

PRESENTAZIONE AGLI ORDINI PROFESSIONALI
13/01/2025

Piano del Verde

Linee guida per la realizzazione degli
spazi aperti: adattamento e mitigazione
del cambiamento climatico e qualità
urbana

Dare priorità ai pedoni:

la convivenza tra mobilità e spazi pubblici

Promuovere mobilità sostenibile e vivibilità urbana

IL PEDONE AL CENTRO

Arch. Carla Gerbaudi

Direzione SMART MOBILITY



IL PEDONE AL CENTRO!



INFRASTRUTTURE

REALIZZARE UNO SPAZIO FISICO IDONEO E SICURO, UN DESIGN CHE PROMUOVA LA PEDONALITA', L'USO DI MATERIALI ADATTI

1. Ridisegno dei marciapiedi
2. Attraversamenti pedonali
3. Segnaletica e impianti

ATTIVITA'

RENDERE ATTRATTIVO LO SPAZIO URBANO CON ANIMAZIONE, SERVIZI E QUALITA'

4. Valorizzazione attività economiche
5. Servizi, arredi, illuminazione, ombra
6. Ridisegno della sede stradale con ripartizione chiara e dedicata alle varie componenti che ne fruiscono

PRIORITA'

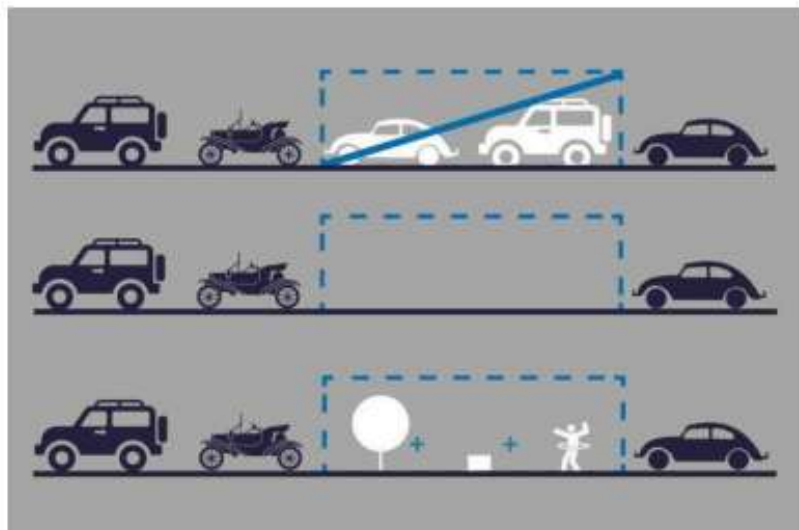
PREFERENZIARE PEDONALITA', CICLABILITA' E TPL E CONTENERE L'USO DELL'AUTO

7. Percorsi dedicati al TPL, BRT e sharing
8. Rete pedonale e ciclabile
9. Riduzione della velocità veicolare con interventi di moderazione del traffico (isole ambientali e ZONE30)



INFRASTRUTTURE 1 - MARCIAPIEDI

AUMENTO DELLO SPAZIO FRUIBILE AI PEDONI



INFRASTRUTTURE 2 - ATTRAVERSAMENTI

AREA 2 - PIAZZA ARROBIO
 allargamento marciapiedi
 regolamentazione sosta stradale
 riallineazione della sede con barriere verticali
 nuova pavimentazione carraibla e pedonale
 pedonalizzazione alternativa

AREA 1 - VIA BORZOLI / VIA GIOTTO
 nuovo spazio pedonale
 regolamentazione marciapiedi
 riallineazione della sede
 nuova pavimentazione carraibla e pedonale
 scollamento barriere con
 modificazione edifici e paratie con
 arredo urbano e nuovi colori fluorescenti
 pedonalizzazione alternativa
 nuovo volume luminoso in cui accentrare gli aspetti importanti
 interventi nuove pedane scollate

Ottimizzare e accorciare gli attraversamenti
 Ridurre la sezione della carreggiata, ampliando lo spazio dedicato al marciapiede, favorisce la creazione di attraversamenti pedonali brevi e sicuri.

nuova pavimentazione in Trasbit tipo B
 massello di sottofondo spessore 10 cm
 cordolo in pietra

Pavimentazione aree pedonali in fregio zone storiche in pietra
 Pavimentazione marciapiedi in conglomerato bituminoso con legante trasparente con graniglie selezionate e pigmentate nei colori della terra (tipo Trasbit).

