



Consulta per l'Ambiente del Comune di Collegno

Documento sulla Mobilità Sostenibile, con indicazioni per la pianificazione e per azioni specifiche

integrato dalle osservazioni dell'assemblea

- Introduzione
- Pianificazione della mobilità sostenibile
 - > Finalità della pianificazione
 - > Obiettivi specifici
- Ambiti di azione
 - > Rete stradale
 - > Trasporto pubblico ed intermodalità
 - > Promozione della mobilità ciclo-pedonale e moderazione del traffico
 - Interventi per la mobilità pedonale
 - Interventi per la promozione della bicicletta come mezzo di trasporto
 - Pedibus
 - Bike sharing
 - Car sharing
 - > Sosta e parcheggi
 - > Gestione della mobilità veicolare
- Priorità
- Azioni
 - 1 - Pianificazione della mobilità sostenibile e del trasporto
 - 2 - Corso Francia e cavalca-ferrovia
 - 3 - Rete ciclabile collegnese
 - 4 - Zone 30
 - 5 - Percorsi sicuri per le scuole
 - 6 - Una strada, un marciapiede
 - 7 - Bike sharing
 - 8 - Amico Bus
 - 9 - Biglietto unico integrato (di gestori diversi)
 - 10 - Sportello mobilità sostenibile
 - 11 - Per una città sana bella, vivibile e conviviale
 - 12 - ITC
 - 13 - Ricerca finanzia di progetto e partenariato pubblico-privato

Introduzione

Il gruppo di lavoro ha affrontato questa complessa e vasta tematica elaborando il seguente metodo di lavoro. La materia è stata sviluppata attraverso due livelli di analisi.

In primo luogo è emersa la necessità di elaborare uno strumento guida, ovvero un **documento di pianificazione** che raccolga le valutazioni teoriche, le proposte di metodo e di merito e che fornisca indicazioni operative a tutti i soggetti responsabili della progettazione e gestione dei servizi di mobilità (Comune, Patto Territoriale, GTT, vettori diversi, Agenzia per la Mobilità Metropolitana).

La mobilità è intesa come soddisfacimento di un bisogno vitale di spostamento e di socializzazione e riguarda in primo luogo le forme più semplici ed elementari di movimento (camminare senza ostacoli, utilizzare con agio carrozzine e passeggini), riconoscendo poi il diritto alla sicurezza ed alla comodità a quanti utilizzano o vorrebbero utilizzare la bicicletta, garantendo un buon livello di prestazioni al trasporto pubblico ed infine gestendo le problematiche del traffico e della sosta dei veicoli, attraverso la realizzazione di un Piano Urbano del Traffico.

Il progetto, ambizioso ed impegnativo, deve necessariamente prevedere un coinvolgimento della popolazione per raccogliere ed organizzare le segnalazioni e per rendere più organica la progettazione delle opere, l'individuazione delle priorità e la calendarizzazione degli interventi.

Il secondo livello di questo lavoro consiste nella elaborazione di **progetti specifici** che possono riguardare un solo ambito o essere trasversali rispetto ai diversi temi della mobilità.

I progetti proposti sono naturalmente migliorabili e precisabili grazie alla collaborazione degli altri componenti della Consulta e di Comitati di Quartiere.

La Consulta comunale auspica che questa iniziativa possa dare origine ad un **laboratorio permanente** e articolato per la pianificazione che attivi fasi di ascolto e progettazione, facendo emergere le proposte della cittadinanza e offrendo agli amministratori l'opportunità di trasformarle in buone pratiche di governo, in coerenza con principi ispiratori della Smart City, per garantire ed attuare modelli virtuosi di economia, mobilità, governance, tutela dell'ambiente, qualità della vita, e di coinvolgimento e sensibilizzazione dei cittadini.

La realizzazione di questo piano deve prevedere, per risultare credibile, la misurazione dei benefici indotti dalle iniziative.

La creazione di un modello originale di gestione potrebbe essere occasione per avere accesso a finanziamenti previsti da specifici fondi europei.

Pianificazione della mobilità sostenibile

Il Tavolo propone di progettare il sistema della mobilità sostenibile ovvero l'insieme organico degli interventi su infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, parcheggi di interscambio, tecnologie, parco veicoli, governo della domanda di trasporti, sistemi di controllo e regolazione del traffico, informazione all'utenza, logistica e tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città.

