



Città di Castelfranco Veneto

# PIANO URBANO DEL TRAFFICO P G T U AGGIORNAMENTO

Marzo 2024

---

*Il Sindaco*  
Stefano MARCON

*Assessore ai Lavori Pubblici*  
Mary PAVIN

*Consulenti Progettisti*  
Prof. Ing. Luca DELLA LUCIA  
Ing. Giovanni ROSSI

*A cura del Settore Tecnico e Polizia Locale*  
Arch. Luca POZZOBON  
Ing. Francesco BELLATO



Città di Castelfranco Veneto

PGTU Aggiornamento 2024

## Sommario

1	PREMESSA .....	1
2	AGGIORNAMENTO DEL QUADRO CONOSCITIVO.....	2
2.1	Demografia.....	2
2.2	Il sistema delle relazioni.....	5
2.3	Viabilità e traffico.....	13
2.3.1	Assetto del traffico e tendenze evolutive.....	13
2.4	Scenario interventi sulla viabilità .....	18
2.5	Classificazione funzionale della viabilità .....	19
2.5.1	Criteri generali per la classificazione .....	19
2.5.2	Tipologie e classi previste .....	21
2.5.3	Sull'applicazione del nuovo Codice della Strada e le direttive ministeriali.....	21
2.5.4	La classificazione della rete di Castelfranco .....	23
2.6	Incidentalità stradale.....	30
2.7	Il sistema della sosta.....	37
2.7.1	Rilevamento delle presenze .....	38
2.7.2	Rilevamento delle componenti di utenza in base alla durata dello stazionamento.....	42
2.8	Indagine sull'accessibilità della città murata.....	45
2.9	Il trasporto pubblico .....	48
2.10	Il servizio ferroviario .....	52
2.11	Mobilità attiva e ciclabilità.....	54
2.11.1	Ciclabilità urbana.....	54
2.11.2	Castelfranco Veneto come Hub Cicloturistico .....	56
2.11.3	I requisiti di un Hub cicloturistico .....	59
2.12	La mobilità scolastica .....	60
3	ELEMENTI PER UNA STRATEGIA DEL PGTU 2024.....	64



ALLEGATI:

- TAV.01 Popolazione 2021: Indice di vecchiaia dei comuni della provincia di Treviso
- TAV.02 Mobilità Sistemática Intercomunale con Castelfranco Veneto Casa – Studio 2011
- TAV.03 Mobilità Sistemática Intercomunale con Castelfranco Veneto Casa – Lavoro 2011
- TAV.04 Mobilità Sistemática Casa - Studio Casa - Lavoro 2011 per sezione censuaria di Castelfranco Veneto
- TAV.05 Classificazione funzionale della viabilità
- TAV.06a Localizzazione incidenti con morti o feriti 2013-2022 – Anno dell'incidente
- TAV.06b Localizzazione incidenti con morti o feriti 2013-2022 – Gravità delle lesioni
- TAV.06c Localizzazione incidenti con morti o feriti 2013-2022 – Utente debole coinvolto
- TAV.07a Rilievo della sosta nell'Area Centrale – Tipologia dell'offerta di sosta
- TAV.07b Rilievo della sosta nell'Area Centrale – Stalli di sosta per tipologia
- TAV.08a Rilievo della sosta nell'Area Centrale – Presenze Mattina Giorno Feriale
- TAV.08b Rilievo della sosta nell'Area Centrale – Presenze Pomeriggio Giorno Feriale
- TAV.08c Rilievo della sosta nell'Area Centrale – Presenze Notturne Giorno Feriale
- TAV.08d Rilievo della sosta nell'Area Centrale – Presenze Mattina Giorno di Mercato (05/12/2023)
- TAV.09 Istituti scolastici - localizzazione
- TAV.10 Istituti scolastici - studenti anno scolastico 2022-2023
- TAV.11a Trasporto pubblico locale - Percorsi linee extraurbane
- TAV.11b Trasporto pubblico locale - Percorsi linee scolastiche
- TAV.12 Assetto della rete ciclabile
- TAV. 13 Interventi sulla viabilità - Scenario di lungo periodo

ALLEGATO A – Indagini sulla Sosta

ALLEGATO B – Indagini sul Traffico

ALLEGATO C – Schede rilevamenti Radar



## 1 PREMESSA

Il Piano Urbano del Traffico rappresenta un fondamentale strumento a supporto delle decisioni per il governo del sistema della mobilità. Le Direttive Ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico precisano il ruolo che deve avere detto strumento di pianificazione nell'ambito dei diversi strumenti di governo dell'assetto territoriale come ad esempio il Piano Urbano della Mobilità ed i Piani di Assetto del Territorio. Secondo una moderna impostazione si ritiene importante distinguere gli strumenti di governo, come i piani, secondo due dimensioni fondamentali:

- a. Una dimensione temporale, per la quale si precisano i diversi ruoli degli strumenti orientati al breve-medio periodo come il PUT e quelli di medio-lungo periodo come i PUMS e PAT;
  - b. La dimensione strategica secondo la quale è necessario distinguere le azioni-progetti dagli obiettivi. Sulla base di quest'ultima osservazione il PUT prevede la sua attuazione in fasi che distinguono il PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) dai Piani Attuativi di settore che possono riguardare ad esempio la ciclabilità, il trasporto pubblico, la sosta, l'assetto della circolazione, interventi per la sicurezza stradale, ecc.
- Secondo questa impostazione i principi della pianificazione strategica consentono di passare

dal Piano-Progetto (il piano che disegna cosa si deve fare) al Piano-Processo che identifica i problemi e gli obiettivi da perseguire che saranno valutati sulla base dei risultati dei progetti messi in atto nel tempo. Il comune di Castelfranco V.to, pur non essendo obbligato dalla normativa per la sua scala demografica inferiore alla soglia prevista, ha inteso dotarsi di detto strumento già dal 1995, successivamente aggiornato nel 2001. Ad oggi si presenta la necessità e l'opportunità di formalizzare un ulteriore aggiornamento. Per quanto riportato sopra, si comprendono le ragioni dell'impostazione del presente PGTU nel quale si è data particolare rilevanza alle attività di aggiornamento del quadro conoscitivo sul quale basare le considerazioni sulle priorità da perseguire nel prossimo periodo nelle fasi di progettazione ed attuazione degli interventi. L'aggiornamento è riferito sia alle dimensioni della domanda di mobilità – assetto demografico ed assetto del traffico - sia dell'offerta, dato che nel periodo recente sono entrati in esercizio importanti interventi sulla viabilità principale.

Il quadro conoscitivo di questo aggiornamento del PGTU evidenzia una prospettiva per la Città di Castelfranco V.to nella quale gli aspetti di qualità prevalgono sugli aspetti di quantità. Non si tratta cioè di ricercare strumenti di potenziamento delle capacità di

un sistema congestionato (potenziamento infrastrutturale), quanto di perseguire obiettivi di qualità nell'organizzazione di spazi e servizi finalizzati a favorire e promuovere forme di mobilità maggiormente orientate alla sostenibilità, alla sicurezza ed alla qualità urbana.

Si tratta di accompagnare lo sforzo di tradurre per la realtà di Castelfranco V.to gli obiettivi generali di sostenibilità e qualità urbana delle dichiarazioni dei piani di livello superiore in obiettivi specifici caratterizzanti la realtà di Castelfranco V.to. L'aggiornamento del quadro conoscitivo che viene rappresentato nei capitoli successivi ha fatto emergere, sugli altri, alcuni aspetti riconducibili a temi-criticità-obiettivi cui riferire le azioni da intraprendere nel prossimo periodo che sono riassunte nella scheda finale "Elementi per una strategia del PGTU 2024".



## 2 AGGIORNAMENTO DEL QUADRO CONOSCITIVO

### 2.1 Demografia

Un tema generale riguarda l'aspetto demografico. La mobilità è infatti un fenomeno strettamente correlato all'assetto delle attività a loro volta direttamente correlate in quantità e qualità con l'assetto demografico.

Analizzando l'andamento demografico nel comune di Castelfranco Veneto si evidenziano, nell'ultimo ventennio, anni di crescita più o meno marcata fino al 2018, con un calo progressivamente crescente negli ultimi anni. Le variazioni sono comunque contenute nell'ordine dell'1%.

Quasi invariato il numero di nuclei famigliari che riducono leggermente il numero di componenti.

Periodo	Popolazione- inizio periodo	Nati	Morti	Iscritti dall'interno	Cancellati per l'interno	Iscritti dall'estero	Cancellati per l'estero	Popolazione fine periodo	Popolazione Variazione
2002	31.511	341	268	737	643	257	58	31.877	
2003	31.877	356	308	758	751	523	38	32.417	540 1,7%
2004	32.417	319	265	758	980	403	83	32.569	152 0,5%
2005	32.569	340	270	881	1.013	267	86	32.688	119 0,4%
2006	32.688	360	275	779	1.021	257	111	32.677	-11 0,0%
2007	32.677	334	269	792	979	530	73	33.012	335 1,0%
2008	33.012	315	243	772	917	408	131	33.216	204 0,6%
2009	33.216	341	287	785	877	206	164	33.220	4 0,0%
2010	33.220	304	290	715	886	252	114	33.201	-19 -0,1%
2011	33.201	288	303	758	840	208	103	33.209	8 0,0%
2012	33.209	283	271	816	901	179	95	33.220	11 0,0%
2013	33.220	253	284	735	841	159	150	33.092	-128 -0,4%
2014	33.092	249	276	798	684	151	94	33.236	144 0,4%
2015	33.236	261	293	804	702	134	227	33.213	-23 -0,1%
2016	33.213	253	277	855	645	140	167	33.372	159 0,5%
2017	33.372	243	331	832	672	177	177	33.444	72 0,2%
2018	33.444	233	296	837	719	192	147	33.544	100 0,3%
2019	33.544	238	346	867	796	194	162	33.459	-85 -0,3%
2020	33.459	215	332	893	645	119	135	33.357	-102 -0,3%
2021	33.056	189	369	784	775	194	105	32.935	-422 -1,3%

Tabella 2.1 - Variazione della popolazione ultimo ventennio.

Anno	n° famiglie
2018	14.037
2019	14.115
2020	14.339
2021	14.276

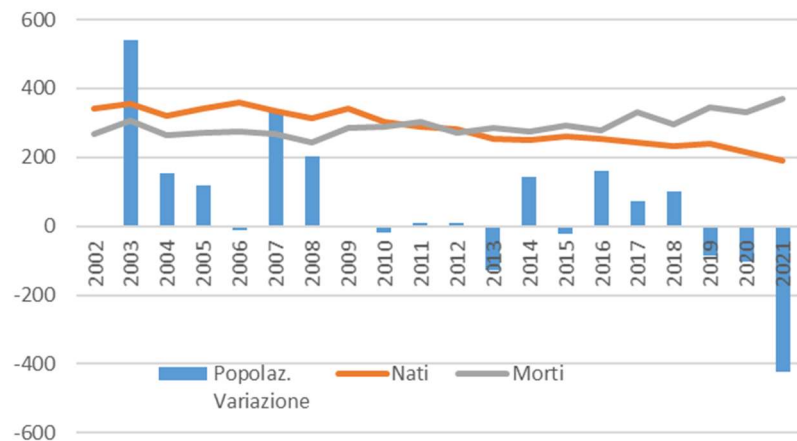


Figura 2.1 – Evoluzione demografica



Il comune di Castelfranco si colloca al centro di un territorio dinamico che ha visto un incremento della popolazione del 50% negli ultimi 50 anni.

Questa tendenza sembra essersi esaurita nell'ultimo decennio, anche nei comuni della cintura dove precedentemente si sono registrati i maggiori incrementi.

Se la tendenza all'incremento quantitativo di nuova popolazione si è ridotta è opportuno osservare che la popolazione presente nel comparto è relativamente giovane con riferimento ad altre aree della provincia.

Popolazione residente							
Comune	1971	1981	1991	2001	2011	2021	variazione 1971-2021
Castelfranco	26.283	28.511	29.470	31.486	33.201	33.112	6.829
Altivole	4.302	5.063	5.456	6.122	6.720	7.103	2.801
Castello di Godego	4.510	5.569	6.023	6.347	7.013	7.119	2.609
Loria	6.107	6.645	6.987	7.764	9.097	9.295	3.188
Resana	5.345	5.943	6.410	7.491	9.290	9.294	3.949
Riese Pio X	6.615	7.272	8.342	9.627	10.858	10.890	4.275
Vedelago	10.663	12.084	13.011	13.826	16.434	16.518	5.855
<b>Area Castellana</b>	<b>63.825</b>	<b>71.087</b>	<b>75.699</b>	<b>82.663</b>	<b>92.613</b>	<b>93.331</b>	<b>29.506</b>

Tabella 2.2 – Residenti nei comuni della Castellana negli ultimi 50 anni. (fonte: elaborazione su dati ISTAT, Censimenti della popolazione)

Comune	Variazione popolazione %					
	1971-1981	1981-1991	1991-2001	2001-2011	2011-2021	1971-2021
Castelfranco	8%	3%	7%	5%	0%	26%
Altivole	18%	8%	12%	10%	6%	65%
Castello di Godego	23%	8%	5%	10%	2%	58%
Loria	9%	5%	11%	17%	2%	52%
Resana	11%	8%	17%	24%	0%	74%
Riese Pio X	10%	15%	15%	13%	0%	65%
Vedelago	13%	8%	6%	19%	1%	55%
<b>Area Castellana</b>	<b>11%</b>	<b>6%</b>	<b>9%</b>	<b>12%</b>	<b>1%</b>	<b>46%</b>

Tabella 2.3 - Residenti nei comuni della Castellana negli ultimi 50 anni - Variazioni (fonte: elaborazione su dati ISTAT, Censimenti della popolazione)



L'area Castellana presenta, secondo i dati dell'ultimo censimento 2021, un tasso di vecchiaia sensibilmente inferiore alla media provinciale con un rapporto tra la popolazione over 65 e quella under 14 pari a 1,5.

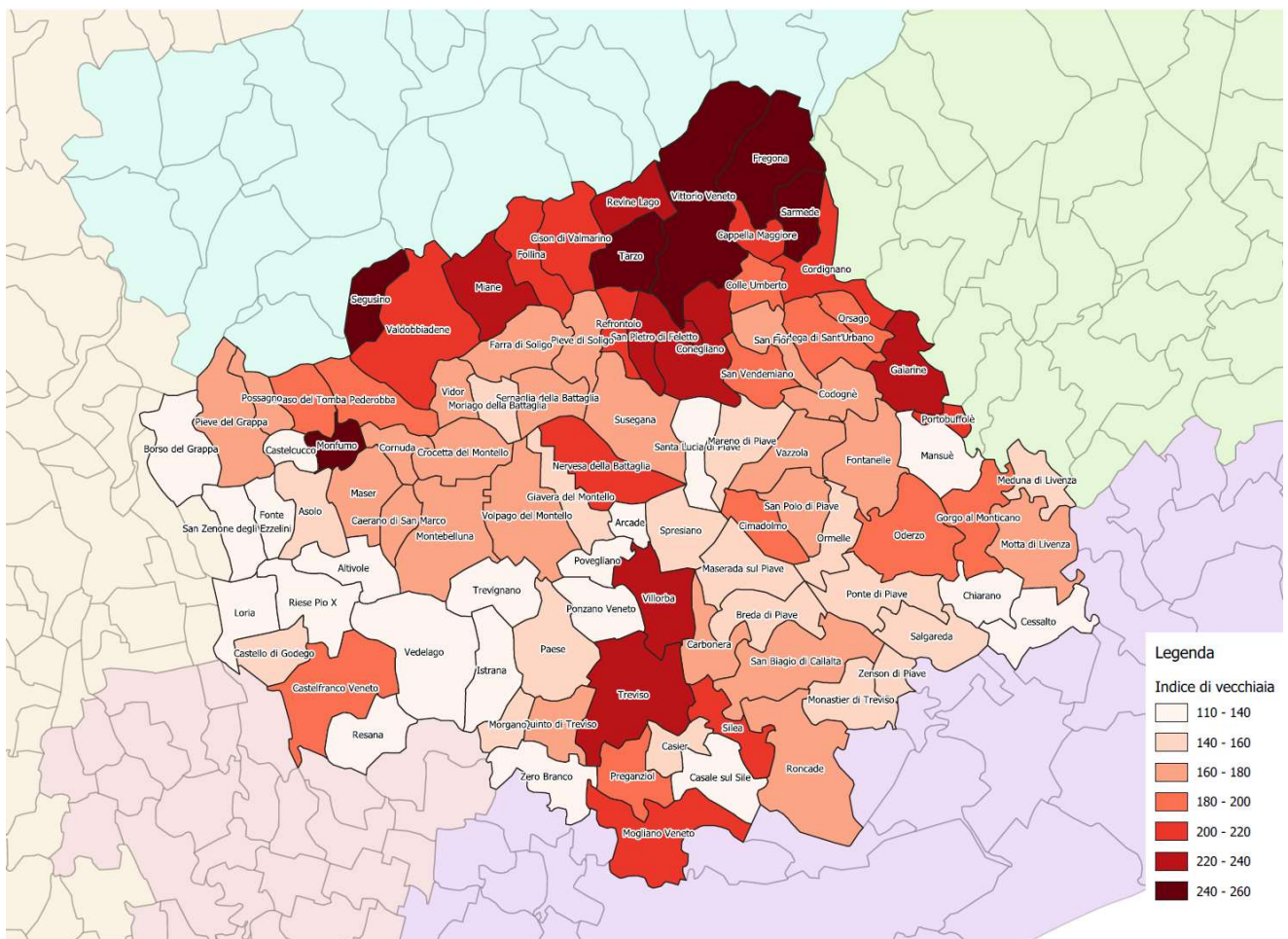
Tre comuni dell'area Castellana sono tra i primi 7 della provincia con il tasso di vecchiaia più basso: Loria e Resana sono rispettivamente al 1° e 2° posto.

Tra gli ultimi posti nel ranking troviamo Treviso (83°), Conegliano (87°) e Vittorio Veneto (95°).

Comune	Pop. 0-14	Pop >65	Tasso di vecchiaia (*)	Ranking provinciale
Castelfranco	4.033	8.005	198	72
Altivole	1.074	1.340	125	7
Castello di Godego	1.046	1.535	147	28
Loria	1.474	1.670	113	1
Resana	1.438	1.686	117	2
Riese Pio X	1.543	2.044	132	12
Vedelago	2.428	3.300	136	16
<b>Area Castellana</b>	<b>13.036</b>	<b>19.580</b>	<b>150</b>	
Montebelluna	4.169	7.037	169	49
Conegliano	10.000	22.317	223	83
Treviso	3.989	9.280	233	87
Vittorio Veneto	3.015	7.833	260	95
<b>Provincia di Treviso</b>	<b>115.538</b>	<b>202.595</b>	<b>175</b>	

(\*) Tasso di vecchiaia = pop. over 65/pop. under 14 x100

Tabella 2.4 – Tasso di vecchiaia nell'area Castellana







## 2.2 Il sistema delle relazioni

La rilevazione presso le famiglie in occasione del Censimento Generale della Popolazione effettuato dall'ISTAT nel 2011 ha registrato le caratteristiche della mobilità sistematica casa-studio e casa-lavoro. Si tratta di una fotografia, ancorché limitata alla sola mobilità sistematica, che descrive la struttura del sistema di relazioni della città al suo interno e con il contesto territoriale esterno. La statistica ISTAT riguarda la mobilità di chi dichiara di effettuare uno spostamento giornaliero dall'abitazione.

Le famiglie del comune generano circa 17.500 spostamenti sistematici giornalieri (solo andata) dei quali 1/3 sono legati

allo studio (dall'infanzia all'università) e 2/3 per recarsi sul posto di lavoro. Gli spostamenti che restano nel comune sono l'82% degli studenti e il 57% dei lavoratori.

Il richiamo dall'esterno è notevole: infatti provengono da fuori comune circa 6.000 studenti e oltre la metà dei lavoratori (9.300 su 16.000).

Mentre gli spostamenti giornalieri interni, che trovano destinazione nello stesso comune di Castelfranco, per lavoro ed istruzione sono 11.400 (solo andata).

L'82% della popolazione pendolare scolastica del comune

(4.762 individui su 5.824) si rivolge all'offerta di formazione presente in città. Solo il 18% sceglie scuole fuori città e si tratta principalmente di universitari e qualche utente di istituti delle città vicine.

Il bacino dell'attrazione giornaliera per studio si estende oltre la prima cintura e sul totale di 10.720 spostamenti che fanno capo al comune circa 6.000 (56%) provengono da fuori comune.

Più della metà (circa il 57%) delle destinazioni in città per studio o lavoro proviene dall'esterno.

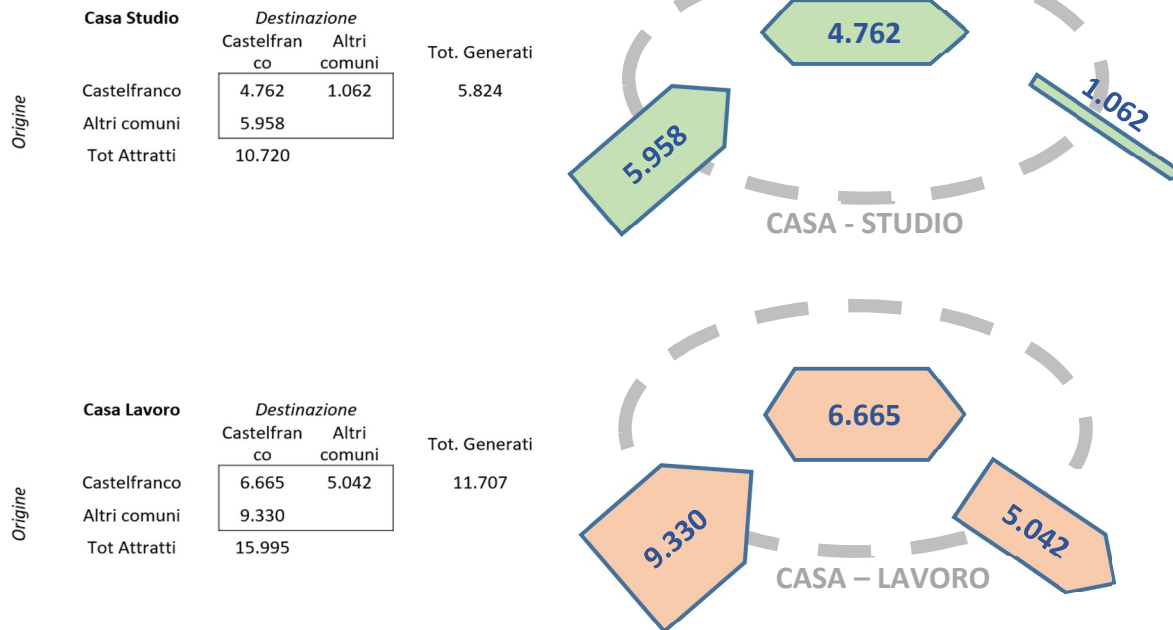
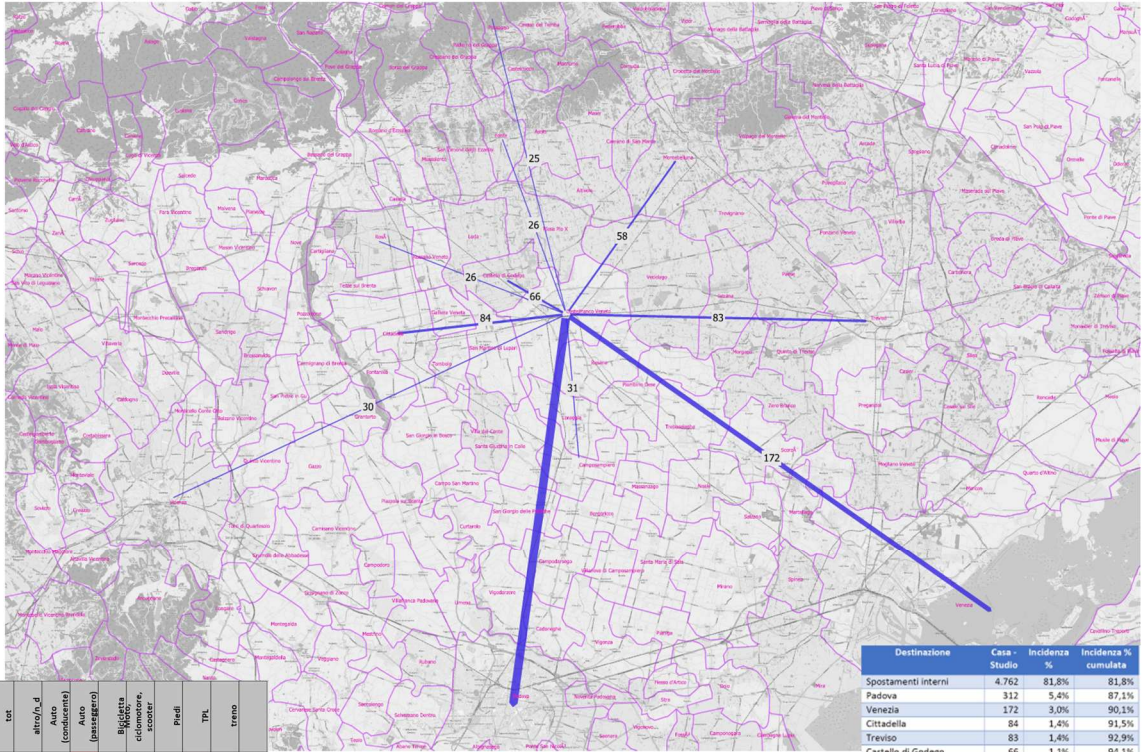


Figura 2.3 -- Città di Castelfranco Veneto, Mobilità sistematica giornaliera. Fonte: Censimento ISTAT 2011



