



Gruppo di Lavoro

Mobilità e trasporti

TERZO INCONTRO

Sala Giunta del Comune di Ranica, 28-02-2008

SCHEDA PROGETTO

Introduzione

Il terzo incontro del gruppo di lavoro è stato dedicato alla presentazione di alcune delle idee progettuali proposte dai partecipanti. Il facilitatore aveva distribuito al termine dello scorso incontro un modello di scheda progetto per strutturare le azioni da presentare al gruppo di lavoro e da inserire successivamente all'interno del Piano d'Azione.

I partecipanti, facendo riferimento ai temi individuati nel corso del primo incontro e agli obiettivi, esito del lavoro fatto nel secondo incontro, hanno presentato una serie di azioni che ora dovranno essere condivise e arricchite nei contenuti nel corso del prossimo incontro.

Alcuni partecipanti, in un'ottica di efficacia dei lavori dei Tavoli, hanno evidenziato che per quanto riguarda la strutturazione del Piano d'Azione, sarà necessario mettere in evidenza un numero ristretto di azioni da considerarsi prioritarie, in modo tale che l'implementazione del Piano d'Azione da parte dei Comuni sia guidata dalle esigenze dei partecipanti.

Il facilitatore ha colto l'occasione per fare una prima valutazione delle azioni presentate (anche nel corso dei passati incontri). Le azioni emerse appartengono a tre categorie:

- azioni di **Pianificazione e Gestione** degli interventi. Sono azioni che prevedono l'istituzione di Tavoli in cui Amministratori, società civile, imprenditori, e attori in generale, definiscono azioni e priorità da seguire. Non prevedono normalmente grossi investimenti in termini di denaro mentre necessitano di un forte impegno organizzativo
- azioni **progettuali**. Sono interventi più o meno puntuali (possono riguardare un solo Comune o anche un solo quartiere) che necessitano di investimenti da parte di chi dovrà mettere in opera l'azione. La realizzazione di un tratto di pista ciclopedonale, la modificazione della sede viaria di una particolare strada, ... In alcuni casi, laddove il problema che si va a risolvere è presente anche negli altri Comuni, queste azioni possono avere valenza di Progetti Pilota, per le quale si può valutare la "replicabilità" negli altri contesti
- azioni di **comunicazione, informazione e formazione**. Sono azioni che non prevedono investimenti considerevoli e sono destinate alla diffusione delle conoscenze sui temi della mobilità sostenibile e della sostenibilità in generale. Spesso ai Comuni viene chiesto il patrocinio e la messa a disposizione degli spazi dove realizzare gli eventi.

All'interno di un buon Piano d'Azione dovrebbero essere presenti tutte le categorie, per consentire alle amministrazioni e ai soggetti attuatori in generale, di diversificare gli investimenti e i destinatari delle azioni stesse.

Nel corso dell'incontro sono inoltre state distribuite ai partecipanti alcune copie del Rapporto sullo Stato dell'Ambiente che al momento è in fase di redazione da parte dei tecnici di Igeam. Sottolineando che il lavoro è in itinere e che i risultati sono provvisori, ai partecipanti è stato chiesto di valutare se la fotografia che esce dalle prime analisi corrisponde alla realtà dei fatti e della quotidianità che vivono, fornendo eventuali contributi che saranno il più possibile tenuti in considerazione dai tecnici in fase di redazione finale

del documento. Tutte le osservazioni al riguardo possono essere inoltrate alla segreteria tecnica di Agenda 21 all'attenzione di Viviana Rocchetti agenda21locale@nembro.net.

Esiti del lavoro svolto

Di seguito sono presentate in forma sintetica tutte le azioni emerse nel corso dell'incontro. È stato chiesto ai partecipanti di inoltrare al facilitatore le azioni in formato word, in modo tale che le azioni possano essere arricchite dagli altri componenti del gruppo di lavoro. I partecipanti sono pregati di inoltrare le schede "rivedute" al facilitatore (via e-mail all'indirizzo zulianello@avanzi.org) entro il 12 marzo, evidenziando le modifiche apportate, per permettere la definitiva condivisione nel corso dell'ultimo incontro del gruppo di lavoro che si terrà giovedì 13 marzo.

N.B. AL MOMENTO DELL'INVIO DEL VERBALE NON SONO ANCORA PERVENUTE AL FACILITATORE DIVERSE AZIONI PRESENTATE NEL CORSO DELLA SERATA. INVITIAMO I PROPONENTI A INVIARE QUANTO PRIMA QUESTI MATERIALI AI FACILITATORI PER CONSENTIRE L'EFFICACE SCAMBIO DI INFORMAZIONI TRA I PARTECIPANTI PRIMA DEL PROSSIMO INCONTRO.

Temi	Azioni
Ciclabilità urbana e interurbana	<ul style="list-style-type: none"> • Completare la realizzazione del percorso ciclabile Val Seriana – Bergamo • Nel Comune di Ranica prestare attenzione al tratto di Via Viandasso che si configura come tassello fondamentale per il collegamento con Bergamo • Realizzare piste efficienti e veloci per facilitare il collegamento tra i Comuni della Valle e all'interno dei singoli Comuni (attenzione particolare per i collegamenti con la TEB) • Attivare un servizio di "Targa delle Bici" per permettere il rintracciamento delle bici rubate
Sicurezza negli spostamenti all'interno dei Comuni	<ul style="list-style-type: none"> • Nel Comune di Ranica garantire un grado di sicurezza accettabile tra le zone a sud rispetto a Via Marconi e quelle a Nord, dove sono concentrati i servizi (<i>ai partecipanti è stato chiesto di integrare la scheda segnalando le aree che soffrono lo stesso disagio anche negli altri Comuni di Agenda 21</i>) • Incentivare e valorizzare bicibus e piedibus per quanto riguarda i collegamenti Casa - Scuola
Il trasporto pubblico	<ul style="list-style-type: none"> • Valutare la possibilità di realizzare abbonamenti "familiari" (a prezzo politico) per il nuovo servizio tranviario per accrescere anche l'utilizzo della nuova infrastruttura • Realizzare "velostazioni" in prossimità delle fermate del tram nelle quali sia garantito il servizio di deposito e manutenzione delle biciclette
Rete del consumo	<ul style="list-style-type: none"> •
L'educazione alla mobilità sostenibile	<ul style="list-style-type: none"> • "Chi la fa la netti": attenzione al decoro urbano (<i>da integrare</i>) • Attivare un percorso educativo sui vantaggi del "fare movimento" contro la sedentarietà e per incentivare l'uso della bicicletta e la riscoperta delle passeggiate
La pianificazione territoriale e la programmazione della mobilità	<ul style="list-style-type: none"> • Programmare le scelte urbanizzative e la mobilità a scala sovracomunale: attività coordinate degli assessorati all'urbanistica e degli uffici tecnici dei 4 Comuni (proposto anche nel gruppo di lavoro "le scelte urbanistiche") • Attivare un Tavolo intercomunale composto da Politici, Tecnici e da rappresentanti del Forum sulla mobilità, coinvolgendo anche i Comuni di Albino e di Alzano

Di seguito le azioni presentate nel dettaglio

Scheda n° _____

Gruppo di Lavoro LE SCELTE URBANISTICHE
Titolo dell'Azione (intesa come idea e progetto) Definire criteri urbanistici omogenei che tenendo conto dei vincoli orografici, ambientali e sociali dei quattro Comuni coinvolti consentano la definizione di PGT integrati e orientati allo sviluppo compatibile.
Obiettivi Individuare indici e parametri sui diversi fattori che incidono sulla qualità della vita dei cittadini e dell'ambiente e consentono di elaborare piani urbanistici orientati allo sviluppo compatibile. Definire la massima integrazione possibile fra gli Assessorati all'urbanistica e le strutture tecniche dei quattro Comuni in fase di elaborazione e di gestione dei PGT.
Descrizione Individuazione e analisi comune di fattori quali: sviluppo demografico, servizi scolastici e sociali, risorse idriche e ambientali, insediamenti produttivi, occupazione dei suoli, aree verdi effettivamente usufruibili dai cittadini, percorsi pedonali e ciclabili, zone trenta, fluidità del traffico e sicurezza stradale, ecc., per definire, per ognuno di essi, valori minimi e massimi compatibili con lo sviluppo ipotizzato. Individuare e definire metodi di coordinamento e operativi che consentano alle strutture politiche (Assessorati all'urbanistica) e a quelle tecniche (Uffici tecnici ed eventuali esperti esterni) di sviluppare la massima integrazione possibile, in sede di elaborazione e gestione dei piani urbanistici comunali, per soddisfare al meglio le esigenze delle diverse comunità. Ciò in quanto appare ormai evidente l'impossibilità, per le singole Amministrazioni comunali, di affrontare con successo alcuni problemi quali: viabilità, piste ciclabili, insediamenti produttivi, inquinamenti, utilizzo razionale delle risorse naturali, ecc..
Soggetti interessati (a chi è rivolta l'azione) Strutture politiche e tecniche dei quattro Comuni.
Modalità di attuazione (fasi di attuazione) Prima elaborazione, da parte del gruppo di lavoro di Agenda 21, dei fattori ritenuti rilevanti per lo sviluppo compatibile, dei loro valori minimi e massimi e della proposta alle Amministrazioni comunali di metodi di lavoro che consentano di coordinare le attività dei quattro Comuni sulla materia. Definizione da parte delle quattro Amministrazioni comunali di modalità operative per rendere effettiva l'integrazione, comprese iniziative per rendere strutturale la collaborazione fra gli Uffici Tecnici.
Riferimenti a norme, Piani e programmi Legge Regionale 12/2005 per l'elaborazione dei PGT (Piani di Governo del Territorio) da parte dei Comuni.
Ruolo degli attori coinvolti <ul style="list-style-type: none">○ Proponente Comuni coinvolti nel progetto Agenda 21 Locale○ Finanziatore Stessi Comuni○ Sponsor Nessuno○ Partner Amministrazione Provinciale○ Altri _____
Tempi di attuazione <ul style="list-style-type: none">X Breve (un anno)○ Medio (tre anni)○ Lungo (di più)
Valutazione dei costi e possibili Finanziamenti Non sono previsti particolari costi se non quelli derivanti dalle necessità di coordinamento.

