

COMUNE DI CAVALLINO-TREPORTI

Provincia di Venezia

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

RELAZIONE GENERALE			N° ELABORATO			
			1			
			FORMATO -			
			SCALA -			
			CODICE PROGETTO			
			15	02	T	OA
2	1	1502TOA2_relazione_1.doc	MG	AM	AM	
Con.	Rev.	Nome file	Data	Redatto	Controllato	Approvato

PROGETTISTA DELL'INTERVENTO

DOTT. ING. ANTONIO MARTINI

COLLABORATORI

DOTT. ING. ALBERTO OLIVARI
DOTT. ING. DANIELE BIANCHI
DOTT. ING. FEDERICO CAPO
DOTT. ING. CHRISTIAN SIMIONATO
DOTT. ING. ALBERTO DAVANZO
DOTT. ING. MARCELLO GRILLO
DOTT. ING. GENZIANA BUFFON
GEOM. MARZIA RIZZO
GEOM. SONIA BETTIOL
GEOM. STEFANO FEDRIGO
GEOM. LUCA FELTRIN
GEOM. VALENTINA GALLO
GEOM. ANDREA ORVINI
RAG. GIANFRANCO TROLESE

STUDIO ING. MARTINI S.r.l.

Via Toti Dal Monte, 33 - 31021 Mogliano Veneto (TV)
Tel. 041/5900277 Fax 041/5904932
e-mail info@martiniingegneria.it

STUDIO CERTIFICATO UNI EN ISO 9001:2000 N. IT04/1225

INDICE

1. PREMESSA	3
1.1 OBIETTIVI, CONTENUTI E STRATEGIE DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO	3
2. QUADRO DELLE PREVISIONI DI P.R.G. IN TEMA DI VIABILITÀ E SOSTA	6
3. IL QUADRO DELLE INDAGINI EFFETTUATE E DEI DATI DISPONIBILI	8
3.1 I DATI SUL TRAFFICO DELLA PROVINCIA DI VENEZIA	8
3.2 INDAGINI SUL TRAFFICO EFFETTUATE IL 18/08/2006	13
3.3 LO STATO DI FATTO DELL'OFFERTA DI SOSTA NELLE ZONE A MAGGIORE AFFLUENZA TURISTICA	21
3.4 INDIVIDUAZIONE CRITICITÀ DELLA SOSTA	24
3.5 DATI ACTV SUL SERVIZIO DI NAVIGAZIONE	26
3.6 IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	30
4. ZONA A TRAFFICO LIMITATO PER AUTOBUS TURISTICI (ZTL)	32
4.1 PREMESSA	32
4.2 ASPETTI NORMATIVI	32
4.3 ISTITUZIONE DELLA ZTL	33
4.3.1 Elementi di valutazione circa la necessità e l'urgenza di istituzione della ZTL per autobus turistici in relazione agli obiettivi del PUT	34
4.3.1.1 Situazione della viabilità ante ZTL in relazione agli autobus turistici.....	34
4.3.1.2 Valutazioni conseguenti.....	36
4.3.2 Obiettivi e criteri di verifica.....	37
4.3.3 Perimetrazione della attuale ZTL	38
4.3.4 Tariffazione all'attivazione della ZTL.....	39
4.4 DATI RELATIVI AI TRANSITI DI AUTOBUS TURISTICI SUCCESSIVI ALL'ATTIVAZIONE DELLA ZONA A TRAFFICO LIMITATO (ZTL) E VALUTAZIONI CONSEQUENTI	40
4.5 ISTITUZIONE A CARATTERE DEFINITIVO DELLA ZTL	43
4.5.1 Verifica della necessità del provvedimento per il raggiungimento degli obiettivi del Piano Urbano del Traffico	43
4.5.2 Nuova tariffazione	43
4.5.3 Nuova perimetrazione	46
4.5.4 Istituzione della ZTL a carattere definitivo.....	46
5. CLASSIFICAZIONE DELLA RETE VIARIA COMUNALE	47
5.1 CLASSIFICAZIONE PREVISTA DAL CODICE DELLA STRADA	47
5.2 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE VIARIA DEL COMUNE DI CAVALLINO-TREPORTI.....	49

5.3	REGOLAMENTO VIARIO DEL COMUNE DI CAVALLINO-TREPORTI.....	51
5.3.1	Significato del Regolamento Viario e ambito territoriale di applicazione	51
5.3.2	Viabilità di nuova costruzione	52
5.3.3	Viabilità esistente	58
5.3.4	Isole ambientali, Zone “30”, ZTL	59
5.3.5	Disciplina d’uso delle strade	60
5.4	INTERVENTI PROPOSTI DAL PUT SULLA VIABILITÀ.....	63
6.	IL SISTEMA DELLA SOSTA VEICOLARE	66
6.1	DEFINIZIONE DELLE STRADE ED AREE ESISTENTI DA DESTINARE A PARCHEGGIO	66
6.2	ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DEI PARCHEGGI E TARIFFAZIONE DELLA SOSTA.....	69
6.3	LA SOSTA DEI VEICOLI PER PERSONE CON RIDOTTA CAPACITÀ MOTORIA.....	70
6.4	INTERVENTI PROPOSTI DAL PUT SULLA SOSTA	71
7.	MOBILITÀ CICLABILE.....	72
7.1	PREMESSA	72
7.2	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	72
7.3	VERIFICA DELLA COPERTURA DELLA RETE CICLABILE PRESENTE IN P.R.G.	74
7.4	MISURE A SUPPORTO DELLA CICLABILITÀ	75
7.5	INTERVENTI PROPOSTI DAL PUT SULLA CICLABILITÀ URBANA	76
8.	APPENDICE.....	78
8.1	SCHEDE SULLO STATO DI FATTO DELL’OFFERTA DI SOSTA NELLE ZONE A MAGGIORE AFFLUENZA TURISTICA E IPOTESI DI PROGETTO	78
8.2	DATI RELATIVI AI TRANSITI SUCCESSIVI ALL’ ATTIVAZIONE DELLA ZONA A TRAFFICO LIMITATO PER AUTOBUS TURISTICI	96

1. PREMESSA

Il Comune di Cavallino-Treporti con Deliberazione della Giunta Comunale n. 99 del 27/03/2007 ha ritenuto opportuno, viste le problematiche del traffico locale, dotarsi di un Piano Generale del Traffico Urbano, conferendone l'incarico della redazione alla società Studio Ing. Martini S.r.l.

Essendo stato affidato, l'incarico di redazione del Piano di Assetto del Territorio (PAT), si è ritenuto preferibile e più opportuno rinviare alla redazione del PAT le definizioni progettuali, affidando al Piano Generale del Traffico Urbano la fase di analisi dello stato di fatto per gli aspetti più significativi e l'individuazione delle strategie di intervento da attuarsi in tema di viabilità e mobilità in accordo con quanto previsto dalle Direttive Ministeriali.

Dette direttive prevedono successive fasi di approfondimento di temi specifici anche su ambiti territoriali più ristretti: i cosiddetti piani particolareggiati.

1.1 OBIETTIVI, CONTENUTI E STRATEGIE DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO

Gli obiettivi del PUT, in armonia con quanto previsto dalle “*Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico*” pubblicate nella G.U. del 24 giugno 1995, sono di seguito riportati:

- miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);
- miglioramento della sicurezza stradale;
- riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
- risparmio energetico.

L'Amministrazione Comunale di Cavallino-Treporti ha individuato, in sede di conferimento dell'incarico di redazione del Piano Urbano del Traffico alla società

Studio Ing. Martini S.r.l., i seguenti contenuti chiave per il raggiungimento degli obiettivi sopra elencati:

1. definizione delle strade ed aree esistenti da destinare a parcheggio e delle aree e tipo di tariffazione e/o limitazione temporale per la sosta su strada;
2. classificazione della rete viaria comunale ed evidenziazione dei punti di criticità;
3. individuazione dell'esigenza di spazi di sosta;
4. definizione Zone a Traffico Limitato – ZTL;
5. verifica della copertura ed adeguatezza della rete ciclabile presente in P.R.G.

Le strategie da seguire, in funzione del raggiungimento degli obiettivi, saranno quelle di:

- ridurre la quantità di traffico pesante in transito nel territorio comunale di Cavallino-Treporti, con particolare riferimento alla categoria degli autobus turistici. Così facendo sarà possibile ottenere una riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, un miglioramento delle condizioni di circolazione e di conseguenza della sicurezza stradale;
- allontanare e/o riorganizzare e mettere in sicurezza il traffico di attraversamento dai centri abitati. Una tale strategia consentirebbe di preservare ed al tempo stesso migliorare le condizioni ambientali e di sicurezza dei centri abitati;
- razionalizzare l'uso dei mezzi di trasporto e delle sedi stradali ottenendo la fluidificazione del traffico, la quale comporta essenzialmente sia la riduzione dei tempi di viaggio, sia il risparmio dei consumi energetici dei veicoli pubblici e privati;
- adottare, all'interno dei centri abitati, discipline circolatorie tali da minimizzare i percorsi interni, favorire gli ingressi il più vicino possibile alle destinazioni o, viceversa, uscite il più vicino possibile alle origini;

- potenziare il sistema della sosta finalizzando il criterio di effettuazione delle soste di lunga durata fuori dalle sedi stradali della viabilità principale, attraverso l'eventuale realizzazione di nuove aree di parcheggio o la riqualificazione di quelle esistenti. Parallelamente, la sosta veicolare su strada deve essere regolamentata in modo da favorire le soste di breve durata (regolamentazioni a tempo e/o a tariffa) e da ottenere la fruizione degli spazi su strada (più accessibili e quindi maggiormente richiesti di quelli fuori strada) per il maggior numero possibile di utenti;
- valutare la possibilità di disporre di più ampi parcheggi per autobus nei pressi del Terminal di Punta Sabbioni per far fronte alla domanda di sosta da parte degli autobus da noleggio con conducente. Un tale accorgimento eviterebbe a codesti mezzi di effettuare viaggi a vuoto, attraversando più volte il territorio comunale, con tutte le conseguenze che ne deriverebbero;
- rispettare le esigenze di circolazione dei pedoni attraverso una serie di interventi finalizzati a garantire la fluida e sicura continuità della rete pedonale, costituita essenzialmente dai marciapiedi, dai passaggi pedonali e dagli attraversamenti pedonali;
- promuovere l'uso della bicicletta tramite il potenziamento della rete ciclabile esistente, per garantire al cittadino (e al turista) una vera alternativa alla mobilità su auto privata, garantendogli, tramite la realizzazione di percorsi protetti, comfort e sicurezza;
- migliorare la disponibilità di spazi di parcheggio per persone con limitate capacità motorie e valutare gli adeguamenti necessari per le superfici viabili.

2. QUADRO DELLE PREVISIONI DI P.R.G. IN TEMA DI VIABILITÀ E SOSTA

Di seguito si riporta in sintesi il quadro delle previsioni di P.R.G. in tema di viabilità e sosta fornito dal vigente strumento “*VARIANTE AL P.R.G. 2000*”. Oltre a tale strumento vigente, il Comune di Cavallino-Treporti ha adottato una Variante Parziale al P.R.G. 2004 di adeguamento al Piano di Area della Laguna e dell’Area Veneziana (P.A.L.A.V.), dove sono state riscontrate sostanzialmente le medesime indicazioni inerenti la viabilità, la sosta e le piste ciclabili, quindi le due versioni di P.R.G. risultano essere concordi sul tema in questione.

In particolare nel citato P.R.G. l’organizzazione infrastrutturale del Comune di Cavallino-Treporti viene considerata caratterizzata da 3 linee principali di attraversamento est-ovest, ognuna delle quali è destinata ad essere attraversata da specifiche componenti di traffico. Via Fausta la quale viene destinata prevalentemente a traffico di attraversamento, via Pordelio destinata alla componente locale del traffico e l’asse formato da via delle Batterie-via Vettor Pisani-via Adige, che per la vicinanza al mare e alle strutture ricettive, è destinata per la maggior parte alla componente turistica.

Nel P.R.G., la gerarchia del sistema stradale viene articolata su quattro livelli:

- via Fausta, l’arteria principale;
- strade comunali di primo livello che svolgono la funzione di supporto alternativo alla via Fausta;
- le strade interne alle aree urbane;
- le strade agricole e non asfaltate.

Inoltre, questo sistema si organizza intorno a due modelli di porte:

1. la porta di terra, in corrispondenza al ponte sul fiume Sile;
2. le due porte d’acqua, rappresentate dai Terminal di Punta Sabbioni e di Treporti.

Per ciò che concerne il sistema della sosta il P.R.G. mette in evidenza il fatto che ad eccezione dei parcheggi privati attestati sui due Terminal di Punta Sabbioni e di Treporti, dove la sosta è a pagamento, il resto del territorio è caratterizzato in prevalenza da aree di sosta libere e solo in pochissimi casi a tempo. Vengono inoltre individuate alcune aree per la realizzazione di nuovi parcheggi.

In ultimo, non per ordine di importanza, nel quadro fornito dal vigente P.R.G. sono presenti indicazioni riguardo le piste ciclabili e gli itinerari ambientali.

3. IL QUADRO DELLE INDAGINI EFFETTUATE E DEI DATI DISPONIBILI

In generale, sia la redazione di un Piano Urbano del Traffico che la successiva verifica degli interventi realizzati, necessitano di tutta una serie di dati, i quali possono essere fondamentalmente suddivisi in due insiemi: uno riguarda la descrizione della mobilità (domanda di trasporto) e l'altro le caratteristiche della rete esistente (offerta di trasporto). Sia la domanda che l'offerta di trasporto, con riferimento alle principali componenti di traffico, vanno esaminate sia in termini di movimento che di sosta.

3.1 I DATI SUL TRAFFICO DELLA PROVINCIA DI VENEZIA

I dati in questione riguardano il monitoraggio del traffico da parte della Provincia di Venezia sulla Strada Provinciale n. 42 Jesolana, che rappresenta l'unica arteria di penetrazione del traffico nel Comune di Cavallino-Treporti. La sezione di rilevamento (_VE_SP042-0155_MKS), come mostra la figura 3.1.1, è posizionata in modo da poter ragionevolmente asserire che i flussi rilevati in entrambe le direzioni riguardano prevalentemente il traffico in ingresso e in uscita dal Comune di Cavallino-Treporti.

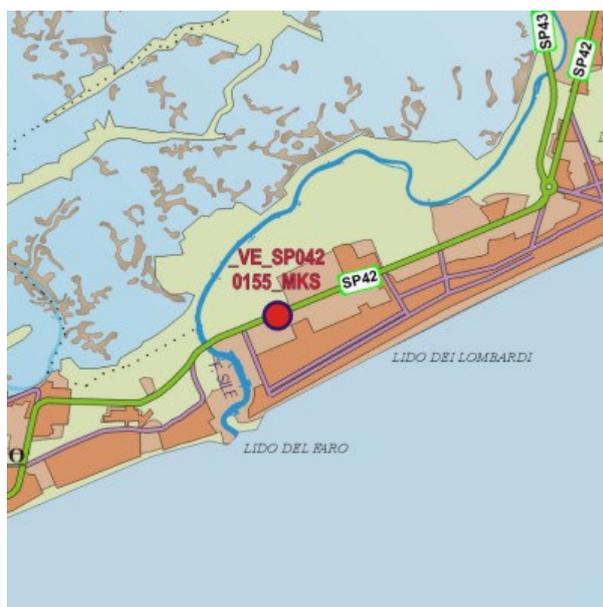


Figura 3.1.1 Sezione di rilevamento sulla S.P. 42 Jesolana

Di seguito verranno riportati i dati disponibili (reperibili sul sito web della Provincia di Venezia) e una serie di elaborazioni utili ad evidenziare l'andamento della domanda di mobilità nei diversi periodi dell'anno.

I dati disponibili riguardano i volumi medi mensili di traffico bidirezionale (anni 2000 – 2005) sia in termini di TDM (traffico diurno medio dalle 9 alle 19) che di TGM (traffico giornaliero medio nelle 24 ore) ottenuti come media dei giorni rilevati, distinti in giorni feriali, prefestivi (sabato) e festivi. I dati relativi all'anno 2000 sono parziali e si riferiscono ai mesi da Agosto a Dicembre 2000.

Sono inoltre disponibili, per i soli giorni feriali ed in termini di TGM, dati circa la composizione veicolare media mensile del traffico attraversante la sezione in oggetto. I dati descritti vengono di seguito riassunti in forma tabellare.

TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO (*)

Anno	Giorno	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
2000	feriale (f)								21350	15431	10237	9665	10118
	Sabato (S)								25556	17626	10517	9921	10362
	Festivo (F)								23958	18556	10144	9133	8539
2001	feriale (f)	9340	10678	11282	14070	15652	21125	23964	25088	15659	10701	10285	9819
	Sabato (S)	10161	11695	12414	16676	20134	26329	27691	27311	18441	11500	11319	10171
	Festivo (F)	9837	12202	11384	17914	21157	23899	27291	26204	16571	11065	10492	9036
2002	feriale (f)	9279	10318	12143	13384	17907	19760	23720	24590	15593	10424	9875	10184
	Sabato (S)	10169	10825	13648	15513	21408	25148	28135	27139	17758	10925	10407	10298
	Festivo (F)	9739	10028	13897	16914	22301	24852	27331	25748	18741	10930	9326	9159
2003	feriale (f)	9344	10510	11471	13644	16280	21686	23305	24653	15341	10767	10484	10635
	Sabato (S)	10049	11266	12563	16009	21738	27081	27543	27074	18001	11441	10465	10752
	Festivo (F)	9926	11322	12600	17191	21088	24780	28334	25931	17376	10494	9578	8557
2004	feriale (f)	9914	10200	11463	13967	16677	21023	23933	24795	16494	10597	10849	
	Sabato (S)	9929	10724	12106	15274	21692	25751	27237	26697	19383	10947	10461	
	Festivo (F)	8424	8974	10440	15943	20812	22072	26556	25525	18474	9968	10820	
2005	feriale (f)	9575	10640	11982	13217	16999	19517	23586	23916	15235	10597	10370	10403
	Sabato (S)	9560	11144	12337	15706	22710	24482	26329	27072	18553	11044	10044	9826
	Festivo (F)	8948	9850	12374	13830	21640	23721	25392	25198	15899	10349	8700	8634

(*) BIDIREZIONALE E MEDIA DEI GIORNI RILEVATI

TRAFFICO DIURNO MEDIO (*)

Anno	Giorno	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
2000	feriale (f)								15070	11383	7951	7710	8016
	Sabato (S)								16509	12385	7710	7316	7739
	Festivo (F)								13860	11556	7063	6478	5952
2001	feriale (f)	7336	8302	8753	10664	11594	14624	16006	15959	11608	8304	8030	7682
	Sabato (S)	7142	8095	8547	11292	13247	16984	17121	16315	12913	8435	8075	7318
	Festivo (F)	6132	8255	7073	10829	12119	13921	14873	14204	10487	7880	7111	6031
2002	feriale (f)	7352	8078	9415	10207	13198	13630	15930	15917	11425	8075	7730	7892
	Sabato (S)	7307	7760	9753	10459	14158	16294	17195	16737	12207	8064	7679	7179
	Festivo (F)	6195	6788	8414	10037	13273	13865	14898	14473	11698	7792	6612	6070
2003	feriale (f)	7360	8291	9001	10488	12025	14748	15533	15910	11412	8431	8304	8367
	Sabato (S)	7241	8006	8968	10891	14177	17666	17194	16777	12709	8429	7713	7794
	Festivo (F)	6574	7937	8423	10581	12128	14104	15345	14703	11263	7551	6802	5788
2004	feriale (f)	7849	8171	9113	10832	12567	14849	16041	16164	12147	8268	8563	
	Sabato (S)	7172	7701	8627	10694	14738	17216	17335	16748	13465	8026	7929	
	Festivo (F)	5488	6273	7249	10195	12375	13637	14798	14683	12013	7084	7962	
2005	feriale (f)	7695	8432	9528	10292	12753	13669	15923	15082	11323	8254	8204	8163
	Sabato (S)	7122	8149	9049	11044	15356	15951	16734	16702	13051	8139	7540	6959
	Festivo (F)	6207	6998	8871	9512	12449	13767	14547	15216	10385	7462	6138	5981

(*) BIDIREZIONALE E MEDIA DEI GIORNI RILEVATI

CLASSIFICAZIONE VEICOLI PER LUNGHEZZA IN TERMINI DI TGM (*)

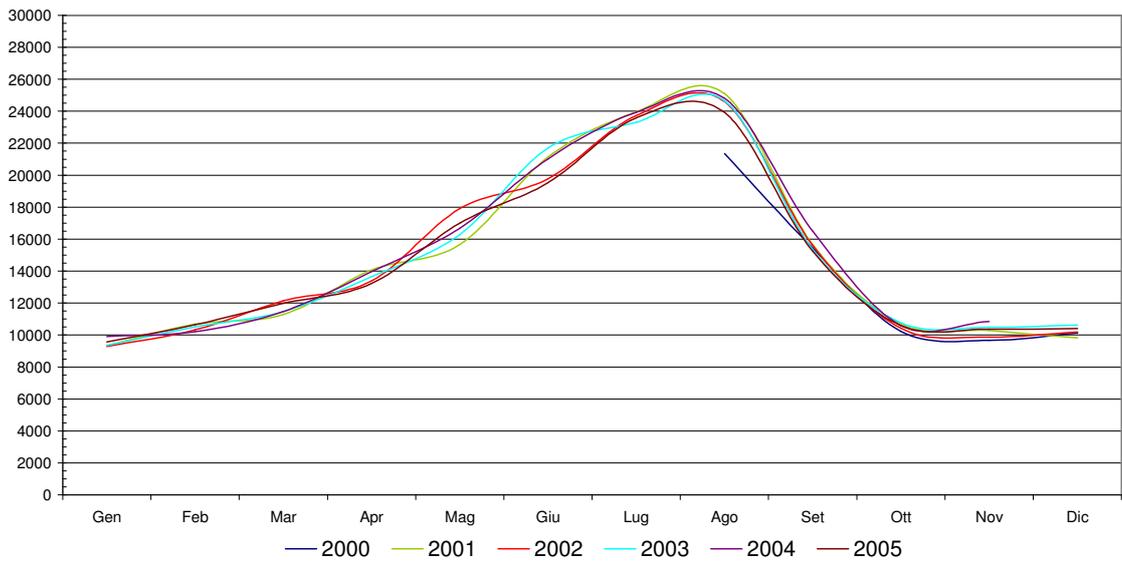
Anno	Classe	Gen	Feb	Mar	Apr	Mag	Giu	Lug	Ago	Set	Ott	Nov	Dic
2000	tra 0m e 5,0m								18938	13396	8939	8442	8956
	tra 5,0m e 7,5m								1570	1321	917	906	882
	magg. di 7,5m								842	714	381	317	280
	Totale								21350	15431	10237	9665	10118
2001	tra 0m e 5,0m	8276	9300	9749	12035	13357	18342	20980	22372	13565	9282	9063	8784
	tra 5,0m e 7,5m	807	943	1077	1402	1511	1779	1824	1686	1347	978	911	779
	magg. di 7,5m	257	435	456	633	784	1004	1160	1030	747	441	311	256
	Totale	9340	10678	11282	14070	15652	21125	23964	25088	15659	10701	10285	9819
2002	tra 0m e 5,0m	8238	8953	10471	11495	15268	17228	20809	21898	13521	9106	8767	9140
	tra 5,0m e 7,5m	757	938	1176	1293	1704	1664	1830	1691	1347	923	833	780
	magg. di 7,5m	284	427	496	596	935	868	1081	1001	725	395	275	264
	Totale	9279	10318	12143	13384	17907	19760	23720	24590	15593	10424	9875	10184
2003	tra 0m e 5,0m	8280	9121	9870	11612	13909	18697	20448	22038	13214	9338	9169	9396
	tra 5,0m e 7,5m	770	946	1069	1385	1562	1942	1825	1678	1390	970	947	903
	magg. di 7,5m	294	443	532	647	809	1047	1032	937	737	459	368	336
	Totale	9344	10510	11471	13644	16280	21686	23305	24653	15341	10767	10484	10635
2004	tra 0m e 5,0m	8729	8780	9876	11875	14190	18143	21015	22133	14266	9162	9399	
	tra 5,0m e 7,5m	849	945	1083	1414	1630	1899	1869	1717	1464	992	1028	
	magg. di 7,5m	336	475	504	678	857	981	1049	945	764	443	422	
	Totale	9914	10200	11463	13967	16677	21023	23933	24795	16494	10597	10849	
2005	tra 0m e 5,0m	8443	9261	10254	11186	14242	16921	20537	21170	13096	9185	9081	9194
	tra 5,0m e 7,5m	805	947	1189	1365	1784	1727	1906	1766	1404	981	954	889
	magg. di 7,5m	327	432	539	666	973	869	1143	980	735	431	335	320
	Totale	9575	10640	11982	13217	16999	19517	23586	23916	15235	10597	10370	10403

(*) BIDIREZIONALE E MEDIA DEI GIORNI FERIALI RILEVATI

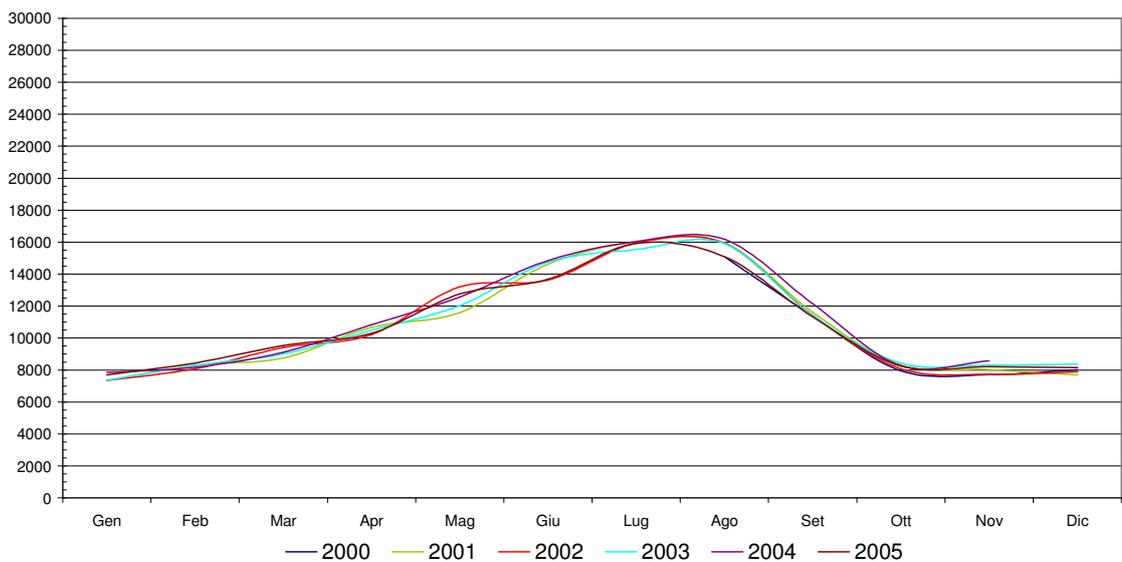
L'analisi dei dati sopra riportati ha evidenziato come nei mesi estivi si ha un aumento notevole del traffico in ingresso e in uscita dal Comune di Cavallino-Treporti. In particolare si è notato, per i soli giorni feriali, che il traffico relativo ai mezzi pesanti con lunghezza superiore a 7,5m (categoria all'interno della quale troviamo anche gli autobus turistici) per i suddetti mesi diventa fino a quattro volte superiore a quello normalmente riscontrato nei rimanenti periodi dell'anno. Per quanto riguarda le

autovetture e i cosiddetti veicoli commerciali leggeri, si riscontrano aumenti, sempre nei periodi estivi, fino a quasi tre volte i rimanenti periodi dell'anno. I risultati appena evidenziati sono chiaramente riscontrabili nei grafici di seguito riportati.