MOBILITA' SISTEMATICA CASA - STUDIO ISTAT 2011 SPOSTAMENTI CON ORIGINE CASTELFRANCO VENETO

Relazioni intercomunali > 20 spostamenti

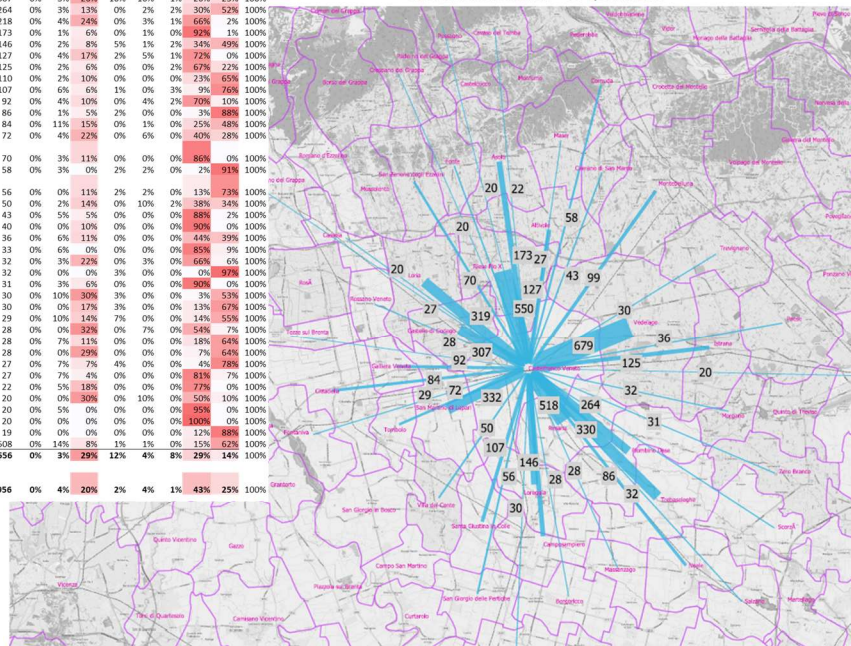


Destinazione	Casa - Studio	Incidenza %	Incidenza % cumulata
Spostamenti interni	4.762	81,8%	81,8%
Padova	312	5,4%	87,1%
Venezia	172	3,0%	90,1%
Cittadella	84	1,4%	91,5%
Treviso	83	1,4%	92,9%
Castello di Godego	66	1,1%	94,1%
Montebelluna	58	1,0%	95,1%
Altri 49 comuni	287	4,9%	100,0%
<b>TOTALE</b>	<b>5.824</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Origine ISTAT	Dr. Italia_Nome	tot	Auto	Auto	Biglietto	Piedi	TPL	Treno
			altro/n.d	(condizionale)	(passaggio)	chiusura		
26012	Castelfranco Veneto	4.600	0%	1%	41%	26%	3%	17%
26089	Veduggio	679	0%	5%	34%	4%	4%	0%
26068	Riese Pio X	550	0%	4%	30%	6%	7%	1%
26066	Resana	518	0%	4%	45%	2%	7%	2%
28077	San Martino di Lupatari	332	0%	3%	36%	3%	7%	0%
28093	Trebaseleghe	330	0%	2%	6%	2%	1%	1%
26036	Loreggia	218	0%	2%	16%	1%	3%	1%
26013	Castello di Godego	307	0%	3%	26%	10%	16%	1%
28064	Piombino Dese	264	0%	3%	13%	0%	2%	2%
28046	Loreggia	218	0%	4%	24%	0%	3%	1%
26003	Asolo	173	0%	1%	6%	0%	1%	0%
28019	Camposampiero	146	0%	2%	8%	5%	1%	2%
26001	Altivole	127	0%	4%	17%	2%	5%	1%
26035	Istrana	125	0%	2%	6%	0%	0%	2%
26046	Montebelluna	110	0%	2%	10%	0%	0%	0%
28080	Santa Giustina in Colle	107	0%	6%	6%	1%	0%	3%
28039	Galleria Veneta	92	0%	4%	10%	0%	4%	2%
27026	Noale	86	0%	1%	5%	2%	0%	0%
28032	Cittadella	84	0%	11%	15%	0%	1%	2%
28091	Tombolo	72	0%	4%	22%	0%	6%	0%
San Zenone degli								
26077	Ezzelini	70	0%	3%	11%	0%	0%	0%
26023	Comuda	58	0%	3%	0%	2%	2%	0%
San Giorgio delle								
28075	Pertiche	56	0%	0%	11%	2%	2%	0%
28101	Villa del Conte	50	0%	2%	14%	0%	10%	2%
26026	Caerano di San Marco	43	0%	0%	5%	0%	0%	0%
26029	Fonte	40	0%	0%	10%	0%	0%	0%
26059	Paese	36	0%	6%	11%	0%	0%	0%
27037	Scorà	33	0%	6%	0%	0%	0%	0%
26047	Morgano	32	0%	3%	22%	0%	3%	0%
27032	Salzano	32	0%	0%	0%	3%	0%	0%
26092	Zero Branco	31	0%	5%	6%	0%	0%	0%
26085	Trevisano	30	0%	10%	30%	3%	0%	0%
28017	Campodarsego	30	0%	0%	17%	3%	0%	0%
28038	Fontaniva	29	0%	10%	14%	7%	0%	0%
24088	Rossano Veneto	28	0%	0%	32%	0%	7%	0%
28013	Borghorico	28	0%	7%	11%	0%	0%	0%
28050	Massanzago	28	0%	0%	29%	0%	0%	0%
24026	Cassola	27	0%	7%	7%	4%	0%	0%
26039	Maser	27	0%	7%	4%	0%	0%	0%
26014	Cavaso del Tomba	22	0%	5%	18%	0%	0%	0%
24104	Tezze sul Brenta	20	0%	0%	30%	0%	10%	0%
26024	Tressano del Grappa	20	0%	5%	0%	0%	0%	0%
26061	Possagno	20	0%	0%	0%	0%	0%	0%
24116	Vicenza	19	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Altri 124 comuni		508	0%	14%	8%	1%	1%	0%
<b>TOTALE</b>	<b>Castelfranco</b>	<b>10.556</b>	<b>0%</b>	<b>3%</b>	<b>28%</b>	<b>12%</b>	<b>4%</b>	<b>8%</b>

MOBILITA' SISTEMATICA CASA - STUDIO ISTAT 2011 SPOSTAMENTI CON DESTINAZIONE CASTELFRANCO VENETO

Relazioni intercomunali > 20 spostamenti



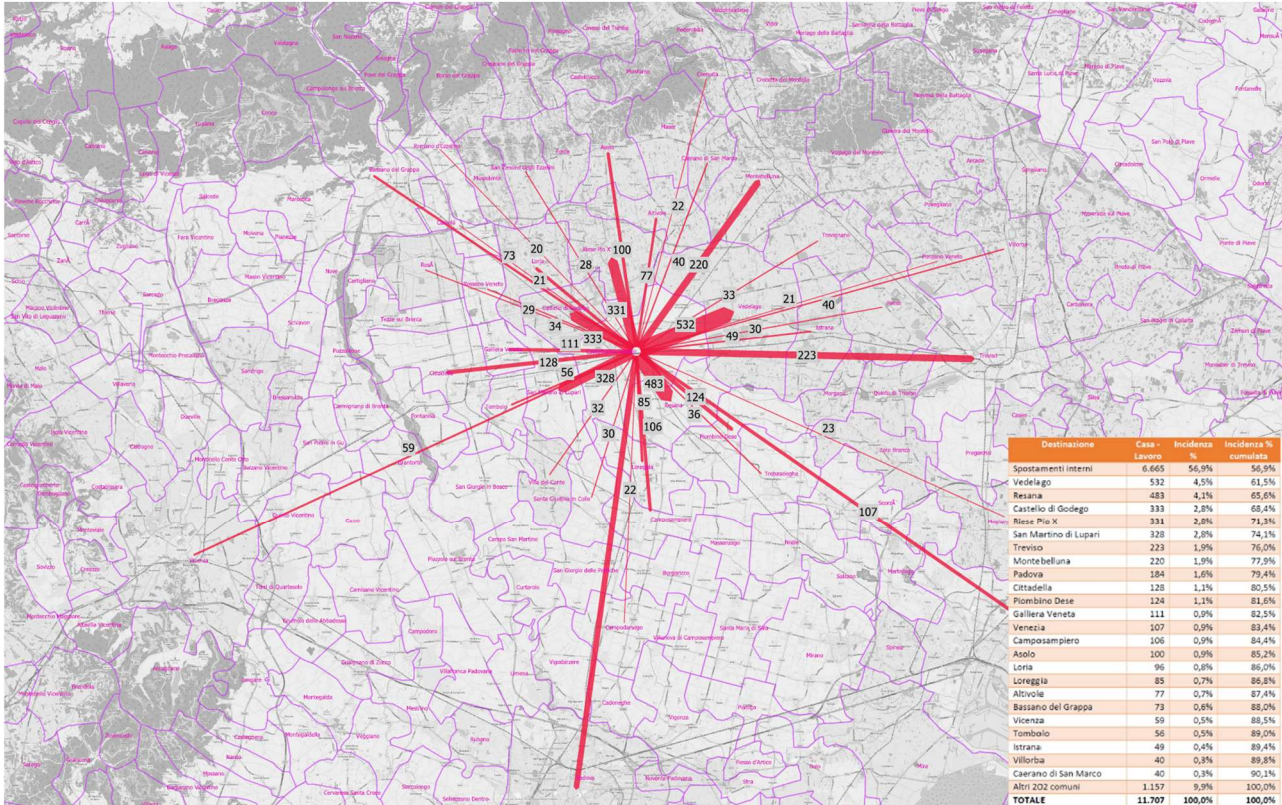
Origine	Casa - Studio	Incidenza %	Incidenza % cumulata
Spostamenti interni	4.762	44,4%	44,4%
Veduggio	679	6,3%	50,8%
Riese Pio X	550	5,1%	55,9%
Resana	518	4,8%	60,7%
San Martino di Lupatari	332	3,1%	63,8%
Trebaseleghe	330	3,1%	66,9%
Loria	310	3,0%	69,9%
Castello di Godego	307	2,9%	72,7%
Piombino Dese	264	2,5%	75,2%
Loreggia	218	2,0%	77,2%
Asolo	173	1,6%	78,8%
Camposampiero	146	1,4%	80,2%
Altivole	127	1,2%	81,4%
Istrana	125	1,2%	82,6%
Santa Giustina in Colle	107	1,0%	83,6%
Montebelluna	99	0,9%	84,5%
Galleria Veneta	92	0,9%	85,3%
Noale	86	0,8%	86,1%
Cittadella	84	0,8%	86,9%
Tombolo	72	0,7%	87,6%
San Zenone degli Ezzelini	70	0,7%	88,2%
Comuda	58	0,5%	88,8%
San Giorgio delle Pertiche	56	0,5%	89,3%
Villa del Conte	50	0,5%	89,8%
Caerano di San Marco	43	0,4%	90,2%
Fonte	40	0,4%	90,6%
Paese	36	0,3%	90,9%
Scorà	33	0,3%	91,2%
Morgano	32	0,3%	91,5%
Salzano	32	0,3%	91,8%
Zero Branco	31	0,3%	92,1%
Trevisano	30	0,3%	92,4%
Campodarsego	30	0,3%	92,6%
Fontaniva	29	0,3%	92,9%
Rossano Veneto	28	0,3%	93,2%
Massanzago	28	0,3%	93,4%
Borghorico	28	0,3%	93,7%
Maser	27	0,3%	93,9%
Cassola	27	0,3%	94,2%
Cavaso del Tomba	22	0,2%	94,4%
Fontaniva	20	0,2%	94,6%
Bassano del Grappa	20	0,2%	94,8%
Crespano del Grappa	20	0,2%	95,0%
Altri 127 comuni	540	5,0%	100,0%
<b>TOTALE</b>	<b>10.720</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Figura 2.2 – Città di Castelfranco, Mobilità sistemica Casa-Studio. (fonte ISTAT 2011)



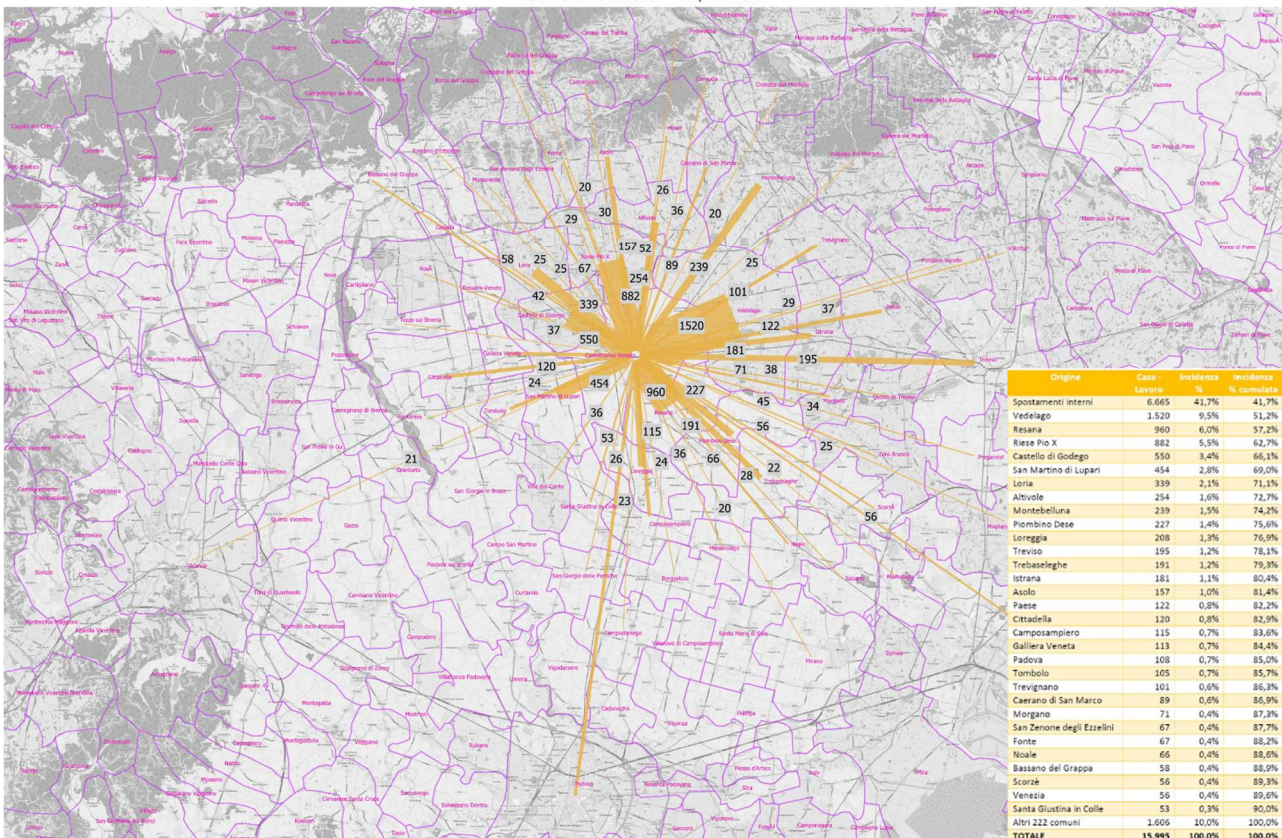
**MOBILITA' SISTEMATICA CASA - LAVORO ISTAT 2011  
SPOSTAMENTI CON ORIGINE CASTELFRANCO VENETO**

Relazioni intercomunali > 20 spostamenti



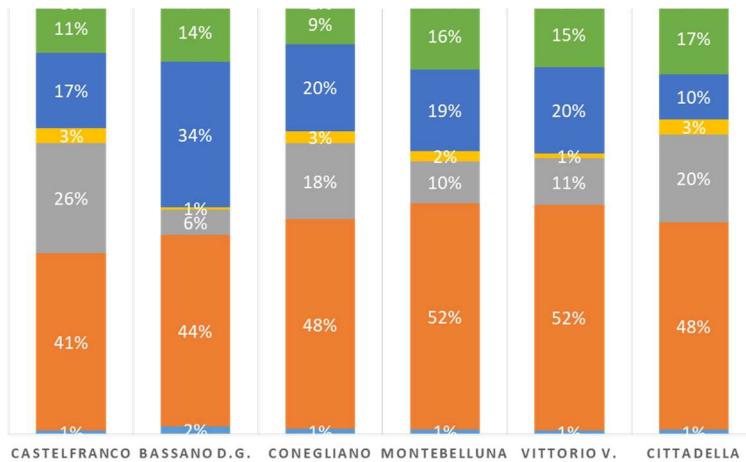
**MOBILITA' SISTEMATICA CASA - LAVORO ISTAT 2011  
SPOSTAMENTI CON DESTINAZIONE CASTELFRANCO VENETO**

Relazioni intercomunali > 20 spostamenti





**MODI DI TRASPORTO - MOBILITA' SISTEMATICA CASA STUDIO**  
**CITTA' MEDIE DEL VENETO**  
**SPOSTAMENTI INTERNI AL COMUNE**



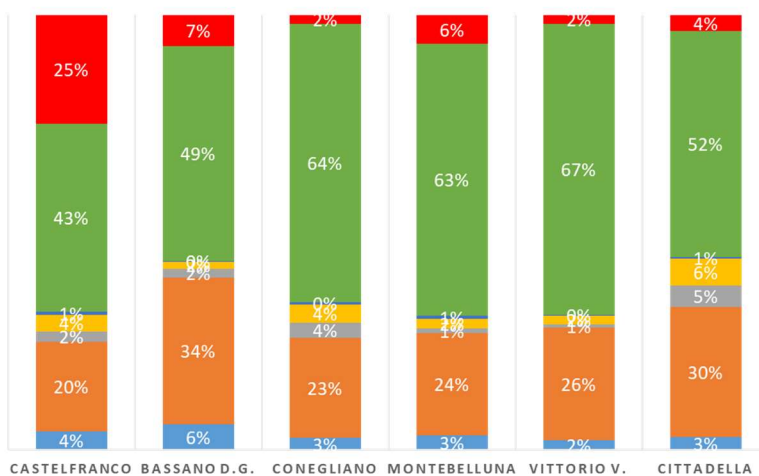
- Auto (conducente)
- Auto (passeggero)
- Bicicletta
- Moto, ciclomotore, scooter
- Piedi
- TPL
- treno

In queste grafiche sono rappresentati i dati di confronto di Castelfranco con altre città dell'area centrale veneta, con riferimento ai modi di trasporto utilizzati dalla mobilità scolastica.

Castelfranco si distingue in modo piuttosto marcato dalle caratteristiche delle altre polarità nei modi di trasporto per le relazioni Casa- Studio:

- nelle relazioni interne al comune si evidenzia un buon uso della bicicletta ed un relativamente basso utilizzo dell'autovettura;

**MODI DI TRASPORTO - MOBILITA' SISTEMATICA CASA STUDIO**  
**CITTA' MEDIE DEL VENETO**  
**SPOSTAMENTI ATTRATTI DA FUORI COMUNE**

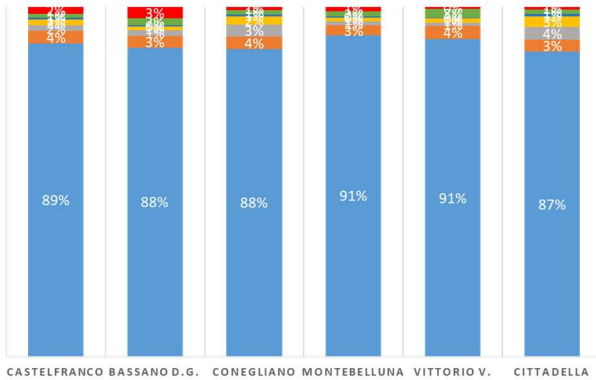


- Per gli spostamenti attratti da fuori città è evidente, insieme al trasporto pubblico, il ruolo fondamentale della ferrovia che è utilizzata da ¼ degli studenti. La ferrovia, per i comuni del Veneto assume un ruolo comparabile a Castelfranco solo per le città di Padova e Venezia. Il fatto si spiega per la particolare condizione favorevole di Castelfranco collocata all'incrocio di sei direttrici ferroviarie (Padova, Venezia, Treviso, Montebelluna, Bassano d.G., Vicenza) con più di 150 partenze nei giorni feriali.



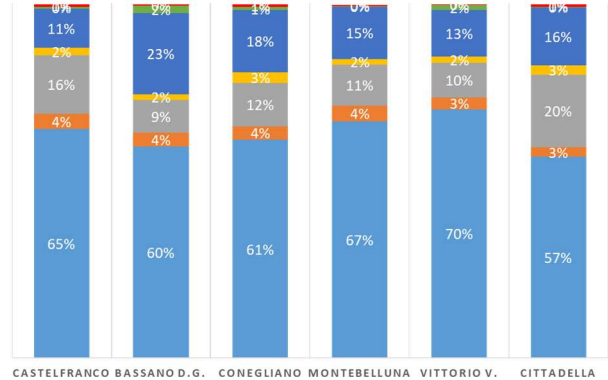
**MODI DI TRASPORTO - MOBILITA' SISTEMATICA**  
**CASA LAVORO**  
 CITTÀ MEDIE DEL VENETO  
**SPOSTAMENTI ATTRATTI DA FUORI COMUNE**  
**10.000 su Castelfranco**

- Auto (conducente)
- Auto (passeggero)
- Bicicletta
- Moto, ciclomotore, scooter
- Piedi
- TPL
- treno



**MODI DI TRASPORTO - MOBILITA' SISTEMATICA**  
**CASA LAVORO**  
 CITTÀ MEDIE DEL VENETO  
**SPOSTAMENTI INTERNI AL COMUNE**  
**6.700 su Castelfranco**

- Auto (conducente)
- Auto (passeggero)
- Bicicletta
- Moto, ciclomotore, scooter
- Piedi
- TPL
- treno



I grafici evidenziano i modi di trasporto per il Casa – Lavoro dove prevale ampiamente l’utilizzo dei mezzi privati.



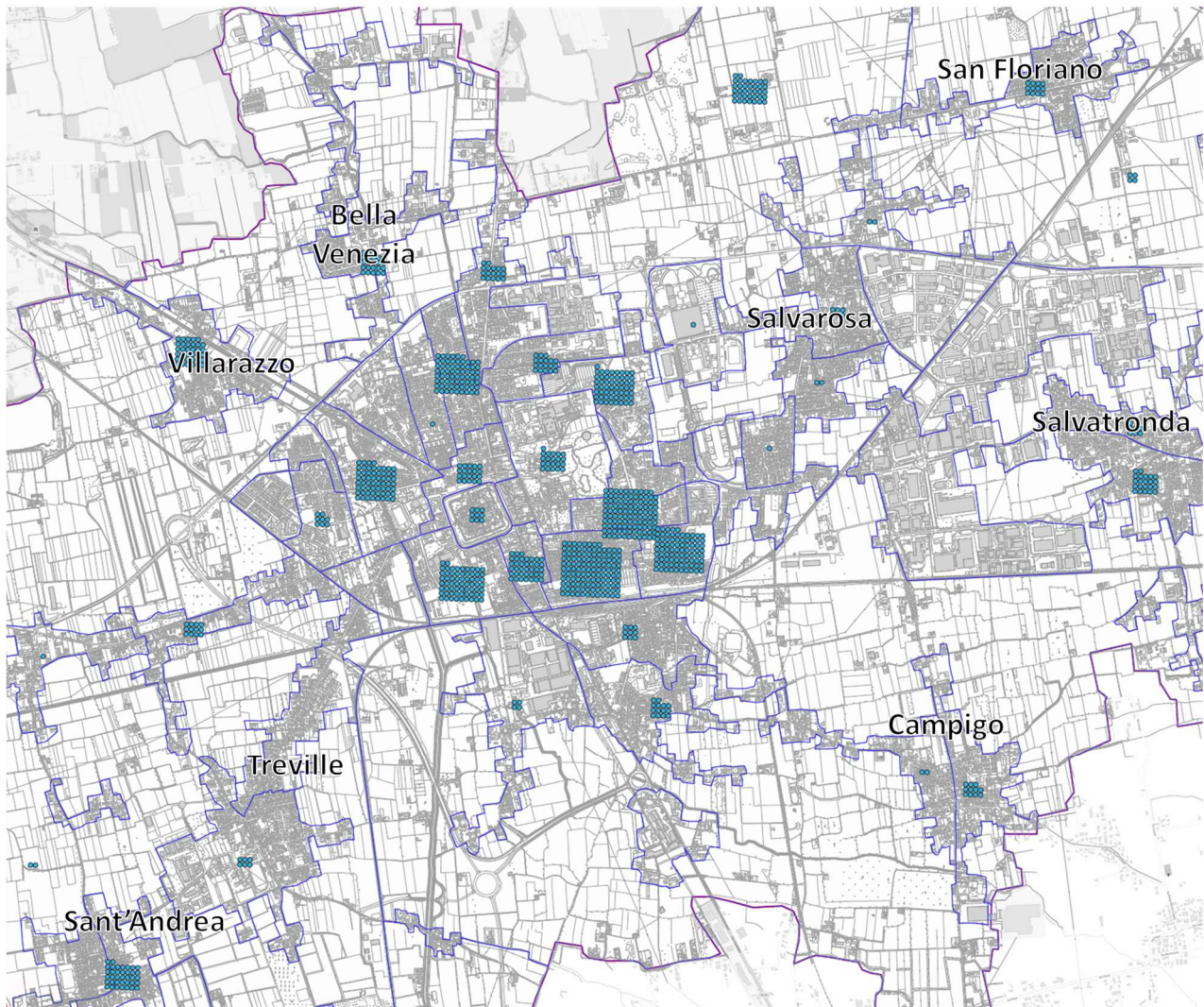


Figura 2.4 – Mobilità sistematica Casa -Studio. Localizzazione delle destinazioni per sezione censuaria. (fonte ISTAT 2011)

La grafica illustra la localizzazione delle destinazioni per motivi di studio registrata in occasione dell'ultimo censimento ISTAT della popolazione.