Scheda n° _____

Gruppo di Lavoro Mobilità e trasporti
Titolo dell'Azione (intesa come idea e progetto) Completare la ciclabile di nord-est Bergamo , Valseriana - Bergamo
Obiettivi Rendere possibile lo spostamento "feriale" rapido e sicuro, con la bicicletta, da Gorle , Nembro a Bergamo.
Descrizione Formazione di un gruppo di studio tecnico-politico tra i comuni coinvolti che , con la consulenza ARIBI studi il percorso migliore e più efficace per completare la ciclabile, nell'ottica consortile (non ciascun paese il suo pezzettino), e si faccia parte attiva affinché i percorsi mancanti o quelli di nuova individuazione ma ritenuti fondamentali, vengano realizzati nel breve periodo. Il progetto per essere efficace deve individuare percorsi diretti , considerando anche l'eventualità di utilizzare lo spazio riservato sulle strade principali, piuttosto che percorsi tortuosi. Va necessariamente coinvolto il Comune di Bergamo e la Provincia. Il progetto ed il gruppo di lavoro deve integrarsi con lo studio delle piste ciclabili interne ad ogni comune, per raggiungere la direttrice principale.
Soggetti interessati (a chi è rivolta l'azione) Consorzio Comuni A21, il Comune di Bergamo , e la Provincia di Bergamo.
Modalità di attuazione (fasi di attuazione) 1) Formazione gruppo di studio 2) Studio dei percorsi 3) attuazione con segnaletica unificata e conforme agli standard più avanzati. 4) Informazione della cittadinanza 5) Feste di inaugurazione.
Riferimenti a norme, Piani e programmi Protocollo d'Intesa sottoscritta anni fa dagli 11 Comuni della cintura, alla quale alcuni non hanno dato attuazione.
Ruolo degli attori coinvolti <ul style="list-style-type: none">○ Proponente AGENDA 21○ Finanziatore ___ PROVINCIA E COMUNI _____○ Sponsor _____○ Partner ___ ARIBI per consulenza gratuita _____○ Altri _____
Tempi di attuazione <ul style="list-style-type: none">○ Breve (un anno)○ Medio (tre anni) xxxxx○ Lungo (di più)
Valutazione dei costi e possibili Finanziamenti ??????
Note

Scheda n° _____

Gruppo di Lavoro Mobilità e trasporti
Titolo dell'Azione (intesa come idea e progetto) Chi la fa la netti
Obiettivi Tenere i marciapiedi liberi dalle cacche dei cani
Descrizione Monitorare brevemente i luoghi interessati alla deposizione sistematica della cacca di cane. Affiggere volantini informativi nei luoghi suddetti, con richiamo alle norme comunali e alle sanzioni. Controllare le zone e sanzionare i trasgressori.
Soggetti interessati (a chi è rivolta l'azione) Proprietari dei cani che non rispettano il regolamento comunale.
Modalità di attuazione (fasi di attuazione) <ol style="list-style-type: none">1) monitoraggio informativo con FOTO (esempio ogni albero del viale in via Sarca ha alla base alcuni etti di cacca, a vari stadi di essiccamento). Le foto potrebbero essere pubblicate sul bollettino di Ranica. Le foto dei cani coi rispettivi padroni, nell'atto di deporre, potrebbero essere inviate gratis ai rispettivi padroni.2) Preparare volantino plastificato (vedi esempi di Bergamo o del Comune di Scanzo) e affiggerlo nei luoghi interessati.3) Presidiare le zone interessate e sanzionare i trasgressori (vigili urbani). Oppure presidiare le zone (volontari) e trasmettere le foto agli uffici comunali.
Riferimenti a norme, Piani e programmi Regolamento comunale.
Ruolo degli attori coinvolti <ul style="list-style-type: none">o Proponente _____o Finanziatore _____ Comune (spesa irrilevante) _____o Sponsor _____o Partner __possibile coinvolgere allegramente il Consiglio Comunale dei Ragazzi _____o Altri_volontari con macchina fotografica _____
Tempi di attuazione <ul style="list-style-type: none">o Breve (un anno) brevissimoo Medio (tre anni)o Lungo (di più)
Valutazione dei costi e possibili Finanziamenti Minimi: volantini plastificati. Articoli e foto sul bollettino Comunale. Rientri assicurati attraverso la prima serie di multe.
Note Già realizzato con efficacia presso il Comune di ScanzoRosciate.

Scheda n° _____

Gruppo di Lavoro MOBILITA' E TRASPORTI
Titolo dell'Azione (intesa come idea e progetto) PIEDIBUS – BICIBUS
Obiettivi: - Ridurre la mobilità carrabile e favorire il raggiungimento degli edifici scolastici da parte degli alunni a piedi o in bici
Descrizione: 1) Installare idonea segnaletica (verticale) per le fermate di raccolta dei bimbi 2) Segnalare in modo opportuno (segnaletica orizzontale con colore evidente) il percorso del piedibus 3) In prossimità di incroci stradali pericolosi installare la segnaletica che avverte della presenza di pedoni (piedibus) 4) Installare un dispositivo, nella centralina di gestione dei semafori, che consenta al conducente del piedibus di far scattare il rosso per tutti i veicoli, consentendo l'attraversamento dell'incrocio in sicurezza. 5) Dare continuità al servizio (più giorni alla settimana e non solo il giovedì). L'azione presuppone poi l'individuazione e la creazione di percorsi sicuri casa-scuola, che si collegano con l'azione precedente e quelle successive.
Soggetti interessati (a chi è rivolta l'azione) Amministrazione comunale Istituti scolastici. Genitori Polizia urbana Locale- Consorzio Associazione che promuove il piedibus Comitati di quartiere Centro Anziani
Modalità di attuazione (fasi di attuazione) Formazione di un gruppo misto che stenda il progetto Organizzazione dei percorsi e delle modalità di attuazione Ricognizione dei percorsi già in uso Pubblicità all'evento Incontri formativi per genitori Laboratori scolastici che approfondiscano il tema in classe e sul territorio con la collaborazione dei vigili Mostra dei lavori e incontro con le amministrazioni Festa Finale Progettazione e ampliamento di nuovi percorsi Partecipazione al bando provinciale
Riferimenti a norme, Piani e programmi Codice stradale Piano di Governo del Territorio (PGT) Bando provinciale
Ruolo degli attori coinvolti <ul style="list-style-type: none">○ Proponente: Comuni di Agenda 21○ Finanziatore: Comuni e scuole, Provincia di Bergamo○ Sponsor _____○ Partner _____○ Altri _____
Tempi di attuazione <ul style="list-style-type: none">○ Breve (un anno)

- Medio (tre anni)
- Lungo (di più)

Valutazione dei costi e possibili Finanziamenti

Circa 2000 € per comune compresa la festa

Note: Per favorire la partecipazione al piedibus si potrebbe istituire una sorta di diploma/riconoscimento che attesta:

- i Km totali percorsi,
- aver contribuito a non inquinare per non aver utilizzato veicoli a motore negli spostamenti casa/scuola/casa
- lo svolgimento di un'attività fisica
- aver contribuito al risparmio economico avendo consumato meno carburante
- la responsabile partecipazione ad una iniziativa utile a se stessi e alla comunità

Scheda n° _____

Gruppo di Lavoro Mobilità e trasporti
Titolo dell'Azione (intesa come idea e progetto) Garantire sicurezza negli spostamenti ciclopedonali, sia all'interno delle aree urbane che negli spostamenti intercomunali.
Obiettivi Creazione di percorsi ciclopedonali che abbiano UN GRADO DI SICUREZZA GARANTITO per tutti gli utenti. Creazione di percorsi sicuri casa-scuola e casa-servizi principali. Creazione di percorsi ciclabili dai diversi quartieri alle fermate TEB. Creazione di percorsi ciclopedonali che abbiano un GRADO DI SICUREZZA GARANTITO, atti a risolvere sia il problema degli spostamenti intercomunali, situazione che tocca tutti, e risolvibile solo tramite l'implementazione di almeno qualcuno dei numerosi progetti di ciclovie ideati, che il problema della mobilità interna ai comuni, che tocca in particolar modo gli utenti delle fasce più deboli (anziani, disabili, bambini), risolvibile creando i sopraccitati percorsi ciclopedonali con un grado di sicurezza garantito. In sostanza si tratta di avviare, un'azione di RIQUALIFICAZIONE delle zone più svantaggiate (solitamente le più periferiche) garantendo a tutti la possibilità di usufruire in eguale modo, di tutti i servizi, socialmente o civicamente utili o indispensabili, ovunque essi siano dislocati sul territorio comunale (solitamente in centro). Pur restando inteso che l'obiettivo principale da perseguire è la garanzia di sicurezza (6 MORTI: 5pedoni + 1 ciclista in provincia di Bergamo dall'inizio dell'anno a oggi), è chiaro che nell'azione di creare la REALE POSSIBILITA' di spostamento ciclopedonale, trova fondamento lo sviluppo di una "cultura nuova" sul modo di spostarsi e vivere il territorio, soprattutto nelle giovani generazioni. E' solo previo raggiungimento di realtà come questa che può generarsi l'equazione: meno auto meno inquinamento = più sicurezza più qualità della vita in genere, in quanto è stato e sarà inutile imbastire battaglie contro l'attuale abuso dell'automobile senza dare alternative concrete come ad esempio la realizzazione della ciclovia Albino – Bergamo, o la possibilità di organizzare dei Piedibus o Bicibus su percorsi sicuri e garantiti (azione che eliminerebbe le centinaia di veicoli che "aggreddiscono" le scuole ogni giorno), o anche <u>integrare la tramvia Bergamo-Albino con il contesto urbano locale</u> , e la rete dei servizi, attraverso un collegamento dal percorso lineare, coerente con le esigenze della popolazione ed AGEVOLMENTE FRUIBILE, SIA PEDONALMENTE CHE SU DUE RUOTE e con la creazione di velostazioni.
Descrizione Realizzazione di percorsi ciclopedonali, prevalentemente tramite l'impiego di segnaletica orizzontale e verticale con conseguente unione organica dei tratti già esistenti . Formazione di un gruppo di studio tecnico per ogni comune coinvolto che, con la consulenza ARIBI studi il percorso migliore e più efficace per realizzare una rete ciclabile e pedonale urbana che colleghi i vari quartieri tra loro e i servizi principali (scuole, edifici pubblici, servizi sportivi, ospedali, stazioni TEB, ecc), e si faccia parte attiva affinché i percorsi mancanti o quelli di nuova individuazione ma ritenuti fondamentali, vengano realizzati nel breve periodo. Il progetto per essere efficace deve individuare percorsi diretti, considerando anche l'eventualità di utilizzare lo spazio riservato sulle strade principali, piuttosto che percorsi tortuosi. Il progetto ed il gruppo di lavoro deve integrarsi con lo studio delle piste ciclabili sovraurbane, per raggiungere il capoluogo e gli altri comuni. Gli interventi qui proposti andrebbero realizzati lungo la ex provinciale n. 35 nei comuni di Ranica e Torre Boldone, dove intensità e velocità del traffico causano continuamente gravi incidenti e ne rendono rischioso l'uso per ciclisti e difficile l'attraversamento per i pedoni. Nello specifico, per il comune di Ranica, in via Marconi si richiede : creazione di pista ciclopedonale di raccordo fra Alzano Lombardo Ranica e Torre Boldone con funzione di "asse " di riferimento per gli spostamenti intercomunali e interni al comune di Ranica tramite : <ul style="list-style-type: none">a) allargamento dell'attuale marciapiede di m. 1.50 a m. 2.00 da incrocio via Zopfi fino ad incrocio di via Manzoni; da destinare a pista ciclopedonaleb) realizzazione di N°4 attraversamenti in rilievo rispetto al piano stradale;c) realizzazione di tratto di zona 30; Il tutto come da pianta allegata.