La pianificazione della mobilità deve necessariamente essere basata sulle più aggiornate informazioni relative ai flussi del traffico veicolare interni al territorio comunale o proveniente dai territori dei comuni limitrofi, sulle valutazioni espresse dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino e sui risultati degli studi condotti da tale ente nonché su di un nuovo ed aggiornato Piano Urbano del Traffico che risponda efficacemente alle esigenze attuali e future. La pianificazione deve integrarsi con un processo di Valutazione Ambientale Strategica, per massimizzare la trasparenza e la condivisione del percorso decisionale.

E' strategico mettere in relazione Collegno con i Comuni limitrofi, unendo le risorse e l'impegno, per perseguire obiettivi condivisi e mutualmente favorevoli.

Bisogna prendere atto del fatto che non è possibile soddisfare contemporaneamente le esigenze di mobilità di automobilisti, ciclisti, pedoni e mezzi di trasporto pubblico; migliorare la qualità della vita dei cittadini può significare rinunciare alla pretesa di privilegiare la circolazione e la sosta delle automobili. Non dimentichiamoci di essere nati pedoni!

Finalità della pianificazione

- migliorare la qualità della vita dei residenti e le condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, con particolare attenzione alla salvaguardia delle utenze più deboli (pedoni, ciclisti, popolazione a mobilità ridotta);
- garantire un maggior riconoscimento, nell'ambito metropolitano, alle esigenze della periferia, superando le disparità esistenti con i quartieri centrali del capoluogo nella qualità del trasporto pubblico e della vita;
- migliorare le caratteristiche ambientali della città attraverso la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico;
- contenere il consumo energetico e il dispendio di risorse nell'ottica di una mobilità sostenibile.

Obiettivi specifici

- assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità delle persone e di trasporto delle merci con il rispetto degli obiettivi di riduzione dei consumi energetici e dei costi ambientali, sociali ed economici legati al sistema dei trasporti;
- migliorare l'accessibilità e la mobilità con particolare riguardo ai modi "sostenibili" quali il trasporto collettivo, il trasporto ciclo-pedonale e quello combinato (intermodale);
- influenzare i comportamenti individuali, incoraggiando il cittadino a soddisfare i bisogni di mobilità usando modi di trasporto ambientalmente e socialmente sostenibili;
- incoraggiare gli individui, le imprese o le istituzioni a soddisfare i loro bisogni di spostamento attraverso l'uso efficiente ed integrato dei mezzi e dei sistemi di trasporto disponibili nelle città;
- migliorare l'integrazione tra i modi di trasporto e facilitare l'interconnessione delle reti di trasporto esistenti,
- migliorare la sicurezza stradale e sociale e rendere la città accessibile a tutti.

Ambiti di azione

Rete stradale

Riqualificare e ridisegnare la rete stradale e gli spazi pubblici: ridurre, ove possibile, gli spazi destinati al movimento degli autoveicoli a favore dell'espansione degli spazi destinati al trasporto pubblico e alla vita associata.

Rinnovare le infrastrutture esistenti con riguardo al superamento delle barriere architettoniche.

Trasporto pubblico ed intermodalità

Razionalizzare i servizi locali, riequilibrando l'uso delle risorse e definendo delle priorità.

Migliorare la qualità dei mezzi che, nel territorio collegnese, risultano scadenti.

Favorire l'interfaccia tra più modi di trasporto o tra più mezzi e adottare speciali accorgimenti organizzativi, strutturali ed impiantistici che facilitano il trasbordo dei viaggiatori da un mezzo all'altro.

Realizzazione altre piattaforme plurimodali in prossimità di alcune importanti fermate dei servizi pubblici (es. fermate Metro Fermi e Paradiso, Stazioni ferroviarie di Collegno e Grugliasco).

Per rendere efficiente la circolazione dei bus, almeno lungo l'ampio asse di Corso Francia, è proponibile la realizzazione di corsie preferenziali per il trasporto pubblico.

Per rendere più fruibile e accessibile la città e i servizi pubblici, agire per la riduzione / eliminazione delle barriere architettoniche in corrispondenza degli accessi alle banchine dei bus e presso le Stazioni della Metropolitana.