Si tratta di circa 10.000 spostamenti il 56% dei quali proviene da fuori comune. Circa la metà delle destinazioni totali è collocata tra la ferrovia ed il centro storico.

Nel successivo capitolo sulla mobilità scolastica sono presentati altri dettagli interessanti.

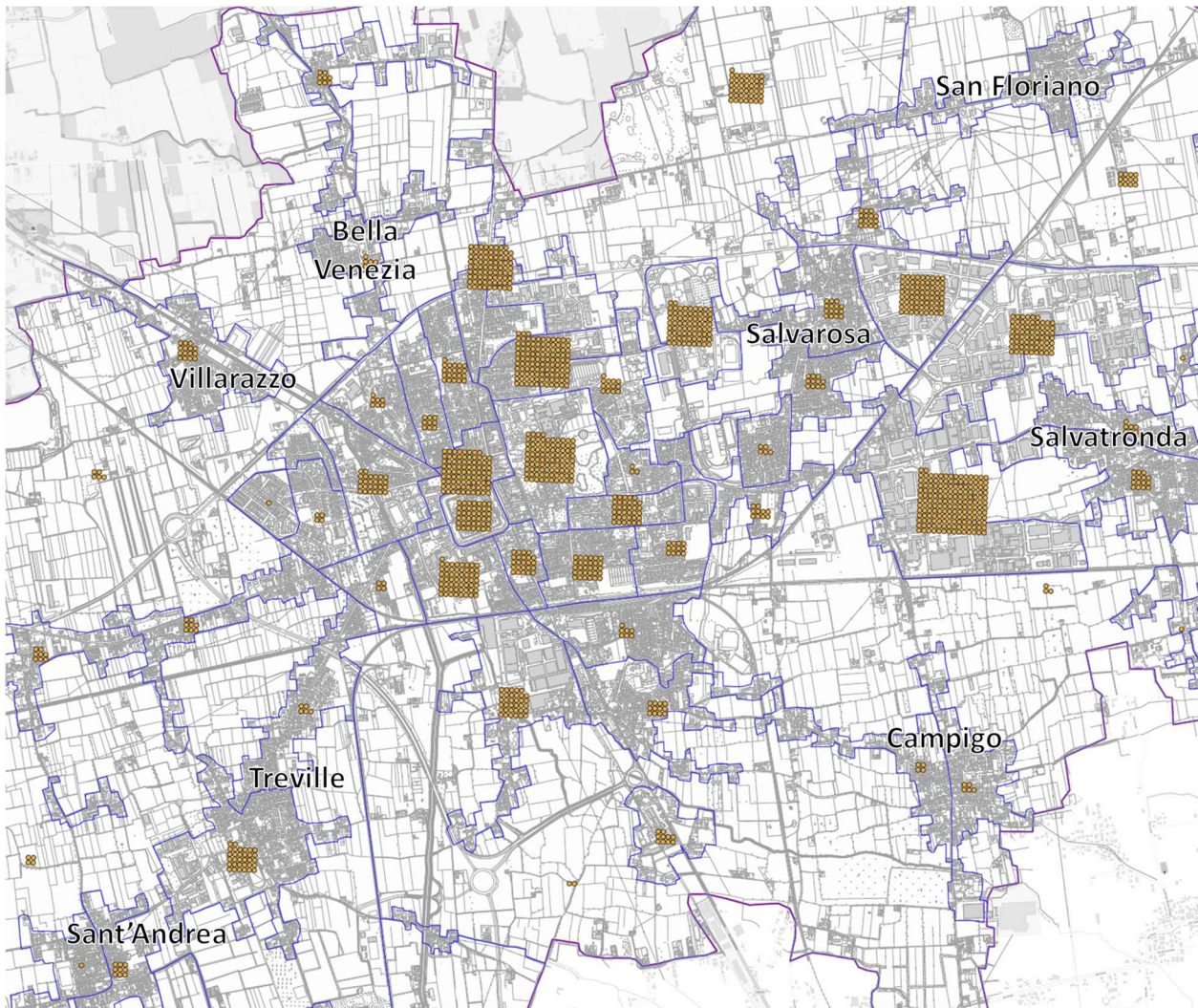


Figura 2.5 - Mobilità sistematica Casa -Lavoro. Localizzazione delle destinazioni per sezione censuaria. (fonte ISTAT 2011)

La grafica illustra la localizzazione delle destinazioni per motivi di lavoro registrata in occasione dell'ultimo censimento ISTAT della popolazione.

Si tratta di circa 16.000 spostamenti giornalieri dei quali quasi il 60% proviene da fuori comune.



## 2.3 Viabilità e traffico

### 2.3.1 Assetto del traffico e tendenze evolutive

Per l'aggiornamento del quadro conoscitivo abbiamo attuato una campagna di rilevamento di dati di traffico finalizzata a valutare l'attuale assetto e interpretare le tendenze evolutive. Riportiamo in questo documento alcuni elementi di sintesi dei risultati, mentre i dettagli delle rilevazioni sono raccolti in due specifici allegati (Indagini sul Traffico e Rilevamenti Radar h24).

Le rilevazioni con radar automatico forniscono una descrizione h24 dei flussi classificati per velocità e lunghezza per un periodo di circa due settimane.

Le rilevazioni ai nodi invece hanno lo scopo di registrare le condizioni di massimo carico (ore di punta della mattina e della sera) con il dettaglio delle singole manovre.

L'area del Castello è stata oggetto di rilevazioni sul traffico e sulla sosta finalizzate a rappresentare l'assetto dell'accessibilità e dell'utenza di questo ambito speciale.



Figura 2.6 – Ambiti oggetto della campagna di rilevamenti traffico nell'autunno 2023



## FLUSSI MEDI, NOVEMBRE 2023

COD	VIA	TRAFFICO GIORNALIERO FERIALE 0:00 - 24:00				TRAFFICO GIORNALIERO SABATO 0:00 - 24:00				TRAFFICO GIORNALIERO DOMENICA 0:00 - 24:00					
		dir. A	dir. B	TOTALE	% pesanti	dir. A	dir. B	TOTALE	% pesanti	dir. A	dir. B	TOTALE	% pesanti		
R01	San Pio X	verso Centro	verso SR53	6.050	7.022	<b>13.072</b>	1,1%	6.348	6.761	<b>13.109</b>	0,9%	4.999	4.762	<b>9.761</b>	0,1%
R02	Europa	verso Centro	verso SR53	7.864	6.270	<b>14.134</b>	1,7%	7.819	6.711	<b>14.530</b>	1,0%	6.271	6.158	<b>12.429</b>	0,7%
R03	Sile (Salvatronda)	verso Centro	verso Salvatronda	6.425	6.318	<b>12.743</b>	3,7%	5.566	5.429	<b>10.995</b>	1,3%	3.790	3.733	<b>7.523</b>	0,4%
R04	Lovara (Campigo)	verso Zona Industriale	verso Campigo	4.010	4.321	<b>8.331</b>	2,2%	2.778	3.117	<b>5.895</b>	0,8%	1.797	2.185	<b>3.982</b>	0,2%
R05	Borgo Padova	verso Centro	verso Resana	8.124	7.365	<b>15.489</b>	1,7%	8.153	7.588	<b>15.741</b>	1,3%	6.100	6.061	<b>12.161</b>	0,6%
R06	De Amicis	verso SR245 - centro	verso Campigo	6.352	6.084	<b>12.436</b>	0,8%	5.135	4.866	<b>10.001</b>	0,4%	3.482	3.319	<b>6.801</b>	0,1%
R07	Brenta (SP83)	verso Centro	verso S.Martino di L.	4.559	3.884	<b>8.443</b>	1,2%	4.548	4.138	<b>8.686</b>	0,8%	3.280	3.121	<b>6.401</b>	0,1%
R08	Borgo Monte Grappa	verso Centro	verso SR245	2.027	1.889	<b>3.916</b>	0,1%	1.763	1.714	<b>3.477</b>	0,1%	1.174	1.200	<b>2.374</b>	0,0%
R09	dei Carpani	verso Centro	verso Zona Comm.le	7.035	6.956	<b>13.991</b>	0,8%	5.597	5.576	<b>11.173</b>	0,6%	3.853	3.836	<b>7.689</b>	0,4%
R10	SR53 km36+300	verso Treviso	verso Vicenza	11.556	11.987	<b>23.543</b>	13,0%	10.594	10.775	<b>21.369</b>	2,5%	8.750	9.097	<b>17.847</b>	0,8%
R11	SP102 km29+500	verso Castelfranco V.	verso Postioma - Villorba	5.013	4.874	<b>9.887</b>	15,1%	3.786	3.498	<b>7.284</b>	4,3%	3.197	2.826	<b>6.023</b>	1,0%
R12	Larga (Campigo)	verso Castelfranco V.	verso Campigo	3.181	3.158	<b>6.339</b>	0,7%	2.685	2.634	<b>5.319</b>	0,2%	1.769	1.801	<b>3.570</b>	0,2%
R13	delle Forche	verso Borgo Treviso	verso Borgo Padova	7.258	7.051	<b>14.309</b>	0,9%	6.196	6.194	<b>12.390</b>	0,5%	4.144	3.898	<b>8.042</b>	0,1%
R14	Brigata Battisti	verso Borgo Treviso	verso Stazione FF.SS.	2.818	2.161	<b>4.979</b>	1,9%	2.298	1.815	<b>4.113</b>	1,8%	1.562	1.256	<b>2.818</b>	0,2%
R15	SR53 km30+600	verso Treviso	verso Vicenza	12.493	12.088	<b>24.581</b>	16,5%	11.152	10.679	<b>21.831</b>	3,7%	10.268	9.838	<b>20.106</b>	1,1%
R16	SP667 km0+300	verso Centro	verso Riese Pio X	11.148	10.877	<b>22.025</b>	8,9%	10.601	11.069	<b>21.670</b>	2,8%	9.284	9.398	<b>18.682</b>	0,8%

## FLUSSI MEDI GIORNI FERIALI, NOVEMBRE 2023

COD	VIA	dir.		ORA DI PUNTA DELLA MATTINA 7:30 - 8:30				ORA DI PUNTA DELLA SERA 17:30 - 18:30			
		A	B	dir. A	dir. B	TOTALE	% pesanti	dir. A	dir. B	TOTALE	% pesanti
R01	San Pio X	verso Centro	verso SR53	493	477	<b>970</b>	1,2%	401	521	<b>922</b>	1,0%
R02	Europa	verso Centro	verso SR53	780	358	<b>1.138</b>	2,1%	650	542	<b>1.192</b>	1,6%
R03	Sile (Salvatronda)	verso Centro	verso Salvatronda	684	422	<b>1.106</b>	2,6%	473	617	<b>1.090</b>	1,9%
R04	Lovara (Campigo)	verso Zona Industriale	verso Campigo	666	279	<b>945</b>	1,7%	252	538	<b>790</b>	0,6%
R05	Borgo Padova	verso Centro	verso Resana	789	568	<b>1.357</b>	1,5%	652	583	<b>1.235</b>	1,0%
R06	De Amicis	verso SR245 - centro	verso Campigo	636	740	<b>1.376</b>	0,7%	593	505	<b>1.098</b>	0,4%
R07	Brenta (SP83)	verso Centro	verso S.Martino di L.	475	239	<b>714</b>	1,6%	386	331	<b>717</b>	0,2%
R08	Borgo Monte Grappa	verso Centro	verso SR245	299	176	<b>475</b>	0,0%	178	159	<b>337</b>	0,1%
R09	dei Carpani	verso Centro	verso Zona Comm.le	360	677	<b>1.037</b>	2,0%	698	523	<b>1.221</b>	0,4%
R10	SR53 km36+300	verso Treviso	verso Vicenza	704	1.173	<b>1.877</b>	9,6%	891	871	<b>1.762</b>	5,4%
R11	SP102 km29+500	verso Castelfranco V.	verso Postioma - Villorba	637	378	<b>1.015</b>	9,7%	336	517	<b>853</b>	5,6%
R12	Larga (Campigo)	verso Castelfranco V.	verso Campigo	412	340	<b>752</b>	0,3%	304	263	<b>567</b>	0,4%
R13	delle Forche	verso Borgo Treviso	verso Borgo Padova	784	656	<b>1.440</b>	1,0%	621	644	<b>1.265</b>	0,5%
R14	Brigata Battisti	verso Borgo Treviso	verso Stazione FF.SS.	318	149	<b>467</b>	3,1%	236	206	<b>442</b>	0,4%
R15	SR53 km30+600	verso Treviso	verso Vicenza	1.029	1.019	<b>2.048</b>	11,9%	1.045	909	<b>1.954</b>	7,3%
R16	SP667 km0+300	verso Centro	verso Riese Pio X	900	629	<b>1.529</b>	8,2%	826	814	<b>1.640</b>	4,6%

COD	VIA	COMPOSIZIONE VEICOLARE GIORNI FERIALI				PARAMETRI DI VELOCITA'	
		Autoveicoli	Commerciali leggeri	Bus + Pesanti	TOTAL E	V50	V85
R01	San Pio X	94,3%	4,6%	1,1%	100,0%	41	51
R02	Europa	95,7%	2,6%	1,7%	100,0%	48	58
R03	Sile (Salvatronda)	90,5%	5,8%	3,7%	100,0%	52	60
R04	Lovara (Campigo)	88,9%	8,9%	2,2%	100,0%	57	66
R05	Borgo Padova	92,3%	6,0%	1,7%	100,0%	43	53
R06	De Amicis	94,2%	5,0%	0,8%	100,0%	45	52
R07	Brenta (SP83)	96,5%	2,3%	1,2%	100,0%	56	67
R08	Borgo Monte Grappa	96,2%	3,8%	0,1%	100,0%	38	45
R09	dei Carpani	96,3%	3,0%	0,8%	100,0%	46	55
R10	SR53 km36+300	78,3%	8,8%	13,0%	100,0%	64	74
R11	SP102 km29+500	76,2%	8,7%	15,1%	100,0%	75	88
R12	Larga (Campigo)	94,3%	5,0%	0,7%	100,0%	56	66
R13	delle Forche	94,4%	4,7%	0,9%	100,0%	42	49
R14	Brigata Battisti	92,0%	6,0%	1,9%	100,0%	36	45
R15	SR53 km30+600	75,4%	8,1%	16,5%	100,0%	65	73
R16	SP667 km0+300	83,3%	7,7%	8,9%	100,0%	43	54

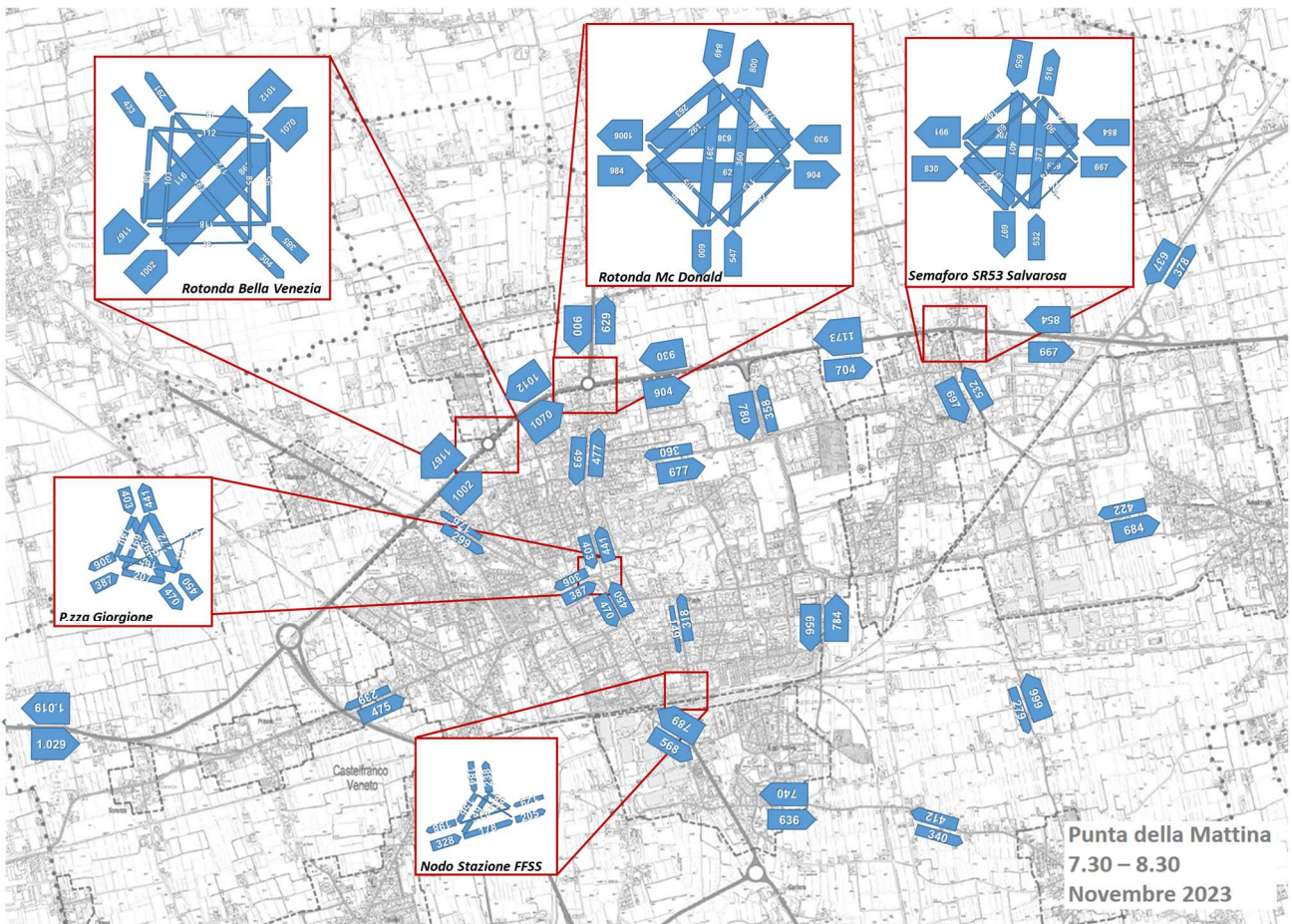


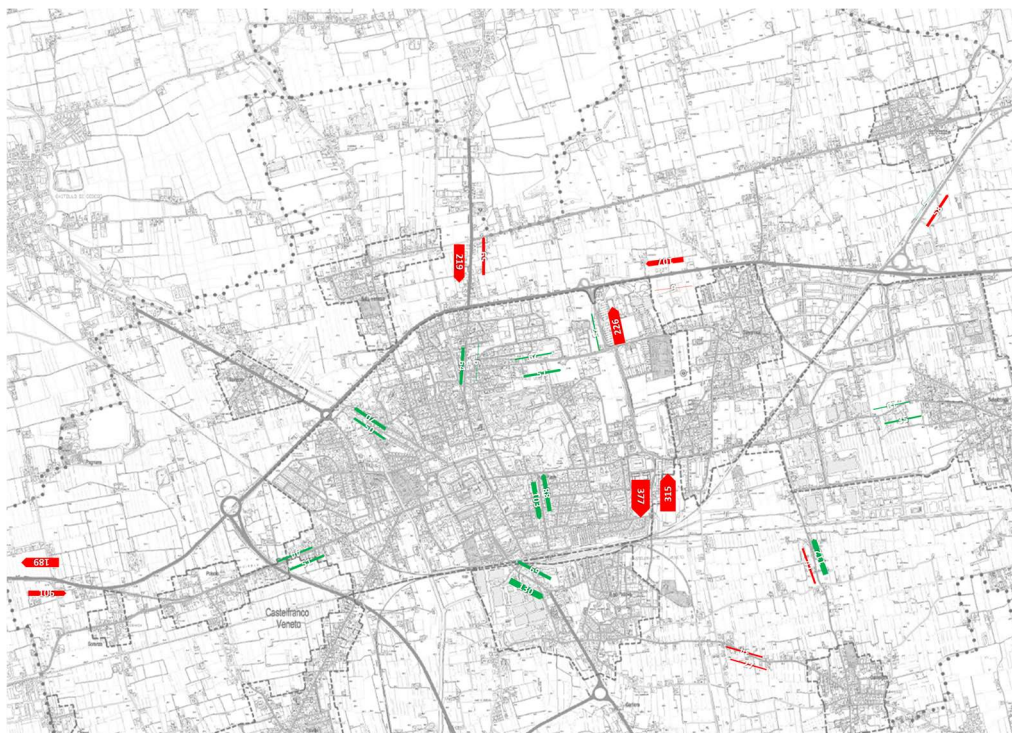
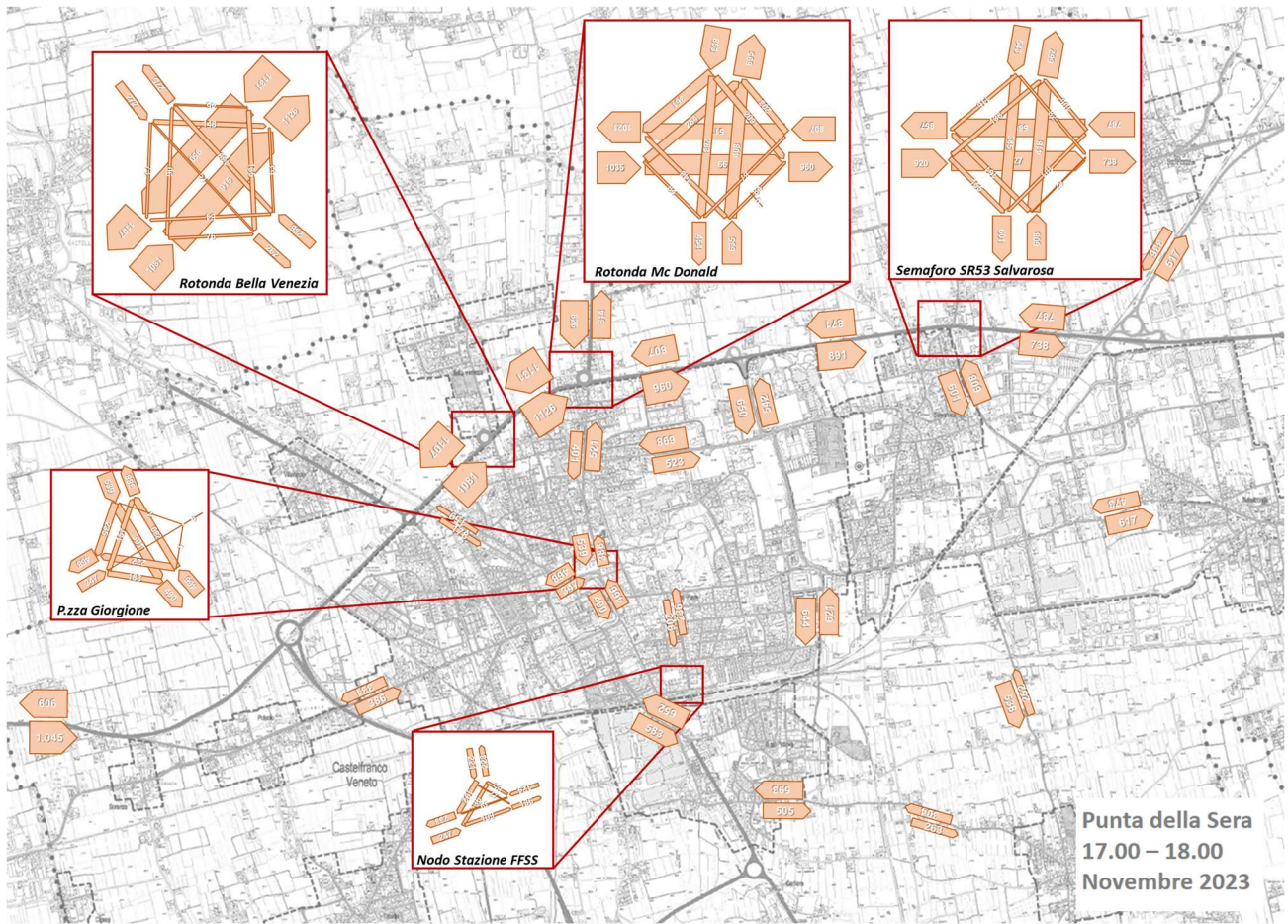
Figura 2.7 – Traffico giornaliero feriale, variazioni nel periodo 2011-2023

La scelta dei punti di misura ha considerato l'opportunità di un confronto con i dati delle precedenti campagne di rilevamento 2011 e 2017.

La figura illustra le variazioni registrate nel periodo 2011 -2023 sul traffico giornaliero feriale. Si nota una tendenziale diminuzione del traffico veicolare alla scala urbana ed il

contemporaneo aumento delle relazioni alla scala territoriale. Evidente l'effetto dell'apertura al traffico del sottopasso ferroviario di Via delle Forche.





## 2.4 Scenario interventi sulla viabilità

La figura riporta un estratto della Tavola 13 che rappresenta l'assetto della viabilità secondo l'assetto attuale e secondo le previsioni di intervento a vario titolo contenute negli strumenti di programmazione urbanistica o di cui si propone l'inserimento dato che la programmazione infrastrutturale esula dai compiti del PGTU.