Panchina cemento bianco

3 pavimentazione in pietra

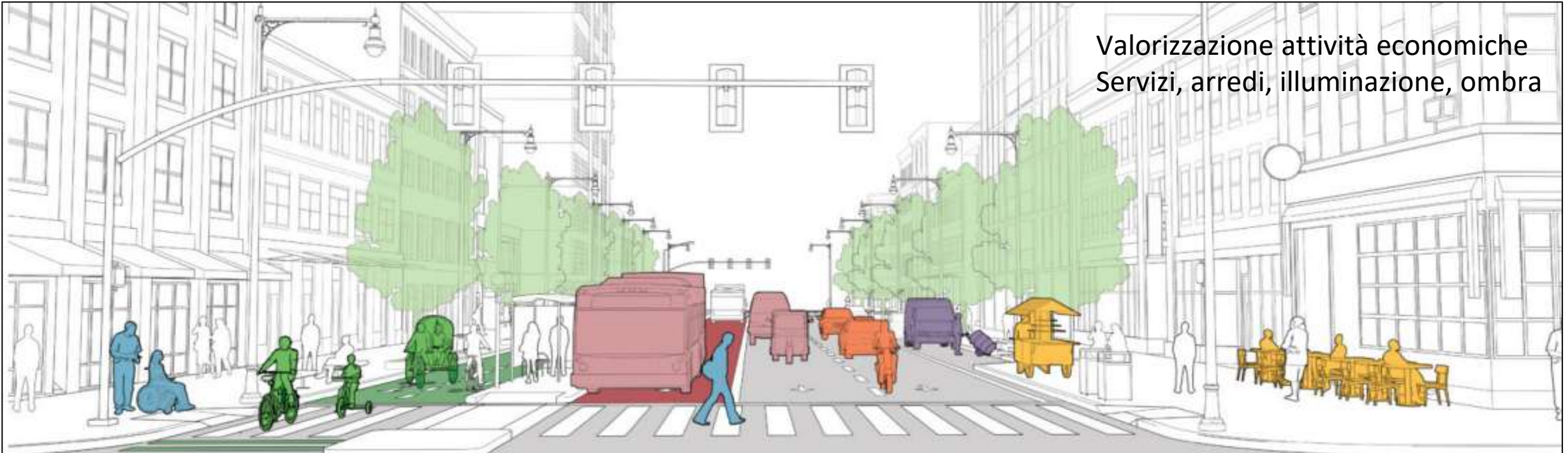
VIA SANPAOLO (AREA ESCLUSA DAL PROGETTO)
 statale ordinaria a previsione - Progetto urbano urbano (PURT) titolo M202 - Intervento 4.1
 compresa l'installazione degli attraversamenti alternati
 esenti dallo studio previsti dal Progetto Area di Forza per il 2011

AREA 1 - VIA ANTICORNO (area in fase di
 regolamentazione marciapiedi
 allargamento pedale di ingresso
 nuova pavimentazione carraibla e pedonale
 riallineazione della sede



ATTIVITA' – 4 / 5

Valorizzazione attività economiche
Servizi, arredi, illuminazione, ombra

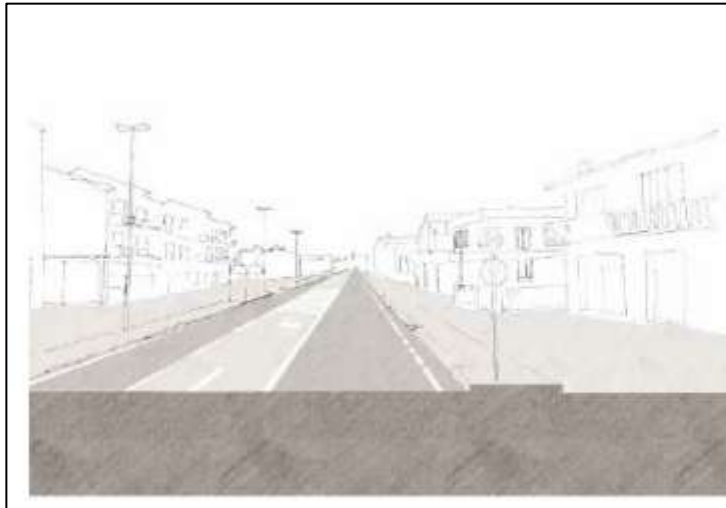
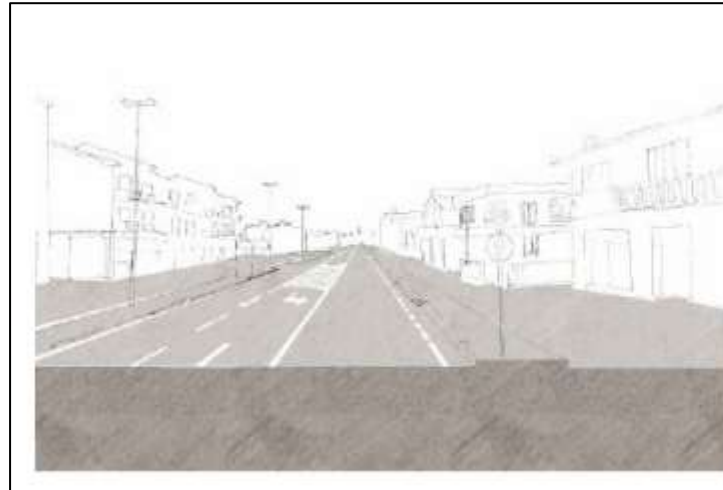