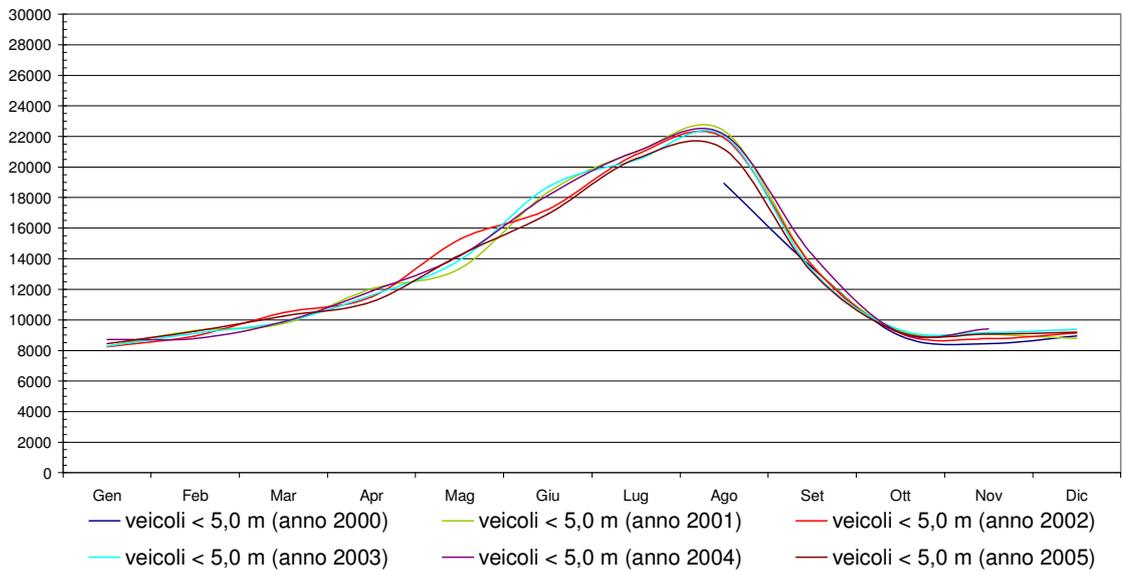
**TGM giorni feriali (bidirezionale e media dei giorni di rilievo)
2000 - 2005**



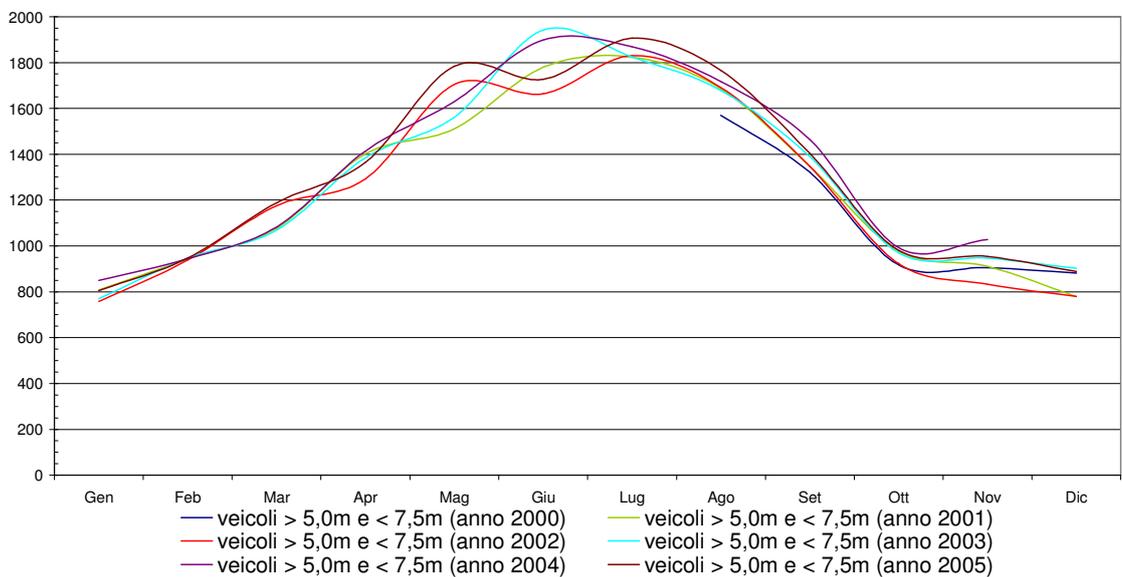
**TDM giorni feriali (bidirezionale e media dei giorni di rilievo)
2000 - 2005**



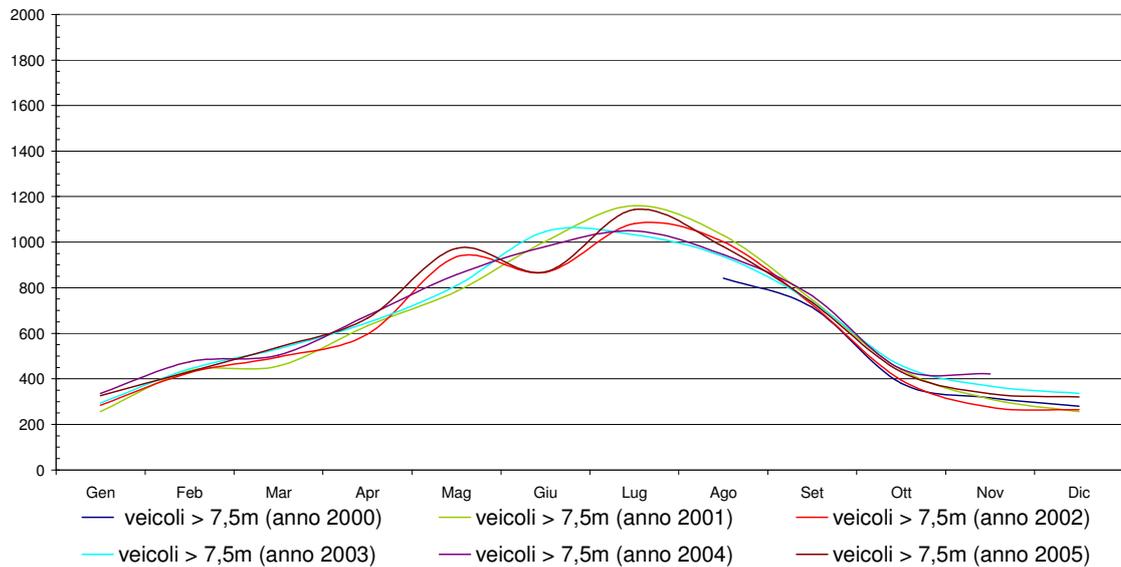
Flussi medi giorni feriali - autovetture 2000 - 2005



Flussi medi giorni feriali - commerciali leggeri 2000 - 2005



Flussi medi giorni feriali - commerciali pesanti 2000 - 2005



3.2 INDAGINI SUL TRAFFICO EFFETTUATE IL 18/08/2006

In fase di analisi preliminare alla redazione del Piano Urbano del Traffico un'indagine che si è ritenuto opportuno effettuare è stata quella di un rilievo dei flussi di traffico in un giorno feriale del mese di Agosto, mese in cui si registrano i valori più alti di Traffico Giornaliero Medio (TGM) e Traffico Diurno Medio (TDM), come già illustrato precedentemente (cfr. par. 3.1).

Il giorno scelto per l'indagine è stato venerdì 18 Agosto 2006, durante il quale sono stati rilevati i flussi, in entrambi i sensi di marcia, su sei sezioni (come mostra lo schema semplificato di figura 3.2.1) di cui cinque disposte lungo via Fausta, principale asse viario di distribuzione fra i diversi nuclei residenziali, e una su via Baracca, che raccoglie al suo interno tutta una serie di strutture ricettive e di accessi al mare. Il periodo scelto per il conteggio dei flussi è stato l'intervallo compreso fra le 8:30 e le 20:30.

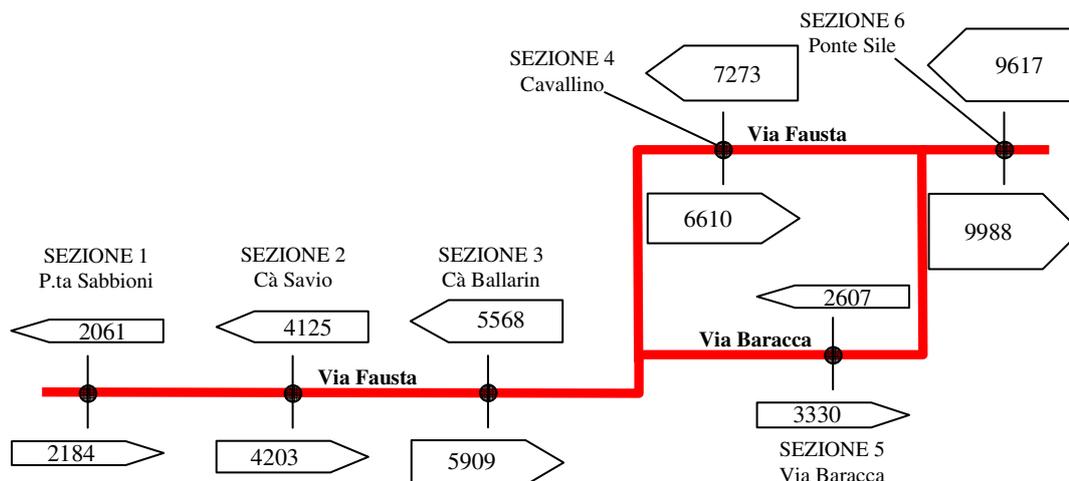


Figura 3.2.1 Numero di veicoli transitati nei due sensi sulle sezioni di rilevamento

L'indagine di giorno 18 Agosto 2006 ha fotografato la situazione riportata nelle seguenti tabelle, che forniscono il numero di passaggi complessivi nelle 12 ore, sia in direzione Punta Sabbioni che in direzione Jesolo, delle diverse categorie di veicoli.

FLUSSI REGISTRATI DALLE 8:30 ALLE 20:30
Verso Punta Sabbioni

	autovetture	autobus di linea	autobus turistici	camper - caravan	veicoli comm.li	Totale passaggi
Sezione 1 Punta Sabbioni	1769	125	26	49	92	2061
Sezione 2 Cà Savio	3600	74	18	109	324	4125
Sezione 3 Cà Ballarin	4895	71	22	198	382	5568
Sezione 4 Cavallino	6324	48	24	290	587	7273
Sezione 5 Via Baracca	2346	28	4	44	185	2607
Sezione 6 Ponte sul Sile	8476	70	27	353	691	9617

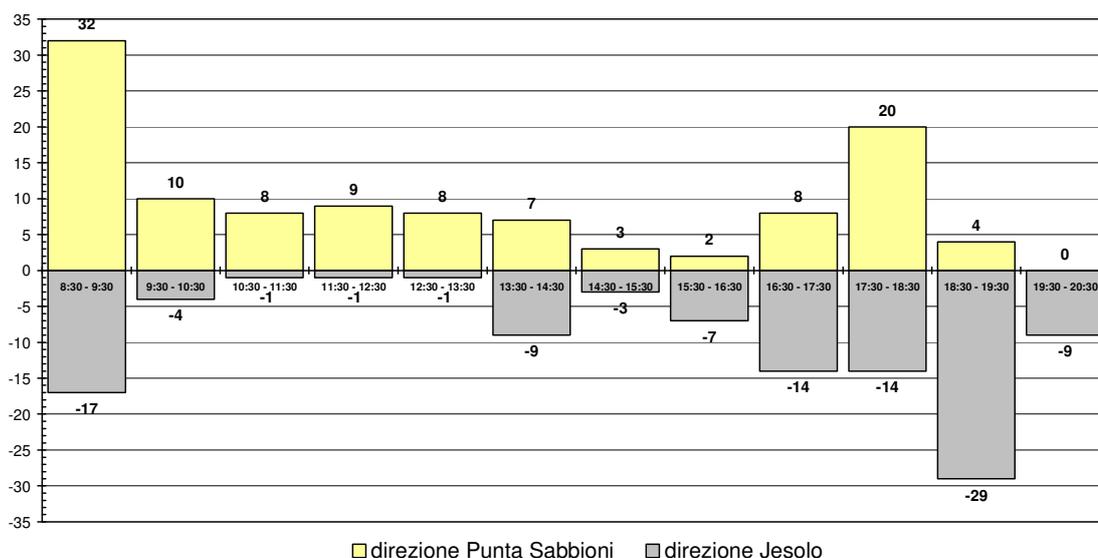
FLUSSI REGISTRATI DALLE 8:30 ALLE 20:30
Verso Jesolo

	autovetture	autobus di linea	autobus turistici	camper - caravan	veicoli comm.li	Totale passaggi
Sezione 1 Punta Sabbioni	1857	127	27	57	116	2184
Sezione 2 Cà Savio	3663	84	19	111	326	4203
Sezione 3 Cà Ballarin	5199	76	24	232	378	5909
Sezione 4 Cavallino	5726	48	23	314	499	6610
Sezione 5 Via Baracca	2954	30	9	98	239	3330
Sezione 6 Ponte sul Sile	8768	71	29	455	665	9988

Un dato apparentemente anomalo, in chiave di interpretazione dei dati delle tabelle, è quello del numero di passaggi di autobus turistici che, come è normale aspettarsi, progressivamente diminuisce in direzione est-ovest. L'anomalia è costituita dal fatto che si riscontra un aumento del flusso di autobus turistici proprio in corrispondenza della sezione in prossimità del Terminal di Punta Sabbioni. Questo dato, in realtà, mette in risalto un comportamento ambiguo da parte della categoria di veicoli in questione, e cioè il fatto di arrivare a Punta Sabbioni per lasciare sul posto i passeggeri (che cambiano modo di trasporto per raggiungere Venezia e le isole maggiori), andare in cerca di un ricovero per la sosta non onerosa nei dintorni del Terminal, per poi farvi ritorno all'orario prestabilito.

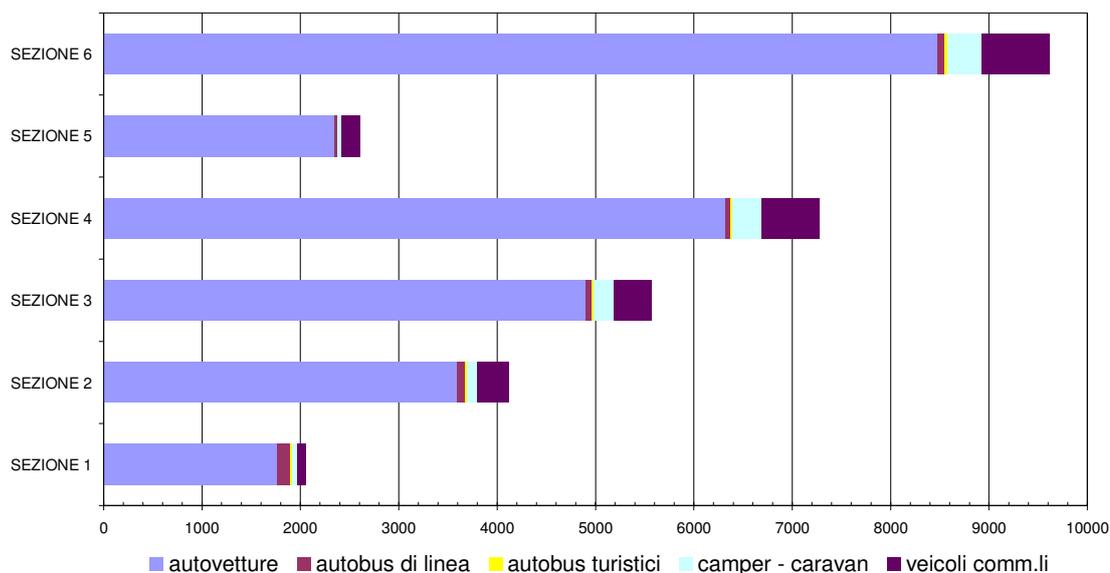
Questo comportamento si è riscontrato in modo più accentuato durante l'indagine condotta il 30/09/2006 nella sezione di Cà Savio, riguardante la raccolta di dati per valutare la necessità di istituire una Zona a Traffico Limitato per autobus turistici. Il grafico di seguito riportato mostra chiaramente quanto detto in precedenza, difatti, la punta della sera (18:30 – 19:30) in direzione Jesolo (il valore negativo per i flussi è stato utilizzato per comodità di rappresentazione) è preceduta da una punta in direzione Punta Sabbioni nell'ora precedente (17:30 – 18:30), segno evidente che alcuni autobus turistici impegnano la via Fausta per un numero di passaggi doppio rispetto al necessario.

**SEZIONE Cà Savio - Flussi orari di autobus turistici nei due sensi di marcia
rilievo del 30/09/2006**

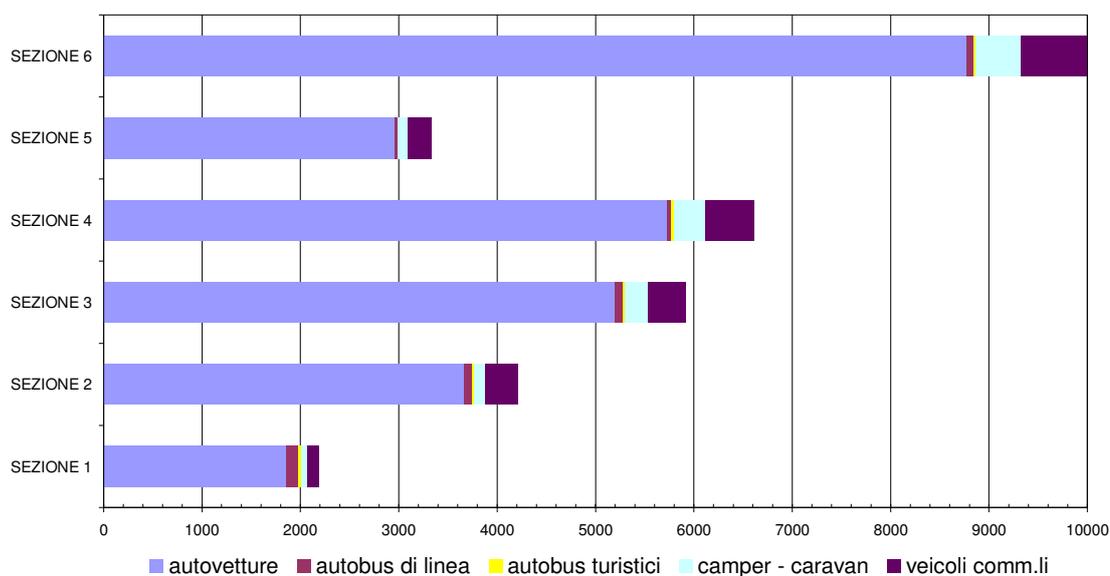


Ritornando alle indagini di giorno 18/08/2006, di seguito si riportano due grafici per evidenziare la composizione dei flussi veicolari transitati nelle diverse sezioni in entrambe le direzioni di marcia.

**Composizione dei flussi veicolari diretti verso P.ta Sabbioni
18/08/2006**



**Composizione dei flussi veicolari diretti verso Jesolo
18/08/2006**



La lettura dei due grafici, in sostanza, ci indica che una forte componente di traffico è legata al transito delle autovetture private, le quali hanno la necessità di sostare per

periodi di tempo piuttosto lunghi durante l'arco della giornata. La conferma di quanto affermato, è scaturita da un'analisi effettuata sui flussi orari di autovetture, transitate in entrambe le direzioni, che ne ha evidenziato un accumulo all'interno del territorio comunale di Cavallino-Treporti durante le prime 6 ore di rilievo (8:30 – 14:30) e un'inversione di tendenza nelle rimanenti 6 ore (14:30 – 20:30).

Di seguito si riportano i dati in forma tabellare relativi ai flussi orari di autovetture nelle varie sezioni, per i due sensi di marcia, e una serie di grafici che confrontano direttamente i predetti flussi evidenziando l'accumulo di autovetture all'interno del territorio comunale, come già descritto precedentemente. Per necessità di realizzazione dei grafici, sono stati indicati i flussi orari diretti verso Jesolo con valori negativi, che in chiave di lettura vanno interpretati come traffico uscente dal territorio comunale di Cavallino-Treporti o comunque dalla zona oggetto di studio.

Dalla lettura dei grafici sopra riportati si evince la necessità, da parte del Comune di Cavallino-Treporti, di far fronte alla consistente domanda di sosta che si presenta nel periodo estivo.

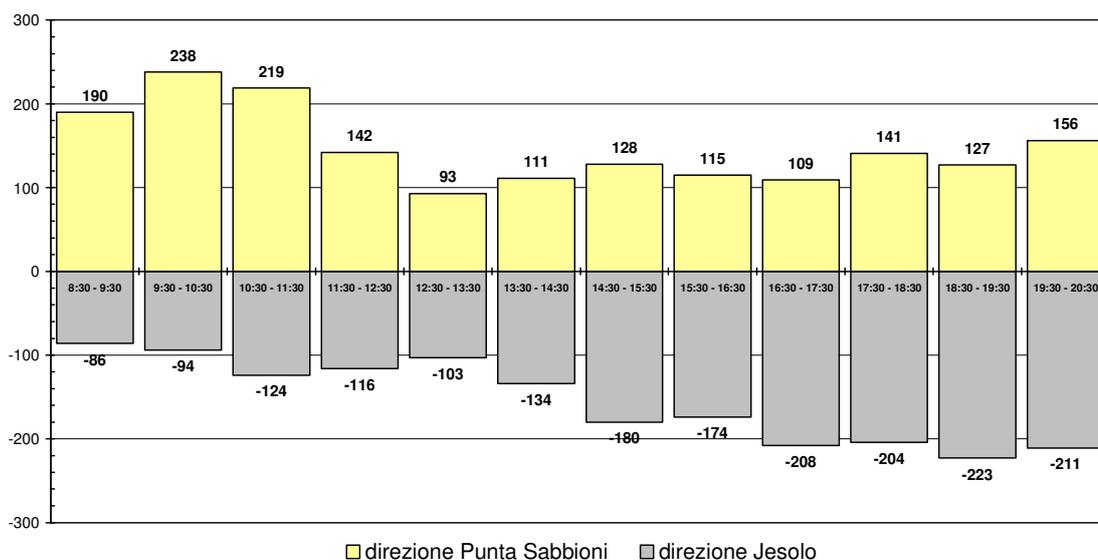
DIREZIONE PUNTA SABBIONI

SEZIONE DI RILIEVO	DIREZIONE PUNTA SABBIONI							Totale
	8:30 - 9:30	9:30 - 10:30	10:30 - 11:30	11:30 - 12:30	12:30 - 13:30	13:30 - 14:30		
SEZIONE 1 - P.ta Sabbioni	190	238	219	142	93	111		993
SEZIONE 2 - Cà Savio	274	383	404	336	240	222		1859
SEZIONE 3 - Cà Ballarin	331	501	467	435	479	336		2549
SEZIONE 4 - Cavallino	505	606	560	596	648	448		3363
SEZIONE 5 - Via Baracca	160	221	219	226	166	96		1088
SEZIONE 6 - Ponte Sile	622	734	855	853	885	573		4522
	14:30 - 15:30	15:30 - 16:30	16:30 - 17:30	17:30 - 18:30	18:30 - 19:30	19:30 - 20:30		Totale
SEZIONE 1 - P.ta Sabbioni	128	115	109	141	127	156		776
SEZIONE 2 - Cà Savio	227	260	258	317	355	324		1741
SEZIONE 3 - Cà Ballarin	325	292	343	486	458	442		2346
SEZIONE 4 - Cavallino	448	450	321	549	526	667		2961
SEZIONE 5 - Via Baracca	135	126	150	231	272	344		1258
SEZIONE 6 - Ponte Sile	605	584	521	725	666	853		3954

