



- il secondo prevede interventi locali e circoscritti volti a creare maggiore sicurezza.

A Lugo si è ritenuto che la scelta di puntare decisamente verso un'ampia Zona 30 Km/h fosse più corretta e più percorribile rispetto ad una ipotesi di ampliamento della ZTL perché:

- i) l'ampliamento della ZTL a Lugo non trova ancora oggi motivazioni sufficientemente forti (alle strade più centrali e di maggiore pregio (p.e. Via Garibaldi, Via Baracca, le piazze centrali), oggi non è possibile rinunciare);
- ii) prima di procedere alla creazione di nuove ZTL è opportuno creare le condizioni (sul sistema di arredo, sul sistema commerciale) e le abitudini affinché determinate operazioni possano essere accettate e quindi rispettate dall'intera Città;
- iii) il sistema ciclopedonale del Centro va ulteriormente esteso, per cui questa esigenza andando ad interessare strade con spazi sacrificati ma prive di traffici intensi, impone una serie di interventi volti a creare condizioni massime di sicurezza in un'area centrale ampia, comprensiva di tutti i principali poli generatori del traffico. Dal momento che oggi non è ipotizzabile una ZTL così ampia, è indispensabile utilizzare lo strumento della politica di moderazione del traffico e la sua attuazione come garanzia di vivibilità e di maggiore sicurezza per l'oggi, e come fase propedeutica alle maggiori e auspicabili limitazioni del traffico per il domani.

Si ritiene che questa scelta in favore di una ampia zona a traffico moderato possa costituire per Lugo uno scenario ambientale e di recupero alla vivibilità di spazi pedonali, estremamente interessante, in grado di avvicinare la Città a scenari pedonali più ambiziosi, che potranno essere perseguiti con successo nei prossimi anni.

Il PGTU propone di istituire una Zona 30 Km/h all'interno di tutto il Centro Storico (Figura 8.5.1).

La realizzazione di questa ipotesi richiede unicamente l'installazione di una adeguata segnaletica orizzontale e/o verticale in corrispondenza di tutte le porte di Ingresso/Uscita del Centro e un progetto adeguato di arredo per caratterizzare i varchi di ingresso e di uscita della Città e gli ambiti più pericolosi per le utenze più deboli (attraversamenti pedonali, strettoie, tratti di strade prive di marciapiedi).

Il PGTU propone di istituire una Zona 30 Km/h delimitata dalle seguenti porte (Figura 8.5.1), che inizialmente, volendo contenere i costi, potrebbero essere trattate secondo l'esempio di Figura 8.5.2.:

- porte di ingresso e uscita in
 - Piazza 1° Maggio
 - Corso Mazzini
 - Via Amendola
 - Viale Bertacchi