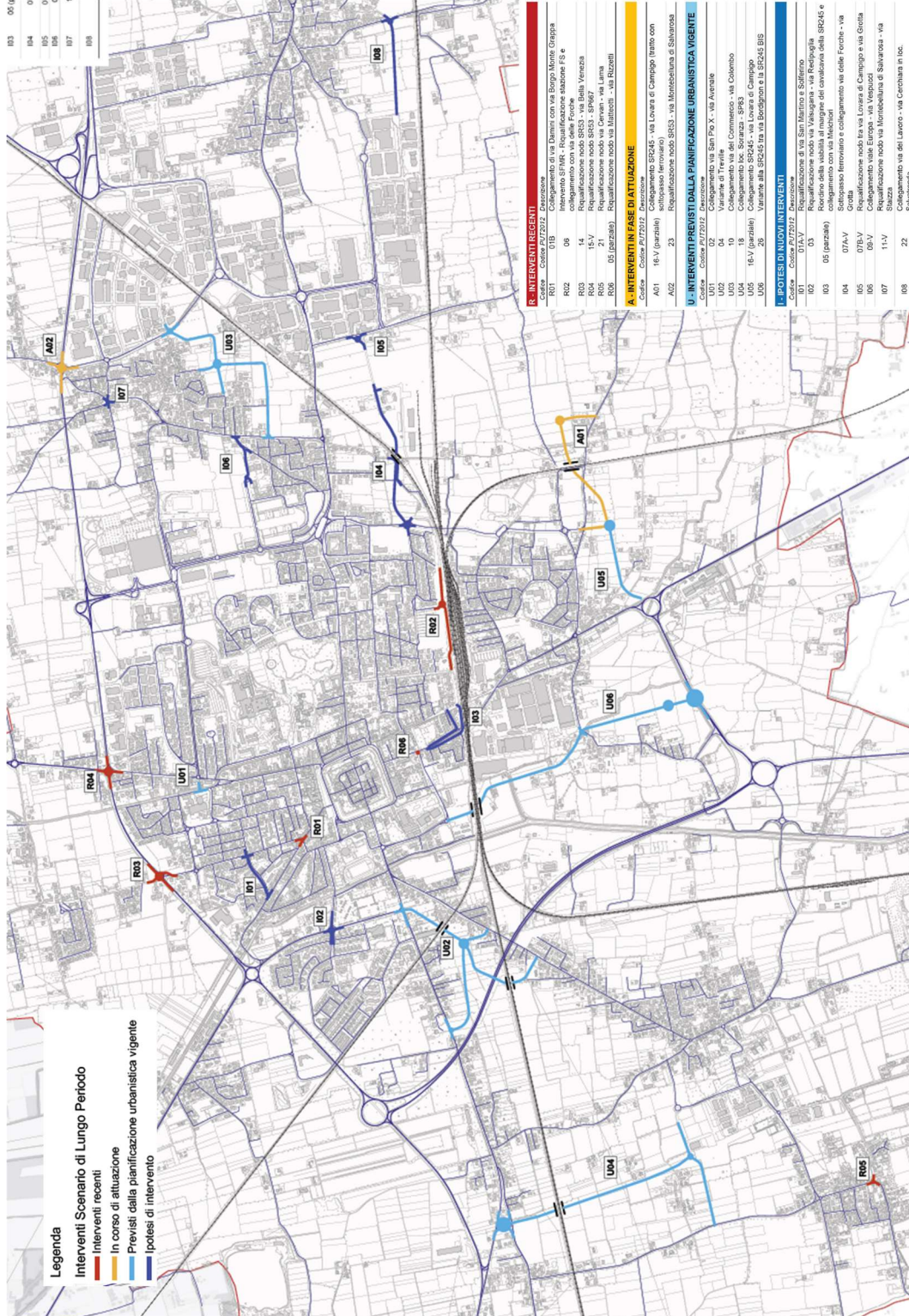


Figura 2.8 – Interventi sulla viabilità Scenario medio-lungo periodo.



## 2.5 Classificazione funzionale della viabilità

La classificazione funzionale della viabilità rappresenta uno dei più importanti strumenti per la gestione della rete viaria che consente di perseguire le migliori condizioni funzionali e di sicurezza. Gli obiettivi della classificazione, secondo i criteri previsti dal Codice della Strada e indicati dalla direttiva ministeriale 77/95 sui Piani Urbani del Traffico, riguardano il miglioramento delle condizioni di coesistenza delle diverse componenti di mobilità che utilizzano l'infrastruttura stradale. I livelli più elevati di conflitto potenziale si presentano laddove si verifica la compresenza di diverse componenti non omogenee e con differenziale di velocità elevato (ad esempio traffico di scorrimento e flussi pedonali o ciclabili). Tema della classificazione è quello di identificare delle "regole" tali da indurre, per i diversi tipi di utenti, comportamenti adeguati a contenere le situazioni di insicurezza e/o di disagio.

La classificazione funzionale della rete viaria opera secondo una prospettiva di rete (in base alla quale ogni livello funzionale costituisce una maglia continua) e di identificazione e caratterizzazione locale; infatti la configurazione della viabilità dovrebbe agevolare una chiara percezione nell'utente sul tipo di strada che sta utilizzando. In generale i criteri di riferimento utilizzabili nella classificazione funzionale riguardano due tipi di approccio:

1. il criterio della separazione delle componenti, attuato sulla base di una specializzazione degli spazi (es. corsie riservate, piste ciclabili, percorsi pedonali, spazi specifici per la sosta,...);

2. il criterio della gestione della promiscuità, attuato attraverso il controllo - riduzione dei differenziali delle velocità (es. provvedimenti di moderazione del traffico).

L'operazione di classificazione si pone pertanto l'obiettivo di individuare gli elementi viari sui quali sarà prevalente l'utilizzazione del criterio della separazione delle componenti (es. viabilità sulla quale è necessario garantire prestazioni elevate rispetto al traffico veicolare) ed elementi viari dove è più opportuna l'applicazione del criterio della promiscuità (viabilità dove le componenti lente e le funzioni locali sono ineliminabili e/o da salvaguardare) come nella maggior parte della viabilità di quartiere e locale dove è necessario offrire migliori condizioni ambientali e di sicurezza per le componenti più deboli.

La classificazione funzionale della viabilità ha riguardato la ricognizione delle caratteristiche tecniche e funzionali degli elementi della rete cittadina, verificandone l'assetto organizzativo ed operando una riclassificazione di ciascun elemento in ragione delle caratteristiche funzionali, urbanistiche ed ambientali. La classe funzionale della strada dovrà essere tenuta presente nelle

misure di carattere tecnico ed organizzativo finalizzate a rafforzare gli specifici ruoli in considerazione delle diverse componenti di traffico da privilegiare (es. le funzioni di scorrimento veicolare piuttosto che le funzioni locali e di quartiere).

All'interno della rete "classificata" il PGTU propone dei progetti specifici di intervento orientati alla riqualificazione funzionale ed al rafforzamento degli elementi che favoriscano adeguati comportamenti da parte dei diversi tipi di utenza.

### 2.5.1 Criteri generali per la classificazione

Alla luce di queste considerazioni è possibile delineare i criteri generali adottati nella proposta di classificazione della viabilità:

- È opportuno differenziare il ruolo da assegnare alle diverse strade in modo che risultino più chiare le regole che devono governare le diverse componenti di mobilità. In alcune strade sarà privilegiata la funzione dello scorrimento veicolare, in altre strade sarà affermata la priorità (assoluta o relativa) delle componenti di traffico ciclo-pedonale, della sosta e/o del trasporto pubblico.

- La gerarchizzazione funzionale va attuata sulla base di criteri di omogeneità in termini di prestazioni e di funzioni,



identificando alcune, poche, regole chiare.

- Alle regole scritte (limiti di velocità ed altre regolamentazioni) occorre accompagnare regole "ambientali" che favoriscano una corretta percezione ed interpretazione della natura dei diversi spazi stradali, siano essi a prevalente vocazione pedonale o finalizzati allo scorrimento veicolare. Fanno parte di queste regole le scelte relative ad aspetti geometrici (larghezza delle corsie e raggi di curvatura) ed a diversi aspetti di disegno degli elementi (uso del verde e dei materiali delle superfici stradali).

- Il criterio generale per la classificazione funzionale, indicato nelle direttive ministeriali, si basa sul **principio della separazione delle diverse componenti di mobilità**. Detta separazione si rende maggiormente necessaria dove i differenziali di velocità delle componenti di traffico sono più elevati. Da questo criterio generale scaturiscono ad esempio le indicazioni di eliminare la sosta laterale sulle strade principali o di attrezzare gli attraversamenti pedonali sulle stesse strade principali. Anche la prescrizione di vietare la circolazione a biciclette e motorini sulle strade urbane con limite di velocità superiore ai 50 km/h discende dallo stesso criterio.

- Un altro criterio possibile, proposto ed attuato in molte città europee, riguarda la riduzione dei conflitti attraverso la riduzione dei differenziali di velocità, secondo il **principio della**

ambito urbano (centro abitato)	tipo di funzione prevalente	separazione componenti mobilità specializzazione degli spazi	promiscuità e moderazione traffico
strada interquartiere	strada con funzione di collegamento principale alla scala cittadina	elevata (punti di conflitto attrezzati)	bassa (solo eccezionalmente in ambiti ben identificabili)
strada di quartiere	asse principale nell'ambito del quartiere	media (punti di conflitto attrezzati)	media (ambiti sensibili ben identificati)
strada interzonale	funzione prevalentemente locale ammessa circolazione dei Bus	bassa	alta
strada locale	funzione esclusivamente locale non ammessa circolazione dei Bus	bassa	alta

ambito extraurbano (fuori centro abitato)	tipo di funzione prevalente	separazione componenti mobilità specializzazione degli spazi	promiscuità e moderazione traffico
strada extraurbana principale	strada con funzione di collegamento principale alla scala territoriale	media	bassa (solo eccezionalmente in ambiti ben identificabili)

Tabella 2.5 – Criteri della classificazione funzionale delle strade.

**promiscuità sostenibile.** La riduzione delle velocità attraverso interventi di moderazione del traffico rende possibile l'obiettivo di mantenere la promiscuità in condizioni accettabili di sicurezza (interventi di moderazione del traffico e zone 30). Ovviamente questo criterio è proposto sulle strade dove è accettabile una circolazione a velocità moderata

e dove è più intensa la frequentazione da parte delle componenti deboli, oppure dove non sia possibile od opportuno realizzare delle separazioni nette fra i diversi tipi di flusso.

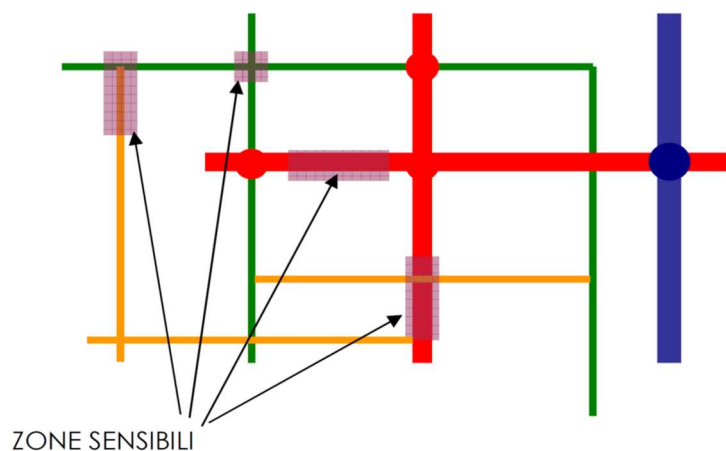


Figura 2.9 - Criteri della classificazione funzionale.





### 2.5.2 Tipologie e classi previste

Le tipologie e le classi di viabilità individuate per la rete di Castelfranco Veneto considerano le indicazioni e le tipologie proposte dalla normativa insieme all'esigenza di contenere il numero di casi di riferimento.

Le caratteristiche specifiche della viabilità della città di Castelfranco Veneto portano a escludere alcune classi di viabilità tipiche delle grandi città ancorché previste dalla normativa (es. le autostrade urbane e le strade di scorrimento) ed utilizzare le seguenti classi o categorie funzionali.

Lo schema di Figura 2.8 indica il criterio generale adottato nell'attribuzione delle classi ai diversi elementi della rete. In particolare si nota che la gerarchizzazione della rete avviene attraverso la distinzione di diversi livelli funzionali. È particolarmente importante anche il riconoscimento di ambiti specifici (definibili come zone sensibili) caratterizzati dalla necessità di attuare misure di compensazione localizzate a livello puntuale (punti singoli) od a livello di tratta (es. attraversamento di una zona particolare). Nella realtà non è infatti infrequente riscontrare che una strada che svolge una funzione di scala territoriale sia interessata da tratti in cui si attraversano ambiti "sensibili" con intense attività di carattere locale.

### 2.5.3 Sull'applicazione del nuovo Codice della Strada e le direttive ministeriali

#### 2.5.3.1 Le categorie previste dal codice per le strade urbane

Il PGTU si occupa della riclassificazione delle strade urbane, cioè quelle comprese all'interno del perimetro del "centro abitato", identificabile ai sensi dell'art. 3 del C.d.S.. Il riferimento normativo per la classificazione funzionale della rete viaria è costituito dalla Direttiva Ministeriale per la redazione dei Piani Urbani del Traffico (Dir. Min. LL.PP.n.77/95) e dalle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (D.M. 5 novembre 2001, S.O. N. 5 della G.U. n. 3 del 04/01/2002).

L'applicazione rigorosa delle categorie previste dalle Direttive Ministeriali e dalle norme DM 5/11/2001 alla viabilità esistente, si rivela assai problematica in quanto, sulla base della situazione in atto, non è sempre possibile creare una precisa corrispondenza con i parametri geometrici e tecnico-funzionali previsti per i diversi tipi di strade. I criteri della direttiva sono prevalentemente orientati alla gerarchizzazione e separazione delle componenti, condizione spesso incompatibile con situazioni in cui occorre gestire condizioni di promiscuità di funzioni. Le maggiori difficoltà per rispondere strettamente alle indicazioni della direttiva avvengono per le strade esistenti attribuite alle classi di strade intermedie (come le "strade interquartiere" e le "strade di quartiere") dove alle varie

funzioni previste non corrispondono caratteristiche geometriche corrispondenti alle indicazioni delle direttive. In particolare risulta problematico riscontrare le condizioni per attrezzare tutte le aree di sosta lungo strada con spazi di manovra completamente esterni alle vie di circolazione.

Ovviamente, se da un lato risulterebbe artificioso declassare dette strade al ruolo di strade locali, in quanto si perderebbe la logica organizzativa e funzionale dell'intera rete urbana, d'altro canto risulta improponibile la soppressione generalizzata della sosta lato strada anche in situazioni dove non è possibile prospettare un'offerta alternativa (sia di parcheggi fuori strada o trasporto pubblico di qualità) e dove possono essere garantite condizioni di sicurezza adeguate.

#### **Strade di scorrimento**

Si tratta della viabilità principalmente dedicata al traffico veicolare, generalmente con più corsie per senso di marcia e intersezioni regolate da semaforo, rotatorie e/o a livelli sfalsati. Si tratta della tipologia tipica delle tangenziali. Nella rete di Castelfranco Veneto questa tipologia è rappresentata dalla viabilità Regionale SR53, SR308, SR245 e dalle Provinciali SP667 e SP102.



### ***Le strade interquartiere***

Hanno la funzione di collegamento tra i settori della città e rappresentano l'ossatura principale della rete cittadina.

Si tratta degli elementi della rete cittadina su cui la funzione di scorrimento dei veicoli prevale sulle altre funzioni e la coesistenza delle componenti deboli viene salvaguardata da una buona gestione delle zone di conflitto (marciapiedi, fermate bus, piste ciclabili, attraversamenti pedonali), da attrezzare opportunamente con isole salvagente, semafori, illuminazione, segnaletica.

Per il carattere dell'urbanizzazione la strada con funzione di collegamento attraversa degli ambiti che identifichiamo come "zone sensibili", ambiti nei quali è opportuno adottare dei provvedimenti di caratterizzazione del particolare contesto attraversato dall'infrastruttura come ad esempio la presenza di una concentrazione di attività commerciali, la presenza di una scuola, di una parrocchia l'attraversamento di un borgo.

Nel caso di Castelfranco proponiamo la distinzione di due tipologie di strade interquartiere.

La prima (interquartiere A) comprende le tratte urbane di continuità con la rete extracomunale regionale e provinciale.

La seconda (interquartiere B) comprende gli elementi portanti della viabilità urbana per distinguerli dagli ambiti di quartiere dove dovranno

prevalere le funzioni di carattere locale ed i luoghi di centralità urbana.

### ***Le strade di quartiere***

Hanno la funzione di collegare settori dello stesso quartiere e/o quartieri limitrofi, oltre a rappresentare spesso l'asse viario principale di riferimento del quartiere.

Presentano quasi sempre una condizione di coesistenza di molte funzioni che determinano veri e propri assi di "centralità urbana". Quasi sempre si riscontra la presenza di sosta a lato della strada che è direttamente connessa alle attività prospicienti la via.

La sosta laterale è talora ineliminabile essendo raro il caso in cui sia fattibile la realizzazione della corsia di manovra come suggerito dalla normativa. In questi casi occorre agire sul controllo della velocità per migliorare i livelli di sicurezza, ammettendo un certo livello di promiscuità nelle componenti d'uso della strada. Gli obiettivi del Codice della strada vengono in questo modo perseguiti puntando, invece che sulla selezione e segregazione delle componenti, su un certo livello di promiscuità ammesso dalla riduzione della velocità.

Si tratta del contesto adeguato ad essere trattato con il provvedimento del limite dei 30km/h.

### ***Le strade interzonali***

Sono le strade che nell'ambito dei quartieri hanno una funzione interna di collegamento tra le varie zone. Sono ammesse tutte

le componenti di mobilità compresa la sosta laterale ed il transito del trasporto pubblico. Si possono considerare come strade locali con la prerogativa di garantire una buona circolazione dei mezzi pesanti (bus, nettezza urbana, mezzi di soccorso).

### ***Le strade locali***

Sono le strade che svolgono la funzione di diretto collegamento tra edifici, per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale e finale degli spostamenti veicolari (ultimi cento metri). Gli ambiti serviti dalle strade locali si possono identificare con delle "isole ambientali" in quanto delimitate perimetralmente dalla rete viaria principale (isola) e caratterizzati da aspetti urbani (ambientali) meritevoli di una valorizzazione tesa al recupero della vivibilità degli spazi per la mobilità lenta.

### ***Le zone "30", le Strade Residenziali, le Strade Scolastiche***

La normativa offre degli strumenti finalizzati alla opportunità di caratterizzare fortemente le situazioni in cui evidenziare e dare priorità alle funzioni connesse alla fruizione dello spazio da parte delle cosiddette componenti deboli e/o della cosiddetta mobilità attiva cioè quelle di pedoni e biciclette. Nell'ambito della viabilità dei quartieri le situazioni di conflitto e di scarsa discriminazione delle funzioni sono piuttosto frequenti. Il tema della sicurezza delle componenti deboli della strada è



considerato dal PGTU quale obiettivo prioritario.

In molte città europee dove si è dato particolare risalto al tema della sicurezza è stato possibile verificare l'efficacia di diversi provvedimenti di gestione degli spazi stradali che passano sotto il nome di tecniche di moderazione del traffico (traffic-calming). Si tratta di tecniche di configurazione e di attrezzatura dello spazio stradale che hanno lo scopo fondamentale di indurre comportamenti di guida con velocità moderate, migliorando decisamente il funzionamento in condizioni di promiscuità. Si richiedono, in questi casi, interventi di attenta progettazione dei singoli spazi sulla base delle specifiche condizioni geometriche e funzionali.

Molti luoghi centrali dei quartieri (zone di aggregazione sociale, zone commerciali, ambiti scolastici) risultano collocati sulla viabilità principale e soffrono della conflittualità elevata fra funzioni locali e funzioni di scorrimento veicolare. Anche i semplici percorsi frequentati dalle componenti deboli (relazioni casa-scuola, anziani, ecc.) possono essere oggetto di maggiori attenzioni adottando soluzioni più o meno semplici o sofisticate.

Tali accorgimenti consistono nel restringimento della carreggiata, innalzamenti della pavimentazione in continuità con percorsi pedonali (tendenti ad evidenziare funzioni locali frequentate da componenti di mobilità non motorizzata),

delimitazioni e disegno dei percorsi pedonali e ciclabili, arredi, soglie e/o rotonde agli "ingressi" delle zone, ecc.

#### ***Zona a Traffico Limitato (ZTL)***

Si tratta di un ambito circoscritto del centro in cui la limitazione dei volumi di traffico è ottenuta attraverso una selezione delle componenti ammesse (residenti ed operatori), ai sensi di quanto previsto dall'art.7 comma 8 del C.d.S.. Gli obiettivi generali in questo caso riguardano l'eliminazione delle componenti di transito e la promozione dell'utilizzazione di mezzi alternativi al veicolo privato.

#### ***Zona di Rilevanza Urbanistica (ZRU), Zona R.***

Il codice della strada (art.7 commi 8 e 9) prevede l'individuazione delle cosiddette zone di rilevanza urbanistica, nelle quali sussistono esigenze e condizioni particolari di traffico. L'identificazione di queste zone, oltre a consentire di attuare la facoltà prevista dal codice di riservare degli spazi di sosta per l'uso riservato ai residenti, consente la specificazione di ambiti di particolare valenza e sensibilità ambientale. In questi ambiti, identificati da apposita segnaletica, potranno essere attuati specifici provvedimenti di regolamentazione del traffico finalizzati al controllo dell'inquinamento e della qualità ambientale (cfr. art.7 comma 1.b del C.d.S.).

#### **2.5.4 La classificazione della rete di Castelfranco**

La figura 2.9 riassume la proposta per la classificazione funzionale della viabilità ai sensi delle linee guida per la predisposizione dei Piani Urbani del Traffico.

Oltre ai criteri generali descritti ai punti precedenti segnaliamo tre obiettivi che hanno guidato la proposta e che potranno costituire tema specifico di altrettanti progetti/piani attuativi per il prossimo periodo:

A. Identificare interventi per il miglioramento della sicurezza nelle zone identificate come **Zone Sensibili** caratterizzate da numerosità di incidenti oppure dalla opportunità di segnalare l'attraversamento di luoghi centrali dei quartieri in cui ridurre le velocità;

B. Rimarcare la distinzione tra la viabilità urbana con funzione di scorrimento / attraversamento (es interquartiere B) dalla viabilità urbana di quartiere dove disincentivare le velocità ed evidenziare le alternative all'utilizzazione della viabilità di quartiere per gli attraversamenti;

C. Intervenire con provvedimenti di caratterizzazione dello spazio stradale nelle strade di quartiere ispirati ai principi della moderazione del traffico e la gestione della promiscuità sostenibile tra veicoli biciclette e pedoni attraverso la riduzione delle velocità.

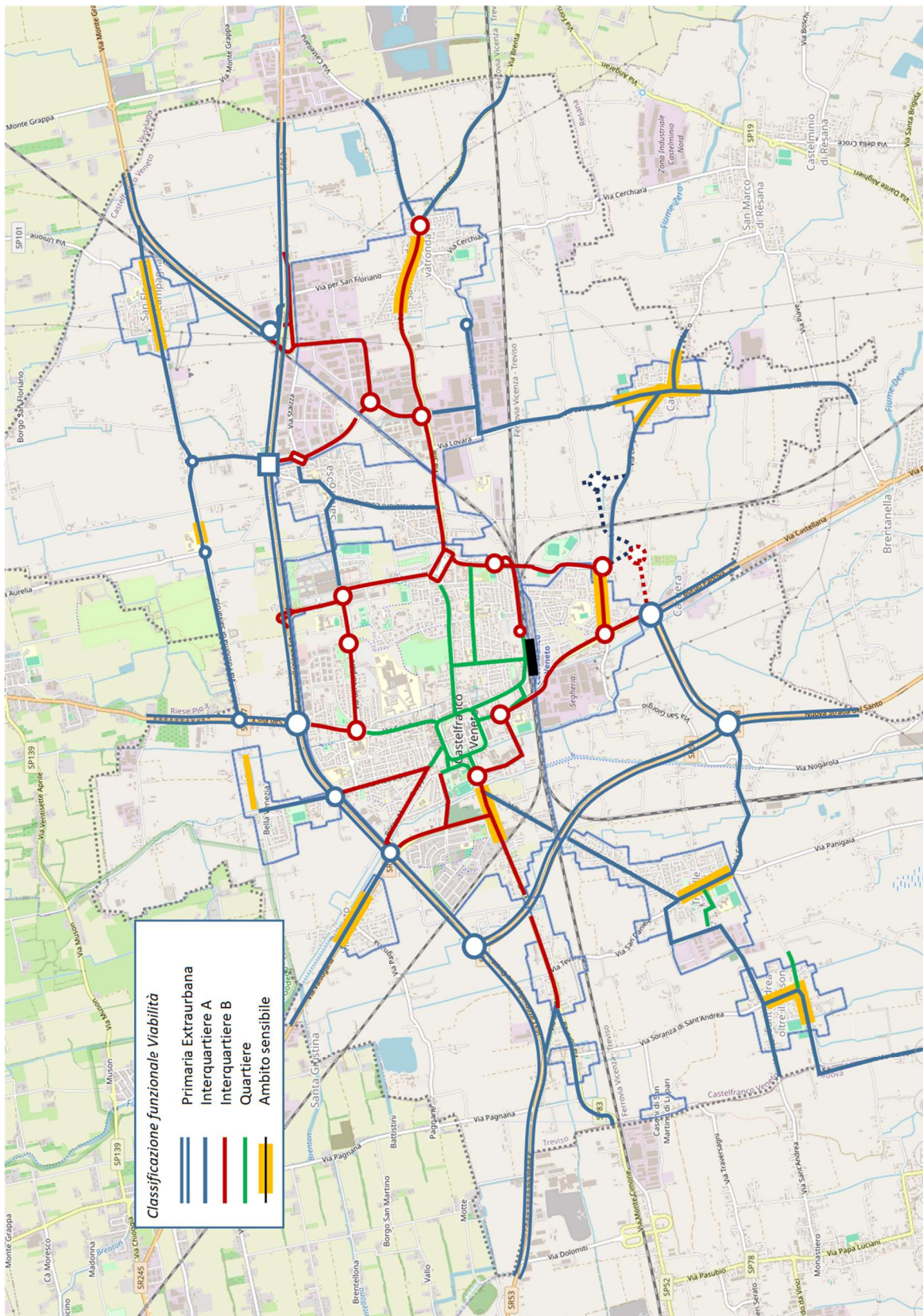


Figura 2.10 – Classificazione funzionale della viabilità



### Esempi

A titolo di esempio riportiamo alcuni spunti per alcune tipologie di intervento che possono essere oggetto di specifici progetti attuativi sul tema della moderazione del traffico.