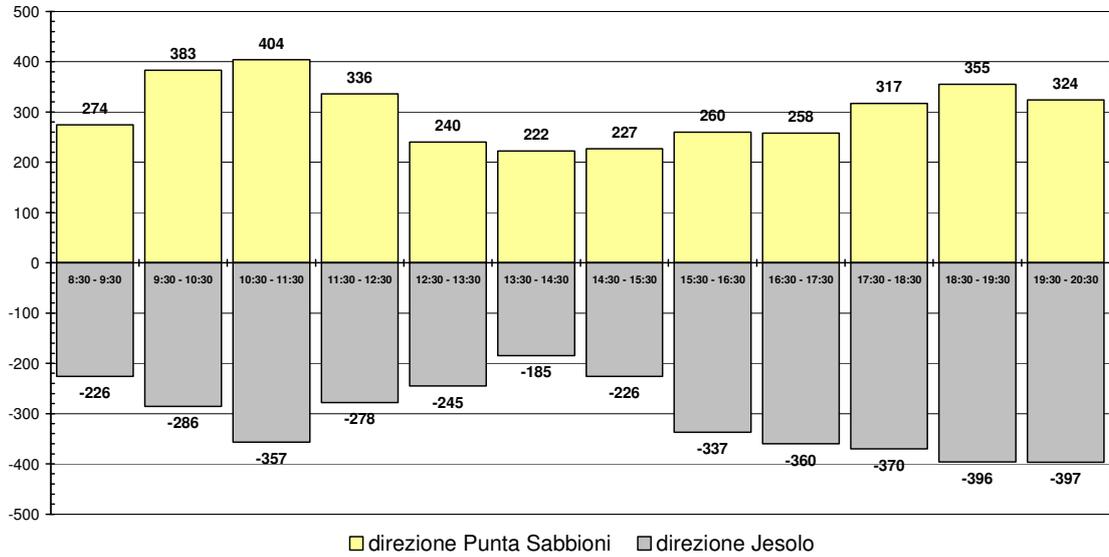
DIREZIONE JESOLO

SEZIONE DI RILIEVO	DIREZIONE JESOLO							Totale
	8:30 - 9:30	9:30 - 10:30	10:30 - 11:30	11:30 - 12:30	12:30 - 13:30	13:30 - 14:30		
SEZIONE 1 - P.ta Sabbioni	86	94	124	116	103	134		657
SEZIONE 2 - Cà Savio	226	286	357	278	245	185		1577
SEZIONE 3 - Cà Ballarin	382	469	426	380	315	249		2221
SEZIONE 4 - Cavallino	441	568	493	379	339	333		2553
SEZIONE 5 - Via Baracca	189	310	295	227	189	92		1302
SEZIONE 6 - Ponte Sile	643	791	796	608	482	433		3753
	14:30 - 15:30	15:30 - 16:30	16:30 - 17:30	17:30 - 18:30	18:30 - 19:30	19:30 - 20:30		Totale
SEZIONE 1 - P.ta Sabbioni	180	174	208	204	223	211		1200
SEZIONE 2 - Cà Savio	226	337	360	370	396	397		2086
SEZIONE 3 - Cà Ballarin	345	405	516	598	558	556		2978
SEZIONE 4 - Cavallino	373	418	497	546	644	695		3173
SEZIONE 5 - Via Baracca	169	204	241	280	383	375		1652
SEZIONE 6 - Ponte Sile	565	631	809	936	1017	1057		5015

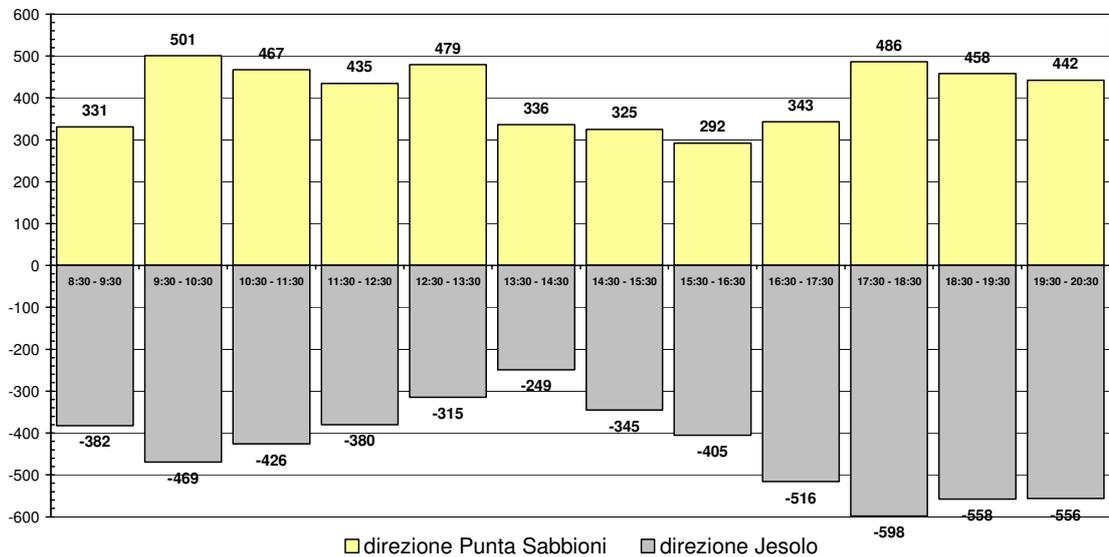
SEZIONE 1 - Flussi orari di autovetture nei due sensi di marcia rilievo del 18/08/2006



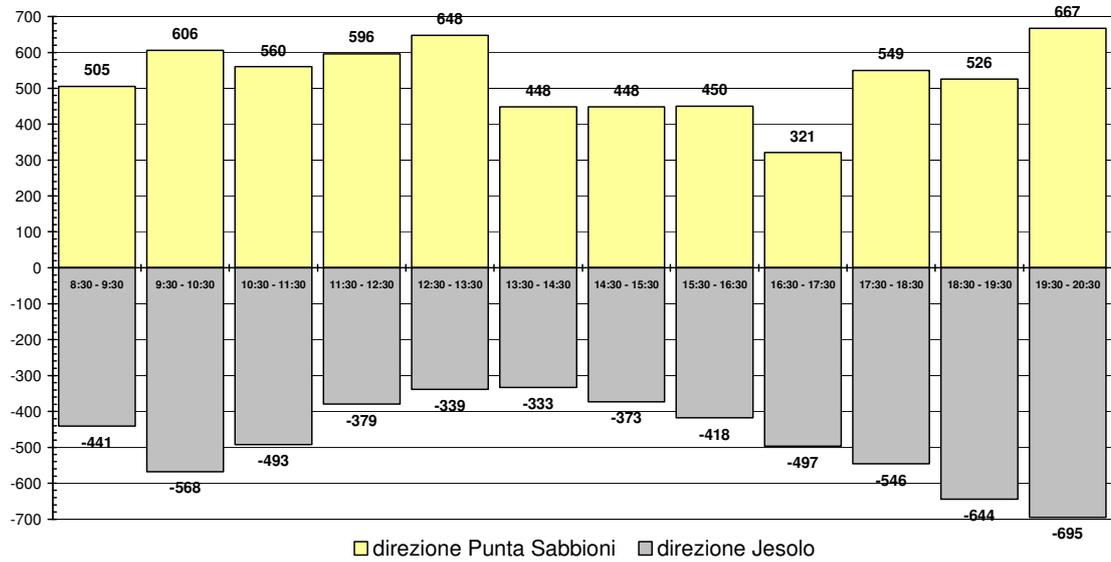
**SEZIONE 2 - Flussi orari di autovetture nei due sensi di marcia
rilievo del 18/08/2006**



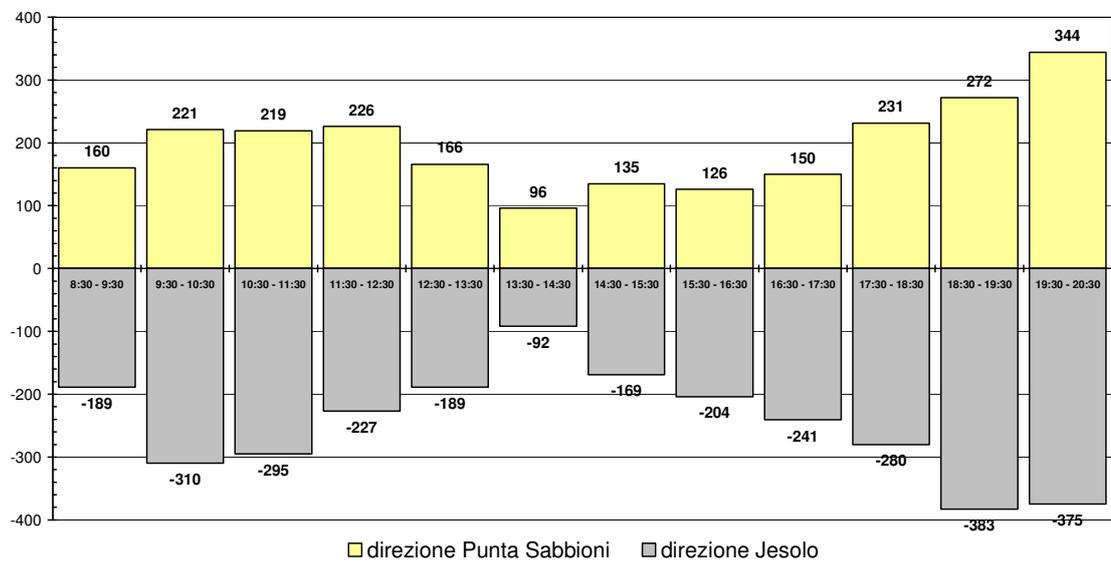
**SEZIONE 3 - Flussi orari di autovetture nei due sensi di marcia
rilievo del 18/08/2006**



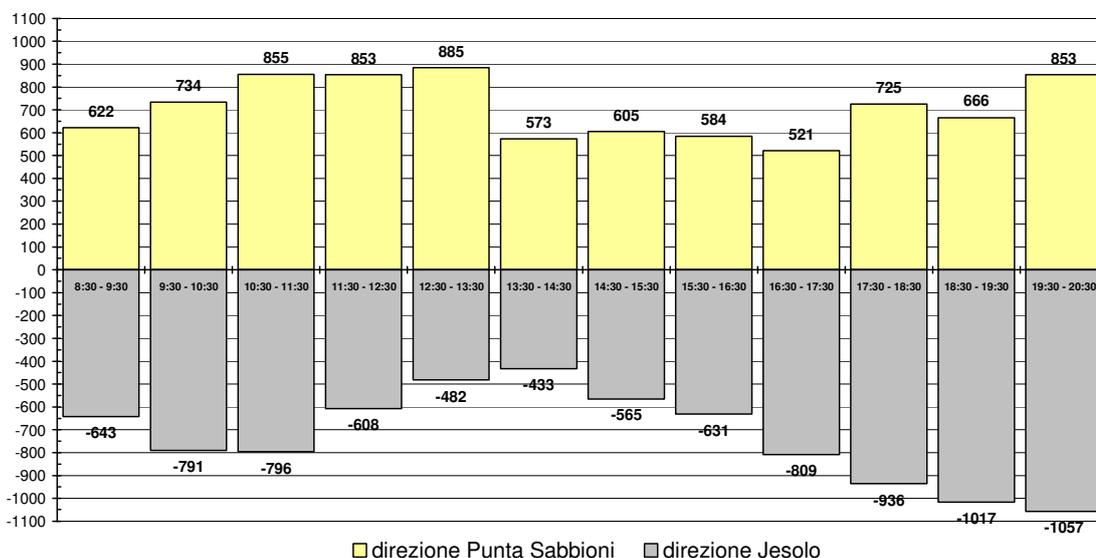
**SEZIONE 4 - Flussi orari di autovetture nei due sensi di marcia
rilievo del 18/08/2006**



**SEZIONE 5 - Flussi orari di autovetture nei due sensi di marcia
rilievo del 18/08/2006**



**SEZIONE 6 - Flussi orari di autovetture nei due sensi di marcia
rilievo del 18/08/2006**



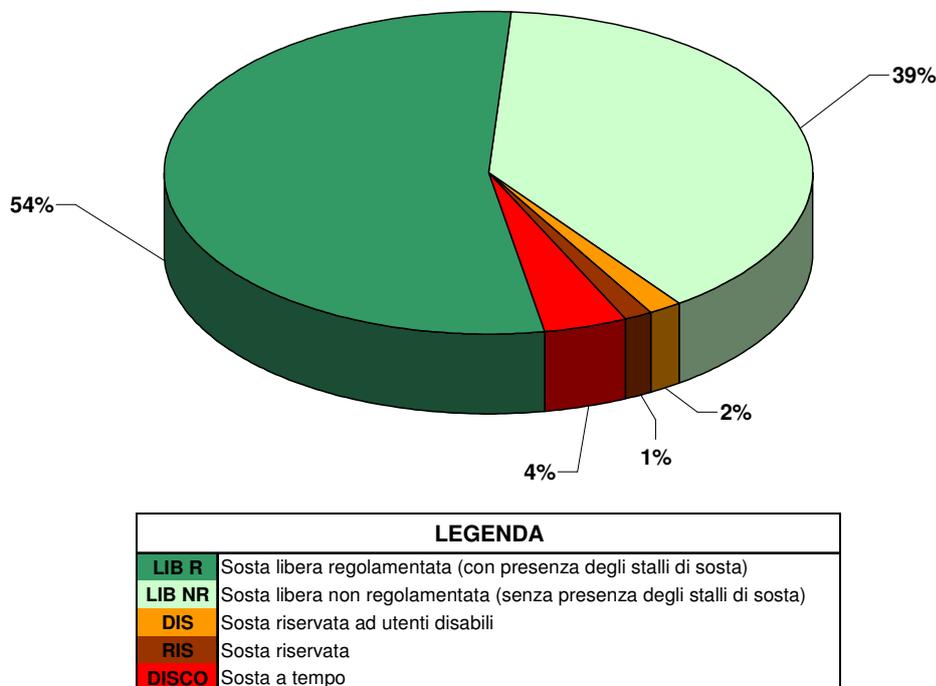
3.3 LO STATO DI FATTO DELL'OFFERTA DI SOSTA NELLE ZONE A MAGGIORE AFFLUENZA TURISTICA

E' stata condotta un'analisi accurata dell'offerta di sosta e dell'occupazione degli stalli disponibili nelle zone a più forte criticità durante il periodo estivo in orario diurno.

Lo stato di fatto dell'offerta di sosta del Comune di Cavallino-Treporti vede una realtà ormai consolidata nei due Terminal di Punta Sabbioni e di Treporti con aree private di parcheggio a pagamento. Inoltre, nelle vicinanze del nuovo capolinea degli autobus per trasporto pubblico a Punta Sabbioni, è presente un'area suddivisa fra sosta a tempo, sosta riservata e sosta a pagamento.

Eccetto le aree menzionate, la rimanente parte del territorio comunale offre sosta libera, in parte non regolamentata (priva, cioè, di stalli di sosta identificati), e solo in pochissimi casi sosta a tempo. Risulta inoltre sottodimensionata la disponibilità di posti auto per utenti disabili. Nel grafico di seguito riportato si può apprezzare la ripartizione della regolamentazione attuale nelle zone a maggiore affluenza turistica.

**Ripartizione percentuale del tipo di regolamentazione attuale
nelle zone a maggiore affluenza turistica**



Dai sopralluoghi effettuati è stata rilevata un'offerta di sosta, nelle zone che maggiormente risentono del carattere stagionale della domanda (soprattutto nelle vicinanze degli accessi al mare), che viene riassunta di seguito nella tabella 3.3.1.

L'attuale tipo di regolamentazione delle zone menzionate, visto l'aumento della domanda che si presenta nel periodo estivo, non è idonea a garantire una risposta equilibrata alle esigenze dei differenti utenti del territorio comunale, che risulta così essere "soffocato" da una presenza costante di autovetture in sosta su tutti gli spazi disponibili e su tutte le infrastrutture viarie, con particolare riferimento alle zone in prossimità degli accessi al mare, completamente saturi di auto in sosta disordinata (in maggioranza vietata), magari con disponibilità di posti auto liberi nelle immediate vicinanze ed inutilizzati. Un certo disordine è presente anche nelle aree in prossimità degli ingressi delle strutture ricettive. Si è notato, infatti, che diversi campeggi, aventi l'ingresso principale attestante sulla viabilità principale, fanno difficoltà a gestire un flusso consistente di veicoli che vi giungono contemporaneamente. La conseguenza di quanto sopra è il formarsi di code sulla viabilità principale, con veicoli (particolarmente

ingombranti come camper e caravan) in sosta in attesa del loro turno di ingresso al campeggio, i quali arrecano un certo disagio alla circolazione.

Maggiori dettagli circa l'offerta di sosta nelle zone a maggiore affluenza turistica sono riportati in appendice, dove una serie di schede ne descrivono l'attuale stato di fatto.

Via	Tipo Park	Offerta	Regolamentazione
Via Baracca	Su strada	93	90 LIB R + 3 DIS
Via Baracca	Area	120	LIB NR
Via Capo Horn	Area	30	LIR R
Via del Faro	Area	43	41 LIB R + 2 DIS
Via del Granatiere	Su strada	2	DIS
Via Giovanni da Verazzano	Area	10	LIB R
Via Jonio	Su strada	53	51 LIB R + 2 DIS
Via Tirreno	Area	40	LIB R
Via Vasco de Gama	Area	95	LIB NR
Via Adriatico	Su strada	20	LIB NR
Via Magellano	Su strada	-	LIB NR
Via Tamigi	Su strada	50	LIB NR
Viale Tevere	Su strada	21	21 RIS
Viale Tevere	Su strada	80	LIB NR
Corso Europa	Area	12	9 LIB R + 3 DIS
Corso Europa	Su strada	67	LIB R
Corso Europa	Area	44	42 LIB R + 2 DIS
Via Austria	Su strada	62	LIB R
Via Reno/Piazza Venezia	Area	28	26 LIB R + 2 DIS
Via Scandinavia	Area	14	LIB R
Piazza S. Maria Elisabetta	Su strada	33	27 LIB R + 5 LIB NR + 1 DIS
Via Equilia	Area	63	LIB R
Via Equilia	Su strada	31	LIB R
Via Fausta	Area	50	LIB NR
Via Cividale	Su strada	18	17 LIB R + 1 DIS
Via di Cà Savio	Misto	98	33 LIB R + 65 LIB NR
Via di Cà Savio	Su strada	43	41 DISCO 60' + 2 DIS
Via Latisana	Su strada	55	54 LIB R + 1 DIS
Via S. Daniele	Area	39	LIB R
Via Vettor Pisani	Su strada	27	26 LIB R + 1 DIS
Via Vienna	Area	10	DISCO 60'
Via Montello	Su strada	140	LIB NR
Via Saccagnana	Area	118	96 LIB R + 16 DISCO 60' + 6 DIS

Legenda: **LIB R** (Sosta libera regolamentata) **LIB NR** (Sosta libera non regolamentata) **DIS** (Sosta riservata a disabili) **DISCO** (Sosta libera a tempo. Il numero alla destra della scritta DISCO ne indica la durata in minuti) **RIS** (Sosta riservata)

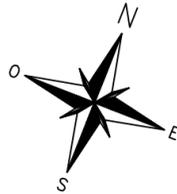
Tabella 3.3.1 Tipologia e regolamentazione dell'attuale offerta di sosta nelle zone a maggiore affluenza turistica

3.4 INDIVIDUAZIONE CRITICITÀ DELLA SOSTA

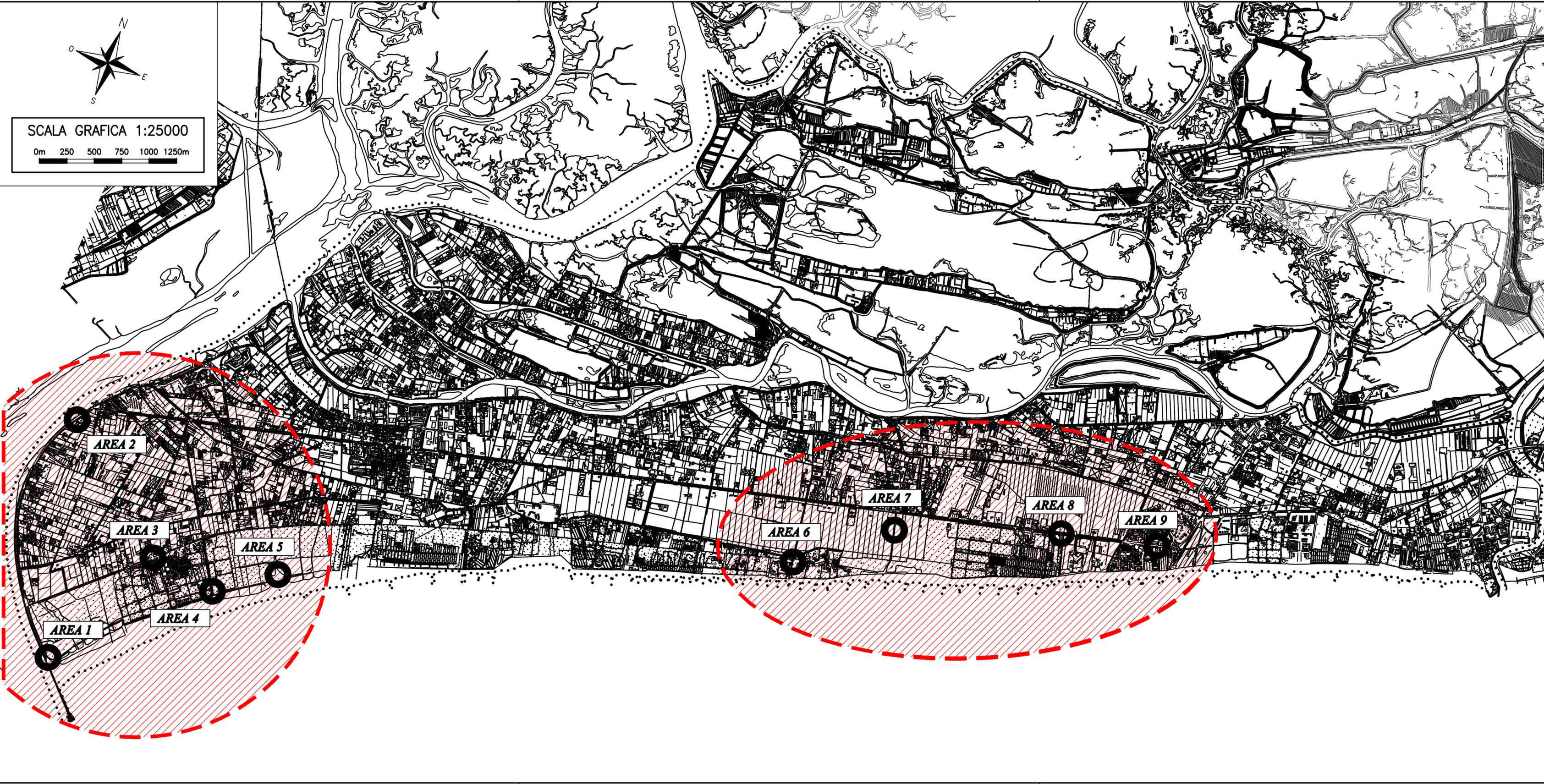
Quanto scaturito dall'analisi dei dati sul traffico e dall'indagine sull'offerta di sosta nelle zone a maggiore affluenza turistica, nonché dagli obiettivi che ci si prefigge di raggiungere, in sede di analisi preliminare alla redazione del PUT sono state individuate, all'interno del territorio comunale, una serie di aree, evidenziate nella tavola di seguito riportata, nelle quali si è riscontrato un elevato tasso di occupazione da parte dei veicoli in sosta, definendo per ciascuna area un livello di criticità, come riportato nello schema della seguente figura:

Area	Localizzazione	Quantificazione della sosta	Criticità riscontrata	Entità della criticità
Area 1	Rotatoria al termine del lungomare Dante Alighieri	Sosta vietata Sosta legale non delimitata	10 120 Veicoli in sosta vietata in rotatoria in area di manovra di autobus di linea	media
Area 2	Primo tratto del lungomare Dante Alighieri	Sosta legale non delimitata	120 Saturazione dei posti disponibili a lato strada	bassa
Area 3	Incrocio via Hermada - via Montello	Sosta vietata Sosta legale	32 120 Saturazione dei posti disponibili a lato strada e veicoli in sosta vietata	alta
Area 4	Termine di via Pealto a ridosso della spiaggia	Sosta legale non delimitata	14 Saturazione dei posti disponibili a lato strada, terreno accidentato	bassa
Area 5	Termine di via Retrone a ridosso della spiaggia	Sosta legale non delimitata	140 Grande numero di veicoli in sosta, saturazione dei posti disponibili, terreno accidentato	alta
Area 6	Termine via Radaelli e incrocio via Radaelli - via delle Batterie	Veicoli complessivi in sosta	50 Saturazione dei posti disponibili lato strada e veicoli in area attorno a condominio anche su marciapiedi	media
Area 7	Località Ca' Ballarin - accesso al mare di via Berton	Sosta vietata Sosta legale area park Sosta legale non delimitata	4 50 170 Grande numero di veicoli in sosta in banchina stradale, sosta vietata in tratto di pineta, saturazione dei posti disponibili.	alta
Area 8	Strada provinciale Jesolana di fronte al camping Italy	Sosta vietata	35 Parcheggio sulla banchina e sull'aiuola di separazione della pista ciclabile	media
Area 9	Strada provinciale Jesolana - centro abitato del Cavallino	Sosta vietata	15 Parcheggio sulla banchina della strada provinciale in prossimità di corso Italia saturo di posti	alta

Questa analisi, molto utile a comprendere la necessità di intervenire in chiave di potenziamento dell'offerta di sosta, ha dato ulteriore conferma di quanto visto precedentemente. Considerando, difatti, l'accumulo massimo di veicoli all'interno del territorio comunale, rilevato nella sezione 6 (Ponte Sile), pari a circa 950 autoveicoli, la domanda riscontrata, nelle aree oggetto di studio, è stata di 880 autoveicoli. Questo confronto, oltre a confermare la bontà delle indagini effettuate, fornisce utili indicazioni circa le possibili strategie di intervento che saranno analizzate nei capitoli successivi.