FIGURA 8.5.1

LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: LA CITTA' 30

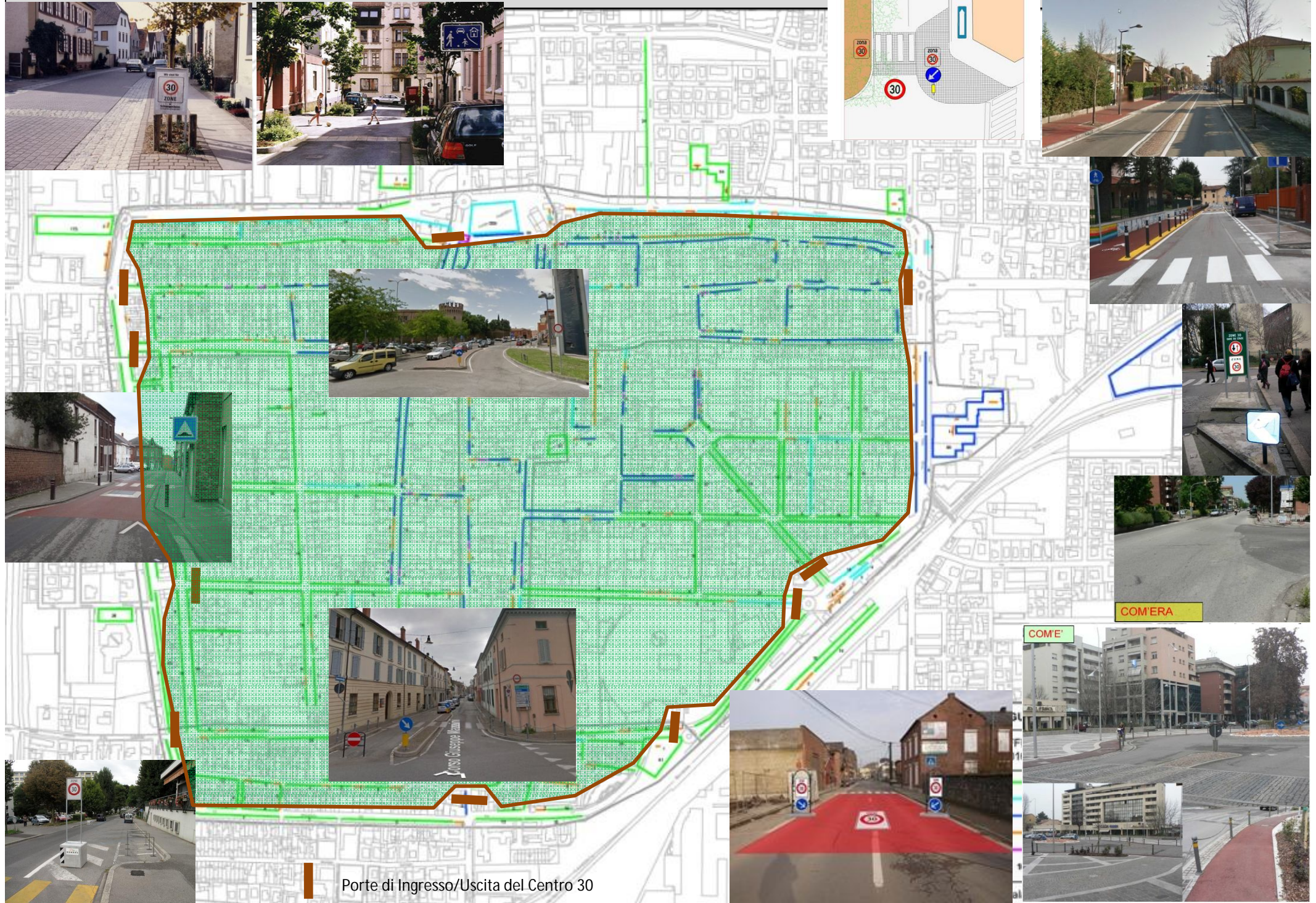


FIGURA 8.5.2

LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: UNA PROPOSTA DI PORTA DI INGRESSO ZONA 30



*UNA IDEA E UN RUOLO DIVERSI PER LA PORTA PRINCIPALE DEL CENTRO
PIU' SICURA*



- Via Cento
- Corso Garibaldi
- Viale Orsini
- Viale Rossini
- Viale Manzoni
- Via Tellarini.

Inoltre il PGTU propone di proseguire nel programma, graduale nel tempo e iniziato con i precedenti PGTU, che prevede di aumentare i livelli di sicurezza di strade e incroci per ridurre l'incidentalità, trattando le seguenti aree e/o incroci individuati sulla base sia del nuovo assetto delle gerarchie viabilistiche proposte dal PGTU, sia della banca dati sull'incidentalità:

- Via Fiumazzo – Via Dè Brozzi (Figura 8.5.3)
- Via Fiumazzo (Figura 8.5.4)
- Via Tomba – Via Sant'Andrea (Figura 8.5.5)
- Via Bedazzo – Via San Vitale (SP 253) (Figura 8.5.6).

Sempre sul tema della sicurezza stradale il PGTU richiama l'attenzione sulla necessità di aumentare la sicurezza stradale in corrispondenza di alcuni punti di conflitto "veicolo – bici" particolarmente ricorrente a Lugo: ci si riferisce a tutte quelle situazioni che si creano quando una strada di gerarchia importante lungo la quale scorre lateralmente e in sede propria una ciclopista (a solo titolo di esempio e non a carattere esaustivo Via Dè Brozzi, Via Felisio, Viale Dante), interseca una strada di carattere locale.

Queste situazioni si presentano come molto pericolose: lo si ricava dai dati e dalle segnalazioni della stessa Amministrazione Comunale.

Per affrontare questo problema in modo organico, coerente e con efficacia si propone di fare riferimento allo schema da manuale di Figura 8.5.7, che adattato ad un caso specifico di Lugo (una intersezione lungo Via Dè Brozzi), può essere rappresentato secondo quanto riportato nelle Figure 8.5.8.a-b .