#### Esempio 1 – Incrocio Battisti-Verdi, presenza quartiere scolastico.

Si tratta di un ambito interessato da una direttrice di traffico tendenzialmente veloce come il Viale Brigata Cesare Battisti (Viale alberato con pochi accessi laterali) attraversato dalla Via Verdi che dispone di una ciclabile molto frequentata dai numerosissimi utenti delle scuole che insistono sulla Via Verdi stessa. Sull'angolo dell'incrocio insiste direttamente un'altra scuola (la scuola G.Sarto).

La presenza di queste relazioni di mobilità dolce dovrebbe essere resa evidente nella configurazione della strada sulla base del concetto che non dovrebbe essere il flusso di Via Verdi quello che attraversa la strada, ma il flusso di Viale Battisti quello che si accinge ad attraversare l'ambito ciclopedonale della Via Verdi.

L'intervento potrebbe prevedere eventualmente il rialzamento generale a piastra dell'area dell'incrocio oltre a segnaletica ed illuminazione.

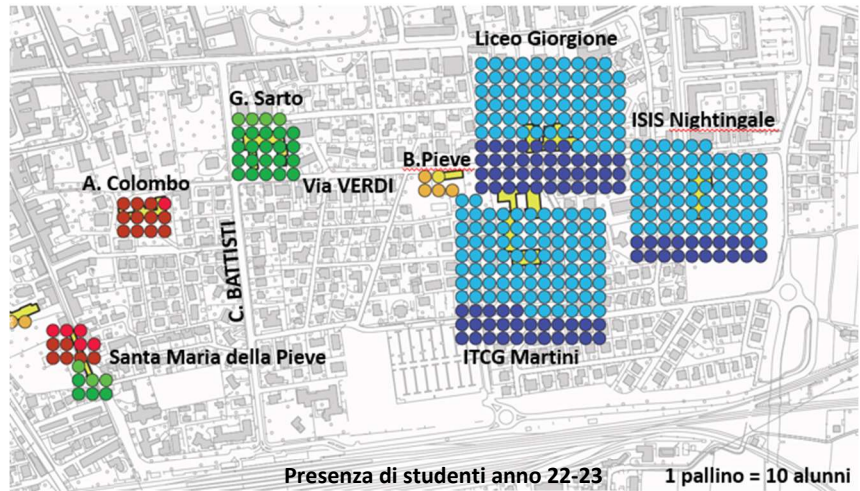


Figura 2.10 – Suggerione assetto nodo Battisti-Verdi



## Esempio 2 – Collegamento Area Castello con Piazza Giorgione.

Un altro esempio di rapporto invertito tra funzioni di fruizione urbana e funzioni di scorrimento riguarda l'area del castello. L'assetto della viabilità contraddice l'obiettivo di considerare il castello come un luogo centrale e di pregio per le funzioni urbane. Di fatto si trova ad essere isolato dall'adiacente contesto urbano per effetto della viabilità piuttosto che dell'antico fossato.

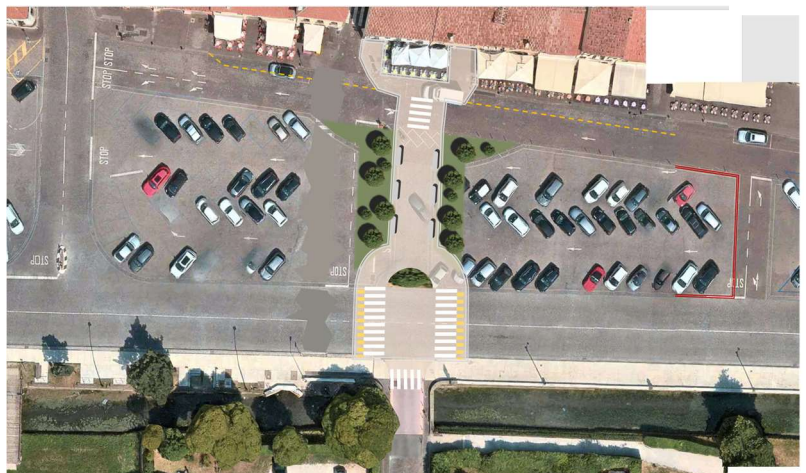


Anche in questo caso si ritiene opportuno ricercare i modi per introdurre dei caratteri dello spazio che affermino la priorità delle relazioni che valorizzano le funzioni urbane di accesso ai servizi, al commercio, al loisir agli incontri.



Lo schema che viene descritto - e che può essere oggetto di un approfondimento progettuale adeguato - mira al raggiungimento di tre obiettivi:

1. Una connessione diretta del castello agli altri luoghi centrali della città gravitanti sulla Piazza Giorgione;
2. Una riqualificazione dello spazio della piazza oggi organizzata in qualche modo a parcheggio con la posizione degli stalli e della segnaletica in contrasto perfino con la tessitura delle pavimentazioni.
3. Affermazione del principio che in taluni ambiti sono le auto che attraversano uno spazio piuttosto che siano i pedoni ad attraversare la strada.





### Esempio 3 – Lo spazio di Corso XXIX Aprile

Anche lo spazio di Corso XXIX Aprile potrebbe essere ripensato in direzione di recuperare dei caratteri di funzione urbana. Lo spazio dedicato alle corsie è inutilmente sovrabbondante anche in relazione alla scarsa domanda di traffico di alcune

manovre. Potrebbe essere recuperata una corsia da dedicare alla ciclabilità o all'ipotesi di un servizio pubblico urbano (una corsia di 4,5 m secondo il codice della strada può consentire la circolazione contemporaneamente di bici e Bus.

Analogamente all'esempio dell'accesso Nord del Castello può essere rimarcata la funzione

di collegamento ciclopedonale tra il Castello e Borgo Treviso che può rappresentare un luogo centrale da riqualificare e valorizzare (vedi trasferimento del nuovo conservatorio).

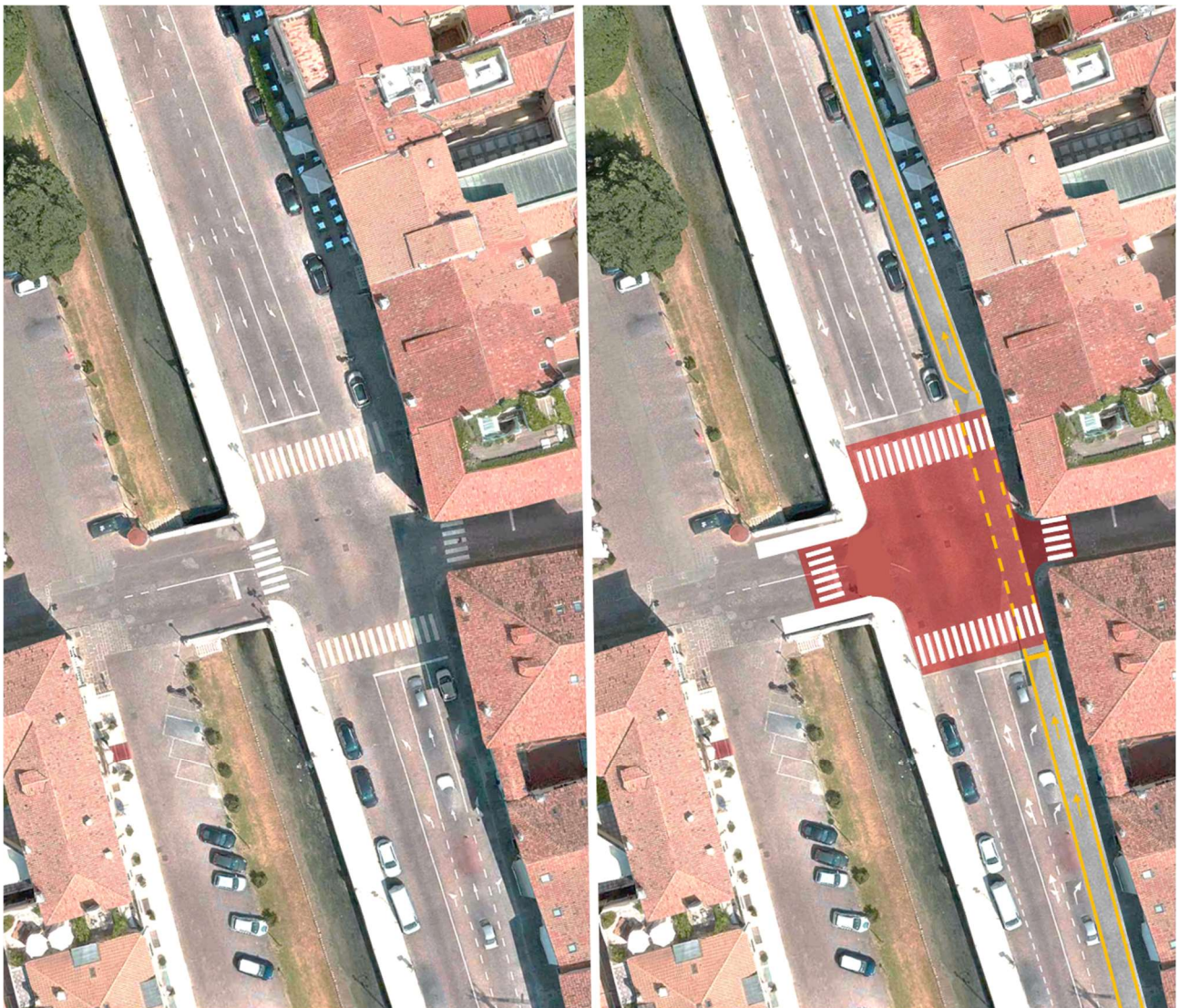


Figura 2.11 – Suggestione per ipotesi di reinterpretazione del Corso XXIX Aprile

#### Esempio 4 – Gestione dei “luoghi Sensibili”

Nella classificazione della viabilità abbiamo identificato come *luoghi sensibili* alcuni ambiti attraversati da un traffico di scala sovralocale.

Quando una viabilità con funzioni interquartiere attraversa un ambito con concentrazione di funzioni locali (es borghi, frazioni) o affacci di luoghi sensibili (scuole, parrocchie,...) è opportuno che la situazione venga comunicata, oltre che con la segnaletica, attraverso misure di configurazione dello spazio stradale.

Nella figura viene simulato l’effetto dell’applicazione di un provvedimento recentemente introdotto nella normativa italiana come le *corsie ciclabili*. Quando non esiste lo spazio per realizzare delle strutture separate è opportuno adottare dei criteri per il governo della promiscuità. In questo caso la corsia ciclabile ha l’effetto ottico di restringere la carreggiata e quindi indurre una riduzione della velocità ed un aumento dell’attenzione. Lo spazio della corsia ciclabile è promiscuo, può essere percorso dai veicoli, ma con priorità all’eventuale presenza della bicicletta.

Ci sono diverse altre misure potenzialmente applicabili per ridurre il cosiddetto *effetto tubo* cioè la “normale” configurazione stradale specializzata per il semplice deflusso dei veicoli



Figura 2.12 – Suggestione sui criteri di miglioramento della sicurezza nei luoghi sensibili





### Esempio 5 – Borgo Pieve

Borgo Pieve rappresenta un caso tipico di viabilità sollecitata da diverse tipologie di funzioni in conflitto fra loro. Infatti si tratta di un luogo centrale di quartiere attraversato da flussi rilevanti essendo elemento di congiunzione tra il centro cittadino e il nodo della stazione ferroviaria che, nella prospettiva del trasferimento del terminal dell'extraurbano sarà ulteriormente gravato di passaggi di autobus. Il precedente piano del traffico ha ventilato l'ipotesi di creare un nuovo collegamento viario tra Via Matteotti e Via Melchiori FS.

L'intervento, oltre a creare una connessione diretta tra la stazione e la viabilità principale consentirebbe di liberare Borgo Pieve dal traffico di attraversamento rendendo possibili interventi di riqualificazione del luogo centrale di quartiere.



Figura 2.13 – Ipotesi di nuova connessione Matteotti Melchiori



## 2.6 Incidentalità stradale

Gli incidenti stradali sono un problema di salute pubblica molto importante, ma ancora troppo trascurato. Per l'Oms sono la nona causa di morte nel mondo fra gli adulti, la prima fra i giovani di età compresa tra i 15 e i 19 anni e la seconda per i

ragazzi dai 10 ai 14 e dai 20 ai 24 anni.

Nell'ultimo decennio il numero di incidenti con danni alle persone si è mantenuto praticamente costante. La flessione del periodo delle restrizioni dovute alla pandemia Covid (2020-2021) sembra essere stata rapidamente

recuperata in termini di numero di incidenti. Si registra una leggera riduzione dell'indice di lesività passato da 150 nel periodo precovid a 124 nel 2022. È opportuna una riflessione sulle possibili azioni finalizzate a perseguire una ulteriore tendenziale riduzione della gravità del fenomeno.

	anno	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	popolazione	33.220	33.092	33.236	33.213	33.372	33.444	33.544	33.459	33.056	32.935
	Incidenti Stradali	111	99	105	110	106	105	106	70	92	106
	Morti	1	0	3	2	4	2	4	1	0	2
	Feriti	157	147	150	160	161	150	165	94	116	132
<b>Castelfranco Veneto</b>	Indice di mortalità	0,9	0	2,86	1,82	3,77	1,9	3,77	1,43	0	1,89
	Indice di lesività	141,44	148,48	142,86	145,45	151,89	142,86	155,66	134,29	126,09	124,53
	Indice di gravità	0,63	0	1,96	1,23	2,42	1,32	2,37	1,05	0	1,49
	<b>Incidenti per abitante</b>	<b>33,38</b>	<b>29,77</b>	<b>31,59</b>	<b>32,96</b>	<b>31,7</b>	<b>31,3</b>	<b>31,68</b>	<b>20,99</b>	<b>27,83</b>	<b>32,07</b>
	Indice di mortalità	2,03	2,41	2,61	2,8	2,29	2,41	2,59	2,53	3,2	3,03
<b>Provincia di Treviso</b>	Indice di lesività	146,43	143,74	143,07	141,32	142,69	140,97	140,72	135,29	138,54	134,38
	Indice di gravità	1,37	1,65	1,79	1,94	1,58	1,68	1,8	1,84	2,26	2,21
	<b>Incidenti per abitante</b>	<b>26,64</b>	<b>24,74</b>	<b>24,62</b>	<b>25,81</b>	<b>25,58</b>	<b>26,23</b>	<b>24,52</b>	<b>17,96</b>	<b>22,41</b>	<b>23,66</b>

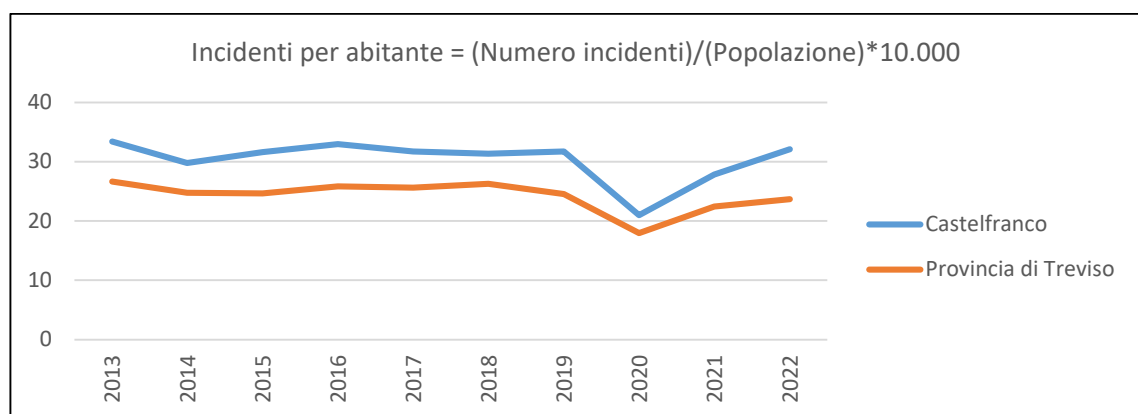
Indice di mortalità = (Numero morti)/(Numero incidenti)\*100

Indice di lesività = (Numero feriti)/(Numero incidenti)\*100

Indice di gravità = (Numero morti)/(Numero morti + Numero feriti)\*100

Incidenti per abitante = (Numero incidenti)/(Popolazione)\*10.000

(fonte: Regione Veneto, U.O. Sistema Statistico regionale)





La statistica ufficiale ISTAT/ACI relativa agli incidenti con danni alle persone nell'ultimo decennio consente di valutare l'evoluzione del fenomeno e mettere a confronto la situazione della città di Castelfranco con altre realtà in qualche modo comparabili costituite da altre città venete di media dimensione.

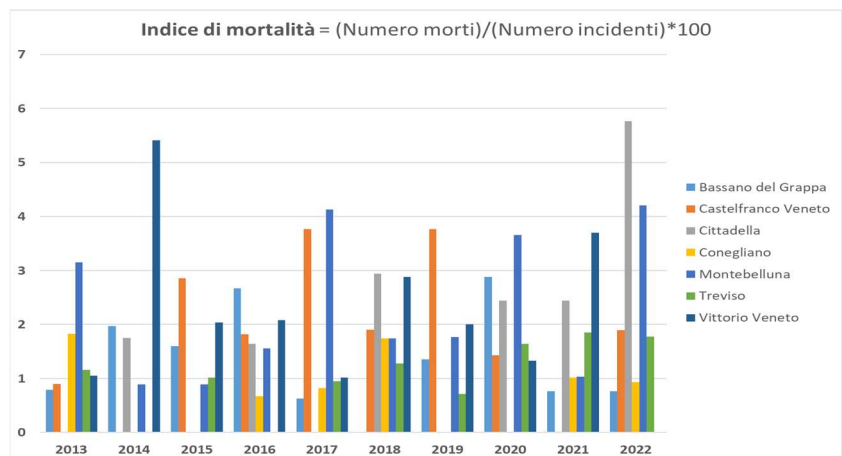
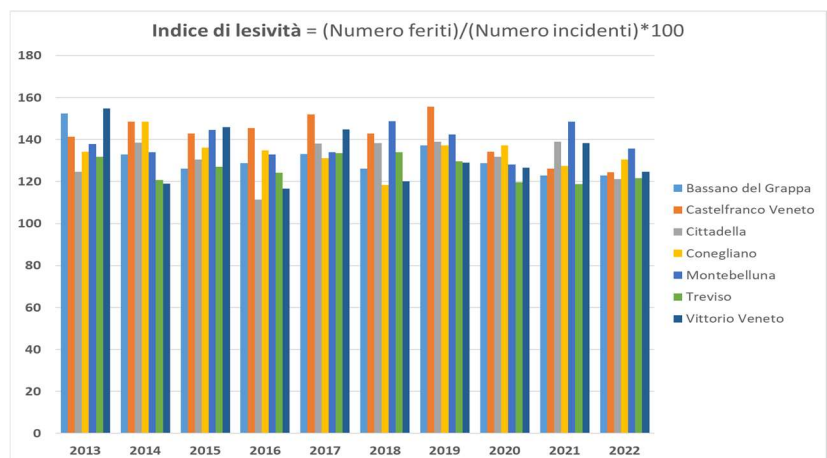
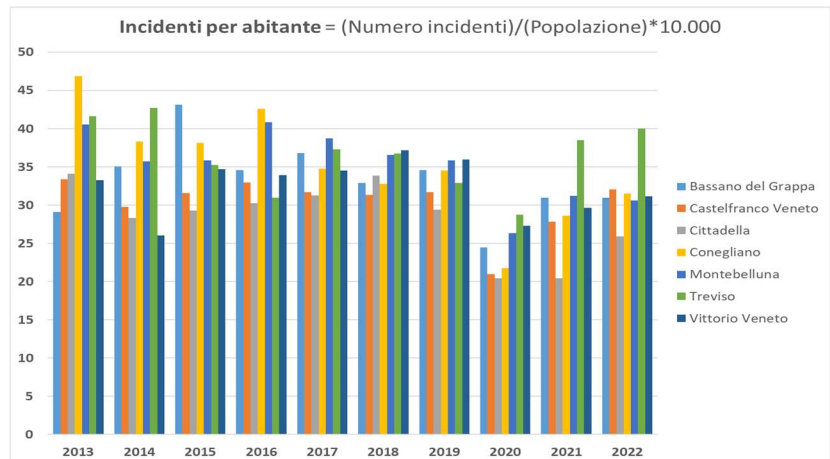
In termini di **numero di incidenti per 10.000 abitanti** i diversi comuni sono perfettamente allineati nel 2022, ma negli altri casi si tratta del risultato di una leggera diminuzione, mentre Castelfranco, che era virtuosamente sotto la media come numero di incidenti non ha migliorato la sua condizione.

Sembra invece leggermente migliorata la posizione in termini di **indice di lesività** (feriti/incidenti).

Anche con riferimento all'indice di mortalità la città di Castelfranco si trovava nelle prime posizioni, negli ultimi tre anni sembra affermarsi una riduzione della gravità media degli eventi.

Circa la metà degli eventi fatali coinvolge la S.R. n.53.

Allo scopo di valutare la possibilità di identificare alcune azioni possibili per la riduzione della gravità del fenomeno è stata realizzata un'attività per la localizzazione dei 1.010 incidenti nel decennio 2013 - 2022.



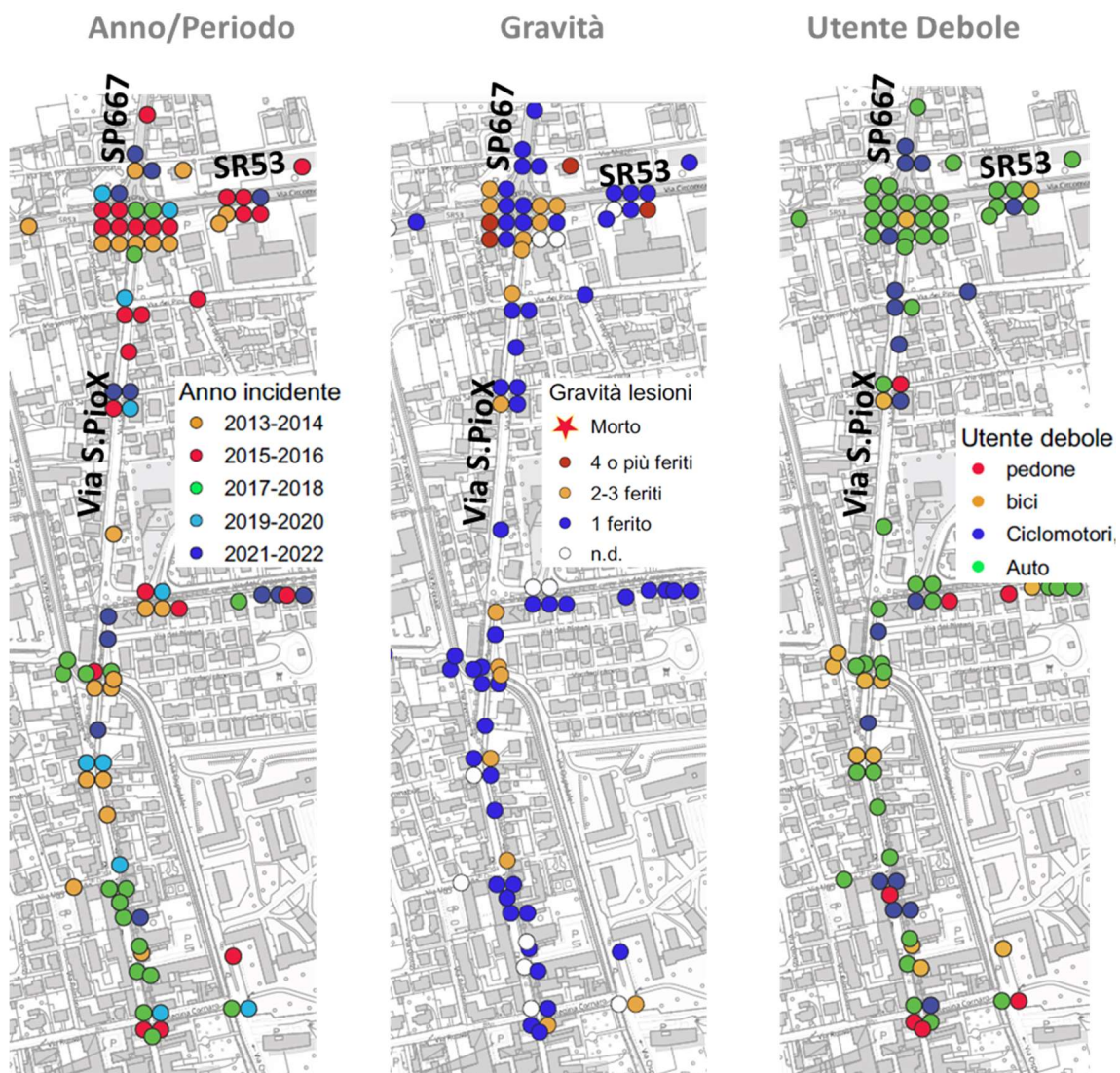


Il lavoro di localizzazione geografica degli incidenti consente di individuare le situazioni in cui una certa ricorrenza degli eventi evidenzia la probabilità che gli eventi non siano solamente riconducibili a comportamenti sbagliati, ma possano essere correlabili alle caratteristiche della viabilità in quel punto.

Nell'esempio si riporta un caso di ricorrenza associato ad un nodo (l'incrocio tra la SR53 e la SP667) ed un caso di ricorrenza associata ad una tratta stradale (Via San Pio X).