SCALA GRAFICA 1:25000
0m 250 500 750 1000 1250m



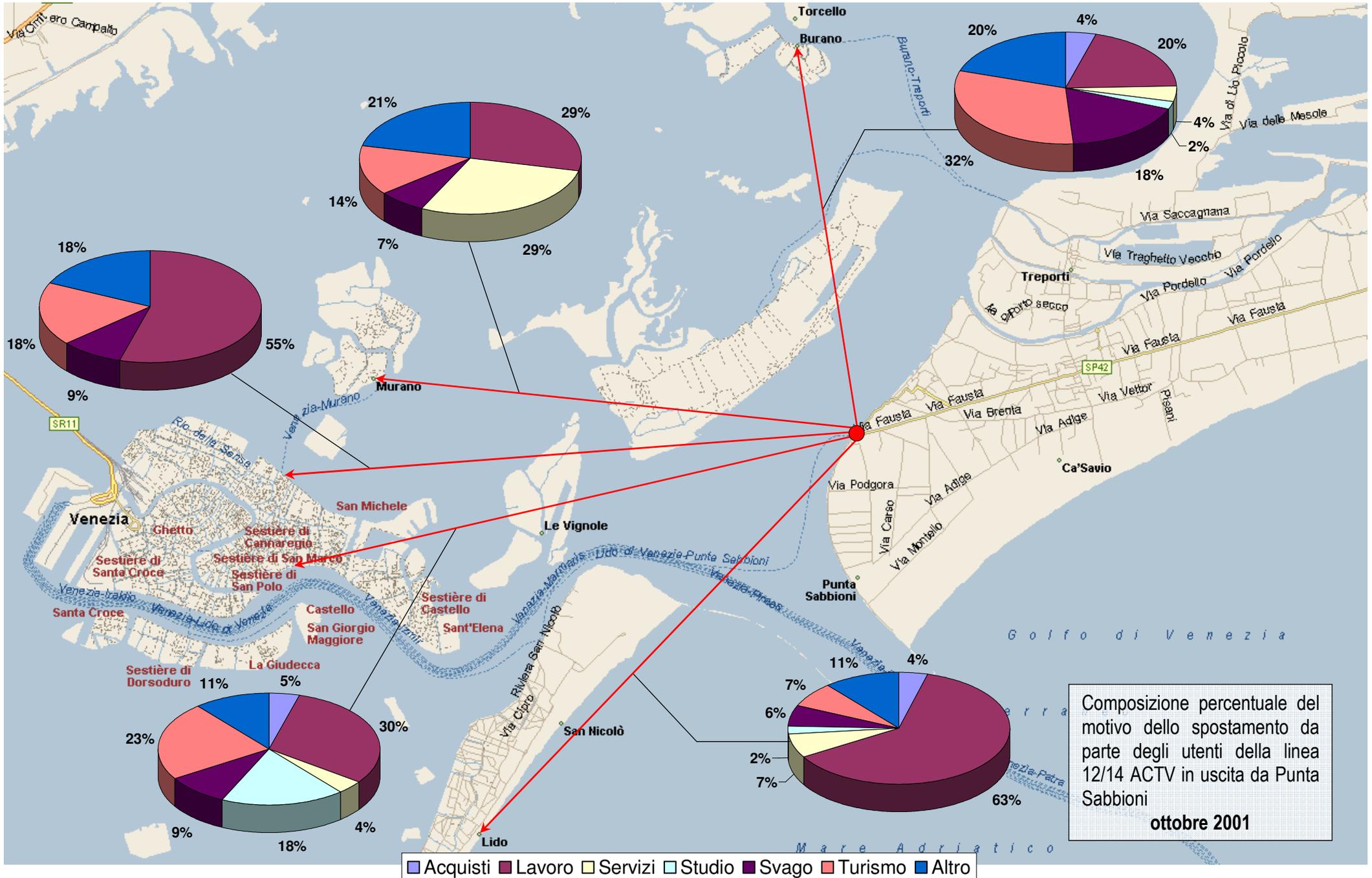
3.5 DATI ACTV SUL SERVIZIO DI NAVIGAZIONE

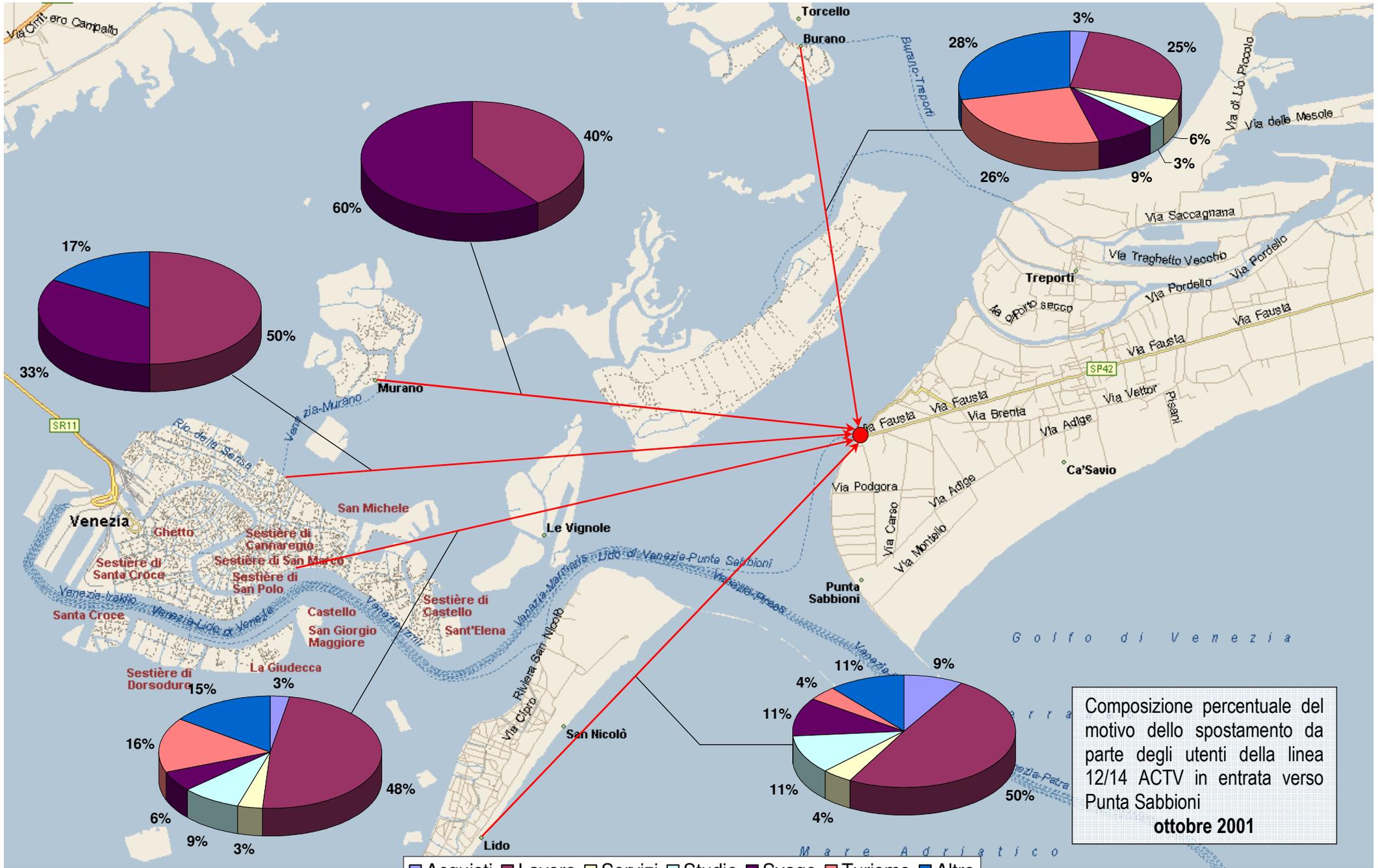
I dati forniti da ACTV sul servizio di navigazione riguardano le interviste rivolte ai passeggeri della linea 12/14 saliti e discesi a Punta Sabbioni nell'ottobre del 2001.

In particolare, le interviste erano volte a comprendere l'origine, la destinazione e il motivo dello spostamento, degli utenti saliti e discesi a Punta Sabbioni. Inoltre si è anche indagato circa il mezzo di trasporto utilizzato dagli utenti per raggiungere il Terminal di Punta Sabbioni (per l'utenza in uscita), nonché il mezzo con il quale si sarebbe proseguita la corsa (per l'utenza in entrata). L'analisi dei dati disponibili ha permesso di realizzare una serie di rappresentazioni, facilmente interpretabili, che hanno messo in evidenza un importante dato, nonostante il periodo non fosse proprio ad alto carattere stagionale. In particolare si fa riferimento alla componente turistica (16% circa sul totale degli spostamenti) seconda solo alla componente rappresentata dai lavoratori.

Nelle pagine che seguono saranno riportate le rappresentazioni citate in precedenza, che nell'ordine descrivono:

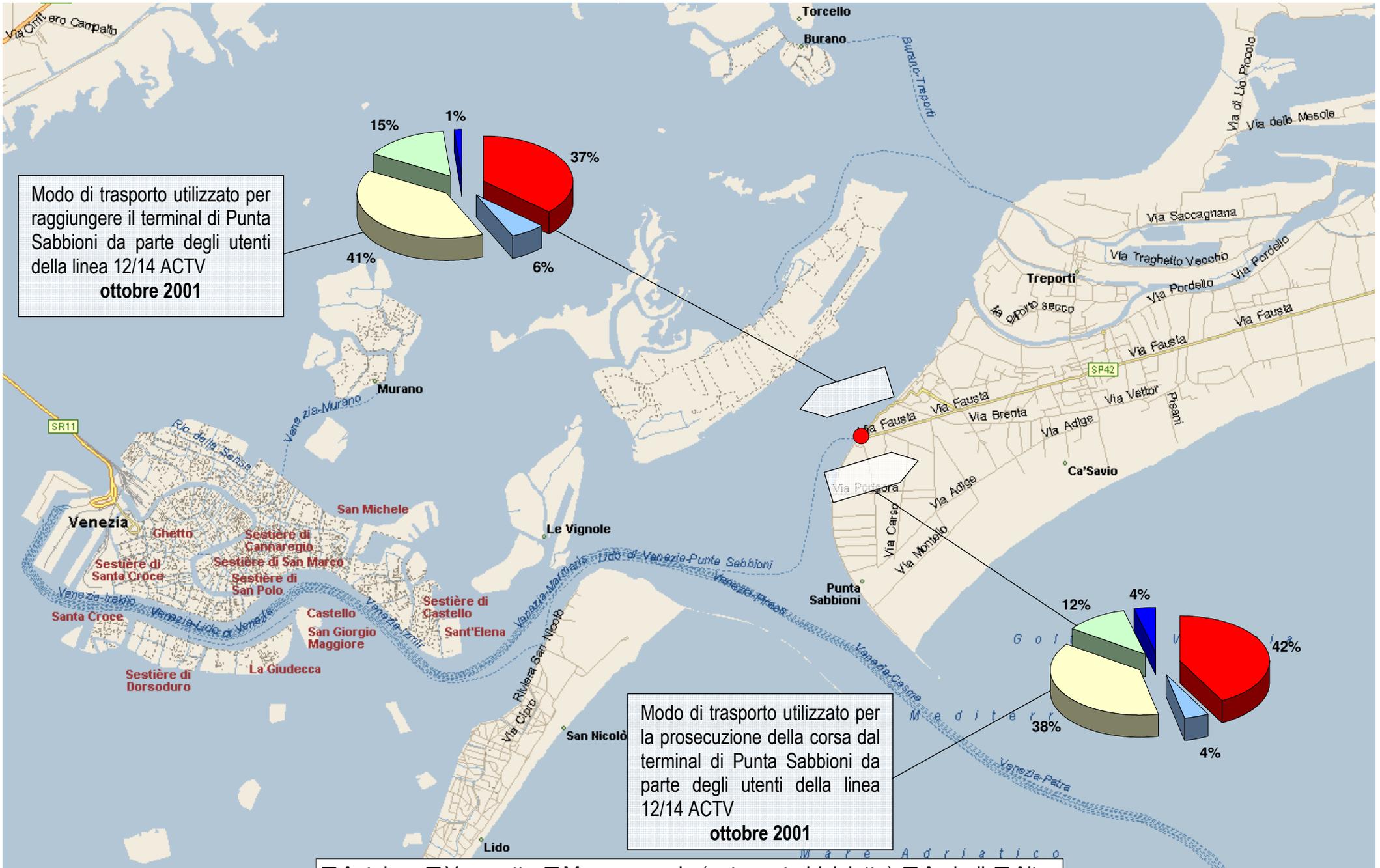
- destinazione e composizione percentuale del motivo dello spostamento da parte dell'utenza in uscita da Punta Sabbioni;
- origine e composizione percentuale del motivo dello spostamento da parte dell'utenza in entrata a Punta Sabbioni;
- modo di trasporto utilizzato da parte degli utenti sia per raggiungere il Terminal (utenti in uscita) che per proseguire la corsa (utenti in entrata) da Punta Sabbioni.





Composizione percentuale del motivo dello spostamento da parte degli utenti della linea 12/14 ACTV in entrata verso Punta Sabbioni
ottobre 2001

■ Acquisti
 ■ Lavoro
 ■ Servizi
 ■ Studio
 ■ Svago
 ■ Turismo
 ■ Altro



■ Autobus
 ■ Vaporetto
 ■ Mezzo proprio (auto,moto,bicicletta)
 ■ A piedi
 ■ Altro

3.6 IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Nel corso delle indagini preliminari alla redazione del Piano Urbano del Traffico è stata contattata l'azienda ATVO, che gestisce il servizio di trasporto pubblico locale nel Comune di Cavallino-Treporti, la quale ha messo a disposizione dati circa le linee in servizio, ed in particolare gli itinerari seguiti e la frequentazione, che di seguito vengono riportati.

Il Comune di Cavallino-Treporti è servito da quattro linee di trasporto pubblico in servizio tutto l'anno, le quali, nel periodo estivo, vengono integrate da ulteriori quattro linee, aventi i seguenti itinerari:

- Linea 23a – invernale ed estiva: Lido di Jesolo – via Fausta – Punta Sabbioni;
- Linea 23b – invernale ed estiva: Lido di Jesolo – via Baracca – Punta Sabbioni;
- Linea 23c – estiva solo mesi di luglio e agosto: Campeggi di via delle Batterie – Punta Sabbioni;
- Linea 23d – nei mesi da maggio a settembre: Lido di Jesolo – Treporti Ricevitoria con coincidenze per Burano – Torcello – Murano;
- Linea 93 a – estiva: Campeggio Marina di Venezia – Punta Sabbioni;
- Linea 93 b – estiva – solo martedì: Campeggio Marina di Venezia – Cavallino mercato;
- Linea 95 – invernale ed estiva: Saccagnana – Cà Savio – Punta Sabbioni;
- Linea 96 – invernale ed estiva: Cavallino – via Pordelio – Treporti Ricevitoria – Punta Sabbioni.

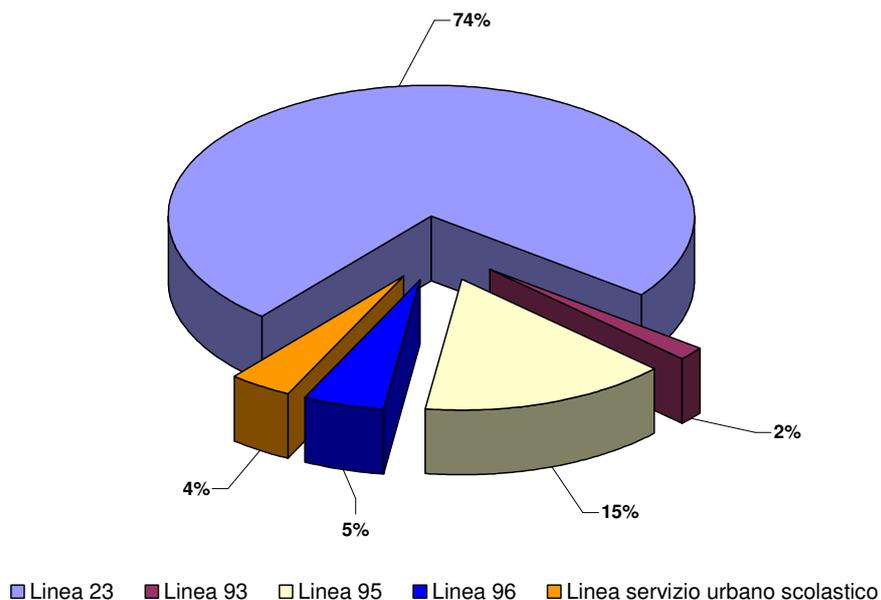
Inoltre, è presente una linea di servizio urbano scolastico (Linea 123) e nel periodo maggio – settembre, dal lunedì al venerdì, transitano nel Comune di Cavallino-Treporti, con una sola corsa in andata ed una in ritorno, anche le linee 37 (Bibione – Punta Sabbioni) e 42 (Carole – Punta Sabbioni). Dette corse percorrono la via Fausta.

Circa la frequentazione delle linee, sono stati messi a disposizione i dati complessivi del 2006, determinati da ATVO utilizzando sistemi statistici di rilevamento, come di seguito riportato:

Linea	Totale viaggiatori trasportati
Linea 23	1.433.504
Linea 93	30.544
Linea 95	293.910
Linea 96	99.346
Linea servizio urbano scolastico	72.478

Il grafico seguente mostra la ripartizione percentuale fra le varie linee dei viaggiatori trasportati.

Ripartizione percentuale dei viaggiatori trasportati sulle varie linee



4. ZONA A TRAFFICO LIMITATO PER AUTOBUS TURISTICI (ZTL)

4.1 PREMESSA

Oggetto del presente Piano Urbano del Traffico è anche l'attivazione di una Zona a Traffico Limitato per autobus turistici che, tra le linee strategiche individuate dal presente studio, rappresenta una iniziativa di fondamentale importanza in relazione al perseguimento degli obiettivi del PUT.

A tale affermazione si è giunti attraverso un percorso articolato e rigoroso, fatto di iniziative condotte nel rispetto della normativa vigente e di valutazioni tecniche condotte dalla sottoscritta società in collaborazione con l'Amministrazione Comunale. A seguire, nel presente capitolo, verranno espone per esteso quali sono state le modalità di valutazione circa l'opportunità della sua realizzazione, gli studi fatti e le procedure messe in atto che hanno consentito di giungere a tale conclusione.

4.2 ASPETTI NORMATIVI

I riferimenti legislativi di maggiore importanza sul tema vengono riportati di seguito unitamente agli stralci più significativi del testo. A tali aspetti normativi si è fatto costante riferimento durante il lavoro svolto.

- **D. Lgs. 30/04/1992 n. 285 – Nuovo Codice della Strada**

Art. 7, comma 9

I comuni, con deliberazione della Giunta, provvedono a delimitare [...] le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio.

- **Circolare Ministeriale – Ministero dei Lavori Pubblici – 21 luglio 1997, n. 3816 – Direttive per l'individuazione dei comuni che possono subordinare l'ingresso**

o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, al pagamento di una somma, nonché per le modalità di riscossione della tariffa e per le categorie dei veicoli a motore esentati.

[...] I Comuni, per poter subordinare l'accesso alle zone a traffico limitato al pagamento di una somma, devono:

- *aver istituito una ZTL (zona a traffico limitato) ai sensi dell'art. 7, comma 9 del NCDS;*
- *aver adottato il Piano Urbano del Traffico ai sensi dell'art. 36 del NCDS*
- *aver introdotto la tariffazione degli accessi alla ZTL all'interno del Piano Urbano del Traffico, avendo verificato che tale provvedimento [...] si rende effettivamente necessario per il raggiungimento degli obiettivi del Piano Urbano del Traffico. Di tale verifica deve essere data documentazione di uno specifico paragrafo della relazione tecnica che accompagna il suddetto Piano.*

E' ammessa l'adozione della tariffazione degli accessi per i comuni che non hanno ancora adottato il Piano Urbano del Traffico, unicamente in via sperimentale e per un periodo non superiore ad un anno, a condizione che nella relazione tecnica che dovrà accompagnare il progetto di tariffazione siano precisati gli obiettivi ed i relativi criteri di verifica.

4.3 ISTITUZIONE DELLA ZTL

Con Deliberazione della Giunta Comunale 264 del 19/12/2006 è stata istituita a partire dal 22/01/2007 una ZTL (Zona a Traffico Limitato) per l'accesso e il transito degli autobus turistici nel territorio comunale.

Con la medesima delibera, l'accesso alla ZTL è stato subordinato al pagamento di una somma, come consentito dalla Circolare Ministeriale 21/07/97 n. 3816, citata in precedenza, in via sperimentale.

Per ottemperare alle disposizioni di legge la tariffazione è stata determinata, ai sensi della stessa circolare, con riferimento ad una relazione tecnica dove sono stati precisati gli obiettivi da raggiungere e i relativi criteri di verifica. Per la redazione del documento è stata incaricata la sottoscritta società, la quale ha consegnato in data 12/12/2006, il predetto documento denominandolo “Relazione tecnica in merito all’istituzione di una Zona a Traffico Limitato per bus turistici”, e inserendolo all’interno dello studio denominato “Indagini preliminari all’attivazione dell’area Z.T.L. e raccolta dati preliminari alla redazione del PUT”.

Nella trattazione, a seguito dell’esame dei dati provenienti dalle indagini effettuate, sono stati evidenziati gli elementi di valutazione circa la necessità e l’urgenza di istituzione della ZTL per autobus turistici in relazione agli obiettivi del PUT e conseguentemente sono stati definiti gli obiettivi e i criteri di verifica, con le modalità che vengono di seguito riportate.

4.3.1 Elementi di valutazione circa la necessità e l’urgenza di istituzione della ZTL per autobus turistici in relazione agli obiettivi del PUT

4.3.1.1 Situazione della viabilità ante ZTL in relazione agli autobus turistici

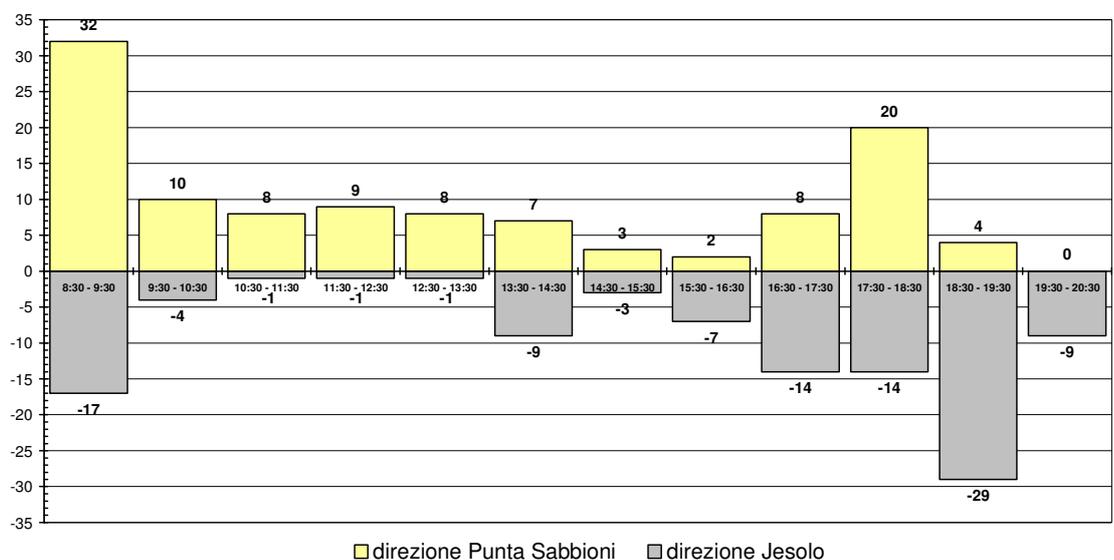
Preliminarmente alla redazione del Piano Urbano del Traffico, sono state condotte alcune indagini, prima dell’attivazione della ZTL, volte a mettere in luce gli elementi caratterizzanti lo stato di fatto dell’epoca relativamente alla viabilità nel territorio comunale di Cavallino-Treporti, e sono stati riscontrati elementi significativi in merito al tema in questione, emersi dall’esame dei flussi di traffico degli autobus turistici e da ricognizioni sul posto.

I dati dei flussi di traffico rilevati vengono riportati in parte, per quanto pertinente alla presente trattazione, all’interno di questo paragrafo, e per esteso nell’appendice ad essi dedicata alla quale si rimanda per ulteriori approfondimenti.

Gli elementi maggiormente significativi, desunti dalle indagini svolte, sono stati i seguenti:

1. durante l'indagine sul traffico che si è svolta in data 30/09/2006 si è evidenziato che, nella sezione di rilievo denominata Cà Savio, la percentuale più elevata di autobus turistici in transito nell'arco della giornata (fascia oraria 8.30-9.30, direzione Punta Sabbioni), misurata in termini di veicoli equivalenti, è stata pari al 20% del volume di traffico complessivo, pertanto tale categoria di veicoli va doverosamente considerata come una quota di rilievo dello stesso.

**SEZIONE Cà Savio - Flussi orari di autobus turistici nei due sensi di marcia
rilievo del 30/09/2006**



Il fatto che il flusso maggiore di autobus sia stato rilevato nell'indagine volta a fotografare la situazione di traffico in estate, ma non in alta stagione, ha evidenziato un utilizzo di via Fausta (S.P. 42 "Jesolana") per le mete veneziane preferito nei periodi al di fuori dell'alta stagione anche nei rimanenti periodi dell'anno;

2. il flusso di autobus turistici in direzione opposta (verso Jesolo) ha presentato le punte più rilevanti nella stessa fascia oraria (8.30-9.30) e all'ora del rientro serale (fascia oraria 18.30-19.30), quest'ultima preceduta da un picco nell'ora precedente in direzione Punta Sabbioni. Tale comportamento è stato indice del fatto che, in molti casi, gli autobus turistici, che, per la quasi totalità, accompagnano i gitanti alle linee di navigazione per Venezia, anziché sostare nei parcheggi a pagamento presenti a Punta Sabbioni, tornavano indietro, sostavano

durante la giornata nelle località più diverse nell'entroterra, e alla sera tornavano a Punta Sabbioni per far rientrare i turisti;

3. all'atto delle indagini il Comune di Venezia aveva già attivato una Zona a Traffico Limitato per gli autobus turistici subordinandone il transito al pagamento di una somma. Ciò ha costituito indubbiamente motivo perché sempre più operatori turistici preferissero raggiungere Venezia passando per Punta Sabbioni anziché per Venezia, per limitare le spese, contribuendo così massicciamente ad aumentare i volumi di traffico già presenti nel litorale del Cavallino.
4. la via Fausta, che è risultata maggiormente interessata dai flussi degli autobus turistici, attraversa diversi centri abitati, a poca distanza da abitazioni e luoghi di ritrovo, pertanto una limitazione del traffico stradale è da considerarsi elemento di maggiore sicurezza per le persone presenti oltre che un contributo alla diminuzione degli effetti dell'inquinamento.

4.3.1.2 Valutazioni conseguenti

Sulla base delle precedenti considerazioni si sono svolte nel dicembre 2006, nel corso della stesura della Relazione Tecnica per l'istituzione della ZTL, le seguenti valutazioni.

Considerato che:

1. le prime valutazioni emerse in sede di impostazione del Piano Urbano del Traffico avevano individuato, come elementi di criticità principali, i volumi di traffico presenti in relazione alla rete viaria disponibile e la ridotta disponibilità di parcheggi nell'area;
2. la presenza di autobus turistici influenzava proprio questi due aspetti in maniera importante e si prevedeva che, in assenza di provvedimenti, il disagio sarebbe potuto aumentare, anche a seguito dell'istituzione dell'area ZTL per gli autobus turistici da parte del Comune di Venezia e che quindi appariva necessario e urgente adottare provvedimenti in merito;

3. per la quasi totalità si trattava di utenza in transito per il Comune di Cavallino-Treporti, ma con provenienze e destinazioni (prevalentemente Venezia e isole della laguna) esterne al territorio comunale;
4. non appariva necessario predisporre un divieto assoluto alla circolazione di detti mezzi, ma risultava sufficiente una diminuzione degli stessi, orientando parte della domanda verso forme alternative di trasporto;
5. l'orientamento della domanda verso forme alternative di trasporto, conseguente all'istituzione dell'area ZTL, avrebbe comportato un miglioramento della viabilità e un miglioramento complessivo del servizio fornito all'utenza oltre che della sicurezza stradale;

il Comune di Cavallino-Treporti, visto quanto emerso nel corso delle indagini condotte e dalle valutazioni fatte e riportate nella citata relazione tecnica, ha ritenuto necessario e urgente, per il raggiungimento degli obiettivi del Piano Urbano del Traffico, istituire una Zona a Traffico Limitato in via sperimentale e per la durata di un anno con divieto di circolazione per gli autobus da noleggio con conducente impegnati in servizi turistici sprovvisti di lasciapassare oneroso, che come detto precedentemente ha avuto inizio il 22/01/2007.