Si evidenzia che gli interventi sopra richiesti andrebbero a raccordarsi ed integrarsi con analoghi provvedimenti in corso di realizzazione nel comune di Torre Boldone.

Sempre per Ranica, la realizzazione di percorsi ciclopedonali, che consentano ai quartieri più svantaggiati e periferici di avere almeno una via di connessione con il resto del comune e del territorio circostante, prevalentemente tramite l'impiego di segnaletica orizzontale e verticale, con conseguente unione organica dei tratti già esistenti. Nello specifico, in comune di Ranica verrebbero coinvolte le vie: Pascoli, Tezze, Manzoni, Marconi.

Per quanto riguarda il tratto che da Alzano transita in Ranica con direzione Gorle, questo è realizzabile in tre diverse soluzioni alternative:

A) In via Viandasso, realizzare il tracciato ciclopedonale parallelo all'attuale sede stradale, ma all'interno delle aree verdi adiacenti, identificandolo con apposita segnaletica orizzontale e destinando porzioni della carreggiata del tracciato al transito di biciclette e pedoni, in rispettive sedi riservate e protette. Nei tratti dove ciò non è possibile, o in alternativa ad un percorso ciclopedonale contiguo alla sede stradale, si potrebbe prevedere un tracciato più all'interno delle fasce verdi presenti tra i canali.

Il tratto proposto andrebbe a collegarsi naturalmente con quello già realizzato in Ranica, in via Serio e via Saleccia, per proseguire in parallelo alla via Viandasso, linearmente sino al limite del territorio comunale, raccordandosi poi con il tratto in corso di realizzazione nel comune di Torre Boldone.

B) Lungo la via Patta sfruttare l'attuale sede stradale tramite l'impiego di apposita segnaletica orizzontale e verticale, fino all'incrocio con via San Martino Vecchio; poi, di lì utilizzare un già esistente viottolo di campagna che raggiunge, nel contempo, sia il confine del comune di di Gorle che Torre Boldone.

C) Sempre sfruttando le sedi stradali esistenti, tramite l'impiego di apposita segnaletica orizzontale e verticale, da via Saleccia (quartiere San Dionisio), lungo la via Manzoni sino a via Pascoli per arrivare al quartiere la Patta; da questo, collegarsi con il medesimo viottolo di campagna di cui alla lettera B).

Pertanto, l'insieme degli interventi qui proposti avrebbe il vantaggio di racchiudere, in un unico progetto, un duplice risultato, sia a livello locale che sovracomunale; infatti, da un lato sarebbe messa in sicurezza ed effettivamente aperta al passaggio ciclopedonale un'area cospicua del territorio comunale, integrandola col resto del paese senza realizzare nuove strade per autoveicoli; dall'altro verrebbe realizzato il troncone di raccordo della pista ciclabile tra la Val Seriana e Bergamo.

Soggetti interessati (a chi è rivolta l'azione)

Amministrazione comunale di Ranica, oltre che di Albino, Nembro, Gorle e Torre Boldone e Comunità Montana della Valle Seriana.

Modalità di attuazione (fasi di attuazione)

Formazione gruppo di lavoro per ogni comune.

I) Stesura di progetto di fattibilità preventivo da tecnici A.R.I.B.I., gratuitamente.

II) Presentazione alla popolazione per spiegare scopi e finalità, ed eventuale discussione di eccezioni presentate.

III) Approvazione da parte dell'amministrazione di un progetto definitivo (che non stravolga l'idea progetto iniziale).

IV) Via ad appalto e ai lavori tenendo presente le esigenze tempistiche. (**Per Ranica della** via Marconi innescate dalla rimozione del semaforo all'incrocio con via Zopfi).

E' giusto far notare che per diversi degli interventi nel comune di Ranica, considerati, l'attuale piano regolatore sembra già prevedere tracciati, in linea di massima, corrispondenti a quelli qui richiesti.

Riferimenti a norme, Piani e programmi

- Convenzione per Agenda 21 locale;
- Piano Regolatore Generale di Ranica variante 2;
- Normativa per l'abbattimento delle barriere architettoniche;
- Relazione annuale della Polizia Locale Ranica;
- Normativa del Parco Locale di Interesse Sovracomunale "Bassa Val Seriana", (il "PLIS").

Per l'intervento in via Viandasso, giova sottolineare che il progetto verrebbe realizzato nel quadro degli interventi previsti per il "PLIS". Infatti, tra gli obiettivi della convenzione stipulata tra i comuni di Alzano Lombardo, Nembro, Ranica, Pradalunga e la Comunità Montana Valle Seriana, è prevista proprio l'istituzione di piste ciclopedonali all'interno del perimetro del PLIS.

Ruolo degli attori coinvolti

- o Proponente _____

- Finanziatore Amm. Comunali dei comuni coinvolti .Parco del Serio e Comunità Montana della Val Seriana (per gli interventi in via Viandasso)
- Sponsor_____
- Partner_____
- Altri A.R.I.B.I. e per l'intervento in via Viandasso i proprietari dei terreni privati interessati, che in parte hanno già dato la propria disponibilità

Tempi di attuazione

- Breve (un anno)
- Medio (tre anni) xxx
- Lungo (di più)

Valutazione dei costi e possibili Finanziamenti

Il costo della realizzazione delle opere, da attuarsi prevalentemente tramite l'utilizzo di segnaletica, dovrebbe risultare tutto sommato contenuto .

Se oltretutto si considera che attraverso un'attenta pianificazione, i lavori, si possono realizzare in 3 / 4 anni si può sostenere che l'impegno economico da parte dell'amministrazioni risulterà sostanzialmente relativo.

Trattandosi di opere per piste ciclabili non è poi da escludere la possibilità di usufruire di finanziamenti da parte di enti come Regione Lombardia, Provincia di Bergamo o simili. A tal proposito, forse, i tecnici di A.R.I.B.I. potrebbero dare delle indicazioni .

E' poi da sottolineare che il progetto relativo a via Viandasso, avendo rilevanza per la mobilità ciclabile di tutta la valle Seriana, potrebbe essere realizzato con i fondi già stanziati nel quadro degli interventi previsti con il PLIS; Non sarebbe quindi necessario ricorrere a nuove richieste di fondi.

Inoltre, essendo realizzato all'interno di aree verdi dismesse, avrebbe costi più limitati rispetto all'allargamento dell'attuale sede stradale o all'esproprio di altre aree dove sono attualmente svolte attività economiche, agricole o d'impresa.