Promozione della mobilità ciclo-pedonale e moderazione del traffico

Orientare le attività di pianificazione alla:

- Realizzazione, qualificazione e messa in sicurezza di percorsi e attraversamenti pedonali,
- Realizzazione, messa a norma e qualificazione di itinerari ciclabili privilegiati o dedicati,
- Promozione della ciclabilità e sviluppo del Bike Sharing,
- Estensione delle Zone 30.

Interventi per la mobilità pedonale

Dotare la città di una rete integrata di percorsi a pedonalità privilegiata e di aree a traffico limitato e garantire una connettività pedonale integrata e diffusa su tutta la rete stradale, urbana ed extraurbana.

In molte vie cittadine gli spazi dedicati ai pedoni sono inadeguati, non utilizzabili o assenti. Spesso, laddove i marciapiedi esistono, si riscontra irrazionalità e discontinuità dei tracciati, come se mancasse una filosofia di progettazione valida e univoca. In un contesto urbano queste carenze deteriorano sensibilmente la qualità della vita degli abitanti e l'immagine percepita del territorio.

Le criticità riguardano la mancanza di marciapiedi, la presenza diffusa di ostacoli e pericoli che li rendono impercorribili, la loro inadeguatezza dimensionale, il degrado per mancanza di manutenzione, l'assenza di scivoli, tracciati penalizzanti e incoerenti, l'assenza di illuminazione.

La mobilità delle persone sul territorio va intesa come opportunità di:

- spostarsi e muoversi liberamente e con autonomia sul territorio per tutta la cittadinanza e con particolare attenzione a persone con disabilità e genitori con carrozzine;
- favorire l'aggregazione, l'integrazione sociale, il tempo libero e il lavoro.

La mobilità pedonale deve essere garantita a tutti e in tutte le vie cittadine, programmando interventi di riqualificazione secondo criteri di "indispensabilità" (ad esempio il superamento del cavalcavia-ferrovia).

Interventi per la promozione della bicicletta come mezzo di trasporto

Poiché la bicicletta è un mezzo di trasporto razionale, energeticamente efficiente, veloce nei centri urbani, economicamente vantaggioso, la Città dovrebbe fortemente incentivare un largo utilizzo dei velocipedi, non solo come strumento hobbistico ma soprattutto come ordinario veicolo di spostamento.

La realizzazione di piste ciclabili o di una viabilità pensata anche per il ciclista, pertanto, deve essere orientata ad assicurare un'effettiva mobilità per ragioni di lavoro, studio, impegni all'interno del Comune e verso i territori limitrofi, in particolare verso Torino.

La mobilità ciclabile è resa difficoltosa dalla mancanza o discontinuità di una rete dedicata e dalle caratteristiche delle strade cittadine. Le criticità riguardano la sicurezza dei percorsi, la conflittualità con le forme di trasporto alternative (pedonali, autoveicolari private e pubbliche), la presenza diffusa di ostacoli fissi e mobili lungo i tracciati esistenti (veicoli in sosta, cartelli stradali, pali), la mancanza di "condizioni di privilegio" per le biciclette ai crocevia, la presenza nelle città di tracciati penalizzanti e non rettilinei. Un incremento dell'impiego della bicicletta è ragionevolmente prevedibile qualora si assicurino condizioni di spostamento adeguate alla natura del mezzo.

Non è illusorio creare ampie ZTL e Zone 30 idonee ad un progetto di collegamento ciclopedonale.

E' importante partecipare ai lavori di pianificazione delle piste ciclabili organizzate dal capoluogo.

E' urgente realizzazione di bicistazioni (es. Fermi) e rastrelliere diffuse

Pedibus

Progettare percorsi casa-scuola a piedi ed in bicicletta per gli alunni delle scuole primarie volti alla riduzione dei picchi di congestione di traffico che si creano nelle ore di entrata ed uscita dagli istituti e alla educazione all'utilizzo di modi di trasporto ambientalmente sostenibili. Rispetto alle esperienze già realizzate, si deve puntare a un servizio quotidiano anziché ad iniziative sporadiche.

Realizzare strade più belle e sicure per sostenere la buona pratica del percorrere a piedi in bicicletta o col mezzo pubblico il tragitto casa-scuola attraverso la progettazione partecipata.

Bike-sharing

Ridurre i tempi di percorrenza nei brevi spostamenti e rendere concorrenziale questo servizio all'uso dell'auto, sia in merito ai costi che alla comodità.