COMUNE DI GENOVA



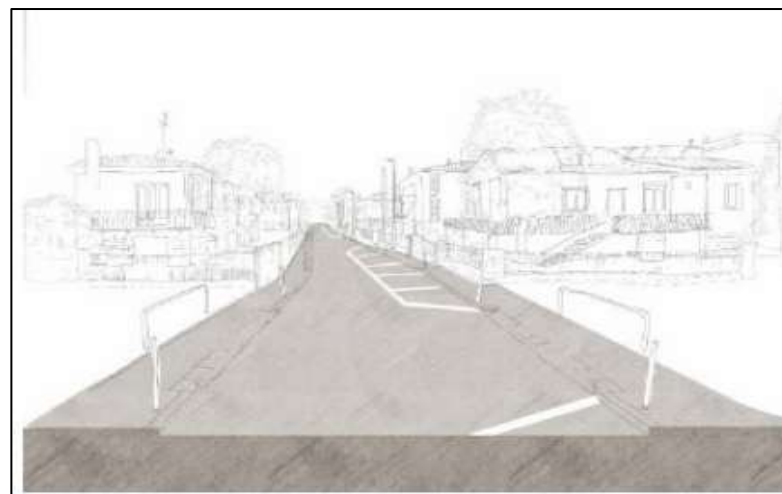
ATTIVITA' - 6

Ridisegno della sede stradale con ripartizione chiara e dedicata alle varie componenti che ne fruiscono e inserimento di misure di mitigazione con pavimentazioni permeabili, verde, arredi e ombreggiature