Note

L'obiettivo primario, da perseguire, per le amministrazioni locali e noi tutti, dovrebbe essere garantire un degno livello di qualità della vita, a tutti i (da 0 a 200 anni) soprattutto alle categorie più svantaggiate e deboli come anziani, disabili, bambini, da qui , l'importanza di avere la libertà di spostarsi, perlomeno all'interno del proprio comune, a piedi o in bicicletta. La convenzione sottoscritta dai 4 comuni per Agenda 21 parla chiaro, come punto di partenza ci si impegna a: *"...promuovere uno sviluppo sostenibile... prevedendo città ospitali... in grado di offrire una buona qualità della vita .."*, e ancora *"...rivitalizzare e riqualificare aree urbane svantaggiate..."*. Purtroppo, per quanto riguarda Ranica, gli esempi di aree urbane svantaggiate, (dal punto di vista della mobilità intendo), sono evidenti; per interi quartieri come S. Dionisio o della Patta il concetto di spostarsi in sicurezza nei modi e per le categorie sopra citate è sostanzialmente inesistente. Osservando poi la situazione in un quadro d'insieme, l'handicap patito da tutte le zone a sud di via Marconi, risulta evidente; tutte le attività socialmente o civicamente utili e/o indispensabili sono infatti ubicate a nord della ex provinciale, la quale non viene usata ma sistematicamente abusata, forse perché nell'immaginario di molti risulta come una strada dove schiacciare sull'acceleratore è doveroso o peggio un posto sicuro dove poter "guadagnare" dei secondi preziosi; comunque, i rapporti annuali della polizia locale non lasciano dubbi: il 50 % degli incidenti stradali rilevati nel comune di Ranica è sulla via Marconi. Attenzione però ad analizzare questo dato da un punto di vista puramente numerico, in quanto risulta doveroso fare qualche considerazione: innanzi tutto, di questi incidenti, oltre alla quantità sarebbe interessante anche specificarne la gravità, che come tutti sanno, è direttamente proporzionale alla velocità dei veicoli coinvolti, e a tal proposito la ex provinciale non sembra aver rivali fra tutte le altre strade comunali. Un'altra considerazione nasce spontanea nel leggere la parola "rilevati", la quale indica che sono avvenuti in orari in cui i vigili hanno potuto provvedere ai rilievi, questo esclude tutto ciò che accade dalle 7 di sera alle 8 del mattino: senonché, è di notte che la ex provinciale è palcoscenico di situazioni più simili ad un film che a quello che dovrebbe essere la normalità; a tal proposito forse è giusto ricordare: le gare di velocità fra ogni tipo di veicolo e le più intriganti gare di testa-coda nello spiazzo latitante l'incrocio con via Petrarca. In ultimo sarebbe altresì interessante approfondire la copertura durante i fine settimana e le festività, in quanto va ricordato che via Marconi è forse il principale asse viario di riferimento per gli spostamenti intercomunali ed è quindi sottoposta spesso a carichi veicolari rilevanti.

Avere un quadro chiaro della situazione in via Marconi, è indispensabile, per comprendere a pieno il problema degli attraversamenti pedonali a raso. Si consideri che su di un tratto di circa un chilometro esiste un solo attraversamento pedonale gestito semaforicamente (e quindi con un grado di sicurezza garantito) al quale tutte le "categorie deboli" sopracitate fanno riferimento, perché, l'alternativa sono sostanzialmente 4/5 passaggi pedonali (zebre) mal segnalati e poco visibili di giorno, praticamente invisibili la sera o peggio

ancora con qualche goccia di pioggia. A tal proposito, è da sottolineare come la rimozione dell'impianto semaforico all'incrocio fra le vie Marconi, Viandasso, Zopfi per la creazione di una rotonda, non possa avvenire se non in concomitanza con la realizzazione di una serie di attraversamenti ciclopeditoni in rilievo rispetto al piano stradale, in modo da avere funzione sia di abbattimento delle barriere architettoniche che da dissuasori alla velocità, inseriti comunque nell'ambito di una zona 30; è altresì auspicabile che tutto questo in un futuro non troppo lontano diventi parte integrante di una rete di percorsi ciclopeditoni capillare, godibile e fruibile da tutti, finalmente inserita e difesa nel nostro contesto urbano.

Si tenga conto che il comune di Torre Boldone ha già inserito nel proprio piano stradale una soluzione identica per il loro tratto di ex provinciale. E poiché il primo scopo di un forum comune è, o dovrebbe essere, quello di armonizzare gli interventi, perché, in un conteso come quello della Val Seriana, dove non si avverte soluzione di continuità fra un comune ed un altro, se ognuno seguita a guardare ed accudire solo il proprio orticello si otterrà (e noi tutti con lui) solo soluzioni sconvenienti o addirittura dannose.

Per finire è giusto rilevare che la zona a sud di via Marconi ed in particolare il quartiere Tezze, (che molti credono un quartiere di estrema periferia, o meglio, per la maggior parte dei cittadini di Ranica che vivono in "centro", chi ci abita vive "fuori dal paese") è forse la zona residenziale con la più alta densità abitativa del comune; di conseguenza, visti i recentissimi interventi e quelli previsti per l'immediato futuro, il quartiere dovrà obbligatoriamente essere dotato di strutture e collegamenti con il resto del comune, con quelli adiacenti e con Bergamo, proprio attraverso la realizzazione di percorsi ciclopeditoni sicuri, come quelli di cui stiamo parlando.

Queste considerazioni nascono spontanee, alla luce di come è stato, giustamente, seguito il piano di recupero della ex Zopfi, intervento che toccava la memoria e la sensibilità di molti per motivi personali, ma che in sostanza definisce la realizzazione di 60.000 MC di volume, con destinazione residenziale. L'amministrazione comunale per questo "evento" ha avviato un tavolo di progettazione partecipata ed a invitato vari soggetti appartenenti a diverse realtà associative a prendervi parte.

I lavori di questo gruppo sono stati sintetizzati in una relazione dall'Assessore all'urbanistica Cassin e pubblicati sul notiziario del comune di Ranica dell'ottobre 2007, ebbene, il gruppo di lavoro ha fatto un lavoro egregio, producendo una serie di osservazioni a 360 gradi: dall'importanza di recuperare e mantenere alcuni elementi storici del sito, alle indicazioni su dei servizi essenziali mancanti o non egualmente dislocati sul territorio come una farmacia, un ufficio postale o una piscina, e, rimarcando anche l'importanza di dotare l'intervento di CONNESSIONI E VIABILITÀ (piste ciclabili ed attraversamenti pedonali) che consentano un allargamento del centro affiancati da una zona 30 in via Zopfi. Ritengo molto interessante la riflessione di chiusura dell'articolo dell'Arc. Cassin che recita: "Rispetto a quanto potrà avvenire, a lavori conclusi, con i NUOVI ABITANTI della zona, i formatori sentono l'esigenza di prospettare la possibilità e LA NECESSITÀ DI un'accoglienza e di un'INTEGRAZIONE NEL TESSUTO SOCIALE DEL PAESE PER EVITARE QUANTO GIÀ AVVENUTO PER ALTRE ZONE DI RANICA."

Anche se l'architetto non specifica quali siano tali zone, e mia opinione che sia un chiaro riferimento alle zone a sud della via Marconi.

Quello che mi lascia più perplesso è una valutazione fatta dal punto di vista delle quantità in gioco e dell'effetto prodotto:

il recupero della ex Zopfi che entro 4/5 anni da oggi realizzerà circa 80.000 MC totali, dei quali 60.000 MC, avranno una destinazione residenziale, ha innescato tutto quello descritto sopra, sulla via Manzoni (quartiere Tezze) a poche centinaia di metri dal su citato intervento, sono stati realizzati nel 2007, 15.000 MC residenziali su aree vendute dal comune, a settembre verrà dimessa l'area di proprietà Autogas sulla quale sorgeranno 22.000 MC residenziali, a fianco di questo lotto ne è situato un altro la cui proprietà si è già palesemente espressa verso una imminente realizzazione di volume residenziale, del quale però, ignoro la consistenza della volumetria che può essere generata, ma, se mi si consente di fare una semplice proporzione con il lotto vicino posso dedurre che probabilmente verranno realizzati dai 4000 ai 5000 MC.

Sommando tutte le volumetrie menzionate otteniamo un totale di 40.000 MC residenziali, in parte realizzati da qualche mese e i restanti che con tutta probabilità verranno realizzati prima che l'intervento ex Zopfi sarà giunto al termine. (rimane inteso che il conteggio dei MC realizzati sulla via Manzoni è generalizzato ai grandi interventi e non tiene conto di tutte le altre attività ed interventi atti a generare volumi che fanno parte della normale vita del quartiere)

In conclusione, ritengo che, (senza niente togliere all'importanza dell'intervento ex Zopfi, preso in questo caso solo per comparazione ed esempio), le persone che si troveranno a essere i nuovi residenti di Ranica, che risiedano in un intervento piuttosto che in un altro, dovrebbero avere la stessa considerazione, da parte degli enti e delle amministrazioni soprattutto nell'ambito di un argomento come la sicurezza negli spostamenti, che se viene a mancare, compromette seriamente la qualità della vita.

Per quanto riguarda via Viandasso, può essere utile ricordare che si tratta di una delle principali arterie stradali non solo del comune di Ranica ma di tutta l'area, peraltro percorsa unicamente da traffico veicolare

anche pesante. Pertanto, vale la pena sottolineare come tutte le abitazioni private e l'asilo nido presenti nel tratto interessato dal paese di Ranica, oltre che l'area industriale vicino a Gorle, siano raggiungibili unicamente in automobile. Non ci sono altre strade alternative e i collegamenti con tutto il resto del paese sono quindi difficoltosi e malagevoli.

In realtà, da anni si parla di realizzare una pista ciclopedonale nell'area di Via Viandasso, prendendo in considerazione diversi progetti di percorso. Infatti, oltre al tracciato proposto col presente progetto, è in valutazione un tracciato alternativo ai limiti dei confini comunali, in parte adiacente al fiume Serio.

In quest'ultimo caso, si tratterebbe di un percorso non lineare, periferico rispetto al fulcro delle esigenze della popolazione, oltre che invisibile dai residenti nell'area; si sottolinea poi, come anzidetto progetto lascerebbe le aree meridionali del comune di Ranica comunque meno collegate ed integrate col resto del paese. Inoltre, per un tracciato lungo il fiume Serio si pongono problemi di impatto ambientale (si tratta infatti di area sottoposta a vincolo paesaggistico dalla Sovrintendenza Belle Arti), socio-economico (nell'area agricola lungo il fiume sono presenti attività economiche) e di sicurezza, in quanto una sua realizzazione comporterebbe il permanere dell'estrema pericolosità per i ciclisti e della impercorribilità per i pedoni, di via Viandasso. All'effettiva e primaria esigenza di un collegamento col resto del paese tramite un passaggio ciclopedonale "utile", verrebbe invece privilegiata una secondaria esigenza "ricreativa", lasciando irrisolto il problema di via Viandasso.