Nella rappresentazione gli eventi sono classificati in base a tre tipi di attributi, rispettivamente:  
- il periodo (coppia annualità);  
- la gravità delle lesioni;

- la componente debole coinvolta.  
Ad esempio si evince che i numerosi incidenti nell'incrocio citato sono stati piuttosto gravi (due o più feriti), non hanno coinvolto pedoni/biciclette e, fatto positivo, sono molto diminuiti in seguito alla realizzazione della rotatoria.



In Via San Pio X il numero di incidenti che ha coinvolto biciclette è piuttosto numeroso, tuttavia, anche in questo caso si

nota una marcata diminuzione nel periodo più recente. La figura di pagina successiva descrive la pericolosità di due

nodi rispettivamente sulla SR53 e sulla Postioma con gravità elevata e nel periodo recente.

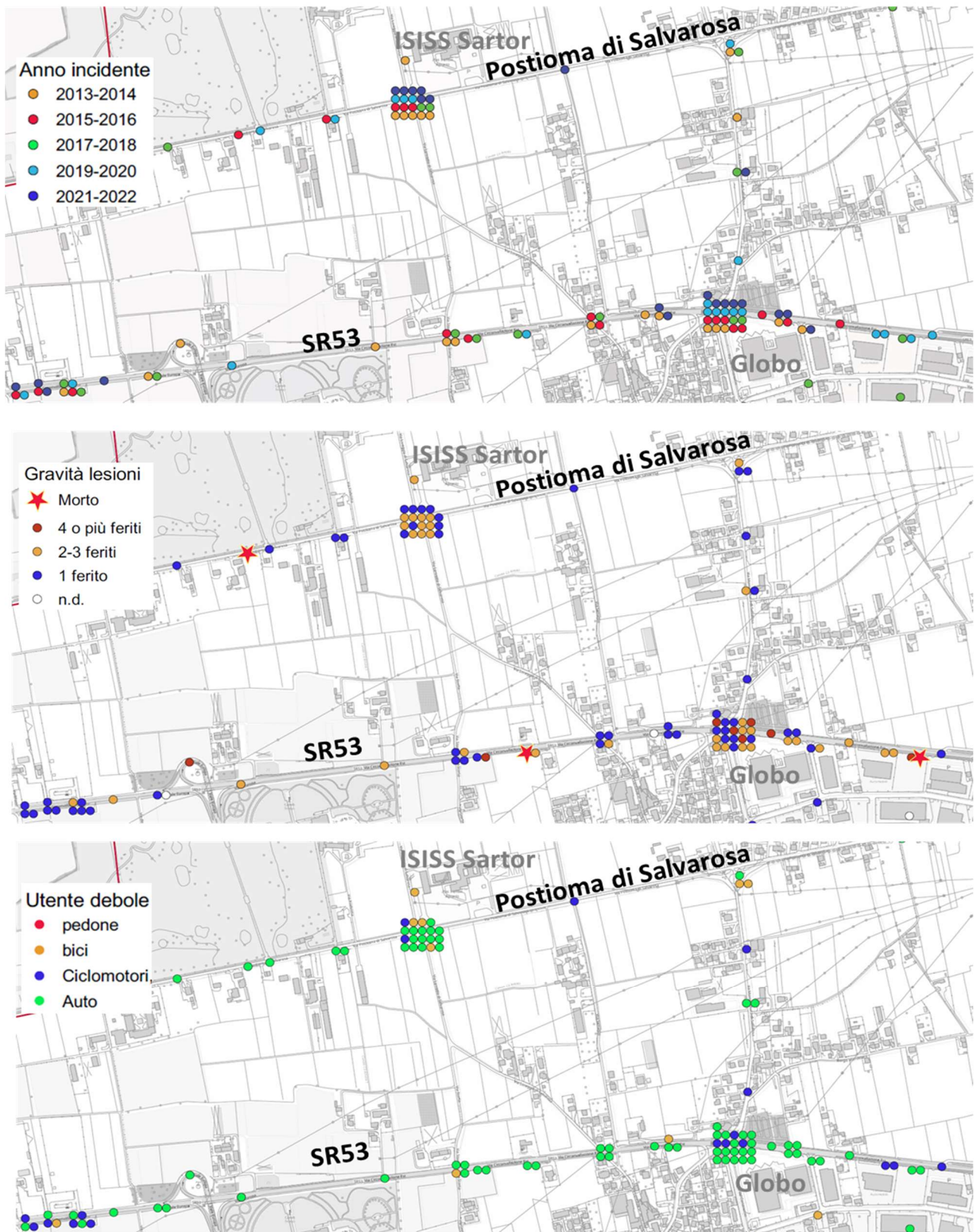


Figura 2.14 – Esempio di situazione di incidentalità recente con indice di gravità elevato.

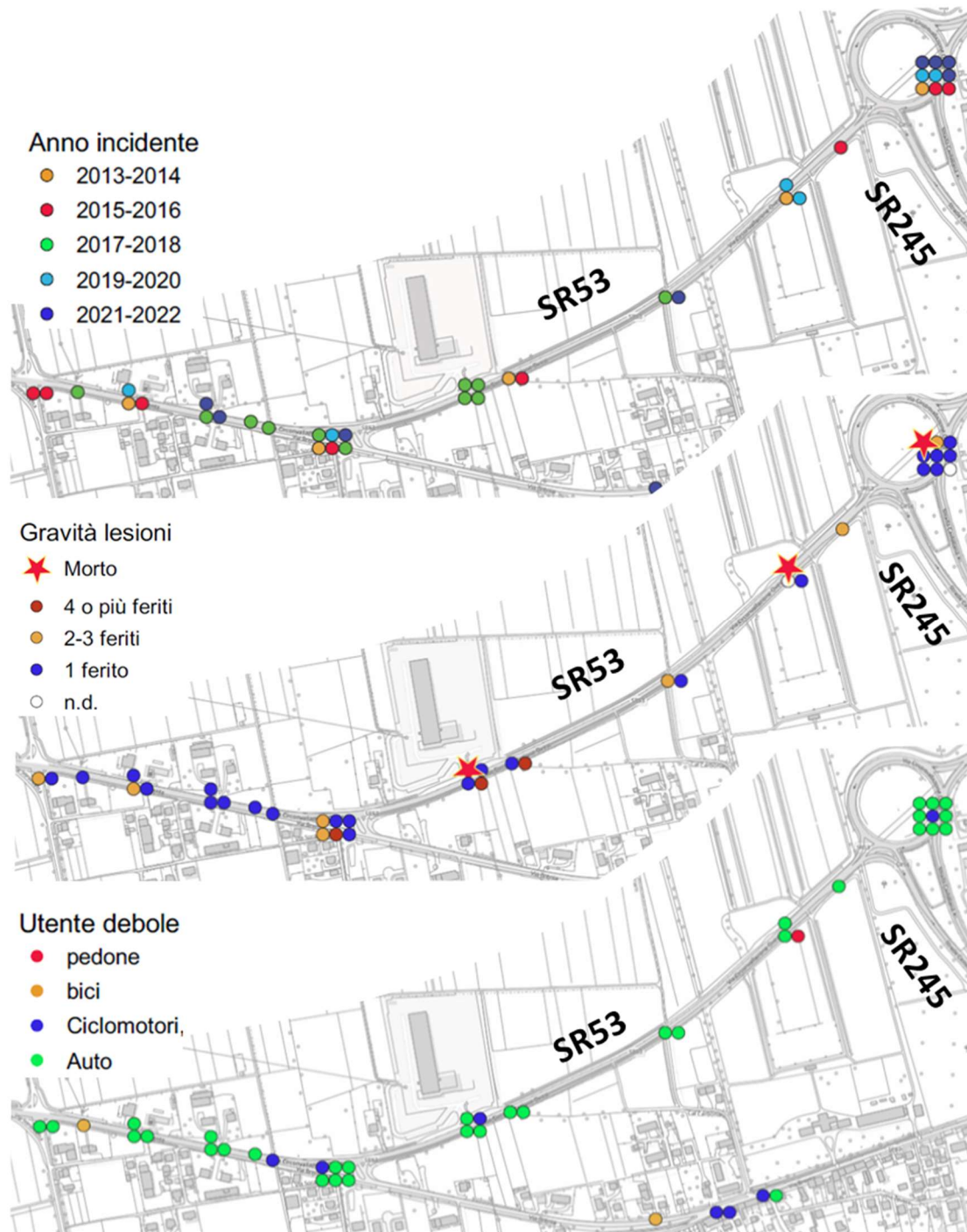


Figura 2.15 – La SR53 presenta elevati tassi di incidentalità anche in ragione dell’elevato volume di traffico.

L’incidentalità sulla Regionale n.53 coinvolge principalmente autovetture e moto. L’elevata gravità è da mettere in relazione con le velocità.



Nella figura successiva è riportata una sintesi dei risultati dell'incidentalità nell'area centrale. Si nota su Borgo Vicenza una incidenza di eventi

che coinvolgono le due ruote (bici e moto). Una ricorrenza di incidenti con biciclette anche nella parte est di Borgo Treviso fino al nodo Forche-Europa.

Nell'area centrale (Castello-Piazza Giorgione - Monfenera) gli incidenti coinvolgono quasi sempre pedoni o biciclette.

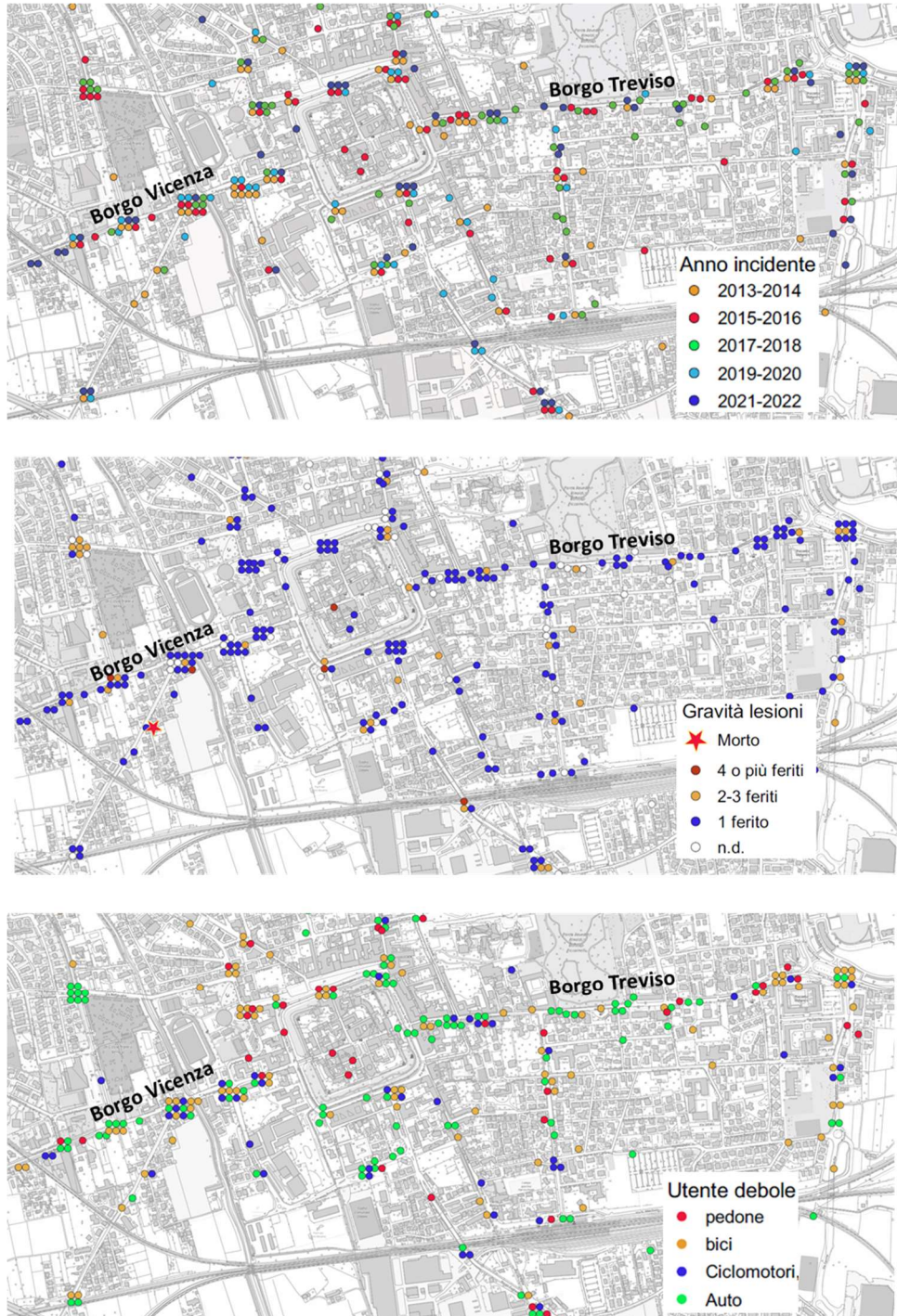


Figura 2.16 - Incidentalità nell'area centrale di Castelfranco



<i>N° assoluto</i>	<i>auto</i>	<i>moto</i>	<i>bici</i>	<i>pedone</i>	<i>TOTALE</i>	<i>bici+pedoni</i>
su rete primaria (blu)	345	82	53	8	<b>488</b>	61
su rete urbana principale (rosso)	121	54	69	21	<b>265</b>	90
su rete area centrale (verde)	64	30	61	24	<b>179</b>	85
Strade locali	59	23	31	11	<b>124</b>	42
<b>TOTALE</b>	<b>589</b>	<b>189</b>	<b>214</b>	<b>64</b>	<b>1056</b>	<b>278</b>

<b>% componente per tipo strada</b>	<i>auto</i>	<i>moto</i>	<i>bici</i>	<i>pedone</i>	<i>TOTALE</i>	<i>bici+pedoni</i>
su rete primaria (blu)	71%	17%	11%	2%	<b>100%</b>	13%
su rete urbana principale (rosso)	46%	20%	26%	8%	<b>100%</b>	34%
su rete area centrale (verde)	36%	17%	34%	13%	<b>100%</b>	47%
Strade locali	48%	19%	25%	9%	<b>100%</b>	34%
<b>TOTALE</b>	<b>56%</b>	<b>18%</b>	<b>20%</b>	<b>6%</b>	<b>100%</b>	<b>26%</b>

<b>% componente per tipo mezzo</b>	<i>auto</i>	<i>moto</i>	<i>bici</i>	<i>pedone</i>	<i>TOTALE</i>
su rete primaria (blu)	59%	43%	25%	13%	<b>46%</b>
su rete urbana principale (rosso)	21%	29%	32%	33%	<b>25%</b>
su rete area centrale (verde)	11%	16%	29%	38%	<b>17%</b>
Strade locali	10%	12%	14%	17%	<b>12%</b>
<b>TOTALE</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tabella 2.6 – Statistica incidenti con danni alle persone decennio 2013-2023 per tipo di strada classificata.

Nella sola area centrale si verifica lo stesso numero di incidenti che in tutta la rete urbana primaria. Il 47% degli incidenti nell'area centrale coinvolge pedoni o ciclisti.



### 2.7 Il sistema della sosta

L'assetto della sosta nell'area centrale del comune è stata indagata attraverso un censimento dei posti offerti classificati in base al tipo di regolamentazione.

All'interno dell'area indagata sono offerti circa 2.700 posti nelle tipologie descritte in tabella. I posti a pagamento sono collocati a ridosso della città murata di cui la metà nella sola Piazza Giorgione.

Nel settore Sud è collocata la maggior parte dell'offerta libera con i notevoli numeri a servizio della Stazione ferroviaria.

La caratterizzazione della domanda è stata effettuata attraverso la rilevazione delle presenze in diverse fasce orarie di un giorno fiale e durante un martedì di mercato (una sintesi dei risultati è presentata nelle schede successive).

La stima delle componenti di utenza per classi di durata è stata effettuata mediante il rilevamento della targa dei veicoli in sosta, ogni 30' durante 13 ore di un giorno fiale su 800 posti centrali.

Blocco	Zona	Parcometro	Disco Orario 60'	Sosta Libera	Disabile	Carico/Scarico	Ricarica Elettrica	Polizia Municipale	Rosa Autorizzati Residenti	Totale
N	NORD	208	59	212	18	14	0	0	0	511
W	OVEST	86	38	146	8	1	0	0	0	279
C	CITTA' MURATA	57	10	0	7	6	0	1	2	101
E	EST	24	21	3	10	4	0	1	0	63
S	SUD	32	73	635	22	9	0	0	2	773
FS	STAZIONE FFSS	0	52	855	24	0	12	0	7	950
<b>AREA DI RILIEVO</b>		<b>407</b>	<b>253</b>	<b>1.851</b>	<b>89</b>	<b>34</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2.677</b>
		15%	9%	69%	3%	1%	0%	0%	0%	100%

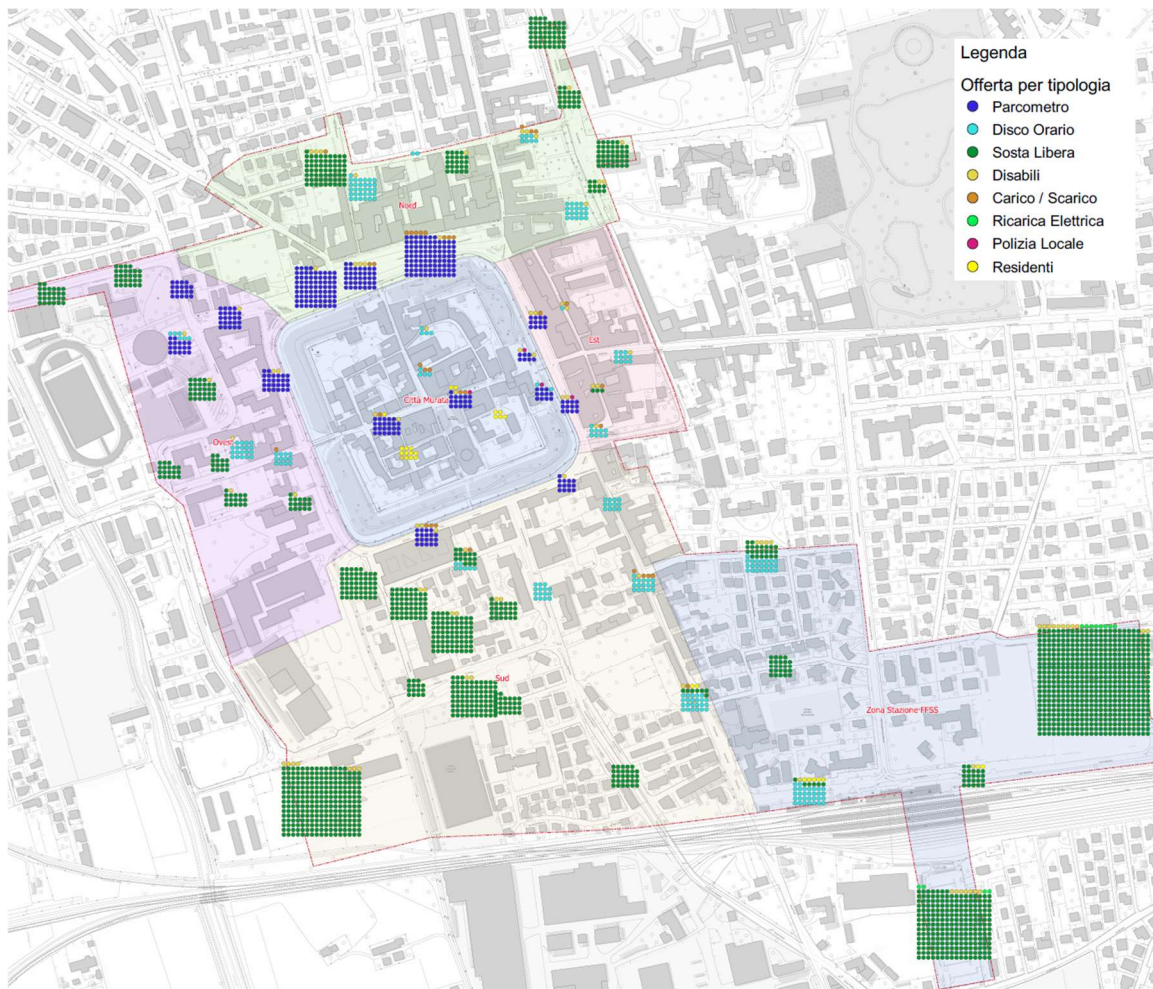


Figura 2.17 – Localizzazione dell'offerta di sosta per tipo di regolamentazione

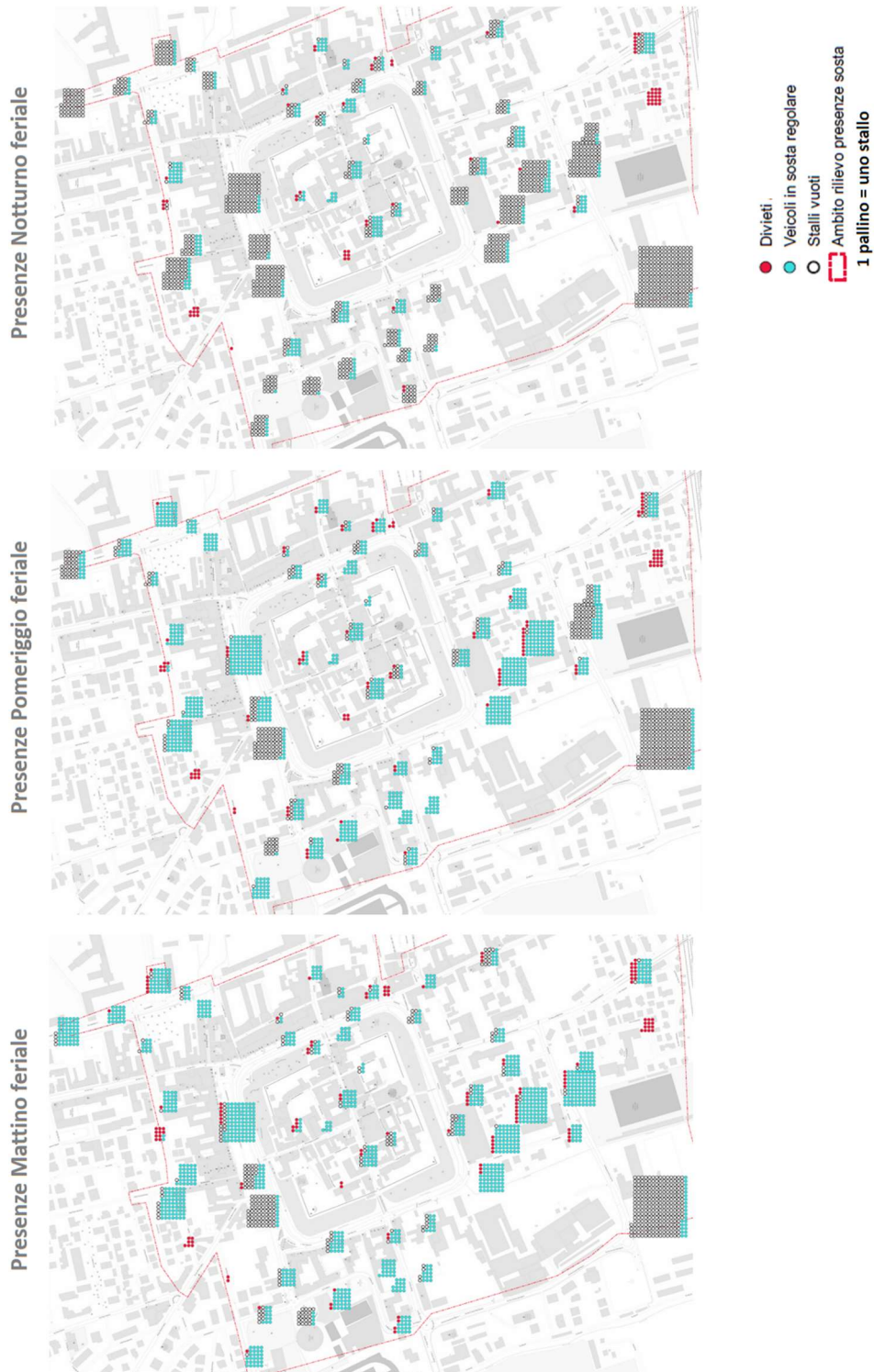


### 2.7.1 Rilevamento delle presenze

Nella figura è riportata una sintesi delle rappresentazioni dei dati di domanda in termini di

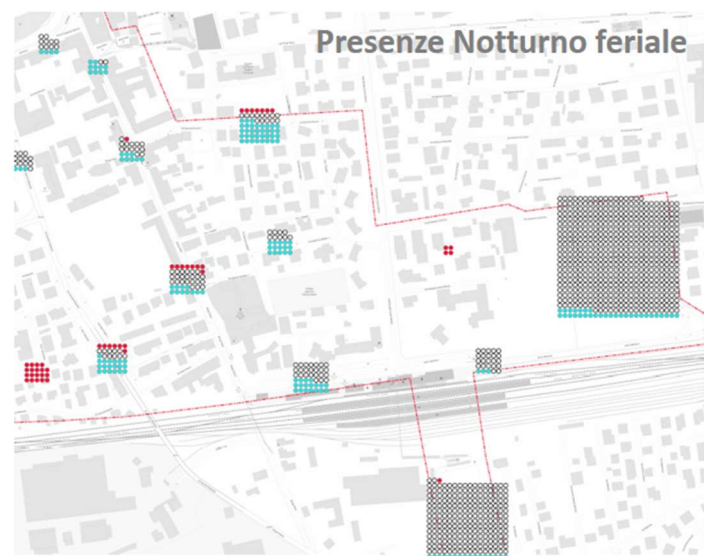
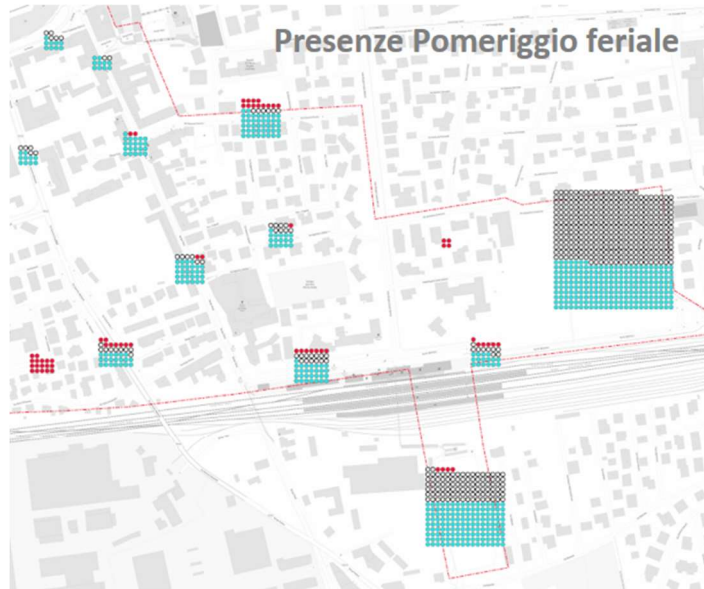
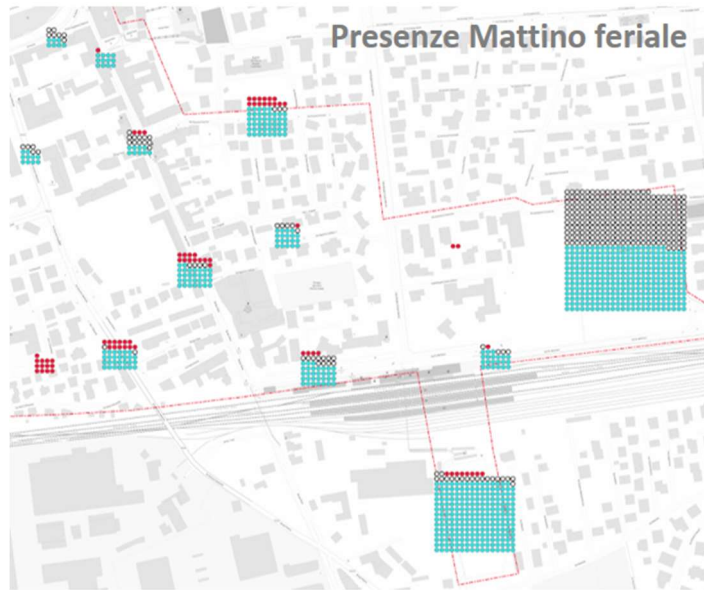
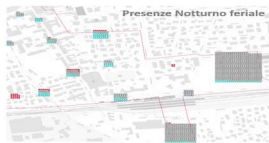
presenze nelle diverse ore del giorno feriali. Il massimo numero di presenze si è registrato nella seconda parte della mattina. I posti liberi sono quasi saturi, fatta eccezione per l'area dell'ex

Foro Boario percepita lontana. I posti a pagamento, durante il giorno feriali sono lontani dalla saturazione.