Car Sharing

Potenziare il servizio di condivisione dell'auto, informando i cittadini del vantaggio economico di questa soluzione rispetto alla piena proprietà dell'auto allorché l'uso sia sporadico e i tragitti siano prevalentemente di breve durata.

Sosta e parcheggi

Dare coerenza al sistema della sosta:

- Sviluppo di un sistema di parcheggi di interscambio in prossimità delle principali fermate periferiche della metropolitana e delle stazioni ferroviarie: realizzazione del parcheggio di Fermi,
- Ridurre la pressione della sosta su strada e la competizione con gli altri usi del suolo pubblico,
- Assicurare il bilanciamento alle diverse domande di sosta (residenziale, operativa, di servizio, riservata ad utenze deboli o disagiate),
- Minimizzare la dotazione di sosta richiesta per nuove trasformazioni urbanistiche,
- Monitorare eventuali esigenze specifiche legate al problema della sosta (es. parcheggio presso la Casa per l'Ambiente).

Gestione della mobilità veicolare

Organizzare la nuova viabilità e riesaminare quella esistente, riprendendo l'elaborazione e l'attuazione del Piano Urbano del Traffico, in coerenza però con le esigenze delle altre forme di mobilità. Prevedere nelle numerose vie in cui la carreggiata è ridotta e i marciapiedi sono attualmente insufficienti l'istituzione di sensi unici con parcheggio a spina di pesce per consentire di ampliare almeno un marciapiede e rendere la strada percorribile e sicura anche ai ciclisti.

Migliorare la sicurezza e la chiarezza di alcuni crocevia cittadini quale l'incrocio semaforico di Corso Francia a est del cavalca-ferrovia.

Politiche di incentivo allo sviluppo della mobilità elettrica in città.

Priorità

Vista la ricchezza di proposte, la scelta delle priorità di realizzazione presuppone la condivisione di criteri che dovranno essere dibattuti con la cittadinanza.

Una metodologia di lavoro potrebbe prevedere la suddivisione e l'organizzazione dei progetti in relazione al livello territoriale coinvolto (dividendo le iniziative a carattere locale da quelle di rilevanza sovracomunale).

Un secondo criterio potrebbe essere quello di individuare azioni o settori da privilegiare rispetto ad altri (ad es. assumere come priorità la sicurezza intorno alle scuole o il miglioramento dei marciapiedi).

Un ulteriore metodo di scelta potrebbe derivare dalla valutazione e dal privilegio di iniziative immediatamente fattibili.

Azioni

Nel quadro delle indicazioni generali esposte, sono state elaborate le seguenti attività

1 - Pianificazione della mobilità sostenibile e del trasporto

Ambito

Pedonale, ciclabile, veicolare, trasporto pubblico, accessibilità a disabili, intermodalità.

Obiettivi

Adozione di un documento di pianificazione della mobilità sostenibile, coordinato con gli strumenti di pianificazione territoriale, orientato al soddisfacimento delle esigenze di mobilità di pedoni, ciclisti e disabili, al miglioramento della salute e alla riduzione dei consumi energetici e degli impatti ambientali. Promuovere una concertazione tra i comuni della zona Ovest Torino per meglio gestire il traffico e il trasporto pubblico a servizio dei residenti e dei pendolari provenienti dagli altri comuni.

Contenuti

Adozione di un nuovo Piano della mobilità sostenibile e del trasporto che sia orientato dai seguenti criteri:

- Migliorare la qualità della vita dei residenti e le condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, con particolare attenzione alla salvaguardia delle utenze più deboli (pedoni, ciclisti, popolazione a mobilità ridotta),
- Migliorare le caratteristiche ambientali della città attraverso la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico con conseguente miglioramento delle condizioni di salute e relativi risparmi,
- Contenere il consumo energetico e il dispendio di risorse nell'ottica di una mobilità sostenibile,
- Cercare di progettare in maniera complessiva, razionale ed equilibrata la mobilità ed il trasporto pubblico per ottimizzare le risorse e gli spazi disponibili.

Azioni

Prevedere occasioni di consultazioni con la cittadinanza, con le associazioni, con i Comitati di Quartiere per una progettazione concertata della mobilità cittadina.