Scheda n° _____

Gruppo di Lavoro MOBILITA' E TRASPORTI
Titolo dell'Azione (intesa come idea e progetto) Ciclopedonalizzazione di via Viandazzo e sua integrazione, e suo migliore collegamento, con la parte restante del paese di Ranica.
Obiettivi <ol style="list-style-type: none">1) <u>Permettere l'uso della via a pedoni e ciclisti</u>, poichè al momento le caratteristiche del tracciato e le sue condizioni di sicurezza la rendono del tutto inagibile per i pedoni ed estremamente pericolosa per i ciclisti.2) <u>Collegare la parte bassa del paese di Ranica</u> (località la Patta, Tezze, Viandazzo) con il resto del territorio comunale, integrando e razionalizzando la rete dei collegamenti ciclopedonali.3) <u>Integrare la tramvia Bergamo-Albino con il contesto urbano locale</u>, e la rete dei servizi, attraverso un collegamento dal percorso lineare, coerente con le esigenze della popolazione ed agevolmente fruibile, sia pedonalmente che su due ruote; sarebbe così alleggerito anche il traffico veicolare generato da chi lavora nella Zona industriale al confine con Gorle.4) Realizzare, nel comune di Ranica, <u>il tratto di raccordo tra Albino, Gorle e Torre Boldone della ciclovia</u> che scende dalla Val Seriana verso Bergamo.5) <u>Recuperare un'area verde</u> (le "rogge"), con canali e viste panoramiche, al momento depressa e non altrimenti valorizzabile. Il tutto con interventi dal <u>basso costo</u>, <u>evitando attraversamenti pericolosi</u> di altre vie.
Descrizione <p>Dev'essere premesso che via Viandazzo, percorsa unicamente da traffico veicolare anche pesante, è una delle <u>principali arterie stradali</u> non solo del comune di Ranica ma di tutta l'area. L'opera potrebbe consistere nel realizzare il tracciato ciclopedonale parallelo all'attuale sede stradale, ma all'interno delle aree verdi adiacenti, identificandolo con apposita segnaletica orizzontale e destinando porzioni di carreggiata al transito di biciclette e pedoni, in rispettive sedi riservate e protette. Nei tratti dove ciò non è possibile, o in alternativa ad un percorso ciclopedonale contiguo alla sede stradale, si potrebbe prevedere un tracciato più all'interno delle fasce verdi presenti tra i canali.</p> <p>Vale la pena sottolineare come tutte le abitazioni private e l'asilo nido presenti nel tratto interessato, oltre che l'area industriale vicino a Gorle, dal paese di Ranica siano raggiungibili <u>unicamente in automobile</u>. Non ci sono altre strade alternative e i collegamenti con tutto il resto del paese sono quindi difficoltosi e malagevoli.</p> <p>Pertanto, il progetto qui proposto avrebbe il vantaggio di racchiudere, in un unico intervento, un duplice risultato, sia a livello locale che sovracomunale; infatti, da un lato sarebbe aperta al <u>passaggio ciclopedonale un'area cospicua</u> del territorio comunale, integrandola col resto del paese senza realizzare nuove strade per autoveicoli; dall'altro verrebbe realizzato il <u>troncone di raccordo della pista ciclabile tra Albino, Gorle e Torre Boldone</u>.</p> <p>Il tratto proposto andrebbe infatti a collegarsi naturalmente con quello già realizzato in Ranica, in via Serio e via Salecchia, per proseguire in parallelo alla via Viandazzo, linearmente sino al limite del territorio comunale, raccordandosi poi con il tratto in corso di realizzazione nel comune di Torre Boldone.</p>
Soggetti interessati (a chi è rivolta l'azione) Non solo la popolazione di Ranica, ma anche quella della Val Seriana; in particolare i residenti nei comuni di Nembro, Gorle, Ranica e Torre Boldone e chi lavora nella zona industriale.
Modalità di attuazione (fasi di attuazione) L'attuale piano regolatore sembra già preveda un tracciato, in linea di massima corrispondente a quello qui richiesto.

Riferimenti a norme, Piani e programmi

Piano Regolatore Generale variante 2;
Obiettivi del Parco Locale di Interesse Sovracomunale "Bassa Val Seriana", (il "PLIS");
Convenzione di Agenda 21;

Il progetto verrebbe realizzato nel quadro degli interventi previsti per il Parco Locale di Interesse Sovracomunale "Bassa Val Seriana", (il "PLIS").

Infatti, Con delibera n. 4 del Consiglio Comunale, in data 26.01.07, veniva adottata la variante al PRG vigente, ai sensi dell'art. 25 della L.R. 12/05, relativa all'individuazione del Parco Locale di Interesse Sovracomunale denominato "Bassa Valle Seriana" Inoltre, con successiva delibera n. 5 del Consiglio Comunale, in data 26.01.07, veniva approvata la convenzione tra i comuni di Alzano Lombardo, Nembro, Ranica, Pradalunga e la Comunità Montana Valle Seriana, per la gestione tecnico-amministrativa e di vigilanza del PLIS. L'art. 3 "Obiettivi Specifici" punto secondo, di anzidetta convenzione prevede poi l'istituzione di piste ciclopedonali all'interno del perimetro del PLIS. E' pertanto in tale contesto che andrebbe ad inserirsi ed integrarsi il progetto qui proposto.

Ruolo degli attori coinvolti

- Proponente: Comunità Montana della Val Seriana
- Finanziatore: Pubblico
- Sponsor:
- Partner: Comune di Ranica
- Altri: A.R.I.B.I. e proprietari dei terreni privati interessati, che in parte hanno già dato la propria disponibilità.

Tempi di attuazione

- Breve (un anno) X
- Medio (tre anni)
- Lungo (di più)

Valutazione dei costi e possibili Finanziamenti

Il progetto proposto verrebbe realizzato con i fondi stanziati nel quadro degli interventi previsti con il PLIS. Non sarebbe quindi necessario ricorrere a nuove richieste di fondi.

Note

Da anni si parla di realizzare una pista ciclopedonale nell'area interessata, prendendo in considerazione diversi progetti di percorso. Infatti, oltre al tracciato proposto col presente progetto, risulta sia in valutazione un tracciato alternativo, in parte adiacente al fiume Serio. In quest'ultimo caso, si tratterebbe di un percorso non lineare, eccentrico rispetto al fulcro delle esigenze della popolazione, oltre che invisibile dai residenti nell'area; si sottolinea poi, che le aree meridionali del comune di Ranica rimarrebbero comunque meno collegate ed integrate col resto del paese. Inoltre, per un tracciato lungo il fiume Serio si pongono problemi di impatto ambientale (si tratta infatti di area sottoposta a vincolo paesaggistico dalla Sovrintendenza Belle Arti), socio-economico (nell'area agricola lungo il fiume sono presenti attività economiche) e di sicurezza, in quanto una sua realizzazione comporterebbe il permanere dell'estrema pericolosità per i ciclisti e della impercorribilità per i pedoni, di via Viandazzo. All'effettiva e primaria esigenza di un collegamento col resto del paese tramite un passaggio ciclopedonale "utile", verrebbe invece privilegiata una secondaria esigenza "ricreativa", lasciando irrisolto il problema di via Viandazzo.

Scheda n° _____

Gruppo di Lavoro <p style="text-align: center;"><u>MOBILITA' E TRASPORTI</u></p>
Titolo dell'Azione (intesa come idea e progetto) Proposta ed indicazioni su un diverso progetto di sviluppo ed utilizzo dei trasporti e mobilità individuali.
Obiettivi Ridurre il traffico e, di conseguenza, gli inquinamenti acustici ed atmosferici. Ridurre gli incidenti sulle strade con i conseguenti costi umani e sociali. Modificare o meglio sostituire l'attuale modello culturale privilegiante la mobilità privata a spese di quella pubblica. Rendere quindi conveniente (per costo, velocità, affidabilità, sicurezza etc.) il mezzo pubblico. "Fare scuola" nei confronti delle nuove generazioni affinché quanto proposto diventi cultura condivisa ed accettata. Incentivare, quando ed ove possibile, l'uso della bicicletta con la creazione di piste ciclabili
Descrizione Chiedere, sollecitare, costringere le Istituzioni (i comuni principalmente) e le aziende del territorio affinché siano promotori di azioni utili allo scopo precedentemente indicato quali: <ul style="list-style-type: none">• Agire di concerto tra di loro nei confronti delle aziende di trasporto pubblico promuovendo a favore dei cittadini e lavoratori, che ne facciano richiesta, una forma d'abbonamento annuale a prezzo convenzionato che consenta a questi di viaggiare senza limiti di orario, percorso e di viaggi nella stessa giornata.• Predisporre e garantire un servizio di bus navetta ecologici (meglio se elettrici) che negli orari di punta consentano il collegamento tra le zone disagiate di collina, le zone artigianali e le fermate della TEB.• Predisporre parcheggi attrezzati anche per le bici e piste ciclabili per la sosta ed il raggiungimento in sicurezza delle fermate del tram e ciò specialmente presso i capolinea di Albino e Bergamo che dovrebbero esserlo anche per i bus di servizio che in quei luoghi dovrebbero fermarsi.• Presso le fermate del tram in Bergamo devono essere presenti anche quelle delle linee urbane per consentire, ai viaggiatori, il proseguimento per le varie zone della città.
Soggetti interessati (a chi è rivolta l'azione) COMUNI, PROVINCIA ED AZIENDE
Modalità di attuazione (fasi di attuazione) Informare immediatamente ed esaurientemente i cittadini sulla situazione ambientale ormai giunta al limite dell'emergenza, chiedere loro una valutazione sul gradimento della proposta e, se positiva: <ul style="list-style-type: none">• Iniziare da subito i contatti tra i comuni interessati e le aziende dei trasporti in modo da raggiungere l'accordo in concomitanza con l'inizio del servizio della TEB.• Preparare un progetto esecutivo per la creazione delle piste ciclabili e dei parcheggi.• Chiedere agli enti istituzionali i fondi per l'acquisizione dei mezzi necessari per la gestione in proprio dei trasporti locali od, in alternativa alle società di trasporto interessate, la gestione del servizio dei mezzi di collegamento con la linea tramviaria
Riferimenti a norme, Piani e programmi LEGGE COSTITUZIONALE ED ALTRE LEGGI DELLO STATO IN RIFERIMENTO ALLE NORME CHE SI RIFERISCONO ALLA TUTELA DELLA SALUTE E LA SICUREZZA DEL CITTADINO. – PIANO INTEGRATO SUI TRASPORTI REGIONE LOMBARDIA
Ruolo degli attori coinvolti <ul style="list-style-type: none">○ Proponente COMUNI○ Finanziatore Comuni, Provincia, Regione, aziende di trasporto, aziende produttrici presenti nel territorio○ Sponsor IDEM, sindacati dei lavoratori, associazioni ambientaliste○ Partner IDEM○ Altri _____
Tempi di attuazione <ul style="list-style-type: none">X Breve (un anno)○ Medio (tre anni)○ Lungo (di più)
Valutazione dei costi e possibili Finanziamenti Non mi pare siano evidenziabili particolari costi in quanto proposto: <u>il progetto della TEB è già in fase attuativa e si tratta semplicemente di rendere più efficace e produttiva un'opera realizzata per lo scopo in oggetto.</u> Chiedere alle banche, tramite gli uffici della Regione, risorse economiche a tassi agevolati ed a fondo perduto ed, alle aziende, contribuzioni in cambio di visibilità e pubblicità del marchio in manifestazioni all'uopo allestite.
Note

Nessuno può pensare sia possibile eliminare il traffico privato né è auspicabile che così sia, ma se anche un solo automobilista decidesse di recarsi in ufficio senza più usare l'auto, tutti noi ne beneficeremmo.