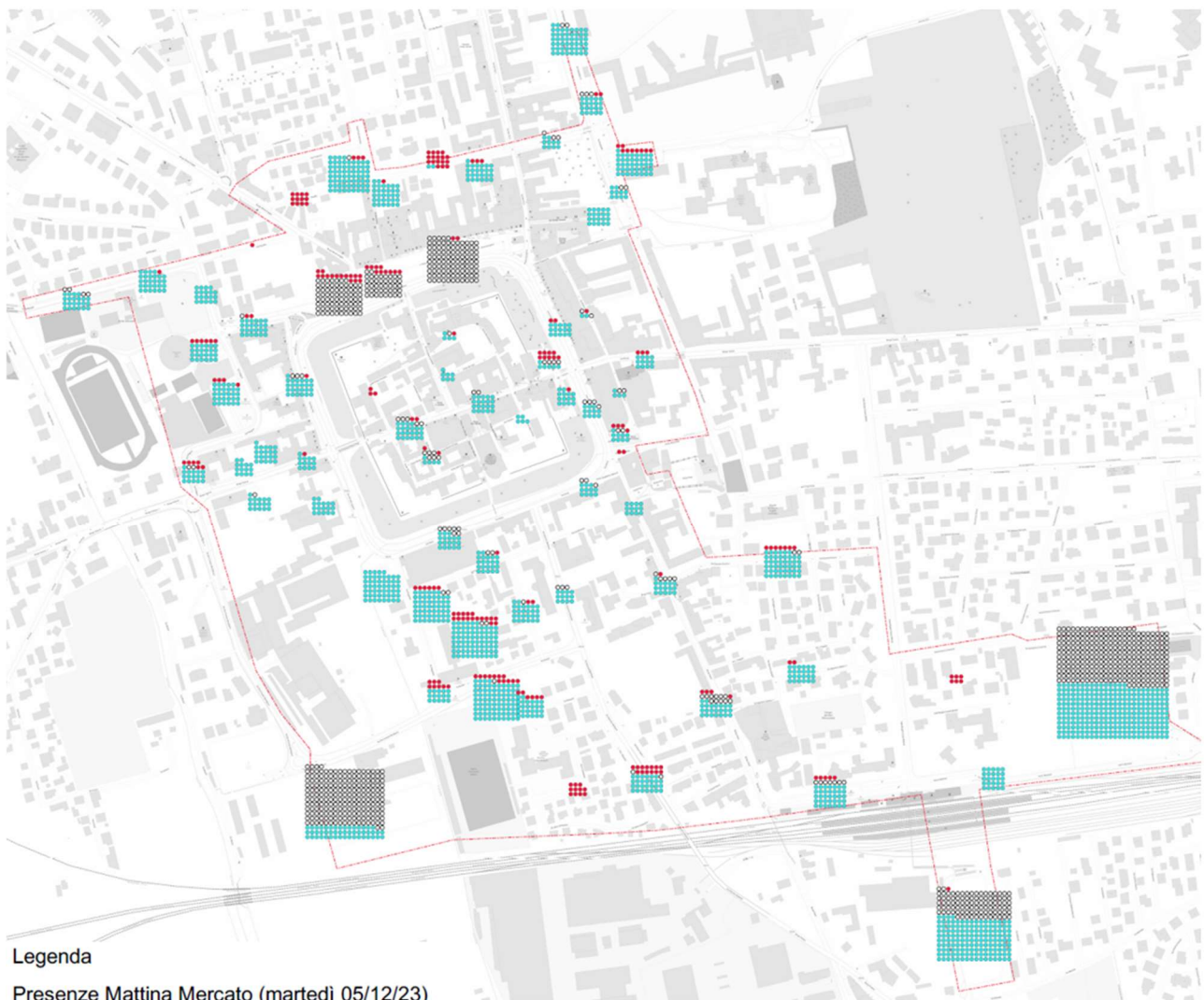
Nell'area della Stazione, nel giorno feriale, c'è un'offerta abbondante a servizio dell'interscambio, mentre la numerosità di auto irregolari manifesta una certa sotto-dotazione dell'offerta attorno al quartiere di Borgo Pieve.





Il giorno di mercato Piazza Giorgione è occupata dalle bancarelle pertanto si accentua il fenomeno della saturazione delle aree adiacenti che spinge ad una certa utilizzazione dell'area dell'ex Foro Boario.

### Presenze Mattino Martedì Mercato



#### Legenda

Presenze Mattina Mercato (martedì 05/12/23)

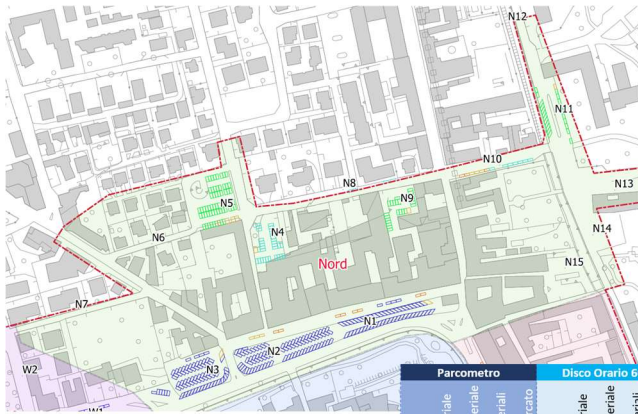
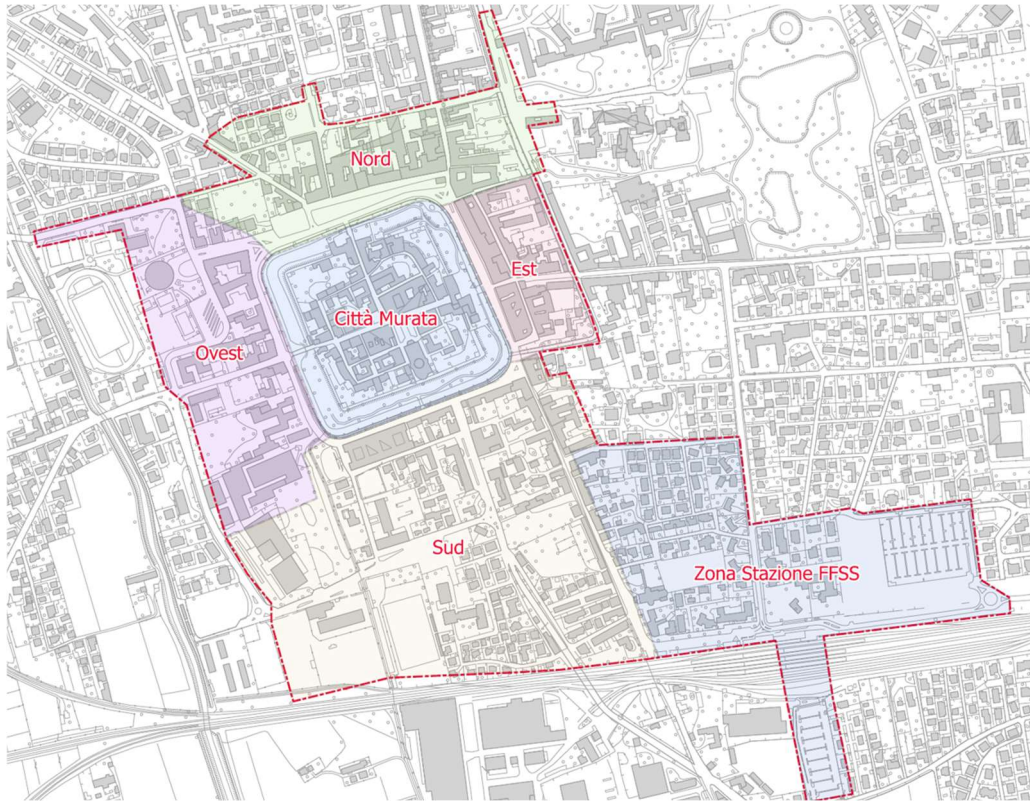
- Divieti
  - Veicoli in sosta regolare
  - Stalli vuoti
- 1 pallino = uno stallo



Bilanci numerici più dettagliati sono reperibili nello specifico allegato *Indagini sulla Sosta Gennaio 2024*.

Nelle schede dell'allegato sono presentati i risultati numerici delle rilevazioni delle presenze di auto in sosta, nelle sei zone durante quattro periodi:

Mattina ferial (circa h 11);  
Pomeriggio ferial (circa h 17);  
Notturno (circa h 1.00);  
Mattina di mercato (martedì h11).



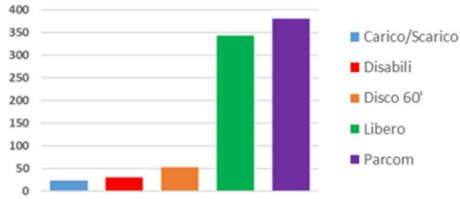
Esempio di scheda con dati di dettaglio sulle presenze di auto nelle diverse aree di parcheggio, nei quattro periodi di osservazione. Zona Nord (vedi allegato Indagini Sosta)

Blocco	Zona	Parcometro				Disco Orario 60'				Sosta Libera				Riservati				Divieto di sosta				TOTALE							
		Offerta	Presenze Mattino Ferial	Presenze Pomeriggio Ferial	Presenze Notturne Feriali	Presenze Mattino Mercato	Offerta	Presenze Mattino Ferial	Presenze Pomeriggio Ferial	Presenze Notturne Feriali	Presenze Mattino Mercato	Offerta	Presenze Mattino Ferial	Presenze Pomeriggio Ferial	Presenze Notturne Feriali	Presenze Mattino Mercato	Offerta	Presenze Mattino Ferial	Presenze Pomeriggio Ferial	Presenze Notturne Feriali	Presenze Mattino Mercato								
N1	Piazza Giorgione Est	95	90	95	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1	3	0	0	6	3	0	2	104	97	101	5	2
N2	Piazza Giorgione Centro	37	15	25	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	3	2	1	0	2	2	0	10	42	20	29	2	10
N3	Piazza Giorgione Ovest	76	9	10	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	15	77	9	10	5	15
N4	Park Corte Franceschini	0	0	0	0	31	30	31	12	31	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	32	31	31	12	33
N5	Park Via Romanina	0	0	0	0	0	0	0	0	0	64	60	60	12	64	4	0	1	0	3	0	0	0	3	68	60	61	12	70
N6	Via G. B. Novello	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	8	8	12	0	7	8	8	12	
N7	Via Pasubio	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	1	0	0	2	2	1	1
N8	Via Romanina	0	0	0	0	2	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	6	4	17	2	12	8	4	19	
N9	Park Corte Romanina	0	0	0	0	0	0	0	0	24	24	24	22	24	1	1	0	1	0	1	1	1	3	25	25	26	23	28	
N10	Via Regina Cornaro	0	0	0	0	7	7	4	3	6	0	0	0	0	0	6	4	3	3	4	0	0	0	0	13	11	7	6	10
N11	Via Ospedale - Maffioli	0	0	0	0	0	0	0	0	22	22	17	6	19	1	1	0	0	1	1	0	0	2	23	24	17	6	22	
N12	Via Ospedale Nord	0	0	0	0	0	0	0	0	52	48	15	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52	48	15	0	50
N13	Park via Ospedale	0	0	0	0	0	0	0	0	40	39	40	7	40	1	0	1	0	1	6	1	0	9	41	45	42	7	50	
N14	Via Ospedale Sud	0	0	0	0	0	0	0	0	10	8	9	2	10	2	0	2	1	0	0	0	0	0	0	12	8	11	3	20
N15	Park Piazzetta Saviane	0	0	0	0	19	19	5	19	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	20	20	5	20	
<b>N</b>	<b>TOTALE NORD</b>	<b>208</b>	<b>114</b>	<b>130</b>	<b>11</b>	<b>59</b>	<b>58</b>	<b>56</b>	<b>20</b>	<b>58</b>	<b>212</b>	<b>201</b>	<b>165</b>	<b>49</b>	<b>207</b>	<b>32</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>35</b>	<b>23</b>	<b>14</b>	<b>75</b>	<b>511</b>	<b>419</b>	<b>388</b>	<b>99</b>	<b>352</b>



### 2.7.2 Rilevamento delle componenti di utenza in base alla durata dello stationamento

Offerta di sosta nell'area centrale



L'area centrale è stata oggetto di una campagna di rilevamenti per l'identificazione delle componenti di domanda per **classi di durata della sosta**.

L'area indagata riguarda un'offerta di circa 800 posti a servizio dell'area centrale.

Posti auto per tipo di regolamentazione

zona	Carico/Scarico	Disabili	Disco 60'	Libero	Parcom	tot
Nord	9	9	31	60	208	317
Sud	4	10	7	282	32	335
Est		4	11		35	50
Ovest		3			50	53
Castello	10	4	4		55	73
<b>totale</b>	<b>23</b>	<b>30</b>	<b>53</b>	<b>342</b>	<b>380</b>	<b>828</b>
	3%	4%	6%	41%	46%	100%

La stima delle componenti di utenza per classi di durata è stata effettuata mediante il rilevamento della targa dei veicoli in sosta, ogni 30' durante 13 ore di un giorno feriale.





Durante le 13 ore di rilevamento (7:00-20:00) in un giorno feriale di giovedì 30 novembre 2023 sugli **828 posti offerti nell'intera area centrale** si sono avvicendate **3.302** auto per una durata media di **1h e 50'** e per un'occupazione media dei posti nella giornata del **55%**.

Il numero massimo di presenze si è registrato tra le h11:00 e 11:30 con 620 veicoli (tasso occupazione 75%).

Ovviamente il dato medio di durata e occupazione non descrive le caratteristiche delle diverse componenti di utenza che si leggono meglio nei grafici che descrivono l'occupazione nelle diverse ore e le classi di durata delle diverse componenti.

È particolarmente significativo il diverso rapporto tra il numero di utenti delle diverse classi e il contributo di occupazione (vedi le due torte).

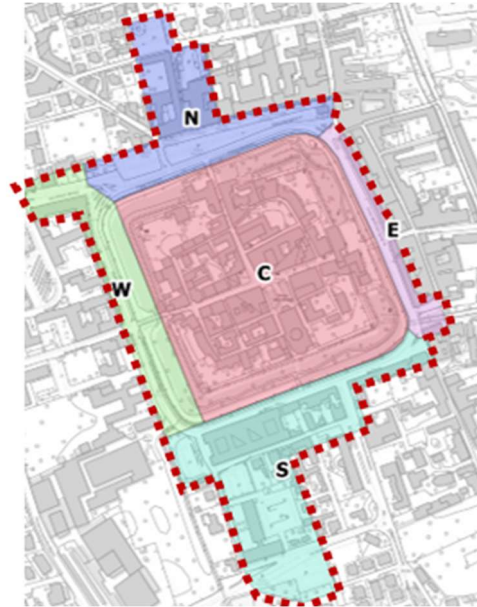
Tre quarti degli utenti sosta meno di due ore impegnando circa 1/3 dei posti occupati (settori azzurri), mentre il 2% degli utenti di lunga durata incide per il 12% come contributo di occupazione (settore rosso).

Il tasso di rotazione (ultima colonna della tabella) evidenzia come nelle aree a parcometro c'è un avvicendamento di circa 12 veicoli su ogni posto occupato contro i 4 dei posti liberi non regolamentati.

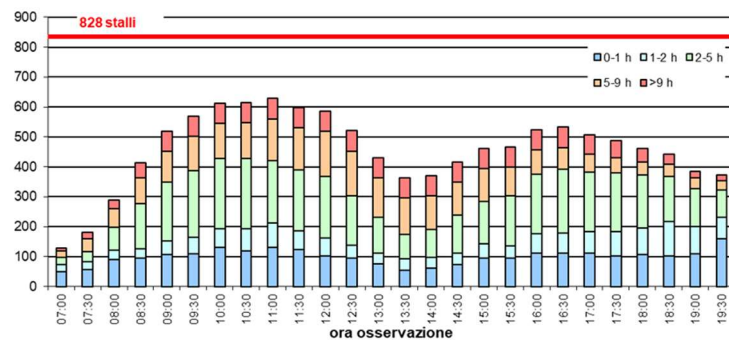
Nelle schede de che seguono vengo analizzati i dati con riferimento alle diverse zone. Evidente l'utilizzo del settore Sud per le soste lunghe.

Viceversa una certa sottoutilizzazione degli stalli nel settore Nord.

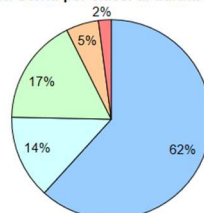
La linea rossa indica l'offerta di posti.



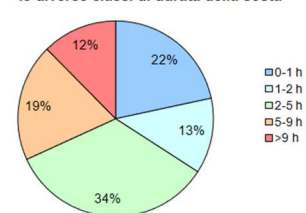
	Posti offerti	Ore offerte [posti x 13h]	Ore occupate	Tasso occupazion e medio	Singoli utenti	Durata media	Tasso di rotazione medio 1 (su posti offerti)	Tasso di rotazione medio 2 (su posti occupati)
	a	b = a x 13	c	f	d	e = c/d	f = d/a	g = d/(af)
<b>PARCOM</b>	380	4.940	1.928	39%	1.788	1,08	4,71	<b>12,06</b>
<b>DISCO 60'</b>	53	689	500	73%	281	1,78	5,30	<b>7,31</b>
<b>LIBERO</b>	342	4.446	3.271	74%	1.030	3,18	3,01	<b>4,09</b>
<b>DISABILE</b>	30	390	116	30%	91	1,27	3,03	<b>10,25</b>
<b>C/S</b>	23	299	124	41%	112	1,10	4,87	<b>11,82</b>
<b>Totale</b>	<b>828</b>	<b>10.764</b>	<b>5.937</b>	<b>55%</b>	<b>3.302</b>	<b>1,80</b>	<b>3,99</b>	<b>7,22</b>



N. Utenti per classi di durata della sosta

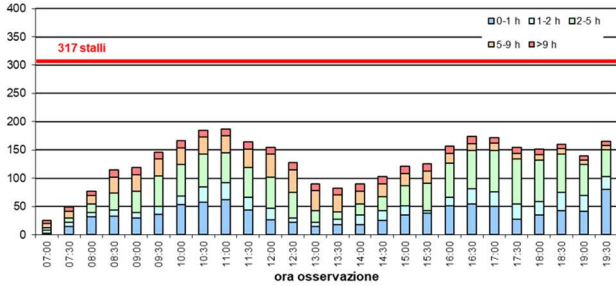


Contributo sull'occupazione dei posti per le diverse classi di durata della sosta

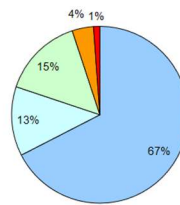




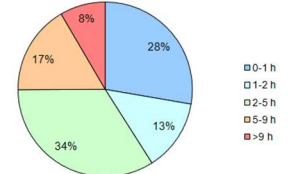
**SETTORE NORD 1.087 utenti x 1.702 ore di occupaz.**



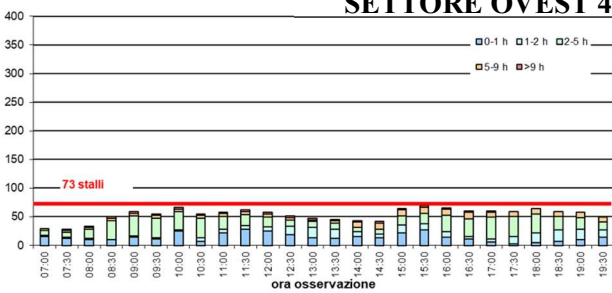
N. Utenti per classi di durata della sosta



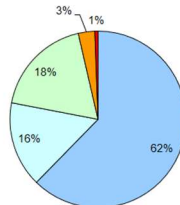
Contributo sull'occupazione dei posti per le diverse classi di durata della sosta



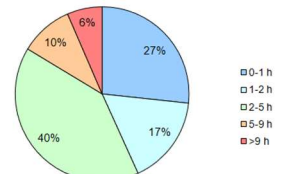
**SETTORE OVEST 499 utenti x 379 ore di occupaz.**



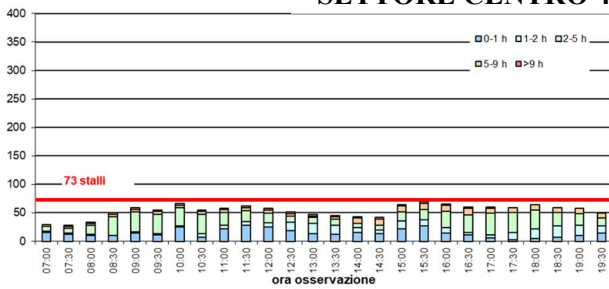
N. Utenti per classi di durata della sosta



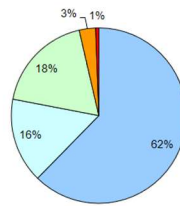
Contributo sull'occupazione dei posti per le diverse classi di durata della sosta



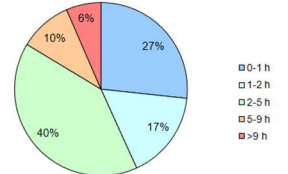
**SETTORE CENTRO 452 utenti x 696 ore di occupaz.**



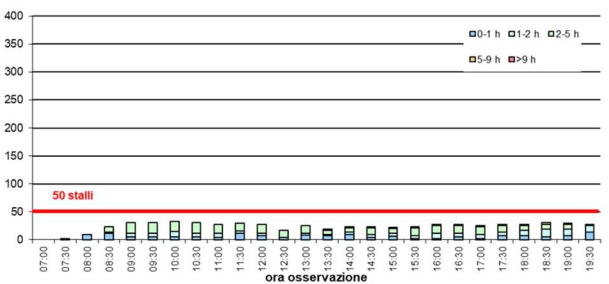
N. Utenti per classi di durata della sosta



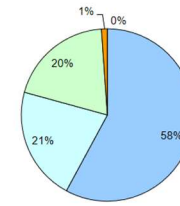
Contributo sull'occupazione dei posti per le diverse classi di durata della sosta



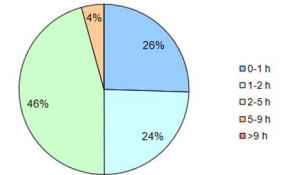
**SETTORE EST 199 utenti x 308 ore di occupaz.**



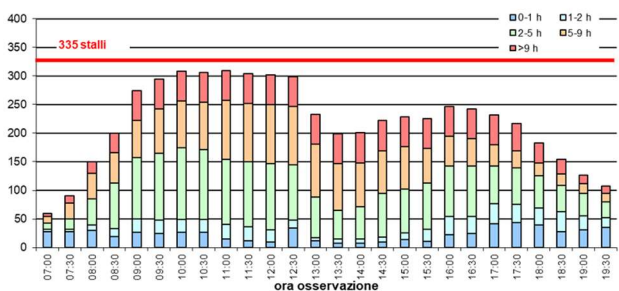
N. Utenti per classi di durata della sosta



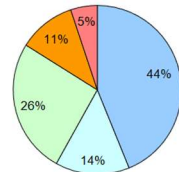
Contributo sull'occupazione dei posti per le diverse classi di durata della sosta



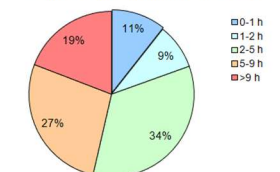
**SETTORE SUD 1.021 utenti x 2.857 ore di occupaz.**



N. Utenti per classi di durata della sosta



Contributo sull'occupazione dei posti per le diverse classi di durata della sosta







## 2.8 Indagine sull'accessibilità della città murata

L'area del Castello è stata oggetto di una specifica campagna di rilevamento per la caratterizzazione della domanda di accessibilità attraverso una rilevazione continua dalle h 7.00 alle h 20.00 dei singoli accessi veicolari in entrata ed in uscita.