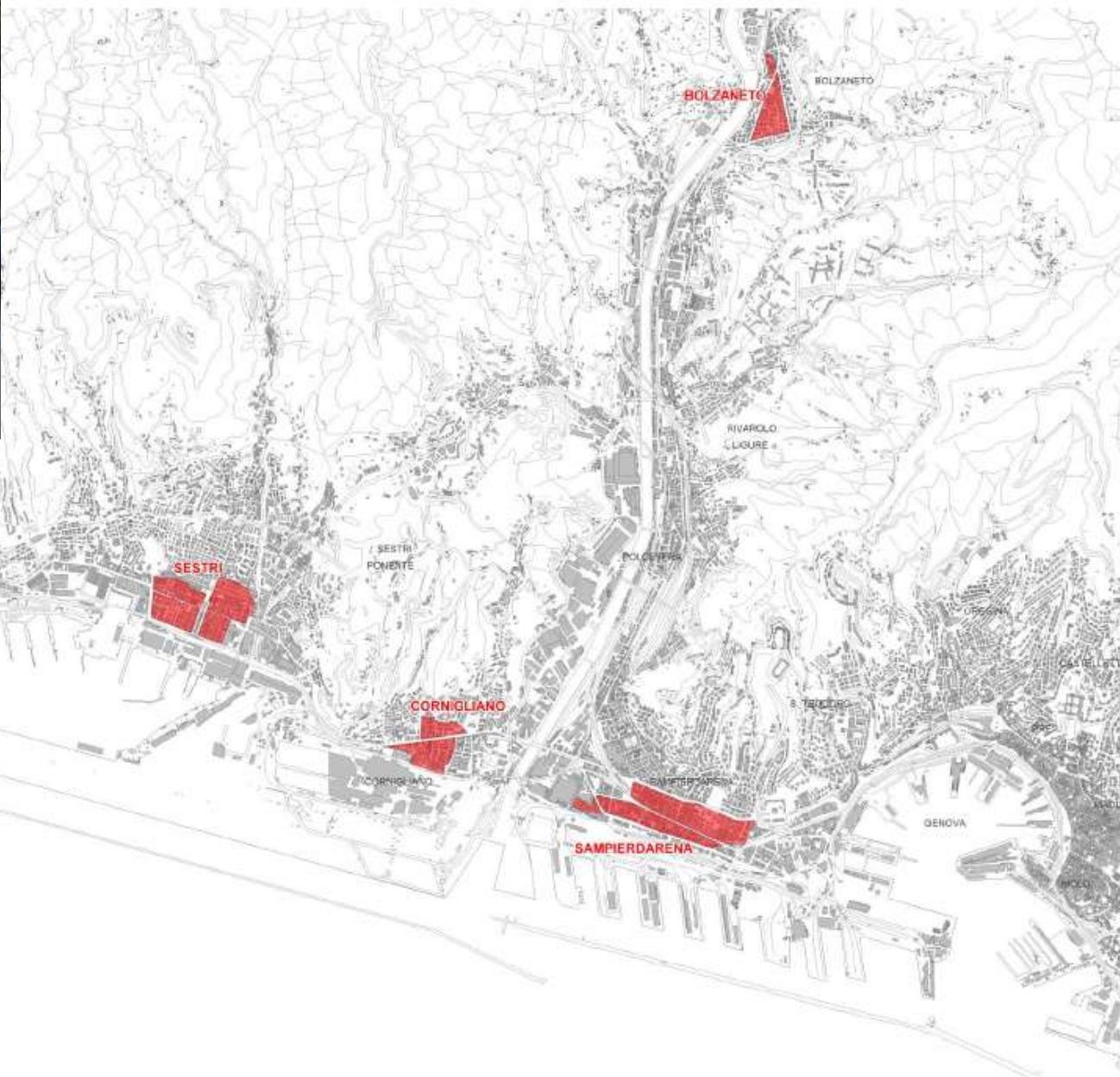


Realizzazione itinerari ciclabili separati dalle corsie veicolari

Ridisegno della sosta su strada con inserimento aiuole, siepi e alberature



PRIORITA' – 9



La promozione della città compatta e la valorizzazione dello spazio pubblico possono essere raggiunti tramite un programma integrato di interventi per la riqualificazione urbana e il recupero dei percorsi pedonali nonché attraverso la creazione di maggiori aree pedonali di qualità.

La regolamentazione della mobilità automobilistica permette di perseguire anche la riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso.

Le isole ambientali (DGC 24/03/216) consistono in una combinazione di interventi regolatori del traffico, sull'assetto geometrico delle strade e sull'arredo urbano al fine di:

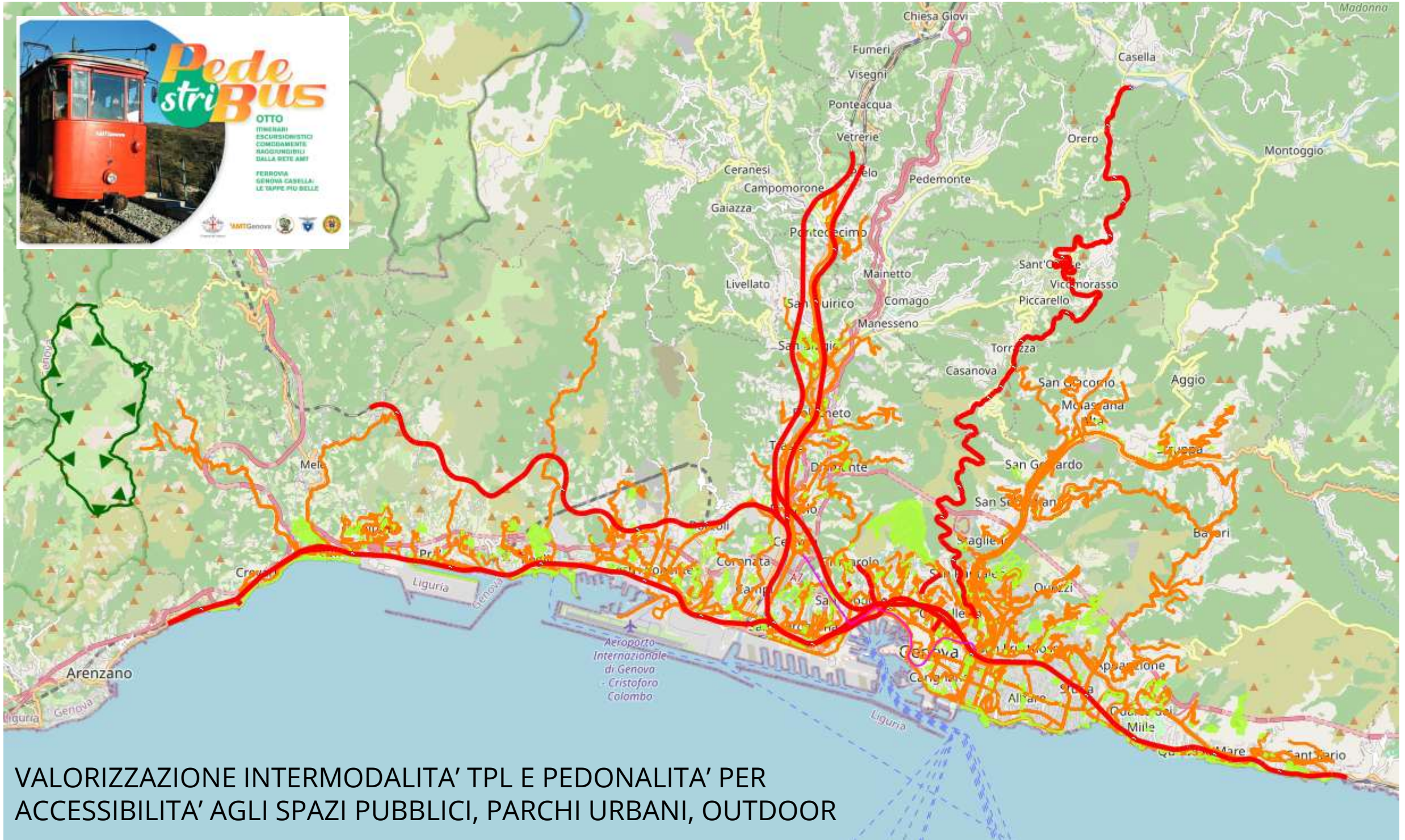
- **Ridurre i flussi veicolari**
- **Diminuire la velocità media dei veicoli**
- **Garantire alti livelli di sicurezza stradale**
- **Favorire la marcia dei mezzi pubblici e la mobilità ciclopedonale.**