Distribuzione di questionari conoscitivi dei bisogni presso le fermate della metro, ai bambini e alle famiglie tramite le scuole. Azioni di informazione sulla situazione della salute, energetica e ambientale.

Attivare un tavolo di concertazione con i comuni limitrofi (eventualmente tramite il Patto Zona Ovest Torino) e l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino per migliorare la mobilità a Collegno.

Riprendere in considerazione l'ipotesi della sincronizzazione dei semafori.

Prevedere l'obbligo di rastrelliere per le bici nei condomini.

Partner

Associazioni promotrici della ciclabilità, scuole, utenti del trasporto pubblico, associazioni a favore della disabilità, associazioni ambientaliste, associazioni attive sui temi della salute, Comitati di Quartiere.

2 - Corso Francia e cavalca-ferrovia

Ambito

Pedonale, ciclabile.

Obiettivi

Consentire gli spostamenti a piedi e in bici lungo il principale asse viario cittadino.

Contenuti

Stante l'impossibilità di passare da un quartiere all'altro con un livello accettabile di sicurezza, occorre rendere agevolmente percorribile a pedoni e ciclisti Corso Francia e, in particolare, il sovrappasso ferroviario

Azioni

Studiare la soluzione tecnica ed economica che consenta ai collegnesi di spostarsi da Borgata Paradiso a Borgata Regina realizzando una passerella ciclopedonale per il superamento della trincea ferroviaria, mettendo in comunicazione via Antonelli con via Gioberti (lato nord) e via Lombroso con via Torino (lato sud), oppure, con una sistemazione della carreggiata del cavalcavia, dedicare una corsia per ogni senso di marcia esclusivamente ai percorsi ciclo-pedonali.

Messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali, e realizzazione della passerella in corrispondenza di Corso Antony.

Assegnare ai semafori tempi compatibili con la reale velocità di attraversamento dei pedoni.

Partner

Associazioni promotrici della ciclabilità, scuole, utenti del trasporto pubblico, associazioni a favore della disabilità, associazioni ambientaliste e afferenti a temi della salute, Comitati di Quartiere.

3 - Rete ciclabile collegnese

Ambito

Ciclabile, intermodalità.

Obiettivi

Promuovere e riconoscere la bicicletta come mezzo di trasporto ordinario.

Aumentare la sicurezza dei ciclisti.

Contenuti

Collegare i quartieri tra loro e con i comuni limitrofi e individuare ambiti urbani a vocazione ciclopedonale diffusa.

Realizzazione, nel Parco della Dora, di nuove piste ciclopedonali in raccordo con i percorsi ciclabili del progetto "Corona di Delizie" (Rif. progetto a carattere didattico-archeologico-ambientale della Consulta del Comune di Collegno).

Azioni

Realizzare percorsi ciclabili secondo i migliori standard geometrico-funzionali e di segnaletica.

Collegare il sovrappasso della fermata ferroviaria di Gruglisco/Borgata Paradiso con via Leonardo da Vinci a Grugliasco tramite nuova rampa e una pista ciclo-pedonale di collegamento all'Università e alle scuole di Grugliasco. La pista renderebbe accessibile la nuova fermata FS ai residenti di Collegno e Grugliasco a sud della ferrovia, valorizzando

questo mezzo di trasporto pubblico e la nuova stazione, e migliorerebbe la comunicazione tra i due comuni limitrofi.

Progettare un'ampia e diffusa rete di tracciati per lo spostamento ciclabile tale da consentire l'utilizzo della bici in relativa sicurezza anche laddove non sia possibile realizzare piste ciclabili riservate.

Installare rastrelliere con coperture per le biciclette, nei pressi dei luoghi di pubblico interesse (fermate dei bus, metropolitana, stazione ferroviaria).

Partner

Associazioni promotrici della ciclabilità, scuole, associazioni ambientaliste afferenti a temi della salute, Comitati di Quartiere.

4 - Zone 30

Ambito

Pedonale, ciclabile, veicolare.

Obiettivi

Estensione degli interventi di protezione delle aree sensibili della città per offrire maggiori garanzie di sicurezza ai pedoni e ai ciclisti. Individuare ampi comprensori con limitazioni del traffico e circoscrivendo a pochi assi stradali l'esclusione da tali vincoli.