Quanto esposto ho la presunzione di ritenere sia oggi e sempre di più sarà in futuro, l'unico forte strumento per tentare di risolvere il problema della mobilità e dell'inquinamento nella nostra valle e di conseguenza nella provincia.

Sempre di più l'uso del mezzo privato verrà penalizzato negli anni futuri, per cui a maggiori costi d'esercizio saremo costretti a minore possibilità d'utilizzo dei mezzi privati a causa di provvedimenti coercitivi d'interdizione e limitazione del traffico. Sarà quanto meno utile fin da adesso fare quelle mosse atte a limitare effetti, a detta di molti, irreversibili sulla salute e sull'inquinamento, ad educare a nuovi stili di vita i giovani e, non sottovalutiamolo, ad ottenere consistenti risparmi sulle spese di trasporto. Ritengo ancora che quanto proposto, se realizzato, porterà vantaggi economici a tutti ad iniziare dalle aziende di trasporto (che potrebbero incassare di più di quanto oggi ipotizzato e farlo subito e tutto con il pagamento dell'abbonamento annuale) per finire agli stessi automobilisti che potranno portare i vantaggi di quanto ottenuto nella negoziazione per una consistente riduzione delle tasse automobilistiche e dei costi assicurativi.

Infine le piste ciclabili, sogno di molti che come me amano andare in bicicletta, non credo che da sole e nelle condizioni attuali possano svilupparsi in modo soddisfacente ma, se inserite nel contesto esposto, potranno avere un utilizzo crescente per la mobilità all'interno dei paesi o per brevi percorsi mentre qualche perplessità si può esprimere per più lunghe distanze (quantità andrebbero in ufficio dopo aver percorso 15-20 km in bicicletta) e/o nei periodi in cui l'inclemenza del tempo (pioggia, neve, freddo) o l'afosità del clima ne scongiurerebbero l'utilizzo.

Ho letto su un giornale che, nelle previsioni più ottimistiche, la TEB prevede di avere un'utenza massima di 6.000.000 di passeggeri/anno, vale a dire circa 3.000.000 di persone che effettueranno viaggi di A/R ad un costo medio del biglietto (per semplicità e scarsa conoscenza della percentuale di abbonamenti prevista ho preso solo quello in considerazione) che ho valutato in 1,5€ (1,00 in prima fascia ATB, 2,25 in quinta).

E' quindi facile calcolare in 9.000.000 di € quanto, al massimo e molto ottimisticamente la TEB potrebbe ricavare dalla sua gestione annua della tranvia delle valli.

Di seguito propongo una tabella riassuntiva di quanto sarebbe possibile ottenere nel caso i Comuni interessati si attivassero in favore dei propri cittadini nei confronti della società dei trasporti; con essa le funzioni competenti potrebbero ricavare valutazioni sull'incremento dei passeggeri in relazione al prezzo dell'abbonamento pattuito, sui ricavi realizzabili in modo immediato ed unica soluzione e sui vantaggi indotti ottenuti dalla consistente riduzione del traffico automobilistico conseguente.

Nella tabella non ho inserito, perché da me non valutabili, i dati della popolazione di Bergamo che potrebbero usufruire del servizio di tranvia e quelli di Gorle che, essendo esclusa dalla direttrice di questa, non la possono sfruttare se non indirettamente grazie alla diminuzione del traffico prevedibile in città; ho inseriti, invece, anche se non facente parte del gruppo dei comuni della Bassa Valseriana, i dati della popolazione di Torre Boldone.

	Abitanti			
	(a)	(b)	(c)	(d)
Albino		17.938	17.938	
Alzano		13.240	13.240	13.240
Ardesio	3.733			
Aviatico		515		
Casnigo		2.790		
Castione Presolana	3.293			
Cazzano		1.402		
Cene		4.060		
Cerete	1.333			
Clusone	8.066			
Colzate		1.662		
Fino del Monte	1.082			
Fiorano		3.079		
Gandellino	1.092			
Gandino		5.682		
Gazzaniga		5.005		
Gorno	1.810			
Gromo	1.279			
Leffe		4.927		
Nembro		11.237	11.237	11.237
Oltressenda	198			

Oltressenda	198			
Oneta	828			
Onore	707			
Parre	2.701			
Piario	892			
Peia		1.761		
Ponte Nossa	2.043			
Pradalunga		4.461		
Premolo	1.050			
Rovetta	3.303			
Ranica		6.034	6.034	6.034
Selvino		2.011		
Songavazzo	611			
Torre Boldone		8.074	8.074	8.074
Valbondione	1.211			
Valgoglio	604			
Vertova		4.708		
Villa d'Ogna	1.697			

variabili

	abitanti	%	Costi/Ricavi
		30%	€ 100,00
(a) Alta Valle	37.533	11.260	€ 1.125.990,00
(b) Bassa Valle	98.586	29.576	€ 2.957.580,00
(c) Comuni T.E.B.	56.523	16.957	€ 1.695.690,00
(d) Comuni Agenda 21	38.585	11.576	€ 1.157.550,00

Scheda n° _____

Gruppo di Lavoro <i>MOBILITA' E TRASPORTI</i>
Titolo dell'Azione (intesa come idea e progetto) Tavolo tematico intercomunale.
Obiettivi Tavolo politico e tecnico per affrontare le principali tematiche relative alla mobilità e ai trasporti.
Descrizione I quattro Comuni coinvolti in Agenda 21 si fanno promotori del coinvolgimento di altri Comuni limitrofi (es: Albino, Alzano Lombardo e Villa di Serio) per la formazione di un tavolo tematico volto ad affrontare le problematiche legate alla mobilità e ai trasporti. Saranno interessati i politici, i tecnici e i portatori di interesse già coinvolti nel progetto di Agenda 21 Locale; potrebbero inoltre essere coinvolti professionisti esperti. Le tematiche che si potranno affrontare: <ul style="list-style-type: none">- Infrastrutture che creano fratture (ex provinciale, tramvia, S.P. 35);- Nodi di interscambio modale tra i diversi livelli di infrastrutture (es: tramvia-rete ciclopedonale, parcheggi di interscambio);- Rete ciclopedonale sovralocale.
Soggetti interessati (a chi è rivolta l'azione) <ul style="list-style-type: none">- Amministrazioni comunali;- Tecnici delle Amministrazioni comunali;- Privati cittadini.
Modalità di attuazione (fasi di attuazione) <ol style="list-style-type: none">1. Coinvolgimento altri Comuni;2. Organizzazione;3. Svolgimento degli incontri del tavolo;4. Pubblicizzazione.
Riferimenti a norme, Piani e programmi PGT e Piano Urbano del Traffico dei singoli Comuni, Rete ciclopedonale della Provincia di Bergamo.
Ruolo degli attori coinvolti <ul style="list-style-type: none">o Proponente 4 Comuni aderenti al progetto Agenda 21 Locale;o Finanziatore gli stessi Comuni;o Sponsor Da ricercare: Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, ASL Bergamo, TEB.o Partnero Altri _____
Tempi di attuazione <ul style="list-style-type: none">➤ Breve (un anno)o Medio (tre anni)

- Lungo (di più)

Valutazione dei costi e possibili Finanziamenti

L'ipotesi di costo potrebbe essere circa € 1.000 complessivi.