4.3.2 Obiettivi e criteri di verifica

Una volta stabilita la necessità del provvedimento, si sono individuati, come previsto dalla legge, gli obiettivi da raggiungere con l'istituzione della ZTL per autobus turistici, che peraltro fanno parte degli obiettivi del presente Piano Urbano del Traffico, e che sono i seguenti:

1. miglioramento della scorrevolezza del traffico nella rete viaria comunale e specialmente lungo via Fausta (S.P. 42 "Jesolana");
2. complessivo miglioramento della sicurezza della circolazione, e ricadute positive sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e in generale sul territorio.

E' opportuno, inoltre, rilevare che l'istituzione sperimentale della ZTL nel territorio di Cavallino-Treporti ha consentito un monitoraggio puntuale degli accessi e dei transiti per conoscerne l'esatta entità numerica e la provenienza. Questi dati, in seguito, possono essere utilizzati come input nei criteri di verifica per constatare l'effettiva diminuzione dei transiti da parte degli autobus turistici.

4.3.3 Perimetrazione della attuale ZTL

Nel corso della fase sperimentale di adozione della ZTL la perimetrazione della stessa è stata definita attraverso l'osservazione degli effetti sul comportamento dei fruitori della rete stradale e delle ricadute sulle aree limitrofe.

Il criterio è stato quello di individuare un'area estesa sufficientemente in modo da dover essere necessariamente attraversata dagli autobus turistici provenienti dall'entroterra e diretti agli approdi dei servizi di navigazione verso Venezia e isole della Laguna situati a Punta Sabbioni e Treporti e si è pervenuti alla individuazione della perimetrazione con delibera n. 187 del 19/06/2007, delimitata da via Cà Savio, via Vettor Pisani, via Varsavia e via Pordelio la quale ha finora consentito agli autobus turistici sprovvisti di lasciapassare di percorrere via Fausta fino all'abitato di Cà Savio.

Il check-in di controllo per gli autobus in arrivo è stato istituito nell'area mercato di Cavallino.

Nel corso della sperimentazione è emerso che la distanza tra il punto di check-in e il limite della ZTL a Cà Savio crea delle difficoltà di controllo al personale preposto. In particolare risulta difficile verificare se gli utenti che vengono lasciati transitare senza munirsi di lasciapassare, in quanto dichiarano di essere diretti verso zone situate nell'area compresa tra il check-in e il limite della ZTL, poi effettivamente non accedono alla ZTL, non essendovi oltre il check-in altri punti di controllo fissi. Come sarà ripetuto più avanti, con il presente PUT, si individua pertanto una nuova perimetrazione, che è allegata, modificata per far fronte al problema, in cui l'area della ZTL viene estesa all'intero territorio comunale con il perimetro coincidente con il confine comunale del Comune di Cavallino Treporti.

4.3.4 Tariffazione all'attivazione della ZTL

All'atto della istituzione della ZTL il 22 gennaio 2007 sono state poste in atto le disposizioni tariffarie riportate in sintesi nei punti seguenti.

Disposizioni tariffarie del 22/01/2007 e successive modifiche

1. La validità del lasciapassare scade alle ore 24.00 del giorno in cui è stato acquistato.
2. Il costo è di € 90.00 e non sono stati previsti valori diversi o agevolazioni.

Il criterio con cui è stata determinata l'entità del costo del lasciapassare è stato quello di individuare una cifra che fosse il più possibile contenuta, ma di valore sufficientemente vicino a quella vigente nella ZTL di Venezia, in modo che la differenza di costo tra le due tariffe non fosse tale da rivelarsi un incentivo troppo forte per gli operatori turistici a raggiungere Venezia attraverso gli accessi interni a Cavallino-Treporti.

Per completezza si riporta di seguito la situazione tariffaria contestualmente vigente a Venezia, desumibile dal testo della D.G.C. 175/2004 - Istituzione della Zona a Traffico Limitato ZTL BUS - Seduta del 13/02/2004.

Tariffazione in atto contestualmente presso il Comune di Venezia

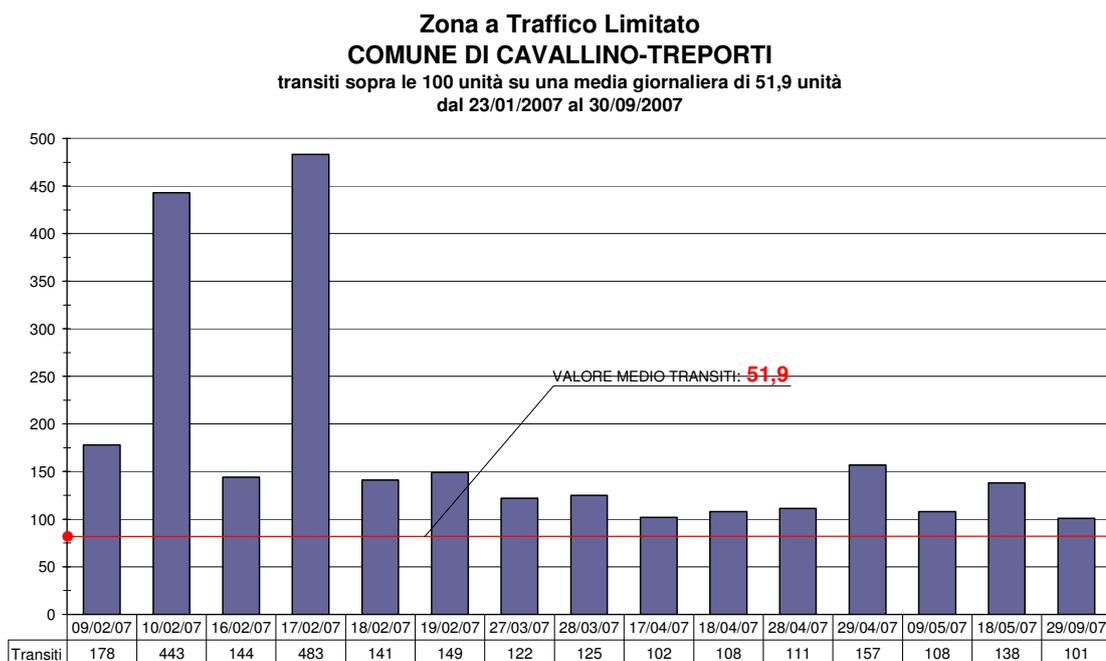
TIPOLOGIA DI LASCIAPASSARE	TARIFFA GIORNALIERA A VEICOLO			
	Destinazione	Centro Storico	Terraferma	Lido
Ordinario		€ 180	€ 160	€ 120
Abbonati		€ 165	€ 130	€ 110
Minibus		€ 80	€ 80	€ 80
Gite Scolastiche		€ 55	€ 55	€ 55
Lasciap. in deroga Porto-Aeroporto		€ 10	€ 10	€ 10
Lasciapassare in deroga		€ 20	€ 20	€ 20
Lasciapassare in deroga residenti		€ 5	€ 5	€ 5

4.4 DATI RELATIVI AI TRANSITI DI AUTOBUS TURISTICI SUCCESSIVI ALL'ATTIVAZIONE DELLA ZONA A TRAFFICO LIMITATO (ZTL) E VALUTAZIONI CONSEGUENTI

Come accennato nel paragrafo dedicato agli obiettivi e ai criteri di verifica, l'istituzione sperimentale della ZTL ha permesso il monitoraggio dei transiti di autobus turistici all'interno del territorio comunale di Cavallino-Treporti. Questi dati (disponibili per il periodo che va da gennaio a settembre 2007) rappresentano la base per i criteri di verifica da cui far partire i confronti con i dati rilevati in assenza del provvedimento attuato, al fine di ottenerne una valutazione globale.

I dati utilizzati sui transiti di autobus turistici a ZTL in vigore, forniti dall'ATVO, e quelli inerenti il rilievo di giorno 30/09/2006, in assenza di ZTL, sono riportati per esteso in appendice, mentre di seguito vengono riportate le considerazioni effettuate sugli stessi.

I dati forniti dall'ATVO (ZTL vigente) individuano la situazione che viene fotografata dal grafico di seguito riportato, il quale evidenzia il ridotto numero di giornate (15 su 251) in cui i passaggi di autobus da noleggio con conducente superano le 100 unità e il numero medio di passaggi sull'intero periodo pari a 51,9 unità.



Dai dati rilevati nella giornata di sabato 30/09/2006 (in assenza della ZTL e in una giornata che può essere considerata non di alta stagione) il valore dei transiti è stato pari a 111. Nell'analogo ultimo sabato di settembre 2007 (29/09/2007) il valore dei transiti è stato pari a 101 per una complessiva diminuzione di circa il 9%.

Tale dato, da considerarsi comunque positivo in quanto conferma la bontà dell'iniziativa rivelando una diminuzione dei transiti, non è risultato della attesa rilevanza.

Va rilevato che, contestualmente e in modo imprevedibile all'atto della istituzione della ZTL, il Comune di Venezia ha posto in atto un considerevole aumento delle tariffe, comportando ancora una volta una ricaduta sui flussi nel territorio del Cavallino.

Infatti con D.G.C. del 09/02/2007 il Comune di Venezia ha modificato la normativa tariffaria nei termini che sinteticamente vengono illustrati di seguito attraverso le tabelle allegate alla medesima delibera che di seguito si riportano.

AUTOBUS CON DESTINAZIONE VENEZIA INSULARE

TIPOLOGIA DI LASCIAPASSARE	TARIFFA GIORNALIERA A VEICOLO		
	nuova		
	Euro IV	Inferiore a Euro IV Bassa Stagione	Inferiore a Euro IV Alta Stagione
Ordinario con trasporto pubblico	€ 180	€ 220	€ 240
Ordinario senza trasporto pubblico	€ 280	€ 320	€ 340
Alberghi	€ 50	€ 60	€ 60
Minibus	€ 100	€ 110	€ 120
Gite Scolastiche	€ 80	€ 90	€ 120
Lasciapassare in deroga – punto f)	€ 90	€ 100	€ 100
Lasciap. in deroga – punti e), g), h), i) e j)	€ 20	€ 30	€ 30
Autobus con residenti e autobus aventi come destinazione autofficine di riparazione (punto k)	€ 0	€ 0	€ 0

AUTOBUS CON DESTINAZIONE TERRAFERMA VENEZIANA E LIDO

TIPOLOGIA DI LASCIAPASSARE	TARIFFA GIORNALIERA A VEICOLO		
	nuova		
	Euro IV	Inferiore a Euro IV Bassa Stagione	Inferiore a Euro IV Alta Stagione
Ordinario	€ 180	€ 210	€ 220
Alberghi	€ 20	€ 30	€ 30
Minibus	€ 90	€ 100	€ 110
Gite Scolastiche	€ 70	€ 80	€ 100
Lasciapassare in deroga – punto f)	€ 90	€ 100	€ 100
Lasciap. in deroga – punti e), g), h), i) e j)	€ 20	€ 30	€ 30
Autobus con residenti e autobus aventi come destinazione autofficine di riparazione (punto k)	€ 0	€ 0	€ 0

Il considerevole aumento delle tariffe da parte del comune di Venezia, non preventivabile all'atto della definizione delle tariffe, ha certamente aumentato la pressione dei bus turistici verso accessi al centro storico di Venezia fuori dal territorio comunale; il fenomeno è stato contenuto nel Comune di Cavallino-Treporti grazie all'istituzione della ZTL che ha consentito una riduzione dei passaggi di autobus.

La differenza evidente di onere tra i lasciapassare di Venezia e di Cavallino-Treporti provoca la scelta degli operatori turistici che preferiscono raggiungere Venezia passando per Punta Sabbioni anziché per Venezia, per limitare le spese.

Ne consegue la necessità di provvedere ad un adeguamento delle tariffe da parte del Comune di Cavallino-Treporti considerato che la tariffa vigente, visto il nuovo scenario, non è più compatibile col contesto in cui la stessa è stata istituita.

Una proposta di nuova tariffazione sarà esplicitata al paragrafo successivo.

4.5 ISTITUZIONE A CARATTERE DEFINITIVO DELLA ZTL

4.5.1 Verifica della necessità del provvedimento per il raggiungimento degli obiettivi del Piano Urbano del Traffico

In base a quanto finora emerso nel corso della fase sperimentale di adozione della ZTL per autobus turistici e esposto nei precedenti paragrafi, l'istituzione a carattere definitivo della ZTL per autobus turistici va considerato intervento di fondamentale importanza al perseguimento degli obiettivi del PUT, e con il presente studio ne viene confermata la necessità. La ZTL, infatti, appare ottimo strumento da utilizzare per il controllo e il miglioramento della circolazione stradale, con conseguente ricaduta positiva sull'inquinamento atmosferico, l'inquinamento acustico e sulla sicurezza stradale, oltre che contribuire ad una migliore vivibilità dei centri abitati da parte dei residenti.

Contestualmente, a seguito di quanto emerso nel corso del periodo di sperimentazione, vengono individuati alcuni aspetti da aggiornare e migliorare, che scaturiscono da quanto analizzato nel corso dei paragrafi precedenti che di seguito vengono elencati.

Il primo aspetto, già precedentemente emerso è quello dell'aggiornamento delle tariffe a seguito dell'aumento precedentemente evidenziato delle tariffe di Venezia.

Pur demandando alla Giunta Comunale la completa e definitiva precisazione delle modalità e dell'entità dei lasciapassare onerosi e delle eventuali esenzioni, in base anche alle future evoluzioni delle tariffe di Venezia, e in base al comportamento dei fruitori della rete, di seguito si riportano alcune indicazioni per una nuova stesura della normativa tariffaria.

4.5.2 Nuova tariffazione

Nella tabella seguente vengono riportati schematicamente gli importi dei lasciapassare onerosi i quali risultano più elevati dei precedenti.

Appare opportuno contestualmente procedere ad una differenziazione della tariffazione nell'ottica di far pagare i veicoli in transito in base alla loro effettiva potenzialità inquinante, stabilendo un prezzo inferiore qualora il danno, in termini di inquinamento,

determinato alla comunità risulti minore. In questo senso si stabilisce una agevolazione per i veicoli classificati come Euro IV.

Inoltre, come peraltro già stabilito con la precedente tariffazione, si conferma una agevolazione per le iniziative aventi origine e/o destinazione all'interno del territorio comunale per evitare che ne scaturisca l'incentivo all'utilizzo di carovane di automobili in luogo degli autobus turistici che in termini di inquinamento comporterebbero effetti maggiori non desiderati. Viene stabilita anche l'agevolazione alle gite scolastiche.

In prospettiva non è da escludere la possibilità di introdurre un aumento delle tariffe nei periodi di maggiore afflusso.

IPOTESI TARIFFARIE PER CAVALLINO-TREPORTI

Lasciapassare	Euro IV	Inferiore a Euro IV
<i>Ordinario</i>	€ 120,00	€ 150,00
<i>Scolastico</i>	€ 90,00	€ 120,00
<i>Strutture ricettive</i>	€ 20,00	€ 30,00

Vengono inoltre indicativamente elencate le seguenti possibili tipologie dove valutare una esenzione:

1. i bus impiegati per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano in servizi di linea;
2. i bus in servizio atipico autorizzati ai sensi della Legge Regionale 46/1994 e gli autobus di linea commerciale;
3. gli scuola bus che trasportano studenti del Comune di Cavallino-Treporti o di altri Comuni della Provincia di Venezia;
4. i bus che trasportano associazioni e gruppi impegnati in iniziative, spettacoli, eventi e manifestazioni sportive promosse o patrocinate dal Comune di Cavallino-Treporti;

5. i bus che trasportano comitive di residenti nel Comune di Cavallino-Treporti, che effettuano gite, escursioni o trasferte organizzate da gruppi iscritti all'Albo Comunale delle Associazioni di Cavallino-Treporti o da club e società sportive con sede nel Comune di Cavallino-Treporti;
6. i bus delle Forze Armate, dei Corpi di Polizia, dei Vigili del Fuoco, della Protezione Civile e di Enti o Società di soccorso pubblico o di pubblica necessità;
7. i bus che trasportano gli atleti e i tifosi delle squadre ospiti partecipanti ai campionati delle diverse discipline sportive a cui sono iscritte società con sede nel Comune di Cavallino-Treporti;
8. i bus adibiti al trasporto esclusivo di portatori di handicap e loro accompagnatori, su certificazione dell'organizzatore del trasporto.

Appare inoltre opportuno introdurre una nuova disposizione che sarà valutata dall'Amministrazione secondo la quale i lasciapassare dovrebbero essere validi per un solo passaggio in entrata e uno solo in uscita, da effettuarsi nell'arco delle 24 ore.

Ciò per evitare che gli operatori turistici possano organizzarsi e utilizzare un solo mezzo navetta che, facendo avanti e indietro, possa traghettare, di volta in volta, dall'esterno della ZTL fino a Punta Sabbioni i turisti a oltranza.

Ciò comporterebbe per la comunità di Cavallino-Treporti una situazione inaccettabile in cui a fronte di un danno di inquinamento, causato ad un elevato numero di passaggi corrisponderebbe un risarcimento equivalente ad un solo passaggio.

L'Amministrazione Comunale d'altra parte potrà applicare tale provvedimento solo dopo aver verificato che i mezzi che saranno in tal modo costretti a permanere per il tutto il tempo di attesa del ritorno dei turisti all'interno della ZTL possano sostare in idonee aree di parcheggio.

4.5.3 Nuova perimetrazione

Come già emerso nel corso della trattazione la distanza attualmente esistente tra il punto di check-in, situato all'interno dell'area mercato di Cavallino, e il limite di ingresso della ZTL a Cà Savio crea delle difficoltà di controllo al personale preposto. Con il presente PUT, si individua pertanto una nuova perimetrazione, che è allegata, individuata nell'ottica di far fronte al problema, in cui l'area della ZTL viene estesa all'intero territorio comunale con il perimetro coincidente con il Confine Comunale del Comune di Cavallino Treporti.

4.5.4 Istituzione della ZTL a carattere definitivo

Il Comune di Cavallino-Treporti potrà subordinare l'accesso alla ZTL al pagamento di una somma, qualora ottemperi ai doveri previsti dalla Circolare Ministeriale – Ministero dei Lavori Pubblici – 21 luglio 1997, n. 3816, e cioè,

- avendo già istituito una ZTL;
- adottati il presente PUT entro 1 anno dalla data di istituzione della ZTL (22/01/2006);
- contenendo il presente Piano Urbano del Traffico la tariffazione degli accessi alla ZTL e la verifica che tale provvedimento si rende effettivamente necessario per il raggiungimento degli obiettivi del PUT (vedi paragrafi precedenti).

5. CLASSIFICAZIONE DELLA RETE VIARIA COMUNALE

Generalmente, studi sul traffico urbano, effettuati in realtà simili a quella del Comune di Cavallino-Treporti, hanno evidenziato come la principale causa di congestione sia attribuibile alla promiscuità d'uso delle strade (tra veicoli e pedoni, tra movimenti e soste, tra veicoli pubblici collettivi e veicoli privati individuali). La riorganizzazione della circolazione, quindi, in primo luogo richiede la definizione di un'ideale classifica funzionale delle strade.

5.1 CLASSIFICAZIONE PREVISTA DAL CODICE DELLA STRADA

In base al Codice della Strada (art. 2) le strade urbane si possono suddividere nelle seguenti classi:

A - Autostrade: dedicate al traffico di attraversamento, ovvero al traffico con origine e destinazione esterne al centro abitato, ed al traffico di scambio tra il territorio urbano e quello extraurbano. Per questa categoria di strade sono ammesse solamente le componenti di traffico relative ai componenti veicolari. Sono quindi escluse le componenti di traffico relative ai pedoni, ai velocipedi, ai ciclomotori, alla fermata e alla sosta (salvo quelle di emergenza).

D - Strade di scorrimento: dedicate al traffico di attraversamento e di penetrazione nel centro abitato ed agli spostamenti a lunga distanza interni al centro abitato. Per questa categoria di strade è prevista dall'art. 142 del nuovo CdS la possibilità di elevare il limite di velocità per le strade urbane, pari a 50 km/h, fino a 70 km/h. Devono disporre di almeno due corsie per senso di marcia separate da spartitraffico centrale anche nel caso di presenza di corsie o sedi riservate ai mezzi pubblici. E' ammessa la circolazione di tutte le componenti di traffico con esclusione, quando la velocità ammessa è superiore a 50 km/h, di veicoli a trazione animale, velocipedi e ciclomotori. La sosta è ammessa solo se separata da idonei spartitraffico laterali. Appartengono a questa categoria le strade in cui la carreggiata è utilizzata a senso unico e la geometria trasversale e l'organizzazione della sosta rispetta gli standard sopra indicati.

E - Strade di quartiere: hanno funzione di collegamento tra settori e quartieri limitrofi o tra zone estreme di uno stesso settore o quartiere. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade destinate a servire gli insediamenti principali urbani e di quartiere (servizi, attrezzature, etc.), attraverso gli opportuni elementi viari complementari. Sono ammesse tutte le componenti di traffico e possono essere presenti intersezioni e attraversamenti pedonali non semaforizzati. La sosta delle autovetture è ammessa solo se esterna alla carreggiata e dotata di corsie di manovra.

F - Strade locali: dedicate al servizio degli edifici per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati e per la mobilità locale. Sono comprese in questa categoria le strade pedonali e le strade parcheggio. Su di esse non è ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo, la velocità può essere limitata a 30 km/h, la sosta è generalmente ammessa e le intersezioni sono regolate con precedenza a destra.

F-bis - Itinerario ciclopedonale: strada locale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

Le direttive per la redazione dei Piani Urbani del Traffico ammettono altri tipi di strade con funzioni e caratteristiche intermedie rispetto ai tipi precedentemente indicati:

(A-D) - Strade di scorrimento veloce: intermedie tra le autostrade e le strade di scorrimento. Servono anch'esse il traffico in attraversamento e di penetrazione ed hanno caratteristiche analoghe a quelle delle strade di scorrimento ma tali da permettere una maggiore sicurezza per il traffico veloce (intersezioni a livelli sfalsati). Per le strade di questa categoria è ammesso l'innalzamento del limite di velocità per le strade urbane da 50 fino a 70 km/h. E' consentita la circolazione di tutte le componenti di traffico con esclusione, quando la velocità ammessa è superiore a 50 km/h, di veicoli a trazione animale, velocipedi e ciclomotori. La sosta è ammessa solo se separata da spartitraffico.

(D-E) - Strade di interquartiere: intermedie tra le strade di scorrimento e quelle di quartiere, possono non essere dotate di spartitraffico centrale ma devono disporre di almeno una corsia per senso di marcia. Su di esse sono ammesse tutte le componenti di traffico, le intersezioni devono essere semaforizzate e la sosta deve avvenire su aree o fasce laterali separate da spartitraffico. La velocità massima ammessa è di 50 km/h.

(E-F) - *Strade locali interzonali*: intermedie tra le strade di quartiere e le strade locali. Sono interessate dal traffico interno ad un quartiere che si distribuisce sulle strade locali o che si dirige alla rete di livello superiore. Su di esse sono ammesse tutte le componenti di traffico, la sosta è generalmente consentita e le intersezioni sono regolate dal diritto di precedenza.

Le caratteristiche indicate per le diverse categorie di strade devono essere considerate cogenti per le strade di nuova realizzazione mentre devono essere intese come obiettivi da raggiungere per le strade esistenti dove siano presenti vincoli strutturali e funzioni urbanistiche non eliminabili a breve termine. Tuttavia, anche in questi ultimi casi sono da rispettare le funzioni di traffico previste per le singole categorie di strade, in particolare attraverso l'identificazione delle categorie di traffico ammesse.

Per quanto riguarda la distribuzione del traffico, di norma il passaggio da una classe all'altra di viabilità avviene attraverso la classe immediatamente adiacente; ad esempio nel passaggio da viabilità di interquartiere a viabilità locale occorre prima passare da viabilità di quartiere.

L'insieme di tutte le strade appartenenti alle categorie precedenti, escluse quelle locali e gli itinerari ciclopedonali, costituisce la *rete principale urbana* che ha lo scopo di soddisfare le esigenze della mobilità veicolare motorizzata anche attraverso la separazione dei traffici con differente tipo di marcia e l'esclusione della sosta dalle carreggiate stradali. Le strade locali sono destinate, invece, a soddisfare le esigenze dei pedoni e della sosta veicolare e costituiscono la *rete locale urbana*. Le maglie della rete principale urbana racchiudono zone urbane denominate *isole ambientali*, interessate esclusivamente da strade locali, da considerarsi aree con ridotti movimenti veicolari.

5.2 CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE VIARIA DEL COMUNE DI CAVALLINO-TREPORTI

Il passaggio successivo alla enunciazione dell'art. 2 del Nuovo Codice della Strada e delle Direttive Ministeriali è quello della loro applicazione alla rete viaria urbana esistente. Questo comporta l'individuazione delle funzioni attualmente svolte dalla maglia viaria disponibile e il confronto fra tali funzioni e le caratteristiche dimensionali

richieste. La scelta fatta, vista la particolarità della rete viaria del Comune di Cavallino-Treporti, è stata quella di classificare le strade in base alla funzione effettivamente svolta senza tener conto, entro certi limiti, della sezione stradale, al fine di ottenere il raggiungimento dell'assetto ottimale suggerito dalle direttive.

Innanzitutto bisogna evidenziare che il territorio comunale di Cavallino-Treporti è attraversato in direzione est-ovest da una strada extraurbana avente caratteristiche di strada extraurbana locale. L'asse di attraversamento in questione è rappresentato dalla S.P. 42 "Jesolana" (via Fausta).