Infine una "Idea" per Piazza Cavour.

Piazzale Cavour è la cerniera indispensabile per collegare il settore Sud al settore Nord del Centro Storico, ed è il transito obbligato per l'attraversamento più appetibile per il traffico, cioè quello che va da Sud (ingresso da Corso Garibaldi) a Nord (Piazza Garibaldi).

La riflessione su Piazzale Cavour è molto complessa perché deve coniugare due argomenti rilevanti e ugualmente strategici: l'assetto funzionale conseguente alla realizzazione di un Centro 30 oggi e di una eventuale ZTL domani, e un progetto di riqualifica delle piazze (Garibaldi, I Maggio, Cavour) che va considerato comunque come parte essenziale del PGTU, anche in relazione a quanto viene proposto in tema di percorsi ciclabili.

Se poi in futuro, tra 5-10 anni, nello scenario progettuale del PUMS, troverà spazio l'ipotesi di un allargamento della ZTL, è verosimile ritenere che l'istituzione di una ZTL possa dare ancor più vigore al progetto di riqualifica delle piazze, che

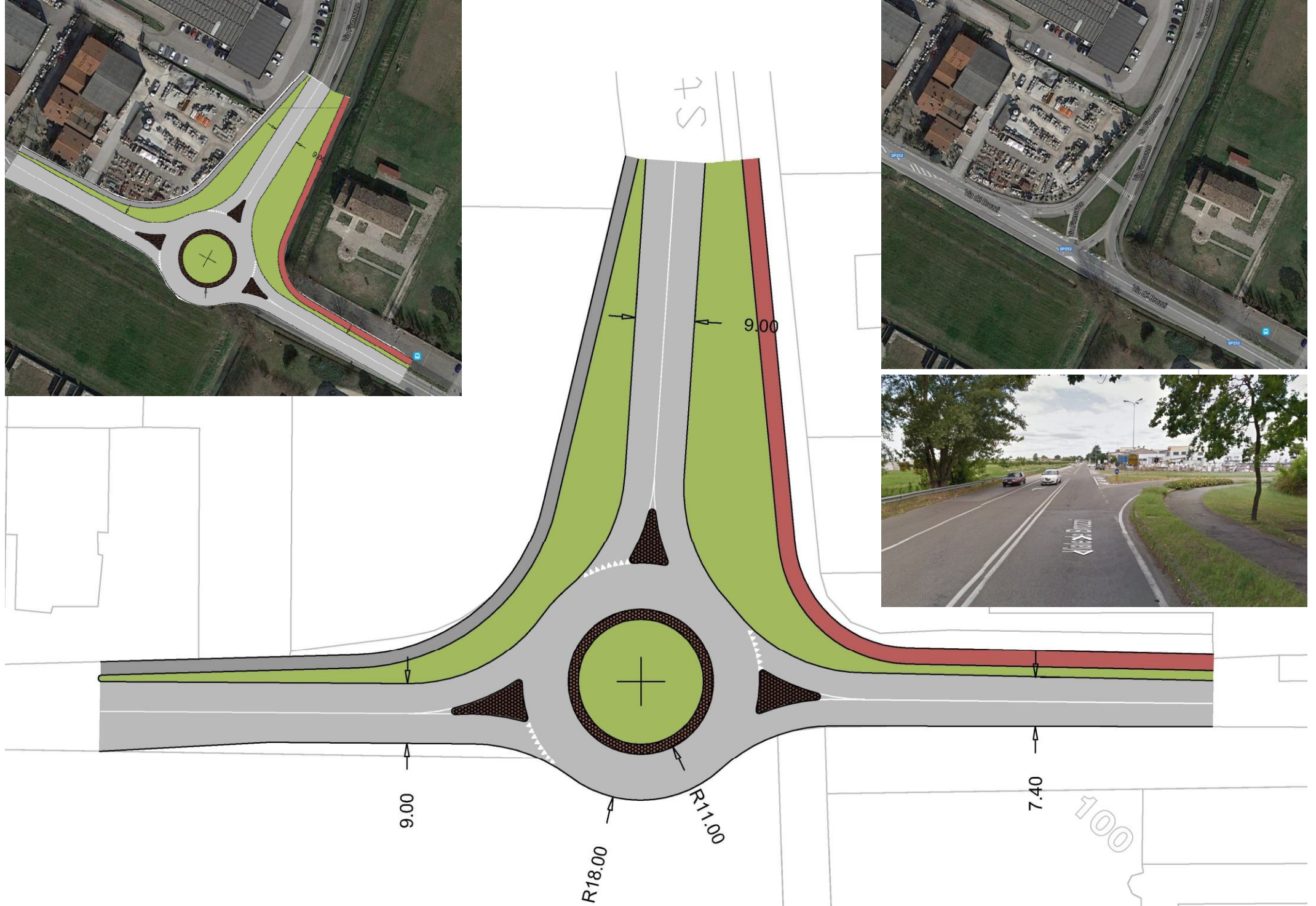


FIGURA 8.5.3
 PROGETTO DI MESSA IN SICUREZZA DELL'INCROCIO VIA FIUMAZZO – VIA DE' BROZZI



FIGURA 8.5.4
SIMULAZIONE DEL PROGETTO DI RIQUALIFICA DI VIA FIUMAZZO (SEZIONE IDEALE)



FIGURA 8.5.5

PROGETTO DI MESSA IN SICUREZZA DELL'INCROCIO VIA SANT'ANDREA – VIA TOMBA

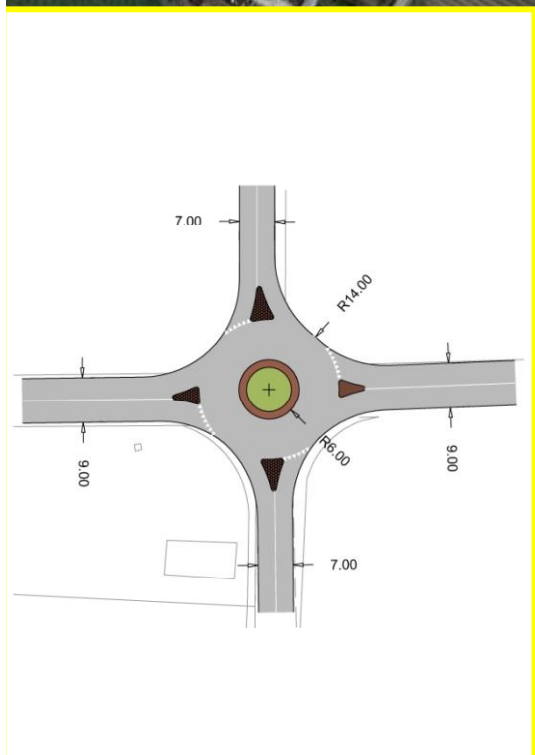
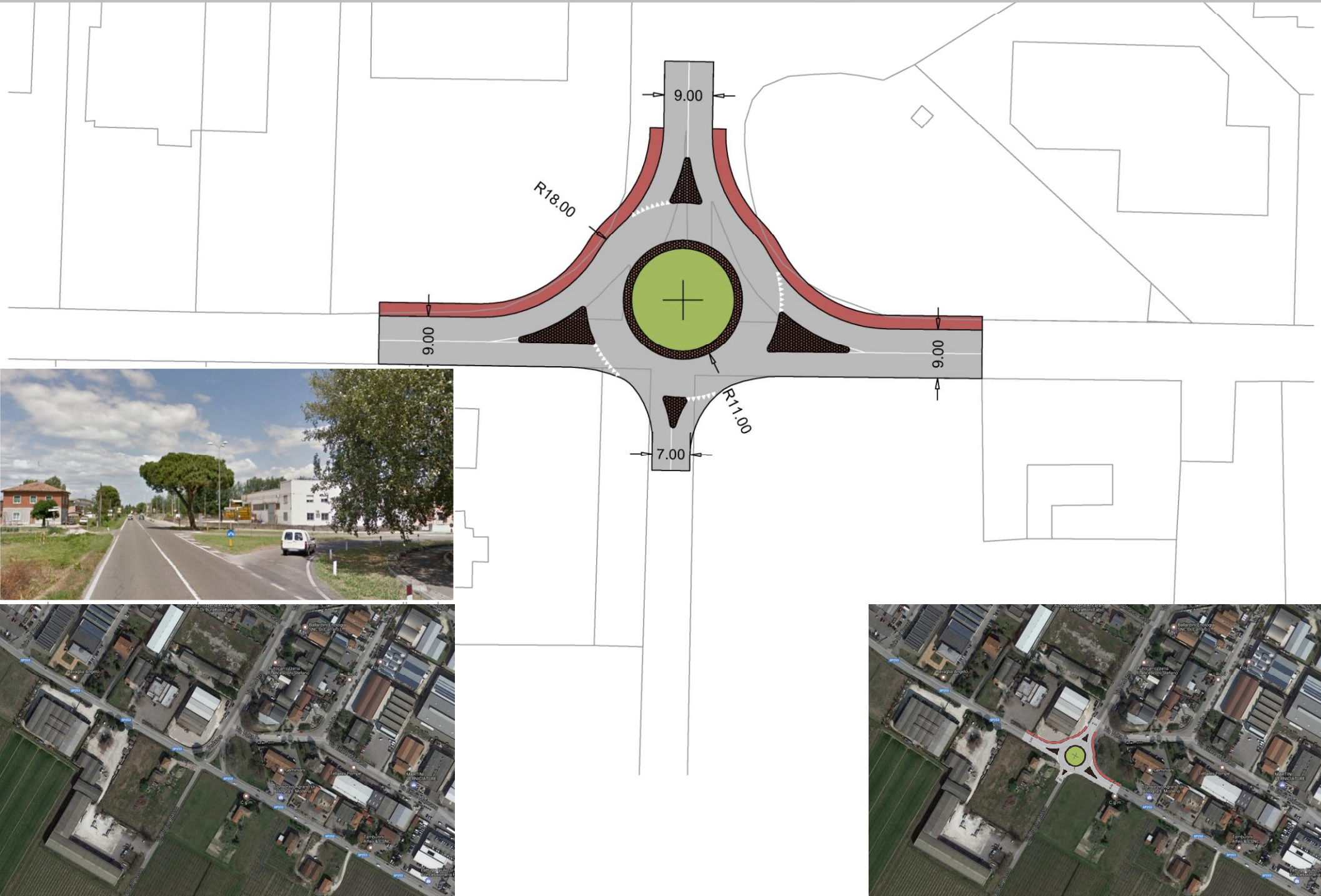