Note

<p>Gruppo di Lavoro</p> <p><i>MOBILITA' E TRASPORTI</i></p>
<p>Titolo dell'Azione (intesa come idea e progetto)</p> <p>Bicistazioni alle fermate TEB</p>
<p>Obiettivi</p> <p>Ridurre gli spostamenti carrali in ambito urbano per raggiungere le fermate della TEB e occupare i parcheggi.</p>
<p>Descrizione</p> <p>Si tratta di valutare la possibilità di realizzare delle stazioni per le biciclette in corrispondenze delle fermate TEB. Si tratta di piccoli depositi per la raccolta e la custodia delle biciclette che in questo modo sono protette e sorvegliate. E' previsto il pagamento di un abbonamento. Normalmente a questo servizio si associa anche quello di riparazione delle bici.</p> <p>Esperienze analoghe da cui prendere spunto: il caso di San Donato Milanese.</p>
<p>Soggetti interessati (a chi è rivolta l'azione)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amministrazioni comunali; - Tecnici delle Amministrazioni comunali; - Privati cittadini. - Associazioni di categoria
<p>Modalità di attuazione (fasi di attuazione)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. formazione di gruppo di lavoro con tecnici comunali e volontari, interessante i 4 Comuni, estendibile a Pradalunga ed Albino. 2. Studio di esempi analoghi e valutazione delle migliori 3. verifica fattibilità (aree, costi, gestione) 4. Esecuzione interventi e gara di gestione 5. Pubblicità eventi
<p>Riferimenti a norme, Piani e programmi</p> <p>PGT e Piano Urbano del Traffico dei singoli Comuni, Rete ciclopedonale della Provincia di Bergamo, Codice della strada.</p>
<p>Ruolo degli attori coinvolti</p> <ul style="list-style-type: none"> o Proponente 4 Comuni aderenti al progetto Agenda 21 Locale; o Finanziatore gli stessi Comuni e Provincia o Sponsor Da ricercare: Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, ASL Bergamo, TEB. o Partner o Altri _____
<p>Tempi di attuazione</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Breve (un anno) o Medio (tre anni) o Lungo (di più)

Valutazione dei costi e possibili Finanziamenti

Non sono in grado di formulare un'ipotesi di costo

Note

<p>Gruppo di Lavoro</p> <p><i>MOBILITA' E TRASPORTI</i></p>
<p>Titolo dell'Azione (intesa come idea e progetto)</p> <p>Diffondi la mobilità sostenibile</p>
<p>Obiettivi</p> <p>Diffondere la cultura della mobilità sostenibile.</p>
<p>Descrizione</p> <p>Ciclo di incontri educativi-informativi per divulgare la cultura della mobilità sostenibile. Andrebbero proposti in tutti i comuni e potrebbero toccare questi temi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. educare all'uso della bicicletta 2. vantaggi del muoversi a piedi (salute ed ambiente) 3. sviluppo mezzi pubblici
<p>Soggetti interessati (a chi è rivolta l'azione)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Amministrazioni comunali; - Privati cittadini. - Associazioni di categoria
<p>Modalità di attuazione (fasi di attuazione)</p> <p>Individuazione delle tematiche Individuazione dei relatori Informazione degli eventi Azioni parallele di sensibilizzazione (bicicletta, gita a piedi a...)</p>
<p>Riferimenti a norme, Piani e programmi</p> <p>PGT e Piano Urbano del Traffico dei singoli Comuni, Rete ciclopedonale della Provincia di Bergamo, Codice della strada.</p>
<p>Ruolo degli attori coinvolti</p> <ul style="list-style-type: none"> o Proponente 4 Comuni aderenti al progetto Agenda 21 Locale; o Finanziatore gli stessi Comuni e Provincia o Sponsor Da ricercare: Regione Lombardia, Provincia di Bergamo, ASL Bergamo, TEB. o Partner o Altri _____
<p>Tempi di attuazione</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Breve (un anno) o Medio (tre anni) o Lungo (di più)
<p>Valutazione dei costi e possibili Finanziamenti</p>

1000 € per comune.

Note

Gruppo di Lavoro

MOBILITA' E TRASPORTI

Titolo dell'Azione (intesa come idea e progetto)

La moderazione: Vivere meglio, vivere tutti

Obiettivi

Migliorare la sicurezza di pedoni ed utenze deboli in ambito urbano, soprattutto nelle aree residenziali e in corrispondenza dei servizi pubblici

Descrizione

Creazione di zone residenziali, zone 30 e interventi di moderazione del traffico in ambito urbano.

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E ZONE A TRAFFICO 30

1. COS'E'

E' un'importante tecnica che permette di organizzare in modo nuovo gli spazi pubblici e sta diventando uno strumento di riqualificazione urbana. Essa si basa su questi concetti:

- bassa velocità delle auto in modo da permettere la coesistenza pacifica tra auto e pedone
- percorsi pedonali continui e protetti
- spazi pubblici non orientati solo al traffico ma anche ad altre funzioni urbane.

2. FINALITA' E OBIETTIVI

La finalità principale della moderazione del traffico è la ricerca dell'aumento della sicurezza stradale, in particolare per gli utenti più vulnerabili, quali pedoni e ciclisti.

Uno degli obiettivi principali da perseguire è la riduzione della velocità dei veicoli, perché permette una guida più attenta e meno pericolosa, premessa indispensabile per poter conciliare gli spostamenti motorizzati con le altre attività sociali che hanno luogo negli spazi pubblici (soggiorno, incontro, commercio, svago, gioco).

La moderazione del traffico mira altresì alla riduzione del rumore e dell'inquinamento atmosferico oltre che a riqualificare l'ambiente urbano affinché esso possa svolgere al meglio il suo ruolo sociale.

3. MODALITA' DI ATTUAZIONE CON INDICAZIONE DEGLI INTERVENTI MINIMI

Si tratta di interventi di modificazione del corpo stradale che creano effetti ottici e psicologici e che inducono l'automobilista ad una guida più attenta e rallentata. La moderazione può riguardare sia strade con funzione residenziale, sia strade ad intenso traffico con funzione di attraversamento.

Esiste una ampia gamma di interventi applicabili all'interno di un contesto di moderazione. La loro realizzazione può essere di tipo "leggero" o più "impegnativo" a seconda del grado di trasformazione della situazione esistente. I due approcci non sono mutuamente esclusivi e possono essere adottati in fasi temporali successive, in funzione delle risorse economiche disponibili e di eventuali esigenze di sperimentazione.

Le misure costruttive realizzate per moderare la velocità devono essere tali da non costituire pericolo, in particolar modo di notte e d'inverno.

La sezione trasversale delle strade deve essere organizzata in modo tale da massimizzare lo spazio a disposizione dei pedoni e ridurre al minimo la sezione carrabile; l'elemento di separazione tra marciapiedi e carreggiata (cordoli, paletti, fioriere) deve comunque assicurare sempre la massima libertà di movimento ai pedoni.

Dal punto di vista longitudinale invece bisogna impedire l'abituale tendenza degli automobilisti ad aumentare la velocità nei rettilinei. Ogni 50-100 m, se non intervengono altre discontinuità (incroci, curve), è quindi opportuno inserire un elemento rallentatore puntuale, quali restringimenti, "chicanes", isole centrali spartitraffico, rialzamenti della sede stradale, cuscini berlinesi, variazione del materiale di pavimentazione, sistemazioni paesaggistiche, di seguito descritti.

Il trattamento di un incrocio può essere accompagnato dalla realizzazione di sporgenze dei marciapiedi in prossimità dello stesso ("orecchie"), eventualmente sormontabili, che permettono di aumentare la percezione dell'incrocio e la visibilità nelle manovre, diminuire visivamente e fisicamente lo spazio carrabile, ridurre i raggi di curvatura.

Alternativamente si può rialzare l'intera area dell'intersezione a livello dei marciapiedi, con il duplice effetto di controllare la velocità dei veicoli e agevolare gli attraversamenti pedonali.

Nel caso di una rotonda con precedenza all'anello, si ottengono i vantaggi di accentuare l'effetto di rallentamento, caratterizzare fortemente l'incrocio e permettere un miglior funzionamento in caso di traffici non trascurabili.

Le dimensioni devono essere compatibili con il contesto di una Zona 30; l'isola centrale, parzialmente o totalmente sormontabile, riduce visivamente la larghezza dell'incrocio ma permette il transito di veicoli di grandi dimensioni.

La sosta su strada rappresenta un mezzo efficace per agire sulle velocità praticate grazie al restringimento della sezione trasversale della carreggiata e alle diversioni delle traiettorie veicolari che consegue da una opportuna disposizione degli stalli.

L'accesso alle aree di sosta va lasciato su strada, in quanto le stesse manovre di parcheggio rallentano il flusso veicolare e gli stalli di sosta vanno materializzati (cordoli, segnaletica) affinché il loro ingombro sia percepito anche in assenza di vetture; gli stalli vanno in genere organizzati in piccoli gruppi disposti in modo da rompere l'uniformità dei rettilinei, possibilmente alternandone la posizione sui due lati della strada.

Gestione della Velocità

Gli interventi di mitigazione delle velocità, attuati per indurre gli utenti a procedere a velocità ridotte e con un maggior grado di attenzione, agiscono sia fisicamente (cambiando le caratteristiche geometriche della strada) che psicologicamente (cambiando la percezione dell'ambiente stradale).

Le principali tipologie di interventi per la mitigazione delle velocità sono:

- installazione di limitatori di velocità;
- adeguamento della segnaletica e dell'ambiente stradale.

Soggetti interessati (a chi è rivolta l'azione)

- Amministrazioni comunali;
- Privati cittadini.
- Associazioni di categoria

Modalità di attuazione (fasi di attuazione)

Le principali tipologie di interventi per la mitigazione delle velocità sono:

- installazione di limitatori di velocità;
- adeguamento della segnaletica e dell'ambiente stradale.

I limitatori di velocità sono dispositivi che agiscono fisicamente sulle velocità attuate dagli automobilisti e sono di seguito sinteticamente descritti:

Aree stradali rialzate o attraversamenti pedonali rialzati, "speed tables"

Rialzo del piano viabile con rampe di raccordo (con pendenza, in genere, del 10%) in corrispondenza di aree da proteggere da elevate velocità o di attraversamenti pedonali, con lunghezza del rialzo in genere superiore a quella dei normali veicoli (10-12 m).

Dossi

Serie di dossi, opportunamente intervallati, che interessano l'intera larghezza della carreggiata, riducono la velocità generando guida poco confortevole alle velocità superiori a quelle desiderate; hanno influenza anche su veicoli di servizio, di emergenza e di trasporto pubblico, con effetto chiaramente negativo.

Le caratteristiche dimensionali e le modalità di utilizzo sono definite nel dettaglio dal Regolamento di attuazione al Codice.

Speed-cushions (cuscini berlinesi)

Particolare tipo di dossi, a forma di "cuscino", che non interessa l'intera larghezza della corsia, che opportunamente dimensionati sono in grado di agire solo su determinate categorie di traffico; **tali dispositivi non sono attualmente consentiti dal Nuovo Codice della Strada, in quanto non occupano l'intera larghezza della carreggiata, anche se il loro impiego è stato concesso in alcuni casi in deroga alla legge.**

Restringimenti della carreggiata con isola centrale o salvagenti pedonali

Restringimento delle corsie della carreggiata dal lato della linea di mezzzeria mediante l'introduzione di isole spartitraffico centrali, che producono un rallentamento dei veicoli restringendo materialmente la larghezza della corsia; possono essere sormontabili (di minor impatto e non eccessivamente penalizzanti per i mezzi pesanti) o non sormontabili (maggiormente visibili).