Per le rimanenti strade urbane facenti parte del territorio comunale di Cavallino-Treporti sono state individuate le seguenti classi funzionali:

- *Strade urbane di quartiere*: classe costituita da strade di collegamento importanti, svolgenti funzioni di relazioni fra i quartieri, o contenute prevalentemente all'interno di singoli settori;
- *Strade urbane locali interzonali*: classe costituita da strade interessate dal traffico interno ad un quartiere che si distribuisce sulle strade locali o che si dirige alla rete di livello superiore;
- *Strade urbane locali*: classe costituita dalla rimanente rete viaria compresa dentro le isole ambientali, atte a soddisfare le esigenze dei pedoni e della sosta veicolare;

L'interpretazione data alla rete viaria esistente consente di comprendere meglio quale sia il ruolo effettivamente svolto dalle strade, indipendentemente dalle carenze geometriche delle sezioni.

Per ciò che concerne l'assegnazione delle diverse strade, facenti parte del territorio comunale, alle varie classi funzionali sopra elencate, si rimanda ad una trattazione più approfondita dell'argomento ai contenuti del Piano di Assetto del Territorio (PAT), attualmente in fase di realizzazione.

5.3 REGOLAMENTO VIARIO DEL COMUNE DI CAVALLINO-TREPORTI

La predisposizione del Regolamento Viario è prevista dalle direttive per la redazione adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico.

Il Regolamento Viario detta delle norme sia per l'uso e la gestione delle strade esistenti, che per la realizzazione e l'uso delle strade di nuova costruzione o ristrutturate. Esso considera le varie strade secondo la gerarchia assegnatagli e analizza gli standards tecnici nel modo seguente:

- caratteristiche funzionali;
- prescrizioni tecniche progettuali;
- disciplina d'uso delle strade.

5.3.1 Significato del Regolamento Viario e ambito territoriale di applicazione

Art. 1

1. Il presente Regolamento Viario, nell'ambito del Comune di Cavallino-Treporti, definisce le caratteristiche minime, geometriche e di traffico, delle strade urbane di nuova costruzione ed esistenti e disciplina l'uso di queste, con il duplice scopo di assicurare al traffico stradale (veicolare e pedonale) una circolazione fluida e sicura, nel rispetto dei valori ambientali, e di tutelare, in termini di sicurezza e di inquinamento, le aree pedonali.
2. Il Regolamento Viario costituisce parte integrante del PUT.
3. Al Regolamento Viario debbono far riferimento tutti gli uffici per le rispettive competenze.

Art. 2

1. L'ambito territoriale di applicazione del presente Regolamento Viario è l'intero Comune di Cavallino-Treporti, con particolare riferimento ai centri abitati e alle zone di spiccata propensione turistica.

5.3.2 Viabilità di nuova costruzione

Art. 3

1. Ciascuna strada di nuova costruzione dovrà essere classificata in una delle seguenti categorie, secondo le funzioni che ad essa si intendono assegnare, conformemente a quanto indicato dal Nuovo Codice della Strada, dalle Norme sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle strade urbane, dalle Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade e dalle Direttive Ministeriali per la redazione adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico:
 - a. *Strade di interquartiere;*
 - b. *Strade di quartiere;*
 - c. *Strade locali interzonali;*
 - d. *Strade locali.*

Art. 4 - Strade di interquartiere

1. *Funzione preminente e componenti di traffico ammesse*
 - a. Funzione di collegamento fra settori e quartieri distanti.
 - b. Velocità massima: 50 km/h.
 - c. Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta delle autovetture purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra.
 - d. In carreggiata è vietata la fermata, tranne per i mezzi di trasporto pubblico.
2. *Caratteristiche geometriche della sezione trasversale*
 - a. Strada con almeno due corsie, eventualmente separate da spartitraffico, banchine pavimentate e marciapiedi.
 - b. Larghezza delle corsie: 3,00 o 3,25 m.

- c. Il modulo di 3,25 m deve essere adottato sulle strade percorse da mezzi di trasporto pubblico.
- d. Larghezza minima complessiva della banchina più l'eventuale cunetta: per strada ad una corsia per senso di marcia 0,75 m con 3,00 m di corsia o 0,50 m con 3,25 m di corsia; per strada a senso unico 0,50 m; per strada a più corsie per senso di marcia 0,50 m;
- e. L'eventuale spartitraffico deve avere una larghezza minima di 1,20 m.
- f. Tutte le strade relative a zone produttive possono essere realizzate con dimensioni superiori a quelle previste dal regolamento viario, in quanto i mezzi circolanti necessitano di maggiore spazio per il transito e le manovre.

3. *Caratteristiche geometriche di tracciato*

- a. Velocità minima di progetto: 50 km/h.
- b. Pendenza trasversale massima in curva: 4%.
- c. Raggio planimetrico minimo: 85 m.
- d. Raggio altimetrico minimo convesso: 1000 m (700 m se la differenza algebrica delle pendenze delle livellette raccordate è inferiore al 4%).
- e. Raggio minimo altimetrico concavo: 600 m.
- f. Pendenza longitudinale massima: 7% (5% se sono presenti corsie riservate o più linee di trasporto pubblico su corsie ad uso promiscuo). Per brevi tratti è possibile avere pendenze maggiori.

4. *Organizzazione delle intersezioni stradali*

- a. Le eventuali intersezioni a raso con strade di interquartiere o quartiere devono essere semaforizzate o con rotatoria. Sono escluse le intersezioni a "T" con immissione su strada a senso unico.

- b. Sulle strade di nuova costruzione è opportuno mantenere una distanza minima tra le intersezioni di 100 m.

5. *Attraversamenti pedonali*

- a. Tipi di attraversamenti: semaforizzati o con isola salvagente.
- b. Distanza massima tra gli attraversamenti: 200 m.
- c. Larghezza minima zebratura: 3,00 m.
- d. Ubicazione preferenziale: all'intersezione.

Art. 5 - Strade di quartiere

1. *Funzione preminente e componenti di traffico ammesse*

- a. Funzione sia di collegamento tra settori e quartieri limitrofi, sia tra zone estreme di un medesimo quartiere. Rientrano in questa categoria, in particolare, le strade destinate a servire gli insediamenti principali urbani e di quartiere, attraverso gli opportuni elementi viari complementari.
- b. Velocità massima: 50 km/h.
- c. Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta delle autovetture purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra.
- d. Per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

2. *Caratteristiche geometriche della sezione trasversale*

- a. Strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi.
- b. Larghezza delle corsie: 3,00 o 3,25 m.
- c. Il modulo di 3,25 m deve essere adottato sulle strade percorse da mezzi di trasporto pubblico.

- d. Larghezza minima complessiva della banchina più l'eventuale cunetta: per strada ad una corsia per senso di marcia 0,75 m con 3,00 m di corsia o 0,50 m con 3,25 m di corsia; per strada a senso unico 0,50 m.
- e. Tutte le strade relative a zone produttive possono essere realizzate con dimensioni superiori a quelle previste dal regolamento viario, in quanto i mezzi circolanti necessitano di maggiore spazio per il transito e le manovre.

3. *Caratteristiche geometriche di tracciato*

- a. Velocità minima di progetto 50 km/h.
- b. Pendenza trasversale massima in curva 3%.
- c. Raggio planimetrico minimo 85 m.
- d. Raggio altimetrico minimo convesso 1000 m (700 m se la differenza algebrica delle pendenze delle livellette raccordate è inferiore al 4%).
- e. Raggio minimo altimetrico concavo 600 m.
- f. Pendenza longitudinale massima 7% (5% se sono presenti corsie riservate o più linee di trasporto pubblico su corsie ad uso promiscuo).

4. *Organizzazione delle intersezioni stradali*

- a. Tipi di intersezioni: anche non semaforizzate.
- b. Sulle strade di nuova costruzione è opportuno mantenere una distanza minima tra le intersezioni di 100 m.

5. *Attraversamenti pedonali*

- a. Tipi di attraversamenti: anche non semaforizzati.
- b. Distanza massima tra gli attraversamenti: 200 m.
- c. Lunghezza minima zebratura: 2,50 m.
- d. Ubicazione preferenziale: all'intersezione

Art. 6 - Strade locali interzonali

1. *Funzione preminente e componenti di traffico ammesse*
 - a. Funzione sia di collegamento tra zone interne di un medesimo settore o quartiere.
 - b. Velocità massima 50 km/h.
 - c. Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa la sosta delle autovetture a lato corsia anche senza corsia di manovra.

2. *Caratteristiche geometriche della sezione trasversale*
 - a. Strada ad unica carreggiata con banchine pavimentate e marciapiedi.
 - b. Larghezza delle corsie: 3,00 o 3,25 m.
 - c. Il modulo di 3,25 m deve essere adottato sulle strade percorse da mezzi di trasporto pubblico.
 - d. Larghezza minima complessiva della banchina più l'eventuale cunetta: per strada ad una corsia per senso di marcia 0,75 m con 3,00 m di corsia o 0,50 m con 3,25 m di corsia; per strada a senso unico 0,50 m.
 - e. Tutte le strade relative a zone produttive possono essere realizzate con dimensioni superiori a quelle previste dal regolamento viario, in quanto i mezzi circolanti necessitano di maggiore spazio per il transito e le manovre.

3. *Caratteristiche geometriche di tracciato*
 - a. Velocità minima di progetto 50 km/h.
 - b. Raggio planimetrico minimo 50 m.
 - c. Raggio altimetrico minimo convesso 300 m.
 - d. Raggio minimo altimetrico concavo 200 m.
 - e. Pendenza longitudinale massima 10%.

4. *Organizzazione delle intersezioni stradali*

- a. Tipi di intersezioni: anche non semaforizzate.

5. *Attraversamenti pedonali*

- a. Tipi di attraversamenti: anche non semaforizzati.
- b. Distanza massima tra gli attraversamenti: 200 m.
- c. Lunghezza minima zebratura: 2,50 m.
- d. Ubicazione preferenziale: all'intersezione.

Art. 7 - Strade locali

1. *Funzione preminente e componenti di traffico ammesse*

- a. A servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati.
- b. Velocità massima 50 km/h.
- c. Su di esse non è ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo, salvo deroghe per scuolabus e servizio di trasporto disabili.
- d. E' ammessa la sosta a lato strada senza corsia di manovra.

2. *Caratteristiche geometriche della sezione trasversale*

- a. Strada ad unica carreggiata con marciapiedi ed eventuali banchine pavimentate.
- b. Larghezza della carreggiata: 5,50 m per strade a doppio senso di marcia; 3,50 m per strade a senso unico.
- c. Tutte le strade relative a zone produttive possono essere realizzate con dimensioni superiori a quelle previste dal regolamento viario, in quanto i mezzi circolanti necessitano di maggiore spazio per il transito e le manovre.

3. *Caratteristiche geometriche di tracciato*

- a. Velocità minima di progetto 50 km/h.
- b. Raggio planimetrico minimo 50 m.
- c. Raggio altimetrico minimo convesso 300 m.
- d. Raggio minimo altimetrico concavo 200 m.
- e. Pendenza longitudinale massima 10%.

4. *Organizzazione delle intersezioni stradali*

- a. Tipi di intersezioni: anche non semaforizzate.

5. *Attraversamenti pedonali*

- a. Tipi di attraversamenti: anche non semaforizzati.
- b. Distanza massima tra gli attraversamenti: 200 m.
- c. Lunghezza minima zebratura: 2,50 m.
- d. Ubicazione preferenziale: all'intersezione.

Art. 8

1. Nell'ottica di perseguire l'obiettivo di una forte valorizzazione della rete ciclabile esistente ed il suo completamento e potenziamento, si fa obbligo della valutazione di inserimento di pista ciclabile da parte degli uffici comunali nelle strade di nuova costruzione, se le stesse hanno funzione di collegamento verso il mare o verso itinerari ciclabili esistenti o programmati dal PUT.

5.3.3 Viabilità esistente

Art. 9

1. Tutte le strade destinate ad uso esclusivo dei pedoni rientrano nella categoria delle aree pedonali e, pertanto, le loro caratteristiche geometriche e di tracciato

non necessitano di particolare regolamentazione. Le aree pedonali debbono essere separate da tutta la viabilità circostante mediante impedimenti fisici, che limitino l'accesso ai soli mezzi di soccorso (Ambulanze, mezzi dei Vigili del Fuoco, etc.).

2. Tutte le strade esistenti, eccettuate quelle del precedente comma e quelle soggette a particolari vincoli storici, architettonici ed ambientali, sono classificate, coerentemente con quanto previsto dalle direttive per la redazione adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico, nelle seguenti categorie principali: strade di interquartiere, strade di quartiere, strade locali interzonali e strade locali.
3. Le Zone a Traffico Limitato (ZTL) sono costituite da aree su cui insistono una o più strade locali o strade soggette ai vincoli di cui al comma precedente nelle quali, ai sensi dell'art. 3 comma 1 del Nuovo Codice della Strada, l'accesso e la circolazione sono limitati ad ore prestabilite e/o a particolari categorie di utenti e di veicoli, secondo quanto previsto da apposite ordinanze.
4. Negli interventi di ristrutturazione della viabilità esistente dovranno essere adottate tutte le caratteristiche geometriche e le disposizioni previste al paragrafo precedente per la viabilità di nuova costruzione, nei limiti del rispetto dei vincoli urbanistici del P.R.G. per le strade di particolare valore storico, architettonico ed ambientale.

5.3.4 Isole ambientali, Zone "30", ZTL

Art. 10

1. Si definiscono "isole ambientali" quegli ambiti urbani serviti per lo più da strade locali, all'interno o ai bordi della maglia della viabilità principale, finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani. In tali ambiti, si prevedono movimenti veicolari relativi ai tratti iniziali e terminali di ogni spostamento urbano, oltre alla sosta dei veicoli e alla circolazione ciclabile e pedonale. All'interno di questi ambiti, al fine della tutela della qualità della vita e

dell'ambiente, si possono adottare provvedimenti per il controllo della circolazione e della velocità:

- a. con le Zone a Traffico Limitato (ZTL), si vuole limitare il numero dei mezzi in circolazione in una determinata area;
 - b. mediante le Zone 30, si impone un limite di velocità pari a 30 km/h;
 - c. le aree pedonali sono degli spazi destinati al solo transito pedonale e quindi dirette alla tutela dei luoghi centrali come le piazze o i borghi antichi.
2. Nelle ZTL e nelle Zone 30, per indurre un comportamento stradale più rispettoso e sicuro nei confronti degli utenti della strada, possono essere realizzati anche opportuni sistemi di rallentamento dei veicoli consistenti in restringimenti della carreggiata, innalzamenti, rotonde. Questi apprestamenti, in particolare, potranno essere posizionati agli "ingressi" delle varie zone per segnalarne l'ambito.
3. Tutti gli accorgimenti previsti dovranno uniformarsi alle prescrizioni previste negli articoli del presente Regolamento.

5.3.5 Disciplina d'uso delle strade

Art. 11

1. Sulla viabilità principale, si definisce una specifica regolamentazione dell'uso degli spazi stradali, secondo quanto precisato ai successivi commi, in merito alle sottoelencate attività:
 - a. carico e scarico delle merci;
 - b. raccolta dei rifiuti;
 - c. pulizia delle strade;
 - d. manutenzione delle strade ed esecuzione di lavori che non implicino installazioni di cantieri fissi;

- e. accessi alle scuole, ad uffici e, comunque, ad impianti ad alta frequentazione;
 - f. presenza di passi carrabili;
 - g. occupazione dei marciapiedi e degli spazi pubblici in genere;
 - h. installazione di impianti pubblicitari;
 - i. commercio ambulante;
 - j. distributori di carburante.
2. Tutte le attività elencate al comma precedente ai punti a, b, c debbono essere effettuate in orari al di fuori delle fasce di punta del traffico.
 3. Gli interventi relativi al punto d del comma 1 debbono essere programmati coordinando le diverse esigenze sia nel tempo (periodi non di punta del traffico veicolare sia orari che stagionali) che nello spazio (salvaguardando finché possibile il transito veicolare), salvo casi di reale emergenza, in modo da garantire la fluidità e la sicurezza della circolazione pedonale e veicolare.
 4. La localizzazione dei cassonetti e dei punti di carico e scarico delle merci preferibilmente dovrebbero essere individuati in luoghi lontani dalle intersezioni ed al di fuori delle carreggiate stradali.
 5. Gli accessi alle scuole, agli uffici pubblici ed agli impianti indicati al punto e del comma 1, debbono essere ubicati sulla viabilità locale o, eccezionalmente sulla viabilità di quartiere, ripristinando quelli eventualmente esistenti o realizzandone dei nuovi ove possibile. In caso di impossibilità di dette modifiche, si valuterà, in funzione dell'intensità di uso delle strutture aperte al pubblico, l'opportunità di declassificare la strada o di stabilire una efficiente regolamentazione particolare.
 6. Le occupazioni di suolo connesse con i punti g, h, i, j del comma 1 possono essere autorizzate solo se fuori dal piano viabile (carreggiate e banchine), in modo da non intralciare il deflusso dei veicoli, e lontano dalle intersezioni, in

modo da non impedire la visibilità sulle intersezioni e non occultare i segnali stradali. L'occupazione del suolo per l'esecuzione di lavori agli stabili può essere autorizzata in deroga a quanto sopra disposto, caso per caso con specifiche prescrizioni.

7. Le occupazioni di marciapiede o altri spazi pedonali connesse con i punti g, h, i non debbono ostacolare la continuità dei percorsi pedonali. In particolare, l'occupazione dei marciapiedi non deve superare la metà della loro larghezza e deve essere lasciata libera per il deflusso pedonale una ampiezza commisurata all'entità dei flussi pedonali e mai inferiore a m.2.00 (cfr. art. 20 comma 3 del Nuovo Codice della Strada). In caso di assoluta impossibilità possono essere studiate, caso per caso, soluzioni alternative.

Art. 12

1. Sulla viabilità locale si definisce una specifica regolamentazione dell'uso degli spazi stradali in merito ai punti g, h, i, j di cui al comma 1 dell'art. 11, secondo quanto specificato nei commi 6 e 7 del medesimo art. 11.

Art. 13

1. Nelle aree pedonali si definisce una specifica regolamentazione dell'uso degli spazi stradali secondo quanto precisato ai successivi commi.
2. E' interdetta la circolazione dei veicoli, salvo esplicito consenso per i velocipedi, per i veicoli utilizzati da persone portatrici di handicap limitante le capacità motorie, per i veicoli di residenti diretti ad autorimesse di proprietà ubicate all'interno dell'area pedonale e per i veicoli in servizio di emergenza.
3. Le operazioni connesse con i punti a, b, c di cui al comma 1 dell'art. 11, di norma debbono essere effettuate con veicoli a braccia. Eccezionalmente con permessi specifici ed in giorni ed orari predeterminati, tali operazioni potranno essere effettuate con veicoli a motore.
4. Le occupazioni connesse con i punti g, h, i di cui al comma 1 dell'art. 11, non debbono ostacolare la continuità dei percorsi pedonali.

Art. 14

1. Nelle ZTL il transito e la sosta sono consentiti, nei periodi stabiliti da apposite ordinanze, solo alle seguenti categorie di utenti e di veicoli: residenti, veicoli utilizzati da soggetti portatori di handicap, veicoli in servizio di emergenza e taxi, veicoli di utenti con autorizzazione provvisoria a durata limitata per esigenze occasionali, altre categorie di utenti e veicoli individuati da apposita ordinanza.
2. Per tutte le attività elencate al comma 1 dell'art. 11 ai punti a, b, c le operazioni ad esse connesse debbono essere effettuate di norma tra le 21.00 e le 8.00. Eccezionalmente potrà essere consentito l'accesso alle ZTL, limitatamente alle operazioni di cui al punto a del comma 1 dell'art. 11, con permessi specifici, in giorni ed orari predeterminati.
3. La regolamentazione delle attività, elencate ai punti g, h, i, j del comma 1 dell'art. 11 è la medesima di quella indicata all'art. 11.

Art. 15

1. Le recinzioni e le piantagioni non dovranno ostacolare o ridurre il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione.
2. Per le recinzioni e le piantagioni sulle nuove strade si fa riferimento a quanto previsto dall'art. 18 comma 4 del Nuovo Codice della Strada.
3. Per la viabilità esistente, in corrispondenza delle intersezioni stradali a raso, nelle aree di visibilità, è fatto divieto di eseguire piantagioni, mentre le recinzioni, oltre ad avere un raggio di curvatura minimo di m 5.00, dovranno essere tali da non costituire ostacolo alla visibilità.

5.4 INTERVENTI PROPOSTI DAL PUT SULLA VIABILITÀ

Di seguito verranno descritti una serie di interventi che il PUT propone per la riorganizzazione e riqualificazione della viabilità, utili al miglioramento delle condizioni di circolazione. Migliorare le condizioni della circolazione stradale, significa

soddisfare la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile. Il livello di servizio si identifica con il grado di fluidità dei movimenti veicolari, il cui miglioramento permette velocità più regolari e tempi di spostamento più brevi. Inoltre, la fluidificazione dei movimenti veicolari aiuta a perseguire un altro obiettivo del PUT che è quello inerente la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, i quali, per determinate categorie di veicoli, rendono necessari anche interventi di limitazione del traffico nonché il fondamentale obiettivo dell'aumento della sicurezza soprattutto degli utenti deboli della strada quali pedoni e ciclisti (in particolare bambini ed anziani).

Il miglioramento delle condizioni di circolazione riguarda anche l'utenza pedonale, nonché la sosta veicolare. Maggiore fruibilità dei centri abitati da parte dei pedoni e minore perdita di tempo nella ricerca dei posti di sosta veicolare, ove consentita, sono quindi obiettivi di pari importanza rispetto a quello della fluidificazione dei movimenti veicolari.

In considerazione di quanto finora esposto si evidenzia la necessità di:

- mettere in sicurezza i centri abitati del Comune di Cavallino-Treporti. Ciò può essere fatto operando un riordino della circolazione dei centri, in modo tale che gli spostamenti di attraversamento possano realizzarsi interferendo il meno possibile con la vita dei centri abitati. Allo scopo si rende necessario anche il potenziamento dei collegamenti, in direzione nord-sud, tra via Pordelio e via Fausta. Andrà valutata la possibilità di realizzare percorsi per l'aggiramento dei centri abitati che caso per caso presentano situazioni differenti che dovranno essere valutate nell'ambito della complessiva analisi urbanistica e di assetto del territorio nell'ambito della redazione del PAT;
- valutare la riqualificazione funzionale e la messa in sicurezza di via Pordelio tramite la realizzazione di un percorso ciclopedonale, in modo tale da rendere la strada fruibile a più componenti di traffico contemporaneamente, privilegiando la messa in sicurezza delle componenti più deboli;
- dare molta rilevanza alle esigenze di tutela della sicurezza delle utenze deboli della strada quali pedoni e ciclisti (in particolare bambini e anziani). Ciò può essere fatto riorganizzando gli spazi esistenti della rete viaria ottimizzando nel

contempo la capacità di sosta sui singoli tronchi della rete locale e consentire la realizzazione di itinerari pedonali e ciclabili protetti;

L'elaborato grafico n° 3 evidenzia quali sono i centri urbani dai quali andrebbe allontanato e/o riordinato e messo in sicurezza il traffico di attraversamento.

Si ritiene utile al raggiungimento degli obiettivi fissati favorire, dal Terminal di Punta Sabbioni, approdi per imbarcazioni che svolgano un servizio di collegamento con l'aeroporto Marco Polo di Venezia. Il collegamento è ritenuto utile sotto il profilo di ottenere un trasferimento da e verso l'aeroporto by-passando il mezzo su ruota, il che favorirebbe una riduzione del traffico di attraversamento all'interno del territorio comunale.

6. IL SISTEMA DELLA SOSTA VEICOLARE

Il tema della sosta veicolare, rappresenta generalmente uno dei punti nevralgici in termini di strategie di intervento, difatti anche con le politiche intermodali più influenti sulla riduzione dei movimenti con veicoli motorizzati individuali, rimane sempre da risolvere il problema della loro rilevante presenza in sosta su strada.

Il Comune di Cavallino-Treporti risente in modo particolare del carattere di stagionalità della domanda di sosta, difatti sono proprio i mesi estivi che mettono in crisi l'attuale sistema. Il criterio da adottare in questi casi, in accordo con quanto previsto dalle Direttive Ministeriali, è quello di una utilizzazione ottimale delle strade locali e delle aree esterne alle sedi stradali, mediante la realizzazione di "strade-parcheggio" ed "aree di parcheggio a raso". Questo criterio permette il recupero del maggior numero possibile di posti auto e il contemporaneo allontanamento della sosta dalla viabilità principale in modo tale da ridurre al minimo il condizionamento che la sosta ha nei confronti dei movimenti veicolari.

6.1 DEFINIZIONE DELLE STRADE ED AREE ESISTENTI DA DESTINARE A PARCHEGGIO

Condizione fondamentale in questa fase, come già accennato, è quella di adottare il criterio di utilizzazione ottimale delle strade locali e delle aree esterne alle sedi stradali da destinare alla sosta, al fine di consentire il recupero del maggior numero possibile di posti auto che verranno sacrificati sulla viabilità principale (operazione necessaria da effettuare, in accordo con quanto previsto dalle Direttive Ministeriali), al fine di facilitare la mobilità urbana.

L'obiettivo da perseguire è quello di suddividere le esigenze di sosta sulla base della loro durata. Così facendo si potranno organizzare aree per sosta di lunga durata fuori dalla viabilità principale e dai centri abitati a cospetto della sosta che insiste sulla viabilità locale che sarà da destinare alle soste di breve durata mediante opportune regolamentazioni a tempo e/o a tariffa, atte a favorire la rotazione della sosta e la agevole reperibilità di un posto auto.

Durante le operazioni di riqualificazione dell'offerta di sosta, è fondamentale che questa venga preceduta, e di seguito affiancata, da un'attività di repressione della sosta irregolare. In quest'ottica diventa importante identificare e delimitare tutte le zone dove è vietato sostare. Se così non fosse si rischierebbe una scarsa utilizzazione dei parcheggi realizzati e il mantenimento di cattive abitudini che saranno sempre più difficili da rimuovere.

Al contrario, se alla realizzazione delle strade parcheggio e/o aree di sosta ritenute più urgenti, si fa scattare il contemporaneo controllo delle soste, si ottiene il duplice risultato di saturare l'offerta di sosta creata e di reperire le risorse necessarie alla realizzazione di altri parcheggi per l'incremento dell'offerta di sosta.