FIGURA 8.5.6

PROGETTO DI MESSA IN SICUREZZA DELL'INCROCIO VIA BEDAZZO – VIA DE' BROZZI



ATTRAVERSAMENTO CICLABILE E PEDONALE da accesso laterale con "STOP"

I
N
T
E
R
V
E
N
T
I
C
O
M
E
8
.
5
.
7
M
A
N
U
A
L
E

N.B.: al veicolo che accede dalla strada laterale, la vista è Interdetta dalle recinzioni delle aree private

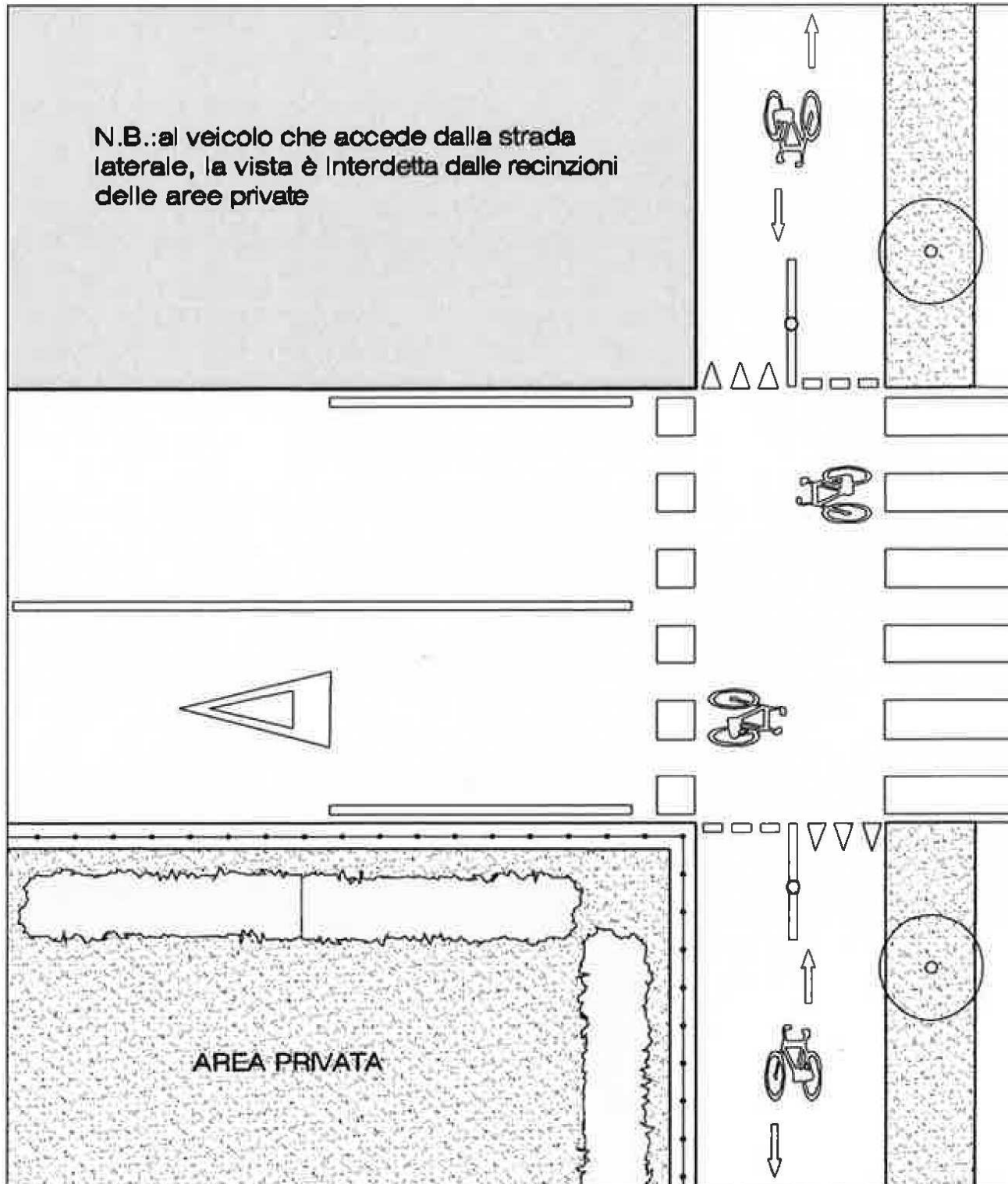
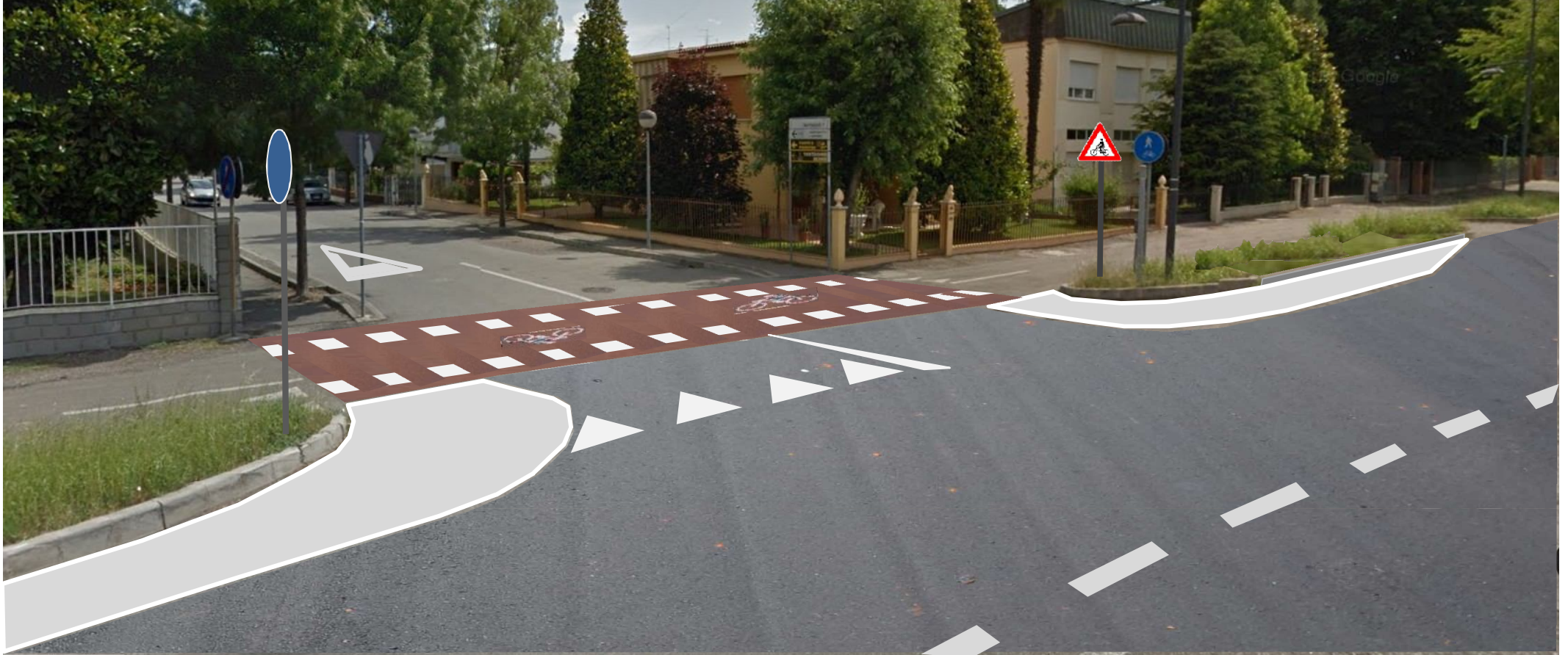