In Europa si sta consolidando la pratica di istituire «**Strade Scolastiche**», strade adiacenti a scuole nelle quali viene vietato il traffico degli autoveicoli in modo che tutte e tutti possano raggiungere la scuola in sicurezza, lasciando libero accesso a pedoni, ciclisti, mezzi per il trasporto dei disabili e scuolabus.

ISOLE AMBIENTALI MODERAZIONE DEL TRAFFICO E



PRIORITA' - 7



VALORIZZAZIONE INTERMODALITA' TPL E PEDONALITA' PER ACCESSIBILITA' AGLI SPAZI PUBBLICI, PARCHI URBANI, OUTDOOR



PRIORITA' – 8/1 linee guida piste ciclabili

LINEE GUIDA PROGETTO PISTA
CICLABILE IN SEDE PROPRIA

CORSO ITALIA – GENOVA

Il quadro progettuale delle opere edili per la realizzazione di una pista ciclabile in rilevato, in sede propria a doppio senso di circolazione, rispetta le seguenti indicazioni:

- Larghezza pista ciclabile fissata su 2,5 m come da DECRETO 557/99 Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili;
- Abbattimento delle barriere architettoniche mediante posa in opera di pavimentazioni podo-tattili lungo il percorso, in corrispondenza delle fermate BUS, degli attraversamenti semaforizzati e sugli imbocchi dei marciapiedi;
- Transenne pedonali separanti con funzione di guida – sicurezza in acciaio inox lungo la ciclabile in corrispondenza delle fermate bus;
- Attrezzaggio mediante posa di rastrelliere, punti di gonfiaggio e punti di ricarica elettrica lungo la ciclabile;
- Modifica ed adeguamento di impianto di illuminazione con fornitura dei corpi illuminanti su palo.



COMUNE DI GENOVA



PRIORITA' – 8/2 – elementi per piste ciclabili

ELEMENTI CARATTERIZZANTI PERCORSO CICLABILE

Gli elementi caratterizzanti la realizzazione del percorso riguardano sinteticamente:

- Pavimentazione del tracciato ciclabile in conglomerato bituminoso con legante trasparente, graniglie selezionate e pigmentate nei colori della terra (tipo Trasbit) delimitazione con cordoli in granito;
- Pavimentazioni podo-tattili lungo il percorso in corrispondenza delle fermate BUS, degli attraversamenti semaforizzati e agli imbocchi dei marciapiedi per abbattimento barriere architettoniche
- Segnaletica orizzontale costituita da tracciatura di strisce di delimitazione corsie, linea di mezzeraia, linee trasversali e attraversamenti pedonali e ciclabili.

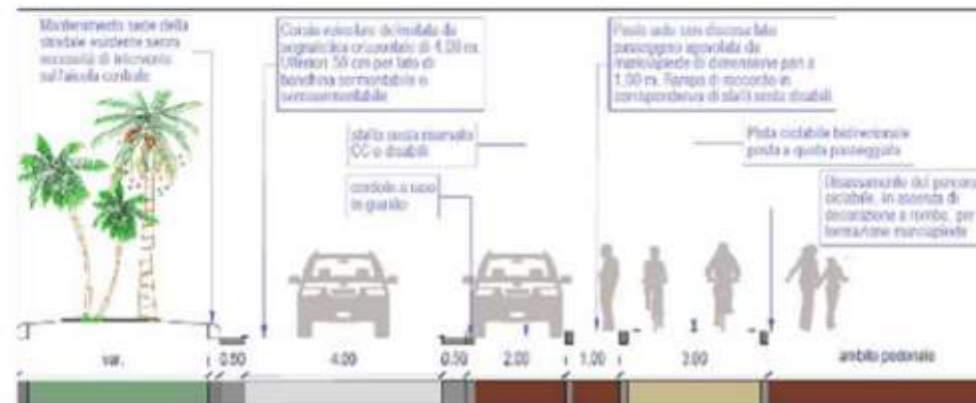
- Palo per illuminazione percorso



- Transenna para-pedonale elemento modulare in acciaio INOX a garantire durabilità nel tempo anche in ambiente marino, particolarmente aggressivo. Realizzata con profili tubolari di acciaio con spessore 2 mm e altezza fuori terra pari a 110 cm., dotata di corrente posto ad altezza massima cm 50, in modo da impedire il passaggio i bambini.



- Attrezzature di servizio: Rastrelliere, punti di gonfiaggio e punti di ricarica elettrica distribuite in modo uniforme lungo il percorso ciclabile, in corrispondenza di aree in quota.



PRIORITA' – 8/3 – piste ciclopedonali Valpolcevera

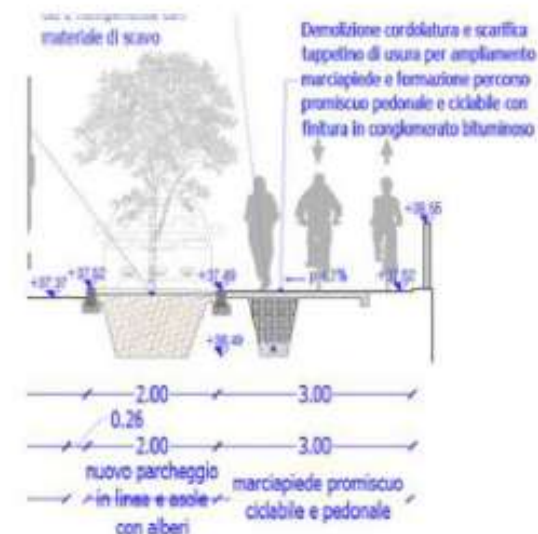
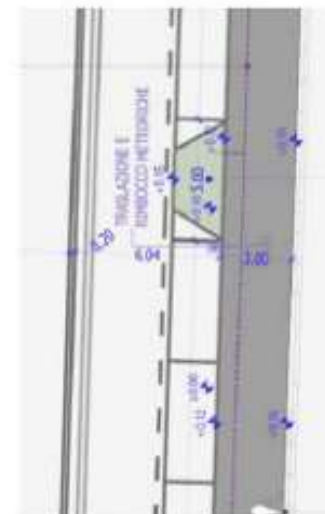
PROGETTO PISTA CICLOPEDONALE BIDIREZIONALE

PISTA CICLABILE VALPOLCEVERA

Il quadro progettuale delle opere edili per la realizzazione di una pista ciclopedonale rispetta le seguenti indicazioni e normative di settore:

- Piste ciclabili in sede propria ai sensi art. 4 lettera a, art. 6 , art. 7 D.M. 557/99, art. 182 comma 9;
- Percorsi promiscui pedonali e ciclabili su marciapiede ai sensi art. 4 lettera C D.M. 557/99 secondo le indicazioni dell'art. 5 del medesimo DM;
- Corsia ciclabile ai sensi art. comma 12-bis C.d.S
- Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile ai sensi art. comma 12-ter C.d.s con caratteristiche dimensionali e geometriche riferite al Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024 – Allegato B. con particolare riferimento ai capitoli "Criteri generali di progettazione della corsia" e "Dimensionamento delle corsie ciclabili"

Nel caso specifico l'itinerario si sviluppa per risagomatura delle sezioni e delle corsie stradali con allargamento del marciapiede esistente o in alternativa Mediante utilizzo di tracciati pedonali (viottoli) con interventi di segnaletica orizzontale e verticale senza opere o ancora mediante utilizzo di vecchi sedimi ferroviari (binari dismessi).



PRIORITA' – 8/4 – piste ciclopedonali Valbisagno

LINEE GUIDA PROGETTO DI PISTA CICLOPEDONALE MONODIREZIONALE

PISTA CICLOPEDONALE VALBISAGNO

Il quadro progettuale delle opere edili per la realizzazione di una pista ciclopedonale monodirezionale ottenuta mediante risagomatura delle sezioni e delle corsie stradali con allargamento del marciapiede rispettando le indicazioni e normative di settore quali:

- D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo Codice della Strada) e suo Regolamento di esecuzione ed attuazione;
- DPR 16 dicembre 1992 e successive modificazioni;
- D.M. 30 novembre 1999, n. 557 (Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili) ed in particolare: Art. 4 DM 557/1999 definisce le caratteristiche del percorso promiscuo ciclopedonale che prescrive al punto a) che la larghezza del percorso promiscuo ciclopedonale debba essere adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'art.7, per la corsia ciclabile monodirezionale pari a 1,50 ml, per le piste bidirezionali larghezza minima è indicata in 2,50 ml.



PRIORITA' – 8/5 – elementi per piste ciclopedonali

ELEMENTI CARATTERIZZANTI PERCORSO CICLOPEDONALE

- Pavimentazione in asfalto pigmentato su marciapiede colore rosso - delimitazione cordoli
- Segnaletica orizzontale, tracciatura di strisce di delimitazione corsie, linea di mezzzeria, linee trasversali e attraversamenti pedonali e ciclabili.



ATTREZZATURE

- Portabiciclette modello "Genova" in tubo di acciaio Ø 76 mm con archetti laterali in tubo tondo di Ø 40 mm ideali per un comodo fissaggio con lucchetto antifurto. Fissaggio tramite inghisaggio o tramite piastra forata con tasselli ad espansione. Totalmente zincato e verniciato a polvere color canna di fucile con cottura a 180°. Dimensioni: cm 76x50x112h

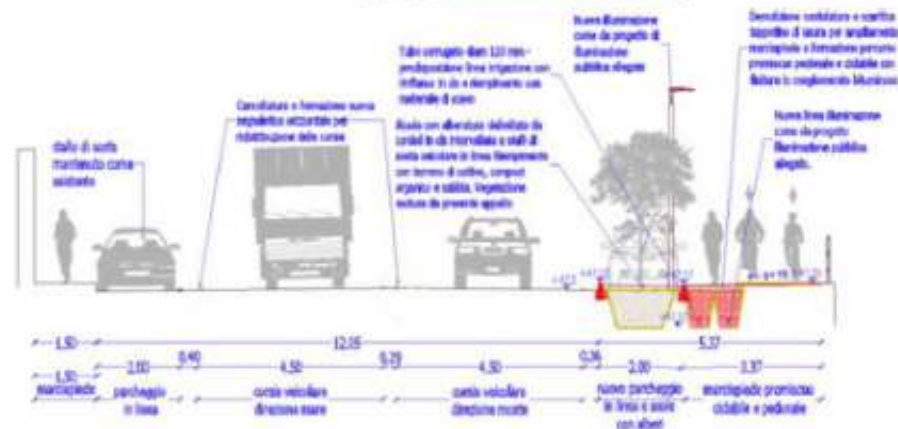


HUB per la mobilità sostenibile
Spazio di sosta con dotazione di rastrelliere, totem, fontanella



VERDE

Alberature in fascia.
Protezione percorso
Essenze alternate a parcheggio autovetture alternate a parcheggio



PRIORITA' – 8 / 6 – corsie ciclabili



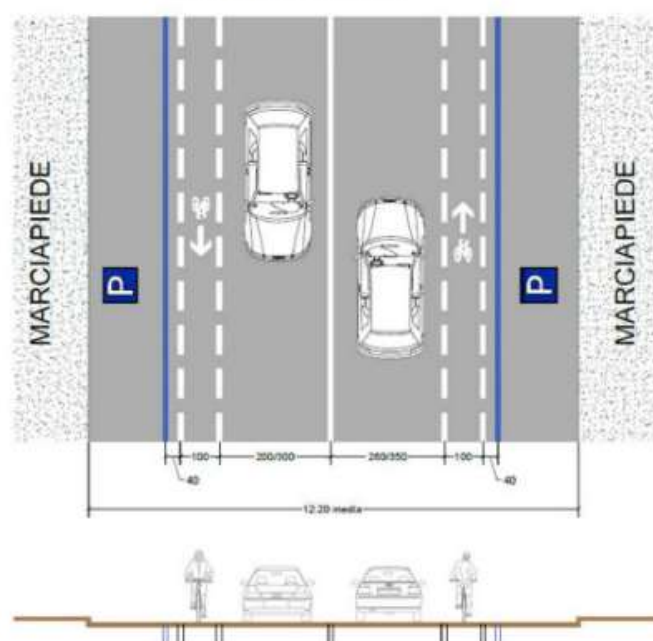
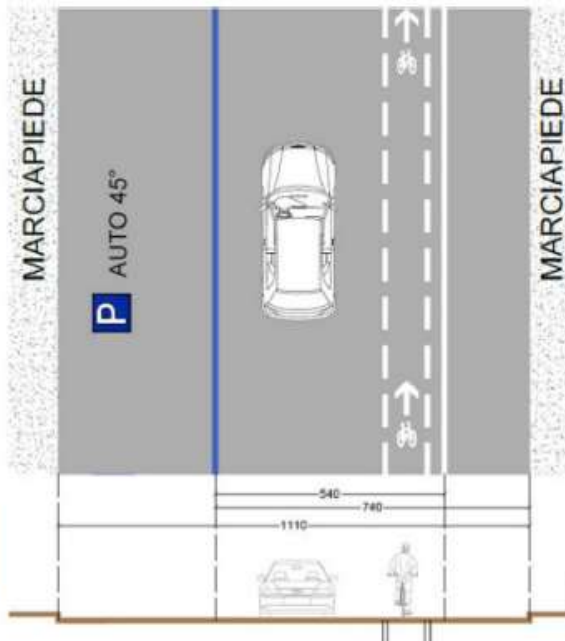
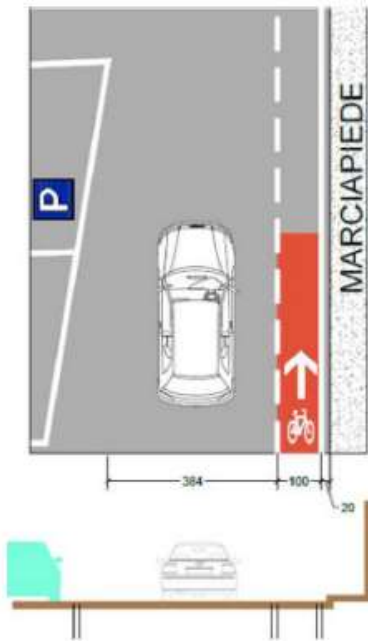
ELEMENTI CARATTERIZZANTI CORSIE CICLABILI

Corsia ciclabile rasente il marciapiede

Corsia ciclabile rasente la sosta longitudinale

Corsia ciclabile rasente la sosta longitudinale in doppio senso di circolazione

Percorso ciclabile con pittogramma



PIAZZA APROSIO (innesto Via Paglia)
senso unico direzione ponente

LARGO FAUSTO COPPI sez. 35
senso unico dir. MONTI

VIA ALBARO direzione ponente



PRIORITA' 8 / 7 – PERCORSI PEDONALI SU STRADA

TRACCIAMENTO PERCORSI PEDONALI SU STRADE PROMISCUE

Nell'ottica di incrementare la cultura della pedonalità si richiede di porre attenzione alla continuità dei percorsi pedonali, soprattutto negli ambiti dove la presenza contemporanea di automobili e pedoni, potrebbe determinare rischi per la sicurezza di questi ultimi. Occorre infatti che gli spazi per le automobili e i pedoni siano sempre ben definiti e separati, in modo che non ci sia per il pedone la sensazione di invadere uno spazio dedicato alle auto, con ciò che ne consegue in termini di sicurezza ma anche di percezione psicologica con conseguenze sulla preferenza di utilizzo del mezzo, anche solo per sentirsi più sicuro nel muoversi. Anche a livello psicologico, sentire di attraversare uno spazio dedicato alle auto, per l'assenza di percorsi pedonali tracciati e di materiali associati alla viabilità dei mezzi (asfalto) può infatti scoraggiare la pedonalità. Per questo si richiede, sia nei contesti di riqualificazione che nell'ambito dei nuovi interventi, la realizzazione dell'opportuna segnaletica orizzontale, anche con l'obiettivo di aumentare la soglia di attenzione al pedone e la necessità di rallentare da parte dei mezzi.



PRIORITA' 8 / 9 – PERCORSI PEDIBUS E PEDIBICIBUS



Campagne di comunicazione e sensibilizzazione per salute e sicurezza



Andare a scuola a piedi attiva il cervello, stimola l'attenzione e aumenta il rendimento scolastico



BIMBINCITÀ
MI MUOVO SICURO
NEL MIO QUARTIERE

PREMIO
FEDERICA PICASSO



Campi scuola di educazione stradale

La promozione della sicurezza stradale deriva dalla conoscenza e dal rispetto delle regole per l'utilizzo della strada da parte di tutti gli utenti (automobilisti, ciclisti e pedoni). La realizzazione di Parchi Scuola Traffico, ed il loro utilizzo per l'organizzazione di laboratori con bambini e ragazzi, può essere un modo per incrementare una politica di rispetto nei confronti di tutti gli utenti della strada a partire dai più deboli



- [Un'altra Genova è possibile - YouTube](#)

Grazie dell'attenzione

Area Gestione del Territorio

Direzione SMART MOBILITY

smartmobility@comune.genova.it

Dott. Valentino Zanin

Dott. Raffaele Balestrini

Arch. Pierugo Borghi

Arch. Enrica Ferrari

Arch. Carla Gerbaudi

Arch. Barbara Grigoli