Di seguito, in tabella 6.1.1, viene riassunto un quadro ipotizzato dell'offerta di sosta di progetto, stimato in base a dimensioni parametriche più avanti riportate, nelle zone a maggiore affluenza turistica, alla quale si potrebbe giungere attraverso una articolazione temporale degli interventi ed il coordinamento con le attività di repressione della sosta irregolare. Maggiori dettagli circa le ipotesi di intervento sono riportati in appendice all'interno delle schede che riassumono lo stato di fatto dell'offerta di sosta nelle zone a maggiore affluenza turistica.

Un'indicazione di massima circa l'individuazione delle zone in cui sarebbe necessario un potenziamento dell'offerta di sosta è fornita dall'elaborato grafico n° 4. All'interno di tali zone ricadono strade ed aree, le quali, rispettivamente per caratteristiche geometriche e posizione strategica, sono ritenute le più idonee al reperimento di quegli spazi necessari all'incremento dell'offerta di sosta.

Via	Tipo Park	Offerta di progetto	Regolamentazione proposta
Via Baracca	Area	120	116 LIB R + 4 DIS
Via Baracca	Su strada	93	90 LIB R + 3 DIS
Via Capo Horn	Area	30	LIB R
Via del Faro	Area	63	60 PARC + 3 DIS
Via del Granatiere	Su strada	2	DIS
Via Giovanni da Verazzano	Area	25	23 RIS + 2 DIS
Via Jonio	Su strada	105	102 PARC + 3 DIS
Via Tirreno	Area	90	88 PARC + 2 DIS
Via Vasco de Gama	Area	95	25 RIS + 68 PARC + 2 DIS
Via Adriatico	Su strada	120	116 PARC + 4 DIS
Via Magellano	Su strada	80	39 DISCO 90' + 39 PARC + 2 DIS
Via Tamigi	Su strada	50	49 PARC + 1 DIS
Viale Tevere	Su strada	200	195 PARC + 5 DIS
Viale Tevere	Su strada	21	19 RIS + 2 DIS
Corso Europa	Area	44	42 LIB R + 2 DIS
Corso Europa	Su strada	67	LIB R
Corso Europa	Area	12	9 LIB R + 3 DIS
Via Austria	Su strada	62	LIB R
Via Reno/Piazza Venezia	Area	28	26 LIB R + 2 DIS
Via Scandinavia	Area	14	LIB R
Piazza S. Maria Elisabetta	Su strada	33	27 LIB R + 5 LIB NR + 1 DIS
Via Equilia	Area	63	LIB R
Via Equilia	Su strada	31	LIB R
Via Fausta	Area	70	68 DISCO 60' + 2 DIS
Via Cividale	Su strada	18	17 LIB R + 1 DIS
Via di Cà Savio	Misto	98	95 PARC + 3 DIS
Via di Cà Savio	Su strada	43	41 DISCO 60' + 2 DIS
Via Latisana	Su strada	55	54 LIB R + 1 DIS
Via S. Daniele	Area	39	LIB R
Via Vettor Pisani	Su strada	27	26 LIB R + 1 DIS
Via Vienna	Area	10	DISCO 60'
Lungomare Dante Alighieri	Su strada	170	LIB R
Via Montello	Su strada	140	137 LIB R + 3 DIS
Via Saccagnana	Area	118	96 LIB R + 16 DISCO 60' + 6 DIS

Legenda: **LIB R** (Sosta libera regolamentata) **LIB NR** (Sosta libera non regolamentata) **PARC** (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) **DIS** (Sosta riservata a disabili) **DISCO** (Sosta libera a tempo. Il numero alla destra della scritta DISCO ne indica la durata in minuti) **RIS** (Sosta riservata)

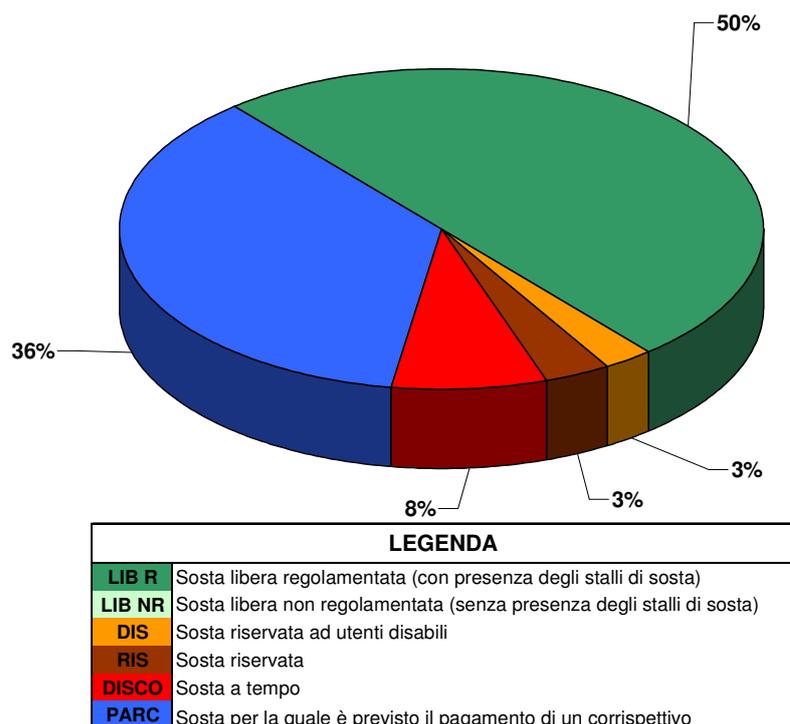
Tabella 6.1.1 Offerta di progetto e tipo di regolamentazione proposta per la sosta nelle zone a maggiore affluenza turistica

Il metodo adottato per stimare l'offerta potenziale di sosta delle aree da destinare a parcheggio, rilevate nel corso dei sopralluoghi effettuati, è stato quello di utilizzare una formula empirica, di ricorrente uso nella pratica professionale, che consiste nel dividere il valore delle superfici in questione per un coefficiente pari a 30, il quale tiene conto delle dimensioni dello stalli, dello spazio da riservare alle corsie di manovra e di eventuali spazi da adibire a verde, come di seguito illustrato:

$$n^{\circ} \text{ stalli di progetto} = \frac{\text{area [mq]}}{30}$$

Il grafico, riportato di seguito, mostra la ripartizione percentuale della regolamentazione proposta per l'offerta di sosta di progetto nelle zone a maggiore affluenza turistica ed indirettamente pone l'obiettivo di eliminare del tutto la tipologia di sosta libera non regolamentata, ritenuta anomala da controllare e gestire.

Ipotesi di ripartizione percentuale dell'offerta di sosta di progetto nelle zone a maggiore affluenza turistica



6.2 ORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA DEI PARCHEGGI E TARIFFAZIONE DELLA SOSTA

L'organizzazione del sistema dei parcheggi riguarda una serie di provvedimenti atti a:

- razionalizzare l'uso di quelli esistenti attraverso una regolamentazione della sosta con criteri adatti alla tipologia della domanda;
- incrementare l'offerta di sosta attraverso la realizzazione di strade parcheggio e aree attrezzate per la sosta;
- ridefinire in maniera adeguata e conforme i posti auto.

La chiave per una buona organizzazione del sistema dei parcheggi rimane l'attività di repressione delle soste irregolari che deve precedere, e non seguire, il riassetto del sistema della sosta.

Gli interventi da realizzare nel breve o brevissimo periodo si collocano fra quelli mirati alla riorganizzazione della regolamentazione dell'attuale offerta di sosta e all'incremento dell'offerta tramite la realizzazione di strade parcheggio. Inoltre, si consiglia di seguire un iter di realizzazione procedendo nell'ordine, prima alla realizzazione e riorganizzazione della sosta nelle immediate vicinanze degli accessi al mare, ove sono concentrati i maggiori problemi, per poi proseguire verso l'interno del territorio.

Per quanto riguarda la tariffazione della sosta, si ritiene in questa sede di suggerire l'adozione di tariffe differenziate a seconda della zona di interesse, proponendole più elevate nelle immediate vicinanze degli accessi al mare e dei punti di maggiore affluenza, essendo queste le mete più appetibili da parte dei visitatori. Sarebbe opportuno prevedere per determinate località la stagionalità della regolamentazione della sosta a pagamento. Bisogna infine valutare eventuali agevolazioni tariffarie per la sosta dei residenti, in particolare nel periodo non estivo e nelle vicinanze delle residenze.

6.3 LA SOSTA DEI VEICOLI PER PERSONE CON RIDOTTA CAPACITÀ MOTORIA

In alcuni casi, oltre la carenza di stalli di questo tipo, si è rilevato che per caratteristiche dimensionali ed ubicazionali i parcheggi riservati a disabili risultano di difficile utilizzo e non sono sempre individuati secondo le norme vigenti.

Di norma sono da adottarsi parcheggi a spina di pesce o a pettine rispetto a quelli disposti in linea con la strada.

Nelle aree di parcheggio devono essere previsti, nella misura di 1 ogni 50, o frazione di 50, posti auto di larghezza non inferiore a 3,20 m e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili.

6.4 INTERVENTI PROPOSTI DAL PUT SULLA SOSTA

Gli interventi proposti dal PUT in merito alla riorganizzazione e al potenziamento dell'offerta di sosta riguardano sostanzialmente, in accordo con le Direttive Ministeriali, lo sgombero della sosta dalla viabilità principale per concentrarla su aree esterne ad essa (aree-parceggio) e sulla viabilità locale (strade-parceggio).

In questa relazione viene trattata, in merito alle strade-parceggio, la loro individuazione e la potenziale offerta di sosta che ne scaturisce. Considerazioni in merito alla loro riorganizzazione funzionale, saranno oggetto di un'altra trattazione riguardante la schedatura della rete viaria del Comune di Cavallino-Treporti, inerente alla redazione del Piano di Assetto del Territorio (PAT).

Altra proposta di intervento riguarda la adozione di iniziative volte alla riorganizzazione organica del Terminal di Punta Sabbioni per il riordino della sosta. La proposta mira a creare un'area omogenea organizzata per la sosta dei mezzi privati, dei mezzi di trasporto pubblico e soprattutto per la sosta degli autobus turistici che decidono di transitare all'interno della Zona a Traffico Limitato (ZTL), al fine di evitare ulteriori spostamenti di questi mezzi sulla rete viaria alla ricerca di un posto dove sostare.

Le ipotesi di intervento attuabili allo stato di fatto dell'offerta di sosta nelle zone a maggiore affluenza turistica si trovano all'interno delle schede sulla sosta allegate in appendice.

7. MOBILITÀ CICLABILE

7.1 PREMESSA

Nell'ottica degli obiettivi perseguiti dal PUT, con particolare riferimento al miglioramento delle condizioni di circolazione, il piano riconosce l'importanza dell'uso della bicicletta, specialmente negli spostamenti sistematici per motivi di studio e lavoro, ma anche per quelli non sistematici quali svago, shopping e tempo libero, pertanto si intende incentivare la mobilità ciclabile in alternativa all'uso del mezzo privato motorizzato.

Si ritiene elemento fondamentale una forte valorizzazione della rete ciclabile esistente ed il suo completamento e potenziamento, in modo che le due ruote diventino un mezzo di trasporto ancora più usato. Va pertanto posta grande attenzione affinché ogni infrastruttura stradale prevista o di programmazione comunale o di urbanizzazione sia dotata di pista ciclabile, in particolare lungo le direttrici verso il mare e verso la laguna.

7.2 RIFERIMENTI NORMATIVI

Le caratteristiche tecniche a cui devono rispondere le piste ciclabili sono definite dalle nuove direttive ministeriali emanate con D.M. 557 del 30/11/1999 pubblicato nella G.U. del 26/09/2000.

Il citato decreto ministeriale definisce le norme da rispettare per la progettazione e la realizzazione delle piste ciclabili, mentre per i percorsi promiscui, le cui caratteristiche tecniche esulano dalla disciplina del decreto, vengono fornite unicamente le indicazioni riportate dall'art. 4 ai commi 5 e 6 di seguito descritte.

*Art. 4**[...]*

5. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili, identificabili con la figura II 92/b del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:

a) larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7;

b) traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattive di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc.

6. I percorsi ciclabili su carreggiata stradale, in promiscuo con i veicoli a motore, rappresentano la tipologia di itinerari a maggiore rischio per l'utenza ciclistica e pertanto gli stessi sono ammessi per dare continuità alla rete di itinerari prevista dal piano della rete ciclabile, nelle situazioni in cui non sia possibile, per motivazioni economiche o di insufficienza degli spazi stradali, realizzare piste ciclabili. Per i suddetti percorsi e' necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali previste dalle direttive ministeriali 24 giugno 1995, rallentatori di velocità - in particolare del tipo ad effetto ottico e con esclusione dei dossi - ecc.) che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal

differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.

[...]

7.3 VERIFICA DELLA COPERTURA DELLA RETE CICLABILE PRESENTE IN P.R.G.

Nell'ambito della verifica della copertura della rete ciclabile presente in P.R.G., si è proceduto tenendo conto dei tratti di pista già esistenti nella rete urbana, annoverando tra questi gli altri tratti in fase di realizzazione e/o recentemente ultimati. La fase successiva è stata quella di analizzare le piste ciclabili previste dal P.R.G. valutando la possibilità di poter perseguire itinerari ritenuti più idonei al raggiungimento degli obiettivi di piano.

Le strategie perseguite dal PUT sono quelle di ottenere un sistema ciclabile composto di vari percorsi che definiscono un progetto compiuto ed organico, garantendo da un lato il collegamento tra il centro cittadino e le zone mare/laguna e dall'altro una maggiore correlazione tra quartieri limitrofi grazie alla trasversalità di alcuni percorsi.

Dal punto di vista delle piste ciclabili in fase di realizzazione o recentemente ultimate si segnalano:

- la nuova pista ciclopedonale sull'argine del "Casson" a Cavallino, inaugurata domenica 19 Agosto 2007, la quale si estende dalle Porte di Cavallino fino a Casa Dalla Mora. Tale percorso, assieme alla pista ciclabile di via Baracca, forma un circuito che offre l'opportunità di passeggiate articolate fra la laguna e il mare;
- la nuova pista ciclabile, in fase di realizzazione, tra il centro di Cavallino e il cimitero. Tale pista, la cui messa in esercizio è prevista per la primavera 2008, contribuirà alla messa in sicurezza di un tratto di via Fausta in prospettiva del completamento, da parte dell'Amministrazione Provinciale, del percorso fino al ponte sul Sile;
- la nuova pista ciclabile sull'argine di via degli Armeni (Pordelio);

- la nuova pista ciclabile lungo via Baracca, in fase di progettazione, nell'ambito dell'intervento di riorganizzazione funzionale per la messa in sicurezza e l'arredo di via Baracca, fungerà da collegamento tra le strutture turistiche a sud di via Baracca stessa e via Fausta;
- la nuova pista ciclabile prevista nell'intervento di riqualificazione di via della Ricevitoria, dal ponte su via Saccagnana fino al Terminal;
- la nuova pista ciclabile prevista nell'intervento di riqualificazione di via di Cà Savio.

7.4 MISURE A SUPPORTO DELLA CICLABILITÀ

Lo sviluppo della ciclabilità urbana non può avvenire solo attraverso la realizzazione di percorsi dedicati. Deve essere accompagnato da adeguate misure di facilitazione e organizzazione a favore della bicicletta. In particolare attraverso:

- la diffusione di **parcheggi per biciclette**. In prossimità dei due Terminal di Punta Sabbioni e Treporti, oltre che delle principali fermate degli autobus, sono necessari adeguati parcheggi per la sosta di lunga durata delle biciclette. I parcheggi di interscambio devono essere allestiti tenendo presente alcuni requisiti fondamentali: visibilità, protezione dalle intemperie, sicurezza da furti, dimensionamento, qualità. Parcheggi per le biciclette dovranno essere realizzati in prossimità dei poli di attrazione e nello specifico di aree commerciali, scuole, parchi, accessi al mare, impianti sportivi, uffici pubblici, servizi socio-sanitari, ecc.;
- **servizi di noleggio e assistenza**. I punti di noleggio, ad esempio da realizzare presso i due Terminal di Punta Sabbioni e Treporti, possono essere opportunamente affiancati, nell'ottica di fornire ulteriori servizi ai ciclisti, da officine di assistenza e di riparazione.

Tali azioni devono essere supportate inoltre da una **segnaletica** adeguata sia per i percorsi che per le strutture a supporto.

Un altro importante capitolo di misure a favore della bicicletta riguarda l'organizzazione di iniziative formative, campagne informative e di eventi caratterizzati dal comune obiettivo di diffondere la cultura della mobilità sostenibile:

- **iniziative formative**, orientate soprattutto ai giovani e alle scuole con particolare attenzione agli aspetti della sicurezza e dell'educazione stradale, all'orientamento degli spostamenti casa scuola verso modi sostenibili;
- **campagne informative**, rivolte ad una platea più ampia e servono a mettere in luce gli aspetti positivi dell'utilizzo della bicicletta e valorizzare la rete ciclabile del Cavallino come elemento caratterizzante dell'offerta turistica.

7.5 INTERVENTI PROPOSTI DAL PUT SULLA CICLABILITÀ URBANA

Come accennato in precedenza, in sede di PUT si vuole operare in modo da incentivare l'uso della bicicletta con lo scopo di spronare sia il cittadino sia il turista a recarsi nei luoghi di interesse mediante l'ausilio delle due ruote. Affinché si possa ottenere un simile risultato è opportuno creare una vera e propria rete ciclabile in grado di consentire, all'utente che la impegna, di raggiungere i diversi luoghi della città senza mai abbandonare il percorso, ovvero senza trovarsi in promiscuo con i veicoli a motore, garantendogli così maggiore sicurezza.

E' opportuno tener conto della realizzazione di nuove piste ciclabili in sede di progettazione di nuovi insediamenti residenziali, progettazione di nuove strade, riqualificazione di quelle esistenti, affinché la continuità della rete ciclabile proposta non venga mai a mancare.

Per poter realizzare questo obiettivo è necessario che tutta la rete ciclabile venga organizzata per livelli gerarchici, ovvero:

- itinerari principali che costituiscono l'ossatura di tutto il sistema e servono a garantire gli spostamenti quotidiani, più frequentati;
- itinerari secondari che, allacciandosi ai primi, formano la rete urbana;

- itinerari extraurbani, che permettono di raggiungere le zone al di fuori dei centri abitati.

Questi tre livelli di servizio devono necessariamente essere collegati tra loro per dare continuità ai percorsi casa-lavoro, casa-scuola, casa-negozi, casa-mare e casa-laguna, per esempio. Questo è un aspetto molto importante per una rete ciclabile, perché solo se c'è una continuità di percorso il potenziale utente è invogliato ad usufruire dell'infrastruttura, e tale aspetto va rispettato in particolar modo in corrispondenza delle intersezioni stradali, che rappresentano i punti di maggior pericolo per un ciclista.

Un altro aspetto qualitativo da tener presente in fase progettuale è la capillarità, ossia la capacità della rete principale di collegare i luoghi principali di tutto il territorio urbano, dai quali poi si dirameranno gli itinerari secondari ed extraurbani.

Tutta la rete ciclabile deve essere realizzata in modo tale da essere facilmente riconoscibile dall'utenza, quindi uniformando la scelta dei materiali e le soluzioni adottate, ed utilizzando l'apposita segnaletica, orizzontale e verticale. Questo criterio progettuale si collega anche all'aspetto della sicurezza del ciclista e del pedone; le piste ciclabili devono adottare soluzioni tecniche atte a garantire la massima sicurezza e un buon livello di comfort all'utente, deve esserci un sufficiente livello di illuminazione del percorso, il ciclista poi deve avere un'ampia visuale quando percorre un tratto di pista, riducendo così il rischio di incorrere in incidenti.

Al fine di incentivare l'uso delle piste ciclabili, è necessario che queste abbiano un tracciato il più diretto e veloce possibile, per poter così competere con gli altri mezzi di trasporto; un tracciato che magari attraversi anche luoghi di particolare interesse storico e ambientale.

8. APPENDICE

8.1 SCHEDE SULLO STATO DI FATTO DELL'OFFERTA DI SOSTA NELLE ZONE A MAGGIORE AFFLUENZA TURISTICA E IPOTESI DI PROGETTO

Nelle pagine seguenti si riportano una serie di schede, le quali approfondiscono quanto già riportato nelle tabelle 3.3.1 e 6.1.1, rispettivamente a pagina 23 e 68 della presente relazione, fornendo una breve descrizione sullo stato di fatto dell'offerta di sosta delle zone in cui è maggiore l'affluenza turistica, nonché delle indicazioni circa le ipotesi di intervento da effettuare a supporto del suo incremento.

Una precisazione relativamente alla realizzazione di strade-parcheggio nelle zone in prossimità degli accessi al mare va fatta affermando che tali strade andranno riorganizzate compatibilmente con quanto sarà determinato in occasione di studi successivi in merito agli accessi al mare.

Inoltre, circa la trattazione dell'offerta di sosta dell'intero territorio comunale, si rinvia il tema ad un successivo approfondimento che potrà essere oggetto di un Piano della Sosta del Comune di Cavallino-Treporti.

Comune di Cavallino-Treporti

Stato di fatto dell'offerta di sosta e ipotesi di progetto

SCHEDA N° 1 / 17

Via: Via Baracca

Tipo parcheggio: Area

Stato di Fatto: Area di parcheggio esistente attualmente utilizzata in maggioranza dai clienti del vicino camping "Garden Paradiso".

Offerta attuale: 120 **Regol. attuale:** LIB NR

Ipotesi di Intervento: Riorganizzazione funzionale dell'area di sosta.

Offerta tot. stimata: 120 **Regol. futura:** 116 LIB R + 4 DIS

Via: Via Baracca

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Stalli di sosta presenti all'altezza dell'intersezione con la S.P. 42 e lungo via Baracca.

Offerta attuale: 93 **Regol. attuale:** 90 LIB R + 3 DIS

Ipotesi di Intervento: E' in previsione un intervento per la riorganizzazione, messa in sicurezza e l'arredo di via Baracca. Pertanto non si formula alcuna ipotesi di intervento, lasciando lo stato di fatto inalterato.

Offerta tot. stimata: 93 **Regol. futura:** 90 LIB R + 3 DIS

Legenda: LIB R (Sosta libera regolamentata) LIB NR (Sosta libera non regolamentata) PARC (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) DIS (Sosta riservata a disabili) DISCO (Sosta libera a tempo. Il numero accanto alla scritta DISCO ne indica la durata in minuti) RIS (Sosta riservata)

Comune di Cavallino-Treporti

Stato di fatto dell'offerta di sosta e ipotesi di progetto

SCHEDA N° 2 / 17

Via: Via Capo Horn

Tipo parcheggio: Area

Stato di Fatto: Area attrezzata per la sosta libera.

Offerta attuale: 30 **Regol. attuale:** LIR R

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 30 **Regol. futura:** LIB R

Via: Via del Faro

Tipo parcheggio: Area

Stato di Fatto: Area attrezzata per la sosta libera.

Offerta attuale: 43 **Regol. attuale:** 41 LIB R + 2 DIS

Ipotesi di Intervento: Possibilità di realizzare stalli di sosta a pagamento sul lato destro, in direzione mare, di via del Faro. Riquilificare l'area presente. Vietare la sosta in corrispondenza del tratto di strada che porta all'accesso al mare e delle stradine cieche laterali (quest'ultima ad eccezione dei residenti).

Offerta tot. stimata: 63 **Regol. futura:** 60 PARC + 3 DIS

Legenda: LIB R (Sosta libera regolamentata) LIB NR (Sosta libera non regolamentata) PARC (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) DIS (Sosta riservata a disabili) DISCO (Sosta libera a tempo. Il numero accanto alla scritta DISCO ne indica la durata in minuti) RIS (Sosta riservata)

Comune di Cavallino-Treporti

Stato di fatto dell'offerta di sosta e ipotesi di progetto

SCHEDA N° 3 / 17

Via: Via del Granatiere

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Presenti 2 stalli per disabili in corrispondenza dell'accesso al mare e divieto ambo i lati su tutta la via.

Offerta attuale: 2 **Regol. attuale:** DIS

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 2 **Regol. futura:** DIS

Via: Via Giovanni da Verazzano

Tipo parcheggio: Area

Stato di Fatto: Attualmente è presente una piccola area attrezzata per la sosta.

Offerta attuale: 10 **Regol. attuale:** LIB R

Ipotesi di Intervento: Si consiglia una migliore distribuzione degli stalli di sosta nell'area da adibire ad uso esclusivo dei residenti.

Offerta tot. stimata: 25 **Regol. futura:** 23 RIS + 2 DIS

Legenda: LIB R (Sosta libera regolamentata) LIB NR (Sosta libera non regolamentata) PARC (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) DIS (Sosta riservata a disabili) DISCO (Sosta libera a tempo. Il numero accanto alla scritta DISCO ne indica la durata in minuti) RIS (Sosta riservata)

Comune di Cavallino-Treporti

Stato di fatto dell'offerta di sosta e ipotesi di progetto

SCHEDA N° 4 / 17

Via: Via Jonio

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Sosta libera consentita nella parte terminale di via Jonio. E' presente un'area di parcheggio riservata per i clienti della pizzeria di fronte.

Offerta attuale: 53 **Regol. attuale:** 51 LIB R + 2 DIS

Ipotesi di Intervento: Possibilità di realizzare stalli di sosta a pagamento su ambo i lati di via Jonio. Riquilificare gli stalli già presenti.

Offerta tot. stimata: 105 **Regol. futura:** 102 PARC + 3 DIS

Via: Via Tirreno

Tipo parcheggio: Area

Stato di Fatto: Area attrezzata per la sosta libera.

Offerta attuale: 40 **Regol. attuale:** LIB R

Ipotesi di Intervento: Possibilità di realizzare stalli di sosta a pagamento su ambo i lati di via Tirreno. Riquilificare l'area presente. Vietare la sosta in corrispondenza del tratto di strada che porta all'accesso al mare e delle stradine cieche laterali (quest'ultima ad eccezione dei residenti).

Offerta tot. stimata: 90 **Regol. futura:** 88 PARC + 2 DIS

Legenda: LIB R (Sosta libera regolamentata) LIB NR (Sosta libera non regolamentata) PARC (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) DIS (Sosta riservata a disabili) DISCO (Sosta libera a tempo. Il numero accanto alla scritta DISCO ne indica la durata in minuti) RIS (Sosta riservata)

Comune di Cavallino-Treporti

Stato di fatto dell'offerta di sosta e ipotesi di progetto

SCHEDA N° 5 / 17

Via: Via Vasco de Gama

Tipo parcheggio: Area

Stato di Fatto: Attualmente è presente un'area dove è possibile sostare ma priva di alcun tipo di regolamentazione.

Offerta attuale: 95 **Regol. attuale:** LIB NR

Ipotesi di Intervento: Riquilibrare l'area riservando un certo numero di posti auto ai residenti del vicino condominio e, data la posizione strategica del parcheggio rispetto agli accessi al mare, introdurre sosta a pagamento sul resto dell'area.

Offerta tot. stimata: 95 **Regol. futura:** 25 RIS + 68 PARC + 2 DIS

Via: Via Adriatico

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Attualmente è presente un'area di parcheggio sul lato destro procedendo in direzione mare.

Offerta attuale: 20 **Regol. attuale:** LIB NR

Ipotesi di Intervento: Possibilità di realizzare stalli di sosta a pagamento su ambo i lati di via Adriatico. Riquilibrare l'area già presente. Vietare la sosta sul tratto di via che porta all'accesso al mare e delle stradine cieche laterali (quest'ultima ad eccezione dei residenti).

Offerta tot. stimata: 120 **Regol. futura:** 116 PARC + 4 DIS

Legenda: LIB R (Sosta libera regolamentata) LIB NR (Sosta libera non regolamentata) PARC (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) DIS (Sosta riservata a disabili) DISCO (Sosta libera a tempo. Il numero accanto alla scritta DISCO ne indica la durata in minuti) RIS (Sosta riservata)

Comune di Cavallino-Treporti

Stato di fatto dell'offerta di sosta e ipotesi di progetto

SCHEDA N° 6 / 17

Via: Via Magellano

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Attualmente presenza di sosta non regolamentata su ambo i lati della strada. L'offerta non risulta quantificabile.

Offerta attuale: 0 **Regol. attuale:** LIB NR

Ipotesi di Intervento: Possibilità di realizzare stalli di sosta a pagamento e per la sosta a tempo su ambo i lati di via Magellano.

Offerta tot. stimata: 80 **Regol. futura:** 39 DISCO 90' + 39 PARC + 2 DIS

Via: Via Tamigi

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Attualmente è presente una cospicua presenza di sosta non regolamentata ai lati della strada dovuta alla presenza di una discesa al mare.

Offerta attuale: 50 **Regol. attuale:** LIB NR

Ipotesi di Intervento: Si consiglia di adottare una regolamentazione della sosta a parcometro per porre rimedio al disordine attuale.

Offerta tot. stimata: 50 **Regol. futura:** 49 PARC + 1 DIS

Legenda: LIB R (Sosta libera regolamentata) LIB NR (Sosta libera non regolamentata) PARC (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) DIS (Sosta riservata a disabili) DISCO (Sosta libera a tempo. Il numero accanto alla scritta DISCO ne indica la durata in minuti) RIS (Sosta riservata)

Comune di Cavallino-Treporti

Stato di fatto dell'offerta di sosta e ipotesi di progetto

SCHEDA N° 7 / 17

Via: Viale Tevere

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Attualmente è presente un'area in prossimità dell'accesso al mare. E' stata rilevata una forte componente di sosta vietata in corrispondenza dell'accesso al mare.

Offerta attuale: 80 **Regol. attuale:** LIB NR

Ipotesi di Intervento: Possibilità di realizzare stalli di sosta a pagamento su ambo i lati di viale Tevere. Riqualificare l'area già presente in prossimità dell'accesso al mare. Vietare la sosta in corrispondenza dell'accesso al mare e delle stradine cieche laterali (quest'ultima ad eccezione dei residenti).

Offerta tot. stimata: 200 **Regol. futura:** 195 PARC + 5 DIS

Via: Viale Tevere

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Parcheggio in prossimità dell'accesso al mare con posti riservati per gli abitanti del condominio.

Offerta attuale: 21 **Regol. attuale:** 19 RIS + 2 DIS

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 21 **Regol. futura:** 19 RIS + 2 DIS

Legenda: LIB R (Sosta libera regolamentata) LIB NR (Sosta libera non regolamentata) PARC (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) DIS (Sosta riservata a disabili) DISCO (Sosta libera a tempo. Il numero accanto alla scritta DISCO ne indica la durata in minuti) RIS (Sosta riservata)

Comune di Cavallino-Treporti

Stato di fatto dell'offerta di sosta e ipotesi di progetto

SCHEDA N° 8 / 17

Via: Corso Europa

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Stalli di sosta libera regolamentata presenti su ambo i lati di Corso Europa.

Offerta attuale: 67 **Regol. attuale:** LIB R

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 67 **Regol. futura:** LIB R

Via: Corso Europa

Tipo parcheggio: Area

Stato di Fatto: Area attrezzata per la sosta libera.

Offerta attuale: 44 **Regol. attuale:** 42 LIB R + 2 DIS

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 44 **Regol. futura:** 42 LIB R + 2 DIS

Legenda: LIB R (Sosta libera regolamentata) LIB NR (Sosta libera non regolamentata) PARC (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) DIS (Sosta riservata a disabili) DISCO (Sosta libera a tempo. Il numero accanto alla scritta DISCO ne indica la durata in minuti) RIS (Sosta riservata)

Comune di Cavallino-Treporti

Stato di fatto dell'offerta di sosta e ipotesi di progetto

SCHEDA N°9 / 17

Via: Corso Europa

Tipo parcheggio: Area

Stato di Fatto: Piccola area attrezzata per la sosta libera.

Offerta attuale: 12

Regol. attuale: 9 LIB R + 3 DIS

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 12

Regol. futura: 9 LIB R + 3 DIS

Via: Via Austria

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Stalli di sosta libera regolamentata presenti sulla via.

Offerta attuale: 62

Regol. attuale: LIB R

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 62

Regol. futura: LIB R

Legenda: LIB R (Sosta libera regolamentata) LIB NR (Sosta libera non regolamentata) PARC (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) DIS (Sosta riservata a disabili) DISCO (Sosta libera a tempo. Il numero accanto alla scritta DISCO ne indica la durata in minuti) RIS (Sosta riservata)

Comune di Cavallino-Treporti

Stato di fatto dell'offerta di sosta e ipotesi di progetto

SCHEDA N° 10 / 17

Via: Via Reno

Tipo parcheggio: Area

Stato di Fatto: Area di sosta attrezzata per la sosta libera con possibilità di sostare anche per i motocicli.

Offerta attuale: 28 **Regol. attuale:** 26 LIB R + 2 DIS

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 28 **Regol. futura:** 26 LIB R + 2 DIS

Via: Via Scandinavia

Tipo parcheggio: Area

Stato di Fatto: Piccola area attrezzata per la sosta libera.

Offerta attuale: 14 **Regol. attuale:** LIB R

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 14 **Regol. futura:** LIB R

Legenda: LIB R (Sosta libera regolamentata) LIB NR (Sosta libera non regolamentata) PARC (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) DIS (Sosta riservata a disabili) DISCO (Sosta libera a tempo. Il numero accanto alla scritta DISCO ne indica la durata in minuti) RIS (Sosta riservata)

Comune di Cavallino-Treporti

Stato di fatto dell'offerta di sosta e ipotesi di progetto

SCHEDA N° 11 / 17

Via: Piazza S. Maria Elisabetta

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Stalli di sosta libera presenti sull'area della piazza.

Offerta attuale: 33

Regol. attuale: 27 LIB R + 5 LIB NR + 1 DIS

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 33

Regol. futura: 27 LIB R + 5 LIB NR + 1 DIS

Via: Via Equilia

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Sosta libera regolamentata segnata su strada.

Offerta attuale: 31

Regol. attuale: LIB R

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 31

Regol. futura: LIB R

Legenda: LIB R (Sosta libera regolamentata) LIB NR (Sosta libera non regolamentata) PARC (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) DIS (Sosta riservata a disabili) DISCO (Sosta libera a tempo. Il numero accanto alla scritta DISCO ne indica la durata in minuti) RIS (Sosta riservata)

Comune di Cavallino-Treporti

Stato di fatto dell'offerta di sosta e ipotesi di progetto

SCHEDA N° 12 / 17

Via: Via Equilia

Tipo parcheggio: Area

Stato di Fatto: Area attrezzata per la sosta libera.

Offerta attuale: 63 **Regol. attuale:** LIB R

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 63 **Regol. futura:** LIB R

Via: Via Fausta

Tipo parcheggio: Area

Stato di Fatto: Sono presenti due aree di sosta non regolamentata all'altezza dell'intersezione con via Berton.

Offerta attuale: 50 **Regol. attuale:** LIB NR

Ipotesi di Intervento: Si ritiene opportuno riqualificare le aree già presenti, ampliandole leggermente e applicando una regolamentazione di tipo a tempo per soste di breve durata.

Offerta tot. stimata: 70 **Regol. futura:** 68 DISCO 60' + 2 DIS

Legenda: LIB R (Sosta libera regolamentata) LIB NR (Sosta libera non regolamentata) PARC (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) DIS (Sosta riservata a disabili) DISCO (Sosta libera a tempo. Il numero accanto alla scritta DISCO ne indica la durata in minuti) RIS (Sosta riservata)

Comune di Cavallino-Treporti

Stato di fatto dell'offerta di sosta e ipotesi di progetto

SCHEDA N° 13 / 17

Via: Via Cividale

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Presenti stalli per sosta libera.

Offerta attuale: 18 **Regol. attuale:** 17 LIB R + 1 DIS

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 18 **Regol. futura:** 17 LIB R + 1 DIS

Via: Via di Cà Savio

Tipo parcheggio: Misto

Stato di Fatto: Presenza di stalli di sosta libera regolamentata lungo la via e un'area per la sosta libera non regolamentata in prossimità degli accessi al mare.

Offerta attuale: 98 **Regol. attuale:** 33 LIB R + 65 LIB NR

Ipotesi di Intervento: Riquilibrare l'area di sosta e cambiare il tipo di regolamentazione su tutta la via, con l'introduzione del pagamento di una tariffa, data l'immediata vicinanza agli accessi al mare.

Offerta tot. stimata: 98 **Regol. futura:** 95 PARC + 3 DIS

Legenda: LIB R (Sosta libera regolamentata) LIB NR (Sosta libera non regolamentata) PARC (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) DIS (Sosta riservata a disabili) DISCO (Sosta libera a tempo. Il numero accanto alla scritta DISCO ne indica la durata in minuti) RIS (Sosta riservata)

Comune di Cavallino-Treporti

Stato di fatto dell'offerta di sosta e ipotesi di progetto

SCHEDA N° 14 / 17

Via: Via di Cà Savio

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Stalli per la sosta a tempo presenti lungo la via in centro abitato.

Offerta attuale: 43 **Regol. attuale:** 41 DISCO 60' + 2 DIS

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 43 **Regol. futura:** 41 DISCO 60' + 2 DIS

Via: Via Latisana

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Presenti stalli per sosta libera.

Offerta attuale: 55 **Regol. attuale:** 54 LIB R + 1 DIS

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 55 **Regol. futura:** 54 LIB R + 1 DIS

Legenda: LIB R (Sosta libera regolamentata) LIB NR (Sosta libera non regolamentata) PARC (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) DIS (Sosta riservata a disabili) DISCO (Sosta libera a tempo. Il numero accanto alla scritta DISCO ne indica la durata in minuti) RIS (Sosta riservata)

Comune di Cavallino-Treporti

Stato di fatto dell'offerta di sosta e ipotesi di progetto

SCHEDA N° 15 / 17

Via: Via S. Daniele

Tipo parcheggio: Area

Stato di Fatto: Area attrezzata per la sosta libera.

Offerta attuale: 39

Regol. attuale: LIB R

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 39

Regol. futura: LIB R

Via: Via Vettor Pisani

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Presenza di stalli di sosta liberi regolamentati nelle vicinanze di un campo sportivo.

Offerta attuale: 27

Regol. attuale: 26 LIB R + 1 DIS

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 27

Regol. futura: 26 LIB R + 1 DIS

Legenda: LIB R (Sosta libera regolamentata) LIB NR (Sosta libera non regolamentata) PARC (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) DIS (Sosta riservata a disabili) DISCO (Sosta libera a tempo. Il numero accanto alla scritta DISCO ne indica la durata in minuti) RIS (Sosta riservata)

Comune di Cavallino-Treporti

Stato di fatto dell'offerta di sosta e ipotesi di progetto

SCHEDA N° 16 / 17

Via: Via Vienna

Tipo parcheggio: Area

Stato di Fatto: Presente area per sosta a tempo.

Offerta attuale: 10 **Regol. attuale:** DISCO 60'

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 10 **Regol. futura:** DISCO 60'

Via: Lungomare Dante Alighieri

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Presenza di sosta non regolamentata su lato strada.
L'offerta non risulta quantificabile.

Offerta attuale: 0 **Regol. attuale:** -

Ipotesi di Intervento: Riqualificazione della sosta con realizzazione di stalli per la sosta libera, data la presenza e la buona organizzazione di sosta a pagamento e a tempo nei pressi del Terminal di Punta Sabbioni.

Offerta tot. stimata: 170 **Regol. futura:** LIB R

Legenda: LIB R (Sosta libera regolamentata) LIB NR (Sosta libera non regolamentata) PARC (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) DIS (Sosta riservata a disabili) DISCO (Sosta libera a tempo. Il numero accanto alla scritta DISCO ne indica la durata in minuti) RIS (Sosta riservata)

Comune di Cavallino-Treporti

Stato di fatto dell'offerta di sosta e ipotesi di progetto

SCHEDA N° 17 / 17

Via: Via Montello

Tipo parcheggio: Su strada

Stato di Fatto: Presenza di sosta non regolamentata su lato strada.

Offerta attuale: 140 **Regol. attuale:** LIB NR

Ipotesi di Intervento: Si consiglia una riqualificazione mediante la realizzazione di stalli di sosta libera.

Offerta tot. stimata: 140 **Regol. futura:** 137 LIB R + 3 DIS

Via: Via Saccagnana

Tipo parcheggio: Area

Stato di Fatto: Area attrezzata per la sosta libera e a tempo nei pressi del cimitero di Treporti.

Offerta attuale: 118 **Regol. attuale:** 96 LIB R + 16 DISCO 60' + 6 DIS

Ipotesi di Intervento: Nessuna.

Offerta tot. stimata: 118 **Regol. futura:** 96 LIB R + 16 DISCO 60' + 6 DIS

Legenda: LIB R (Sosta libera regolamentata) LIB NR (Sosta libera non regolamentata) PARC (Sosta per la quale è previsto il pagamento di un corrispettivo) DIS (Sosta riservata a disabili) DISCO (Sosta libera a tempo. Il numero accanto alla scritta DISCO ne indica la durata in minuti) RIS (Sosta riservata)

8.2 DATI RELATIVI AI TRANSITI SUCCESSIVI ALL'ATTIVAZIONE DELLA ZONA A TRAFFICO LIMITATO PER AUTOBUS TURISTICI

Di seguito si riportano i dati relativi al rilievo di sabato 30/09/2006 e i dati forniti dall'ATVO in merito ai transiti di autobus turistici (da Gennaio a Settembre 2007) successivi all'istituzione della Zona a Traffico Limitato (ZTL).

Veicoli rilevati in data 30/09/2006

verso Punta Sabbioni						
ore	autovetture	autobus di linea	autobus turistici	camper - caravan	veicoli comm.li	veicoli equivalenti
8:30 - 9:30	191	5	32	5	21	317
9:30 - 10:30	242	5	10	7	24	334
10:30 - 11:30	264	4	8	3	9	312
11:30 - 12:30	279	3	9	5	12	337
12:30 - 13:30	181	3	8	8	10	239
13:30 - 14:30	166	5	7	6	5	212
14:30 - 15:30	189	4	3	4	5	221
15:30 - 16:30	221	4	2	8	9	267
16:30 - 17:30	202	4	8	4	8	250
17:30 - 18:30	277	4	20	4	8	349
18:30 - 19:30	266	4	4	4	6	302
19:30 - 20:30	183	4	0	2	6	207
TOT.	2661	49	111	60	123	3347

verso Jesolo						
ore	autovetture	autobus di linea	autobus turistici	camper - caravan	veicoli comm.li	veicoli equivalenti
8:30 - 9:30	193	3	17	27	23	333
9:30 - 10:30	212	4	4	41	23	356
10:30 - 11:30	247	4	1	22	13	327
11:30 - 12:30	254	2	1	17	20	334
12:30 - 13:30	188	3	1	5	14	234
13:30 - 14:30	155	4	9	5	4	199
14:30 - 15:30	203	4	3	5	4	235
15:30 - 16:30	265	4	7	4	6	307
16:30 - 17:30	287	4	14	4	9	349
17:30 - 18:30	314	4	14	6	8	378
18:30 - 19:30	325	3	29	3	8	411
19:30 - 20:30	251	4	9	0	6	289
TOT.	2894	43	109	139	138	3752

TOTALE TRANSITI GIORNALIERI		
Gennaio 2007		
Data	Giorno	Transiti
23/01/2007	martedì	1
24/01/2007	mercoledì	1
25/01/2007	giovedì	5
26/01/2007	venerdì	2
27/01/2007	sabato	3
28/01/2007	domenica	3
29/01/2007	lunedì	3
30/01/2007	martedì	4
31/01/2007	mercoledì	3
Totale mese di Gennaio 2007 >>>>		25

TOTALE TRANSITI GIORNALIERI		
<i>Febbraio 2007</i>		
Data	Giorno	Transiti
01/02/2007	giovedì	3
02/02/2007	venerdì	6
03/02/2007	sabato	21
04/02/2007	domenica	9
05/02/2007	lunedì	11
06/02/2007	martedì	14
07/02/2007	mercoledì	64
08/02/2007	giovedì	47
09/02/2007	venerdì	178
10/02/2007	sabato	443
11/02/2007	domenica	98
12/02/2007	lunedì	70
13/02/2007	martedì	100
14/02/2007	mercoledì	75
15/02/2007	giovedì	90
16/02/2007	venerdì	144
17/02/2007	sabato	483
18/02/2007	domenica	141
19/02/2007	lunedì	149
20/02/2007	martedì	58
21/02/2007	mercoledì	9
22/02/2007	giovedì	10
23/02/2007	venerdì	16
24/02/2007	sabato	17
25/02/2007	domenica	8
26/02/2007	lunedì	8
27/02/2007	martedì	3
28/02/2007	mercoledì	7
Totale mese di Febbraio 2007 >>>>		2282

TOTALE TRANSITI GIORNALIERI		
Marzo 2007		
Data	Giorno	Transiti
01/03/2007	giovedì	11
02/03/2007	venerdì	14
03/03/2007	sabato	13
04/03/2007	domenica	10
05/03/2007	lunedì	29
06/03/2007	martedì	23
07/03/2007	mercoledì	18
08/03/2007	giovedì	33
09/03/2007	venerdì	18
10/03/2007	sabato	22
11/03/2007	domenica	18
12/03/2007	lunedì	20
13/03/2007	martedì	45
14/03/2007	mercoledì	25
15/03/2007	giovedì	34
16/03/2007	venerdì	22
17/03/2007	sabato	31
18/03/2007	domenica	27
19/03/2007	lunedì	28
20/03/2007	martedì	35
21/03/2007	mercoledì	45
22/03/2007	giovedì	64
23/03/2007	venerdì	62
24/03/2007	sabato	62
25/03/2007	domenica	57
26/03/2007	lunedì	84
27/03/2007	martedì	122
28/03/2007	mercoledì	125
29/03/2007	giovedì	99
30/03/2007	venerdì	84
31/03/2007	sabato	83
Totale mese di Marzo 2007 >>>>		1363

TOTALE TRANSITI GIORNALIERI		
Aprile 2007		
Data	Giorno	Transiti
01/04/2007	domenica	71
02/04/2007	lunedì	93
03/04/2007	martedì	100
04/04/2007	mercoledì	57
05/04/2007	giovedì	65
06/04/2007	venerdì	71
07/04/2007	sabato	100
08/04/2007	domenica	66
09/04/2007	lunedì	55
10/04/2007	martedì	62
11/04/2007	mercoledì	79
12/04/2007	giovedì	73
13/04/2007	venerdì	79
14/04/2007	sabato	82
15/04/2007	domenica	54
16/04/2007	lunedì	56
17/04/2007	martedì	102
18/04/2007	mercoledì	108
19/04/2007	giovedì	93
20/04/2007	venerdì	82
21/04/2007	sabato	65
22/04/2007	domenica	40
23/04/2007	lunedì	61
24/04/2007	martedì	78
25/04/2007	mercoledì	63
26/04/2007	giovedì	71
27/04/2007	venerdì	72
28/04/2007	sabato	111
29/04/2007	domenica	157
30/04/2007	lunedì	88
Totale mese di Aprile 2007 >>>>		2354

TOTALE TRANSITI GIORNALIERI		
<i>Maggio 2007</i>		
Data	Giorno	Transiti
01/05/2007	martedì	55
02/05/2007	mercoledì	70
03/05/2007	giovedì	79
04/05/2007	venerdì	66
05/05/2007	sabato	80
06/05/2007	domenica	74
07/05/2007	lunedì	55
08/05/2007	martedì	99
09/05/2007	mercoledì	108
10/05/2007	giovedì	99
11/05/2007	venerdì	74
12/05/2007	sabato	73
13/05/2007	domenica	52
14/05/2007	lunedì	79
15/05/2007	martedì	77
16/05/2007	mercoledì	64
17/05/2007	giovedì	96
18/05/2007	venerdì	138
19/05/2007	sabato	68
20/05/2007	domenica	59
21/05/2007	lunedì	62
22/05/2007	martedì	92
23/05/2007	mercoledì	82
24/05/2007	giovedì	54
25/05/2007	venerdì	70
26/05/2007	sabato	76
27/05/2007	domenica	66
28/05/2007	lunedì	44
29/05/2007	martedì	57
30/05/2007	mercoledì	59
31/05/2007	giovedì	63
Totale mese di Maggio 2007 >>>>		2290

TOTALE TRANSITI GIORNALIERI		
Giugno 2007		
Data	Giorno	Transiti
01/06/2007	venerdì	60
02/06/2007	sabato	71
03/06/2007	domenica	59
04/06/2007	lunedì	57
05/06/2007	martedì	53
06/06/2007	mercoledì	77
07/06/2007	giovedì	47
08/06/2007	venerdì	48
09/06/2007	sabato	41
10/06/2007	domenica	44
11/06/2007	lunedì	36
12/06/2007	martedì	45
13/06/2007	mercoledì	58
14/06/2007	giovedì	54
15/06/2007	venerdì	43
16/06/2007	sabato	45
17/06/2007	domenica	46
18/06/2007	lunedì	50
19/06/2007	martedì	46
20/06/2007	mercoledì	56
21/06/2007	giovedì	31
22/06/2007	venerdì	43
23/06/2007	sabato	28
24/06/2007	domenica	37
25/06/2007	lunedì	53
26/06/2007	martedì	31
27/06/2007	mercoledì	60
28/06/2007	giovedì	35
29/06/2007	venerdì	30
30/06/2007	sabato	29
Totale mese di Giugno 2007 >>>>		1413

TOTALE TRANSITI GIORNALIERI		
Luglio 2007		
Data	Giorno	Transiti
01/07/2007	domenica	37
02/07/2007	lunedì	45
03/07/2007	martedì	25
04/07/2007	mercoledì	51
05/07/2007	giovedì	36
06/07/2007	venerdì	28
07/07/2007	sabato	32
08/07/2007	domenica	24
09/07/2007	lunedì	39
10/07/2007	martedì	45
11/07/2007	mercoledì	42
12/07/2007	giovedì	31
13/07/2007	venerdì	24
14/07/2007	sabato	26
15/07/2007	domenica	24
16/07/2007	lunedì	40
17/07/2007	martedì	30
18/07/2007	mercoledì	35
19/07/2007	giovedì	31
20/07/2007	venerdì	15
21/07/2007	sabato	18
22/07/2007	domenica	13
23/07/2007	lunedì	27
24/07/2007	martedì	24
25/07/2007	mercoledì	44
26/07/2007	giovedì	17
27/07/2007	venerdì	19
28/07/2007	sabato	17
29/07/2007	domenica	23
30/07/2007	lunedì	22
31/07/2007	martedì	14
Totale mese di Luglio 2007 >>>>		898

TOTALE TRANSITI GIORNALIERI		
Agosto 2007		
Data	Giorno	Transiti
01/08/2007	mercoledì	26
02/08/2007	giovedì	16
03/08/2007	venerdì	15
04/08/2007	sabato	11
05/08/2007	domenica	19
06/08/2007	lunedì	21
07/08/2007	martedì	23
08/08/2007	mercoledì	33
09/08/2007	giovedì	11
10/08/2007	venerdì	13
11/08/2007	sabato	10
12/08/2007	domenica	7
13/08/2007	lunedì	18
14/08/2007	martedì	8
15/08/2007	mercoledì	18
16/08/2007	giovedì	14
17/08/2007	venerdì	19
18/08/2007	sabato	9
19/08/2007	domenica	18
20/08/2007	lunedì	22
21/08/2007	martedì	22
22/08/2007	mercoledì	23
23/08/2007	giovedì	21
24/08/2007	venerdì	19
25/08/2007	sabato	13
26/08/2007	domenica	19
27/08/2007	lunedì	28
28/08/2007	martedì	21
29/08/2007	mercoledì	19
30/08/2007	giovedì	14
31/08/2007	venerdì	37
Totale mese di Agosto 2007 >>>>		567

TOTALE TRANSITI GIORNALIERI		
Settembre 2007		
Data	Giorno	Transiti
01/09/2007	sabato	40
02/09/2007	domenica	40
03/09/2007	lunedì	43
04/09/2007	martedì	41
05/09/2007	mercoledì	40
06/09/2007	giovedì	42
07/09/2007	venerdì	35
08/09/2007	sabato	53
09/09/2007	domenica	61
10/09/2007	lunedì	69
11/09/2007	martedì	54
12/09/2007	mercoledì	80
13/09/2007	giovedì	62
14/09/2007	venerdì	51
15/09/2007	sabato	78
16/09/2007	domenica	67
17/09/2007	lunedì	72
18/09/2007	martedì	50
19/09/2007	mercoledì	78
20/09/2007	giovedì	81
21/09/2007	venerdì	71
22/09/2007	sabato	80
23/09/2007	domenica	71
24/09/2007	lunedì	54
25/09/2007	martedì	55
26/09/2007	mercoledì	54
27/09/2007	giovedì	61
28/09/2007	venerdì	76
29/09/2007	sabato	101
30/09/2007	domenica	71
Totale mese di Settembre 2007 >>>>		1831

TOTALE TRANSITI		
<i>da Gennaio 2007 a Settembre 2007</i>		
Data	Giorno	Transiti
Totale da Gennaio 2007 a Settembre 2007 >>		13023