Contenuti

Ampliamento ed introduzione di nuove Zone 30, ovvero di aree residenziali nelle cui strade il limite di velocità sia ridotto ai 30 km/h attraverso l'esecuzione di interventi di moderazione del traffico e di riconfigurazione dello spazio stradale a favore della mobilità debole (pedonale e ciclabile). Laddove risulti impossibile realizzare piste ciclabili di adeguate sezioni, con questo intervento è possibile migliorare la sicurezza.

Azioni

Individuazione nei diversi quartieri di vie in cui, tenuto conto della densità di popolazione residente e di servizi insediati, sia opportuno garantire un traffico automobilistico a bassa velocità. Progettare gli interventi specifici per rendere operativi i nuovi limiti di velocità. Strumenti: segnaletica, revisione della viabilità, risistemazione della geometria delle strade, dossi per collegare i marciapiedi in prossimità degli attraversamenti pedonali e modifiche delle superfici riservate ai pedoni.

Partner

Associazioni promotrici della ciclabilità, Comitati di Quartiere, associazioni a sostegno della a favore della disabilità.

5 - Percorsi sicuri per le scuole

Ambito

Pedonale, ciclabile.

Obiettivi

Garantire un avvicinamento alle scuole di bambini, ragazzi e genitori in condizione di agio e di sicurezza. Favorirne la percorrenza a piedi ed in bicicletta.

Contenuti

Realizzare spazi e percorsi protetti casa-scuola per bambini, ragazzi e genitori mediante la moderazione del traffico intorno agli edifici scolastici. Interventi per la messa in sicurezza e la mobilità sostenibile nelle strade adiacenti ai plessi scolastici ed organizzazione del Pedibus.

Azioni

Riattivare la comunicazione con scuole, insegnanti e famiglie. Individuazione delle vie prossime alle scuole in cui sia necessario garantire un traffico automobilistico a bassa velocità. Monitorare le difficoltà di percorrenza per raggiungere a piedi e in bici la scuola. Adottare gli opportuni provvedimenti amministrativi.

Realizzare interventi di trasformazione delle aree oggetto d'intervento, introducendo zone pedonali, zone 30, zone con limitazione temporanee o permanenti del traffico, modifica della segnaletica orizzontale e verticale, realizzazione di opere infrastrutturali, rialzo degli attraversamenti pedonali in prossimità delle scuole.

Installare rastrelliere per le biciclette nelle scuole attualmente sprovviste.

Organizzazione dell'accompagnamento guidato collettivo di bambini e ragazzi.

Partner

Scuole, famiglie associazioni a favore della disabilità, associazioni ambientaliste e afferenti a temi della salute, Comitati di Quartiere.

6 - Una strada, un marciapiede

Ambito

Pedonale, accessibilità a disabili.

Obiettivi

Restituire le strade ai suoi utilizzatori primari.

Contenuti

Ristabilire la gerarchia naturale d'uso delle strade e delle esigenze di mobilità (siamo tutti pedoni!).

Azioni

Dotare di un marciapiede le strade che ne sono prive, realizzare interventi migliorativi su quelli esistenti per l'adeguamento dimensionale, la rimozione di ostacoli e pericoli esistenti e inserimenti degli scivoli per carrozzine e passeggini. Migliorare l'illuminazione, privilegiando i sistemi a basso consumo (LED).

Partner

Comitati di Quartiere, associazioni a favore della disabilità.

7 - Bike Sharing

Ambito

Ciclabile, intermodalità.

Obiettivi

Rafforzamento del servizio di trasporto pubblico a basso impatto ambientale.

Contenuti

Attivazione, promozione e potenziamento del Bike sharing.

Azioni

Installazione di altre postazioni di “bike-sharing” sui nodi d’interscambio modale (Paradiso) e promozione del servizio. Prevedere bici per bimbi.

Partner

Associazioni promotrici della ciclabilità, scuole, associazioni ambientaliste e afferenti a temi della salute, Comitati di Quartiere.

8 - Amico Bus

Ambito

Trasporto pubblico, accessibilità a disabili.

Obiettivi

Ridurre i tempi di percorrenza del trasporto pubblico locale.

Facilitare l'accesso ai mezzi di trasporto pubblico, in particolare a favore di disabili e persone con difficoltà motorie.

Contenuti

Agevolare la percorrenza dei bus dove si riscontrano rallentamenti o restringimenti.