Restringimenti laterali della carreggiata, strozzature, prolungamenti dei marciapiedi

Restringimento delle corsie dal lato esterno della carreggiata, mediante l'introduzione di aiuole laterali o l'estensione dei marciapiedi; possono essere realizzati sia in punti particolari dei tronchi stradali che in corrispondenza di intersezioni ed attraversamenti pedonali.

La riduzione della carreggiata non è in genere sufficiente a garantire velocità più ridotte, specialmente nelle ore di minor traffico, ed è pertanto necessario integrare questo intervento mediante l'applicazione di elementi di moderazione delle velocità, quali isole centrali di separazione delle corsie veicolari, isole salvapedone agli attraversamenti pedonali, disassamenti planimetrici dell'asse stradale, ecc.

Rotatorie e mini - rotatorie

Posizionate al centro degli incroci, hanno la finalità di ridurre la velocità dei veicoli in corrispondenza delle intersezioni e ridurre i punti di conflitto tra i flussi di attraversamento delle intersezioni; possono essere anche parzialmente o totalmente sormontabili.

Indicativamente si possono classificare come mini-rotatorie quelle che presentano un raggio interno dell'isola centrale circolare inferiore a 5 m.

L'adeguamento della segnaletica e dell'ambiente stradale consiste essenzialmente nell'utilizzazione di dispositivi che agiscono a livello percettivo sul comportamento del conducente in relazione alla velocità

adottata e sono di seguito sinteticamente descritti:

Segnali di preavviso, bande sonore e trattamenti superficiali

Si tratta di segnaletica verticale, orizzontale di avvicinamento, bande rumorose e altri trattamenti superficiali che producono rumore e vibrazioni, con la funzione principale di preavvisare gli utenti riguardo la presenza di successivi dispositivi per la riduzione della velocità, in modo che gli utenti stessi possano modificare il loro comportamento.

Porte di accesso

Cambiamenti fisici e superficiali delle strade in avvicinamento ad un centro abitato, consistenti nel cambio di materiali per la pavimentazione o uso di colori differenti, piantumazioni, illuminazione ed altri arredi urbani, con lo scopo di fornire una netta demarcazione, visiva ed in alcuni casi uditiva, tra ambito urbano ed extraurbano, o tra zone consecutive con diverse caratteristiche (ad esempio "zone 30"), o in prossimità di particolari poli di attrazione di traffico pedonale, come ad esempio scuole, per invitare gli utenti a moderare la velocità.

Deviazioni trasversali

Deviazioni dell'asse stradale, senza riduzione di larghezza e numero delle corsie, ottenuto anche mediante l'introduzione di aiuole e isole spartitraffico, che inducono negli utenti la sensazione di "strada chiusa", in modo da indurli a ridurre la velocità di percorrenza; a tale dispositivo possono essere abbinati anche altri accorgimenti (differenziazione dei materiali di pavimentazione, piantumazione, ecc.).

Riferimenti a norme, Piani e programmi

La normativa italiana esistente non entra nel merito degli interventi di moderazione del traffico.

Cosa si può fare in Italia con la normativa attualmente vigente? Questa non incentiva ma è sufficiente perché si possa realizzare bene la moderazione.

Troviamo riferimenti alla moderazione della velocità in:

- Direttiva CNR del 1992 che introduce il concetto di "elementi di arredo funzionale" come "l'insieme di quegli elementi (impianti, attrezzature, ecc.) che sono indispensabili o che, comunque, forniscono un determinante contributo nella corretta utilizzazione delle strade, in termini di sicurezza e fluidità del traffico veicolare e pedonale" (CNR B.U. n°150, 1992).
- Il Nuovo Codice della strada del 1993 ha introdotto la segnaletica di via o zona residenziale, definita come "zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso da appositi segnali di inizio e fine". Il Codice demanda ad un successivo decreto attuativo, mai emanato, le specifiche e le caratteristiche da applicare nei contesti di moderazione del traffico. Prevede solo come i "rallentatori di velocità", che però non costituiscono da soli una soluzione soddisfacente.
- Direttiva del 1995 per i PUT all'art. 3.2. Per la prima volta dà una scelta di valori sulle componenti del traffico, mettendo al primo posto i pedoni e la mobilità non motorizzata;
- Regolamento del 1999, pubblicato nel 2000 per le piste ciclabili, nel quale all'art. 4 si evidenzia che nei percorsi ciclabili in promiscuità con i mezzi motorizzati, bisogna intervenire con idonei provvedimenti (attraversamenti, rallentatori, ecc.);
- La Regione Lombardia ha pubblicato nel 2000 un manuale per la realizzazione delle Reti Ciclabili Regionale; al cap. 5 sono definiti gli attraversamenti urbani come "strade locali dove siano assunti dispositivi di traffic-calming (limite 30 km/h)".
- La Regione Lombardia ha emanato il 24 aprile 2006 le Norme tecniche per la costruzione delle strade; all'art.9, comma 7 si riconosce la moderazione veicolare come mezzo per proteggere le utenze deboli, per garantire la continuità dei percorsi ciclabili e pedonali, attraverso soluzioni progettuali particolari e arredi. Al comma 8 dell'art. 9 per le strade poste in zone residenziali, a traffico limitato e con funzione di accesso diretto alle residenze si permette che le dimensioni e gli elementi costitutivi della piattaforma stradale sino definiti facendo riferimento prioritariamente alla necessità di garantire la coesistenza in sicurezza di tutte le categorie presenti, in particolare le utenze deboli.

PGT e Piano Urbano del Traffico dei singoli Comuni, Codice della strada.

Ruolo degli attori coinvolti

- Proponente 4 Comuni aderenti al progetto Agenda 21 Locale;
- Finanziatore gli stessi Comuni e Provincia
- Sponsor Da ricercare: Regione Lombardia, Provincia di Bergamo,
- Partner
- Altri _____

Tempi di attuazione

- Breve (un anno)
- Medio (tre anni)
- Lungo (di più)

Valutazione dei costi e possibili Finanziamenti

Da valutare caso per caso

Note

Moderazione del traffico non significa soltanto misure costruttive, ma sempre di più anche campagne d'informazione e sensibilizzazione per la formazione di una nuova cultura della strada basata sulla convivenza pacifica tra auto e pedoni e sull'adozione di comportamenti rispettosi dell'ambiente.

E' anche dimostrato che un diretto coinvolgimento della popolazione nelle fasi progettuali migliora il grado di accettazione e quindi l'efficacia delle nuove sistemazioni.

- Dove la moderazione del traffico è stata applicata i cittadini hanno mostrato di accettare e gradire la nuova organizzazione dello spazio stradale sotto casa, che costituisce il quadro di vita quotidiano.
- Secondo gli studi e le esperienze, **la moderazione estensiva del traffico produce sull'ambiente urbano un effetto equivalente ad una riduzione del traffico del 40-50%.**
- **Diminuiscono** notevolmente **il numero e la gravità degli incidenti** (fino al 70%); calano anche gli incidenti delle autovetture e quelli in cui sono coinvolti pedoni.
- Si ottiene inoltre un più generale miglioramento della qualità ambientale, poiché una guida più regolare, senza accelerazioni o frenate brusche, consente una **diminuzione del rumore** (fino a 4-5 dB(A) in meno) e **delle emissioni inquinanti** (del 10-30%, a seconda degli agenti inquinanti), **senza** provocare un significativo **aumento dei tempi di percorrenza.**
- Le **barriere architettoniche vengono eliminate**: il pedone cammina sempre allo stesso livello.
- In aree urbane di piccole dimensioni o nei centri storici, caratterizzati da una viabilità con calibri stradali limitati, il recupero delle aree da destinare alle utenze deboli (pedoni e ciclisti) e alla riqualificazione urbana (arredi e verde), avviene anche a **scapito degli spazi di sosta.** Per far ciò è indispensabile individuare delle strutture alternative, sia per la viabilità che per la sosta.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

1. Giuseppe di Gianpietro, Giovanni Rinaldi, *Cosa sono e come si progettano le Zone Trenta*, www.webstrade.it
2. Bruno Gandino, Dario Minuetti, *La città possibile*, Red edizioni, 1998, Como
3. Bruno Gandino, Dario Minuetti, *Fare ecologia in città*, Edizioni Sonda, 2001, Casale Monferrato
4. Marco Passigato, *La moderazione del traffico*, in *Camminare...pedalare ... guidare... muoversi sicuri*, dossier sulla moderazione del traffico, Quaderni di Ecologia urbana n. 1, 1997, Verona, pagg. 4-11
5. Centro Studi traffico - Studio Gelmini, Piano generale del traffico urbano del Comune di Nembro,

Nembro, 2004

Allegato: Calendario degli incontri

Il quarto e ultimo incontro del Gruppo di Lavoro "Mobilità e trasporti" si terrà dalle ore 20.30 alle ore 22.30 presso la Sala Giunta del Comune di Ranica in via G.B. Gavazzeni 1 il giorno:

- **giovedì 13 marzo:** presentazione, discussione e condivisione del lavoro svolto.

Le idee progettuali e le proposte dei partecipanti possono essere inviate via posta elettronica al facilitatore prima del prossimo incontro all'indirizzo zulianello@avanzi.org.

I report degli incontri di tutti i gruppi di lavoro saranno di volta in volta inviati via e-mail a tutti i partecipanti e resi disponibili sul sito web del progetto: www.nembro.net/agenda21locale.

Per informazioni: **Ufficio AGENDA 21 Locale**, presso il Comune di Nembro, tel. 035/471364, e-mail: agenda21locale@nembro.net.

Per contattare il facilitatore del gruppo (Matteo Zulianello) tel. 02/36518116, e-mail: zulianello@avanzi.org