FIGURA 8.5.8.a
POTENZIAMENTO DEL SISTEMA CICLABILE: LE PRIORITA'



SIMULAZIONE RELATIVA ALL'INSERIMENTO DI UN ATTRAVERSAMENTO CICLABILE IN SEDE PROPRIA LUNGO VIA DE' BROZZI

FIGURA 8.5.8.b

POTENZIAMENTO DEL SISTEMA CICLABILE: LE PRIORITA'



SIMULAZIONE RELATIVA ALL'INSERIMENTO DI UN ATTRAVERSAMENTO CICLABILE IN SEDE PROPRIA LUNGO VIA DE' BROZZI



secondo il PGTU dovrebbe privilegiare fortemente la “mobilità dolce”, cioè pedoni e ciclisti.

La proposta di un progetto delle piazze nasce per dare risposta ad alcune esigenze:

- 1) gli ampi spazi disponibili oggi giustificano comportamenti impropri da parte di tutte le utenze, mentre la presenza di una risorsa così rara deve rappresentare una grossa opportunità per creare sicurezza e arredo urbano;
- 2) questi spazi, pur restando aperti al traffico, devono proporsi come parte integrante degli spazi più pregiati del Centro Storico e non come percorso prioritariamente automobilistico;
- 3) le tre piazze in questione (Garibaldi, I Maggio, Cavour), opportunamente riprogettate nell'utilizzo degli spazi, devono fare “sistema” e diventare la cerniera di collegamento più vistosa e attrezzata tra i sistemi ciclopedonali posti a Nord e a Sud del Centro Storico (la stessa rete ciclabile che il PGTU, si sforza di affermare a differenza del passato anche all'interno del Centro Storico attraverso pochi percorsi ma ben protetti, converge completamente su questa cerniera).

Senza aver la pretesa di esaurire l'argomento (il PGTU non è la sede adatta per definire ipotesi a questo livello di dettaglio), l'assetto che si presenta in Figura 8.5.9 si propone solamente di:

- i) evidenziare le aree che richiedono interventi migliorativi in tema di viabilità;
- ii) fornire alcune linee di intervento fondamentali a livello di scelte funzionali intorno alle quali poi aprire il dibattito che deve successivamente orientare gli approfondimenti tecnici e progettuali.

Per il primo tema (interventi sul sistema della viabilità) si richiama l'attenzione sulle proposte riguardanti l'incrocio tra Via Acquacalda – Largo Relencini – Via della Libertà, l'incrocio Piazza I° Maggio – Via Mariotti – Piazza Tricolore, l'incrocio Piazza Cavour – Via Emaldi – Vicolo del Teatro – Via Amendola, e la gestione degli ingressi e delle uscite dei parcheggi di Piazza Garibaldi e Piazza I° Maggio.

Per il secondo tema (il riordino funzionale e la riqualifica degli spazi) si segnala la necessità di una forte ricucitura degli spazi pedonali e ciclabili (attraverso l'utilizzo dei materiali), l'affermazione di alcune aree pedonali per strapparle da limiti e vincoli oggi molto sacrificati, conferendo respiro a poli quali il Teatro e la Biblioteca, e infine l'auspicio forte di poter inserire in questa zona strategica un percorso ciclabile protetto e autonomo.