Adeguamento alle normative esistenti in materia di abbattimento delle barriere architettoniche

Azioni

Rialzo dei marciapiedi alle fermate bus per consentire un facile accesso ai pedoni e portatori di handicap.

Realizzazione di pensiline.

Partner

Comitati di Quartiere, associazioni a favore della disabilità.

9 - Biglietto unico integrato (di gestori diversi)

Ambito

Trasporto pubblico.

Obiettivi

Incentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto pubblico.

Contenuti

Introduzione di un sistema che consenta di utilizzare tutti i mezzi di trasporto (treni, bus, metro, bike e car sharing) avvalendosi di biglietti elettronici prepagati, utilizzabili con i diversi gestori del trasporto metropolitano, in seguito provinciale e regionale, con validità di 1, 3 o 7 giorni (consecutivi) e con formule di abbonamento ad hoc.

Azioni

Realizzare un accordo tra operatori del servizio pubblico locale per consentire la produzione del biglietto unico integrato.

Partner

Associazioni promotrici della ciclabilità, scuole, associazioni ambientaliste e afferenti a temi della salute, Comitati di Quartiere.

10 - Sportello mobilità sostenibile

Ambito

Trasporto pubblico.

Obiettivi

Agevolare l'accesso alle informazioni e agli strumenti utili per la mobilità.

Ridurre il danno del traffico veicolare.

Contenuti

Permettere ai cittadini, per agevolare il cambio di cultura e abitudini, di accedere a informazioni sulle possibilità di mobilità alternativa.

Rendere agevole l'acquisto di biglietti di gestori diversi.

Premiare le azioni positive e virtuose volte alla riduzione del traffico veicolare.

Azioni

Realizzazione uno sportello presso il Comune o l'attuale biglietteria Trenitalia.

Incentivare il Car Pooling e l'uso delle auto in condivisione.

Partner

Trenitalia, GTT, Provincia, Regione.

11 - Per una città sana bella, vivibile e conviviale

Ambito

Cultura

Obiettivi

Predisporre i cittadini al cambiamento auspicabile e necessario affinché si arrivi a ridurre le auto in circolazione e liberare gli spazi da esse occupate per rendere più vivibile la città.

Contenuti

Informare e sensibilizzare la cittadinanza su tutti i vantaggi del passaggio "da una città per le auto a una città per le persone!".

Azioni

Sensibilizzare i cittadini alla riduzione dello spazio dedicato ai parcheggi, per l'estensione di piazze/vie/zone chiuse al traffico, per l'ampliamento di giardini e aree gioco, per l'uso di auto condivise. Volantinaggi, incontri, giornate di sperimentazione (senz'auto), iniziative varie (gite in natura), azioni di disincentivo a tutto il traffico veicolare privato.

Partner

Associazioni promotrici della ciclabilità, scuole, utenti del trasporto pubblico, associazioni a favore della disabilità, associazioni ambientaliste ed afferenti a temi della salute, Comitati di Quartiere.

12 - ITC

Ambito

Trasporto pubblico.

Obiettivi

Ottimizzare la mobilità.

Contenuti

Sviluppo di strumenti tecnologici (es. semafori intelligenti) e piattaforme di comunicazione ICT e di sistemi ITS (Intelligent Transport System).

Azioni

Creare centri multi-servizi di coordinamento e gestione dei servizi flessibili di trasporto e di infomobilità all'utenza.

Partner

Europa, Regione, Provincia, Comune Collegno.

13 - Ricerca finanza di progetto e partenariato pubblico-privato

Ambito

Trasporto pubblico.

Obiettivi

Ricerca di forme e strumenti d' investimenti in infrastrutture, veicoli, tecnologie e servizi.

Contenuti

Ottimizzazione delle fonti di finanziamento esistenti: programma STEER, URBACT.

Azioni

Ricorso a finanziamenti comunitari (banca europea per investimenti, BEI) per effetto leva su finanziamenti privati.

Partner

Pubblico, portatori d'interessi (stakeholder).

Normativa di riferimento

Codice della Strada D Lgs 30/04/92, D.L 285/20102, L. 4/2012, D.L 35/2012, L.26/2012.

L. 366/98, "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica"

L.r. 17 aprile 1990, n. 33 "Interventi per la promozione della bicicletta come mezzo di trasporto"

L. 19 ottobre 1998, n. 366 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica"