



# Programmazione degli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale nel Comune di Rosta



PROBLEMATICHE DELLA VIABILITA' URBANA

TTA Studio Associato  
Trasporti, Traffico e Ambiente  
Ingg. Marco Dellasette e Giovanni Menotti

## Obiettivo dello studio:

Il documento è il frutto del lavoro svolto per il Comune di Rosta in seguito all'incarico di verifica delle criticità della rete stradale comunale; l'analisi effettuata offre un quadro generale delle problematiche connesse alla viabilità urbana del Comune e rappresenta il punto di partenza per valutare eventuali soluzioni relative alle criticità rilevate.

Obiettivo dello studio è quello di creare le premesse per rendere la viabilità più sicura, moderando e fluidificando il traffico al fine di arrivare ad una "coesistenza pacifica", cioè un rapporto più equilibrato fra le varie categorie di utenti della strada.

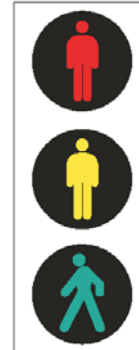


Figura II 454 Art. 162  
**LANTERNE SEMAFORICHE PEDONALI**  
Le luci delle lanterne semaforiche pedonali sono a forma di pedone colorato su fondo nero.  
La luce rossa, col simbolo del pedone in atteggiamento di attesa, ha significato di arresto e non consente di effettuare l'attraversamento, né di impegnare la carreggiata; la luce gialla col simbolo del pedone in atteggiamento di attesa, ha significato di spegnimento dell'attraversamento pedonale da parte dei pedoni che lo hanno già impegnato ed impedisce a quelli che si trovano su marciapiede l'attraversamento; la luce verde, col simbolo del pedone in atteggiamento di movimento, ha significato di via libera e consente ai pedoni l'attraversamento della carreggiata nella sola direzione consentita dalla luce verde.

## Metodologia adottata:

Il sopralluogo effettuato sull'intera rete stradale comunale ha permesso di individuare i tratti e i nodi in cui si registrano conflitti o che comunque presentano situazioni non conformi al D.L. n. 285 del 30.04.92. Nuovo Codice della Strada. A tal scopo sono stati effettuati rilevamenti sulla segnaletica stradale e sulla geometria dei nodi e delle tratte rilevanti, anche attraverso la rilevazione fotografica.

Tali criticità richiedono, per la messa a norma e il miglioramento della sicurezza, misure di tipo immediato o di rimando a specifiche progettazioni di dettaglio.

Il documento individua a grandi linee i maggiori problemi delle strade comunali ed è approfondito tramite rilievo fotografico e completato dalla "mappatura delle criticità" e dalle schede di analisi e di proposta relative alle postazioni di rilievo.

Le criticità rilevate sono state individuate e classificate secondo tipologie significative; ogni caso specifico corrisponde, ove possibile, ad una tipologia di intervento per la quale è possibile individuare soluzioni ad interventi di breve-medio e di lungo termine.



Figura II 323/a Art. 135  
**ZONA A VELOCITA' LIMITATA**  
Indica l'inizio di un'area in cui non è consentito superare la velocità riportata nel segnale.

## Individuazione delle criticità:

Dai rilievi sono emerse le problematiche fondamentali relative alla rete stradale comunale, quali:

- la mancanza di una rete pedonale, che ostacola gli spostamenti all'interno del centro abitato rendendoli poco sicuri e tranquilli. Spicca in particolare l'assenza di marciapiedi sulla quasi totalità delle strade e l'inadeguatezza di quelli esistenti;
- l'eccessiva velocità dei veicoli lungo alcune strade;
- l'insufficiente presenza di attraversamenti pedonali.
- le fermate degli autoveicoli in servizio pubblico di linea non a norma (scuolabus e autobus in servizio pubblico extraurbano).
- una forte carenza di aree di sosta nell'area centrale, e la necessità di una attenta regolamentazione.

Per ogni singola criticità rilevata sono state predisposte delle apposite schede con riportate le generali linee di intervento da seguire.



Figura I 30 Art. 10  
**SCUOLABUS**  
Punto di inizio del marciapiede lungo l'arteria di una scuola.  
Punto di inizio di un'arteria separata che esso è sottostanziale.



# Programmazione degli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale nel Comune di Rosta

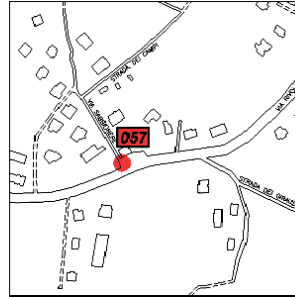


TTA Studio Associato  
Trasporti, Traffico e Ambiente  
Ingg. Marco Dellasette e Giovanni Menotti

## PROBLEMATICHE DELLA VIABILITA' URBANA

### Comune di Rosta - Scheda di analisi e di proposta

**Codice postazione:** 57  
**Codice foto:** 30A  
**Tipologia di postazione:** Intersezione non semaforizzata a 3 rami  
**Descrizione:** Intersezione fra via Rivoli e via Sabbionere.  
**Annotazioni:** Sulla via Sabbionere è stata rilevata la totale assenza di segnaletica orizzontale. Manca inoltre l'organizzazione della sosta sulla via.  
**Problemi riscontrati:** Segnaletica orizzontale mancante  
 Segnaletica verticale da sostituire

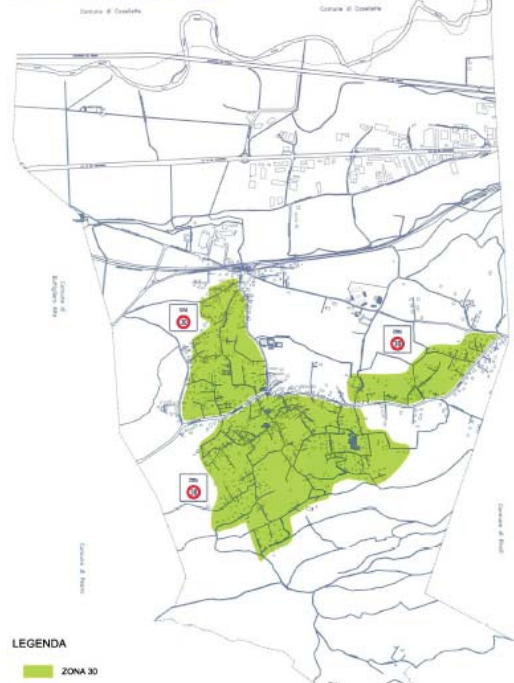


**Intervento a breve/medio termine:**  
 Su via Sabbionere delimitazione degli stalli di sosta e della carreggiata con nuova segnaletica orizzontale.  
 Protezione dei percorsi pedonali con paletti e barriere.

**Intervento a lungo termine:**  
 Su via Sabbionere creazione di marciapiedi bassi e continui delimitati da cordoli in pietra. Inserimento di alberature con organizzazione della sosta su lati alterni (chicanes).



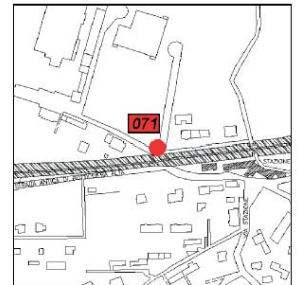
### Le "Zone 30" del Comune di Rosta



LEGENDA  
ZONA 30

### Comune di Rosta - Scheda di analisi e di proposta

**Codice postazione:** 71  
**Codice foto:** 17B  
**Tipologia di postazione:** Parcheggio  
**Descrizione:** Area parcheggi lato stazione, parte terminale di via S. Antonio di Ramverso.  
**Annotazioni:** La presenza della stazione ferroviaria e di alcune attività lavorative, attirano in questa area un grande numero di veicoli. La forte domanda di parcheggio non è sufficientemente soddisfatta, per tale ragione numerose autovetture parcheggiano al di fuori degli stalli di sosta.  
**Problemi riscontrati:** Parcheggio non regolamentato



**Intervento a breve/medio termine:** -----

**Intervento a lungo termine:** Creazione di nuovi parcheggi alberati per la sosta dei veicoli.

### Le Rotonde



LEGENDA  
 ROTONDA CON PRECEDENZA ALL'ANELLO CON EFFETTO "PORTA"  
 ROTONDA CON PRECEDENZA ALL'ANELLO  
 ROTONDA RIALZATA CON PRECEDENZA ALL'ANELLO



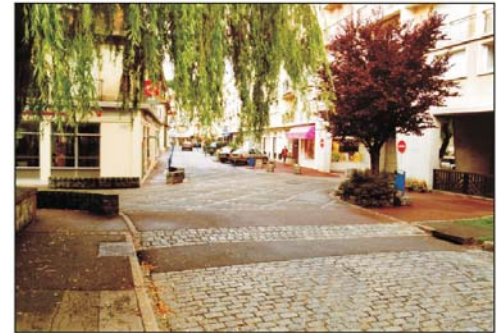




## Criteri di intervento per il conseguimento dei risultati desiderati:

Le criticità, con le relative schede di analisi e di proposta, hanno evidenziato una serie di problemi. Sulla base della situazione presente sono state previste delle soluzioni che tentano di mediare il più possibile il conflitto tra il traffico di transito e la vita urbana, correggendo con una serie di misure il modo di scorrere del traffico, piuttosto che la qualità dello stesso. In particolare sono stati perseguiti i seguenti obiettivi:

- miglioramento della fluidità e dell'attrattività delle strade principali urbane; il traffico di origine e destinazione dell'abitato dovrebbe percorrere un itinerario per quanto possibile diretto. Il suo scorrimento dovrebbe essere moderato (fluidità, bassa velocità). Occorre inoltre tener conto in modo particolare della sicurezza stradale, della qualità dell'ambiente (inquinamento atmosferico, acustico e risparmio di suolo) e delle esigenze di qualità degli spazi pubblici.



- miglioramento della sicurezza delle intersezioni; gli incidenti stradali sono causa di gravi danni sociali e tragedie familiari. Le intersezioni stradali sono punti particolarmente delicati per la sicurezza stradale. Per questi punti, occorre quindi prevedere delle sistemazioni particolarmente curate.

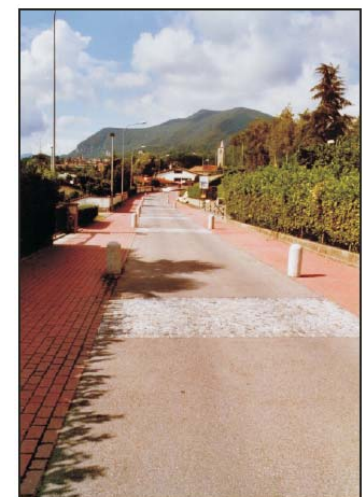


- moderazione della velocità nel centro e nelle zone residenziali in modo da creare un ambiente di vita sicuro e tranquillo; la sistemazione degli spazi stradali deve tener conto di tutte le attività e le funzioni che vi si svolgono. Occorre prevedere del verde stradale, una concezione integrata degli

spazi laterali e un'accentuazione del carattere e dell'immagine dei luoghi attraverso un'accurata scelta dei materiali e degli elementi di arredo urbano.

- rafforzamento della protezione della mobilità pedonale a vantaggio della sicurezza e di una diminuzione del traffico veicolare locale; le vie, le piazze, i marciapiedi e gli attraversamenti pedonali devono creare un ambiente accogliente, comodo e sicuro su tutto lo spazio urbano. In particolare le attività commerciali, la stazione, le fermate dei mezzi pubblici di linea, le scuole, le chiese, le attrezzature sportive devono essere collegate in modo continuo e sicuro con le zone residenziali.

- aumento della protezione degli ingressi dei servizi principali come scuole, chiese, ecc. Gli scolari sono la categoria di pedoni più a rischio. Anche con le persone anziane, gli incidenti hanno esito grave. La protezione di questi gruppi deve quindi essere perseguita con particolare vigore.





# Programmazione degli interventi per il miglioramento della sicurezza stradale nel Comune di Rosta



**TTA Studio Associato**  
Trasporti, Traffico e Ambiente  
Ing. Marco Dellasette e Giovanni Menotti

## PROBLEMATICHE DELLA VIABILITA' URBANA

### Strategia proposta:

Il tipo di strategia proposta per il Comune di Rosta è quella della "moderazione del traffico" in uso da più di 25 anni in molti paesi centro e nord europei. Essa costituisce una potente tecnica di organizzazione della viabilità che permette in tempi relativamente brevi, di ottenere un migliore equilibrio dei diversi modi di spostamento e una migliore organizzazione dello spazio pubblico, a beneficio della vita locale e degli utenti più vulnerabili.

Le misure costruttive da realizzarsi per moderare la velocità, sia su strade ad intenso traffico che residenziali, devono



essere concepite come combinazioni di elementi misti, anche ripetuti e calibrati: rotonde, minirotonde, incroci rialzati, zone di accumulo, passaggi pedonali protetti, piste ciclabili, ecc.

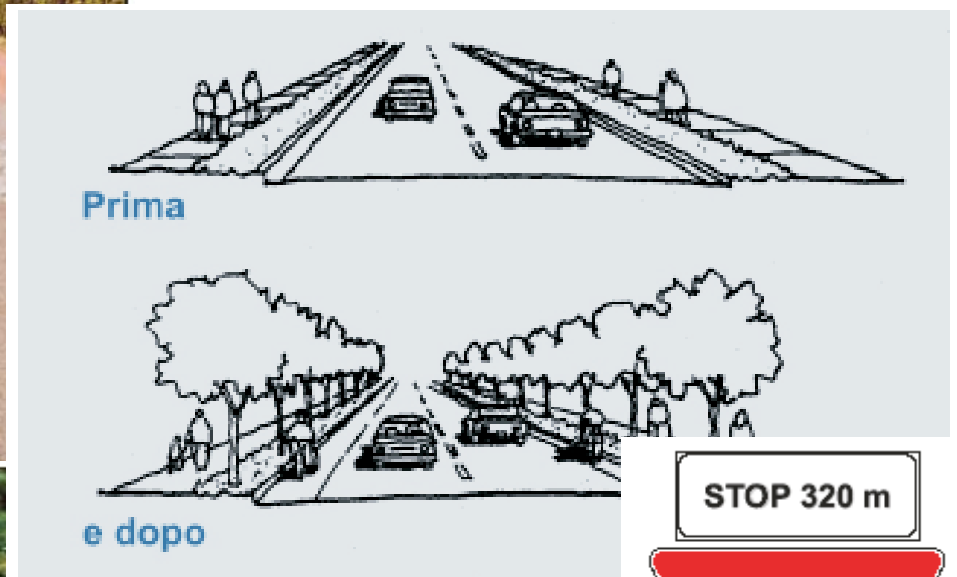


Figura 11.39 Art. 108  
**PRE AVVISO DI FERMARSI E DARE PRECEDENZA**  
Presegnata la successiva presenza di un segnale FERMARSI E DARE PRECEDENZA (STOP) indicando anche l' distanza dall'intersezione.