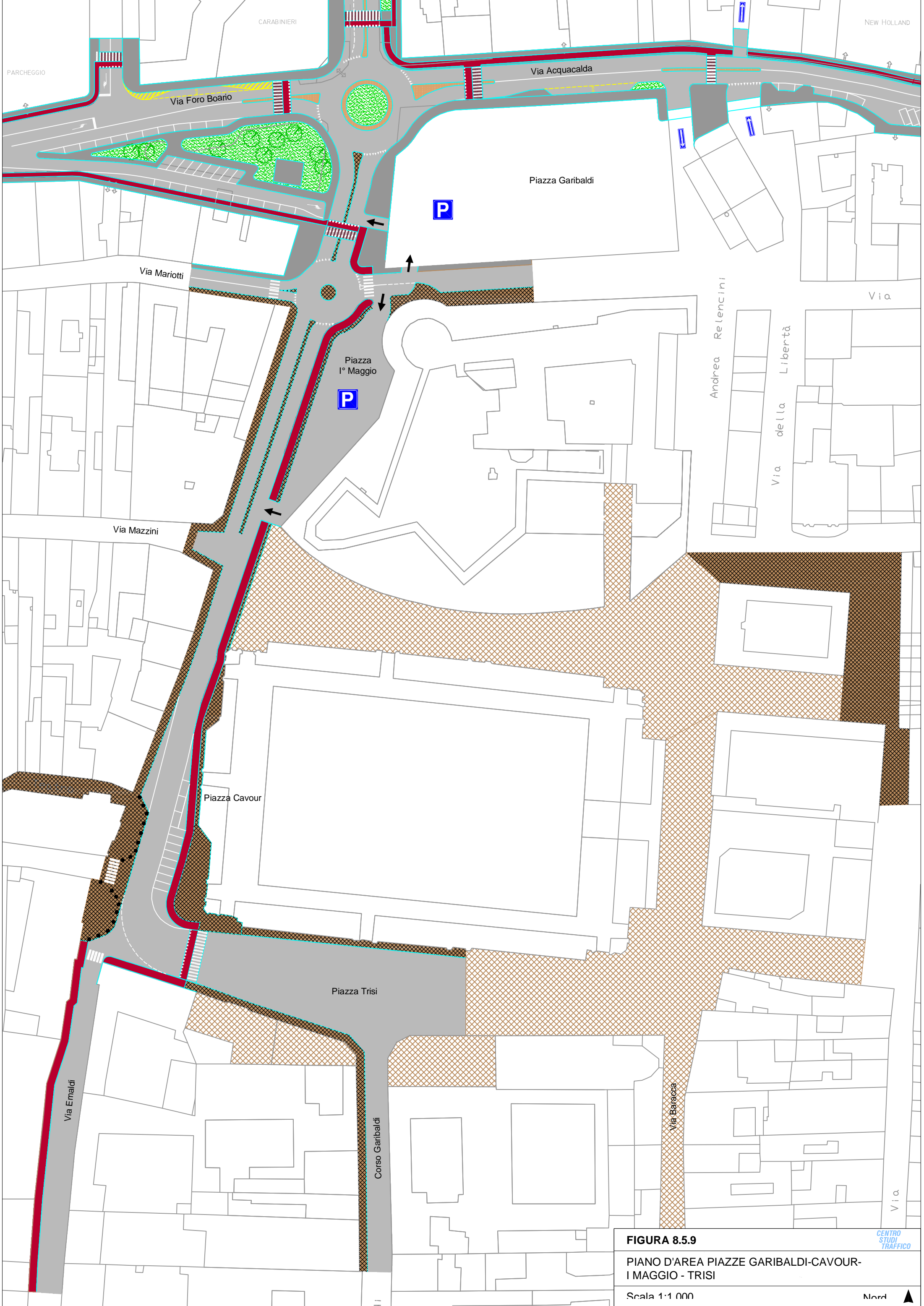


FIGURA 8.5.9

PIANO D'AREA PIAZZE GARIBALDI-CAVOUR-
I MAGGIO - TRISI

Scala 1:1 000

CENTRO
STUDI
TRAFFICO

Nord 