Nelle 13 ore sono stati contati 1.052 veicoli in entrata e 994 in uscita. 882 sono i casi di veicoli entrati e usciti.

La rilevazione del numero di targa ha consentito, attraverso un'operazione di matching di assegnare ad ognuno degli 882 utenti l'orario di arrivo ed il tempo di permanenza.

<i>Manovra</i>	<i>Conteggio di Manovra h 7-20</i>	<i>Accumulo h20</i>
<b>IN_porta N</b>	<b>599</b>	<b>1052</b>
<b>IN_porta W</b>	<b>453</b>	
<b>OUT_portaW</b>	<b>994</b>	<b>58</b>
<b>Targhe con match IN-OUT</b>	<b>882</b>	

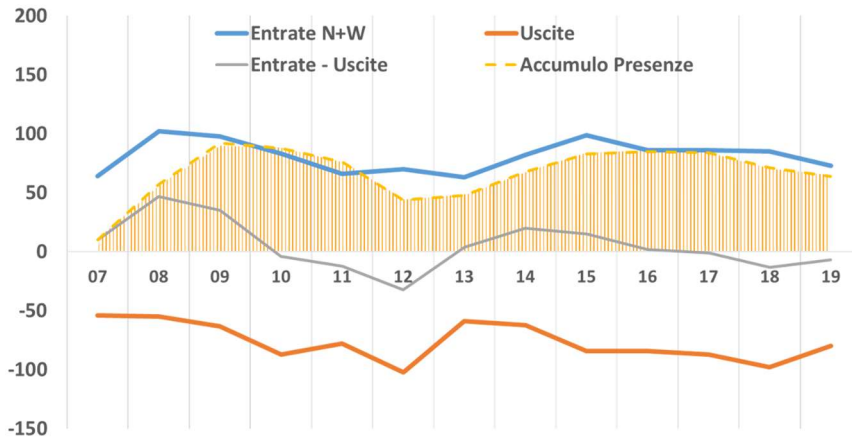




\*

\*

**Entrate (IN) e Uscite (OUT) dal castello  
h7.00-20.00**

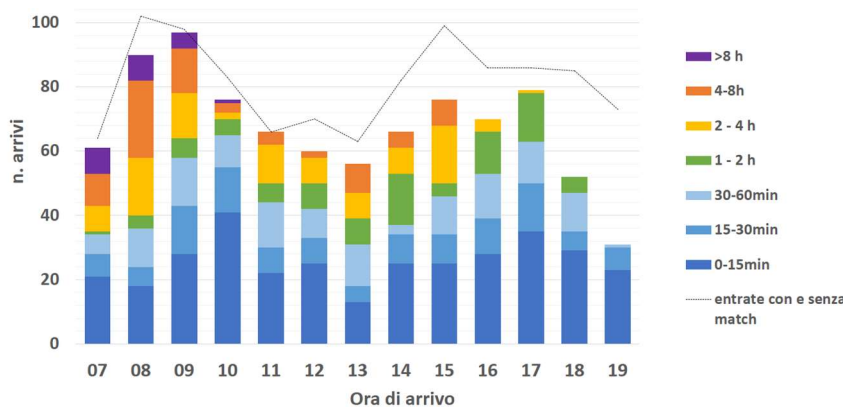


Il grafico riporta i bilanci entrate-uscite nelle 13 ore di rilevamento. Si evince che tra le 9 e le 10 si sono accumulati un centinaio di veicoli provenienti dall'esterno.

Tra le 10 e le 13 prevalgono i movimenti in uscita, così come dopo le 17.

Alle 19 permane un accumulo di circa 60 veicoli.

**Arrivi al castello  
per classi di durata della permanenza**



Il secondo grafico riporta le classi di durata della sosta per ogni ora di arrivo degli utenti.

In ragione delle modalità di rilevazione, le soste di lunga durata per i veicoli entrati dopo una certa ora sfuggono alle stime dato che le uscite sono avvenute dopo le ore 20.

La curva continua del grafico indica l'ammontare dei veicoli entrati, ma per i quali non è stato possibile registrare il matching in uscita.

Durata permanenza	Utenti		Occupazione	
0-15min	333	38%	2,8%	14%
15-30min	121	14%	3,4%	
30-60min	133	15%	7,9%	
1 - 2 h	90	10%	10,2%	
2 - 4 h	101	11%	23,9%	
4-8h	82	9%	34,7%	
>8 h	22	2%	17,1%	
	882	100%	100%	

Circa 2/3 degli utenti del Castello permane per meno di 60 minuti, con un contributo in occupazione di posti auto del 14%.



*Figura 2.18 Piazza Giorgione il giorno di mercato (fonte APPLE Maps)*



### 2.9 Il trasporto pubblico

Il trasporto pubblico è esercitato dalla società MOM Spa sulla base di un contratto di servizio per il bacino provinciale di Treviso.

La città è servita attualmente da circa 15 linee extraurbane più alcuni servizi da/verso istituti scolastici

Il servizio attuale è quasi esclusivamente incentrato sull'organizzazione del trasporto scolastico.

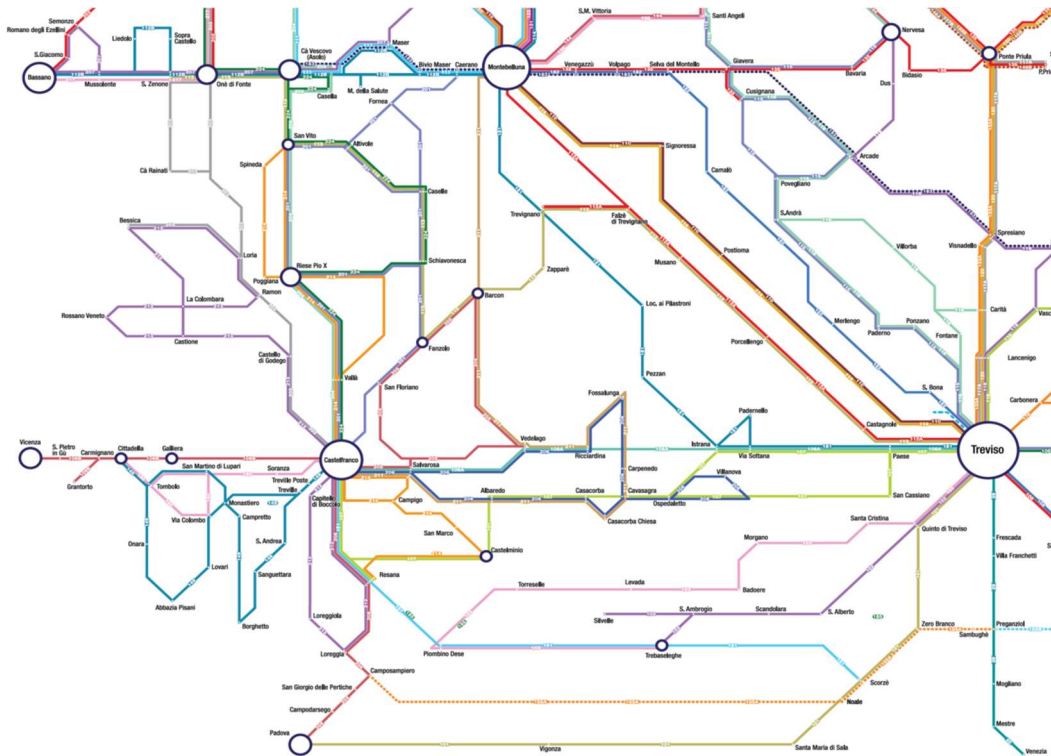


Figura 2.19- Schema del Servizio Pubblico Extraurbano (fonte: MOM Spa)

I miglioramenti possibili sono da riferire allo sviluppo di soluzioni per migliorare la informazione all'utenza attraverso l'utilizzazione delle tecnologie per la gestione delle tariffe, l'informazione sugli orari e l'informazione in tempo reale alle fermate, principalmente attraverso specifiche APP. Gli scenari evolutivi dei sistemi di tariffazione integrata secondo

la filosofia MaaS (Mobility as a Service) porteranno alla possibilità di offrire all'utenza un unico sistema di acquisto dei servizi di Bus, Treno, noleggio Bicicletta e Auto.

L'azienda MOM Spa sta sviluppando dei progetti indirizzati all'introduzione ed alla sperimentazione, negli orari di morbida, di nuove modalità di

servizio come i servizi a chiamata effettuati su prenotazione e con mezzi di piccola-media dimensione.

E' auspicabile la ricerca di margini di risparmio da dedicare alla fattibilità di un servizio di trasporto urbano oggi assente dalla Città di Castelfranco.



Linea	Coppie di Corse/g	Percorso
<a href="#">LINEA 106a</a>	27	Treviso – Istrana - Castelfranco Veneto
<a href="#">LINEA 106b</a>	20	Castelfranco Veneto – Cittadella - Vicenza
<a href="#">LINEA 107</a>	6	Treviso - Paese - Resana - Castelfranco Veneto
<a href="#">LINEA 149</a>	10	Castelfranco - Onara - Cittadella
<a href="#">LINEA 150</a>	6	Castelfranco - Soranza - San Mart. Lupari - Cittadella
<a href="#">LINEA 151</a>	6	Castelfranco - Resana - Trebaseleghe - Scorzè
<a href="#">LINEA 201</a>	12	Castelfranco - Altivole - Montebelluna
<a href="#">LINEA 203</a>	12	Castelfranco - Crespano
<a href="#">LINEA 204</a>	12	Castelfranco - Cavaso
<a href="#">LINEA 205</a>	7	Castelfranco - San Floriano - Vedelago
<a href="#">LINEA 206</a>	8	Castelfranco - Salvarosa - Vedelago - Castelfranco
<a href="#">LINEA 208</a>	17	Castelfranco - Padova
<a href="#">LINEA 211</a>	1	Castelfranco - Vedelago - Montebelluna
<a href="#">LINEA 213</a>	10	Castelfranco - Resana - Castelfranco Castelfranco - Bessica/Rossano - Castelfranco
<a href="#">LINEA 214</a>	7	Castelfranco – Castelminio - Castelfranco Castelfranco - San Vito – Castelfranco
<a href="#">LINEA 224</a>	1	Castelfranco - Possagno
<a href="#">LINEA 513</a>	1	Castelfranco-Loreggiola-Loreggia-Resana-Castelminio-San Marco-Castelfranco
<a href="#">949</a>	1	Castelfranco FFSS – Alberghiero Maffioli San Giacomo
<a href="#">950</a>	2	Castelfranco - Alberghiero Maffioli Villarazzo
<a href="#">953</a>	4	Castelfranco – ITIS Barsanti
<a href="#">954</a>	3	Castelfranco – Ist. Agrario Via Postioma
<a href="#">955</a>	1	Castelfranco – IPSIA Galilei via Avenale
<a href="#">956</a>	1	Castelfranco FFSS – CFP Lepido Rocco
<a href="#">957</a>	3	Castelfranco – Istituto Segra
<a href="#">959</a>	3	Autostazione – Borgo Treviso
<a href="#">963</a>	2	Castelfranco – Ist. Rosselli Serenissima

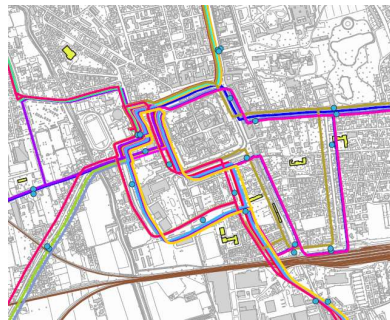
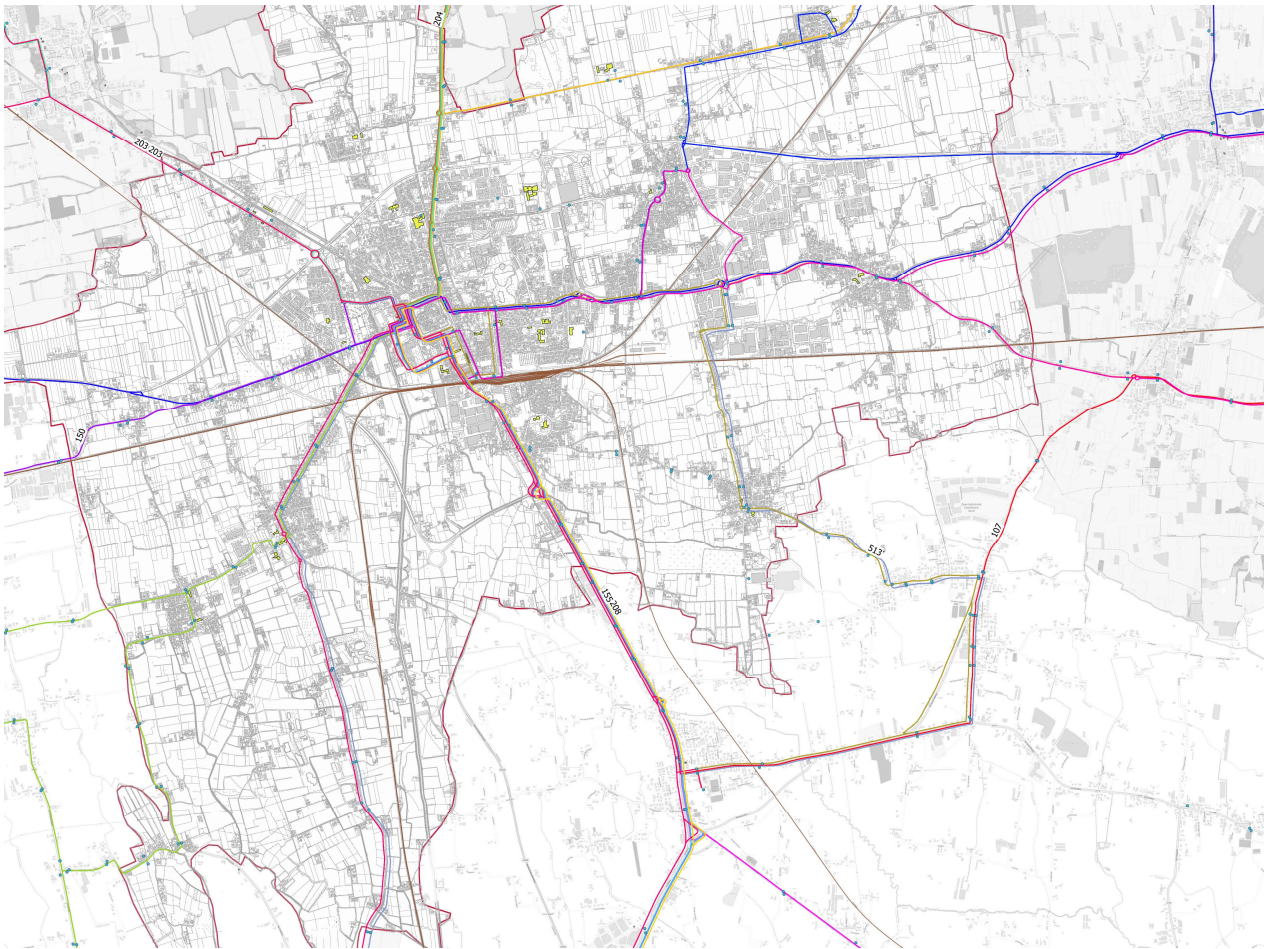
Tabella 2.7 – Elenco dei servizi TPL su Castelfranco Veneto (fonte: sito azienda MoM Mobilità di Marca )

E' nella fase esecutiva il progetto per il nuovo terminal dei servizi su gomma che sorgerà in via Forche, su un'area di 20.000 mq dove troveranno spazio: parcheggio/deposito per 80/90 mezzi, sottoservizi e impianti di depurazione delle acque reflue,

impianti di rifornimento carburanti (gasolio, GPL, rifornimento elettrico), impianti per caricamento estintori e condizionatori.

La revisione dei percorsi delle linee extrurbane potrà accompagnare la ripresa dei

progetti per la realizzazione di servizi di taglio urbano-suburbano che coinvolgano l'intera area Castellana con i comuni di cintura per un bacino di circa 90.000 residenti.



#### Legenda

##### Linee TPL Extraurbane

- 106 Treviso - Castelfranco (27) + Castelfranco - Cittadella - Vicenza (20)
- 107 Treviso - Paese - Resana - Castelfranco (6)
- 149 Castelfranco - Onara - Cittadella (10)
- 150 Castelfranco - Soranza - S.Martino di Lup. - Cittadella (6)
- 151 Castelfranco - Resana - Trebaseleghe - Scorzè (6)
- 201 Castelfranco - Altivole - Montebelluna (12)
- 203 Castelfranco - Crespano (12)
- 204 Castelfranco - Cavaso (12)
- 205 Castelfranco - San Floriano - Vedelago (7)
- 206 Castelfranco - Salvarosa - Vedelago - Castelfranco (8)
- 208 Castelfranco - Padova (17)
- 211 Castelfranco - Vedelago - Montebelluna (1)
- 213 Castelfranco - Resana - Castelfranco - Rossano - Castelfranco (10)
- 214 Castelfranco - San Vito - Castelfranco - Castelminio - Castelfranco (7)
- 224 Castelfranco - Possagno (1)
- 513 Castelfranco - Loreggia - Resana - Castelminio - San Marco - Castelfranco (1)
- Fermate TPL
- Rete Ferroviaria
- Confine Comunale

Figura 2.20 – Percorsi del servizio pubblico Extraurbano. Estratto Tav.11a (fonte MoM)

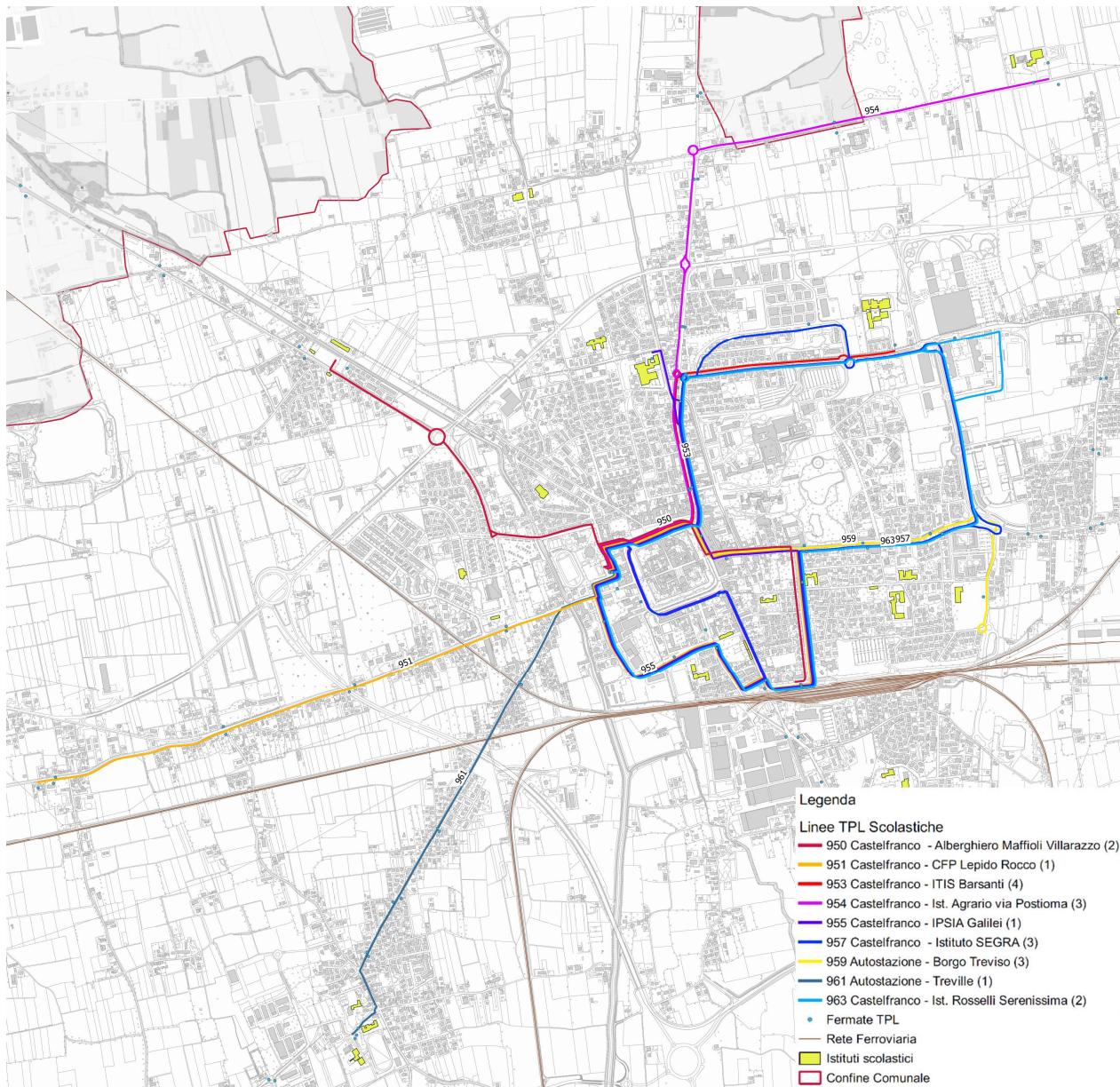


Figura 2.21 – Assetto dei servizi scolastici. Estratto TAV 11b (fonte MoM)



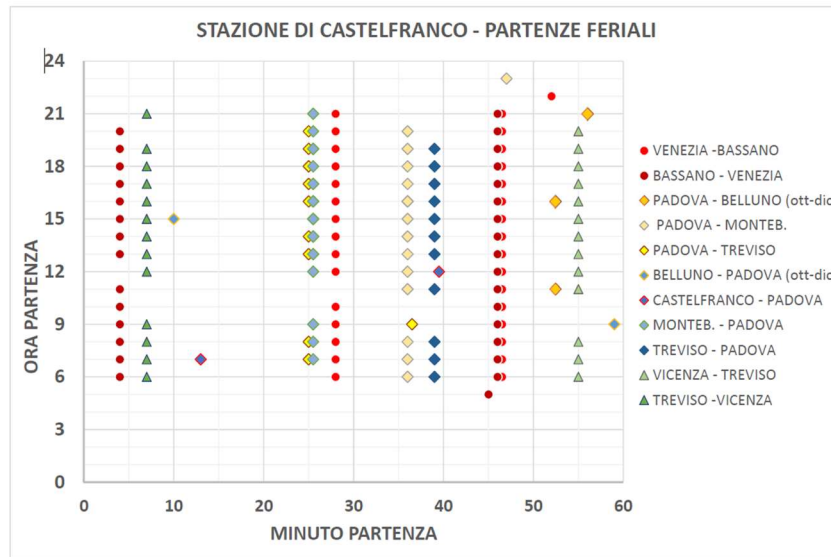
### 2.10 Il servizio ferroviario

La città di Castelfranco si trova in una condizione particolarmente favorevole per quanto riguarda i servizi ferroviari, infatti convergono su Castelfranco Veneto sei importanti direttrici che connettono direttamente la città con le più importanti polarità venete: Venezia, Padova, Treviso, Vicenza, Bassano del Grappa, Montebelluna-Belluno.

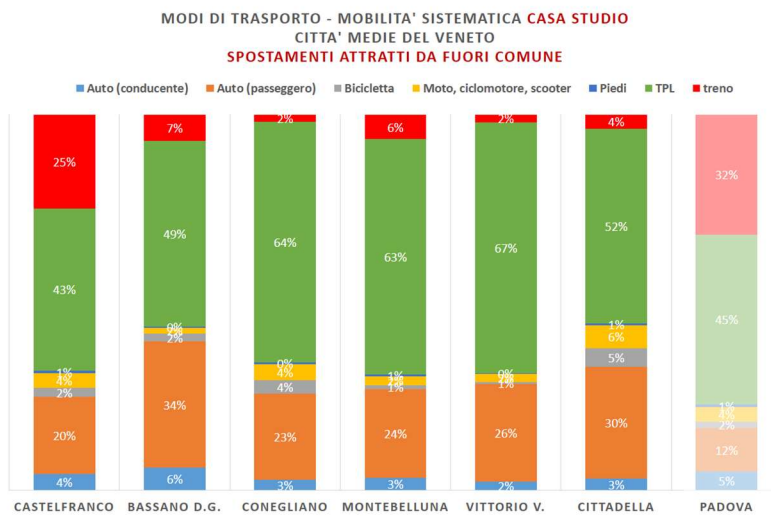
Il servizio ferroviario offre giornalmente circa 170 corse (servizio feriale) con orario cadenzato.

Si tratta di una condizione speciale, non comparabile con nessuna delle polarità venete diverse dai capoluoghi di provincia.

Ulteriore tema associato alla ferrovia verrà indicato nel capitolo dedicato alla ciclabilità, infatti nella prospettiva di attivazione delle direttrici ciclabili di interesse nazionale è da valutare la fattibilità di una connessione di qualità tra detta direttrice e la ferrovia.



Circa 170 partenze giornaliere feriali





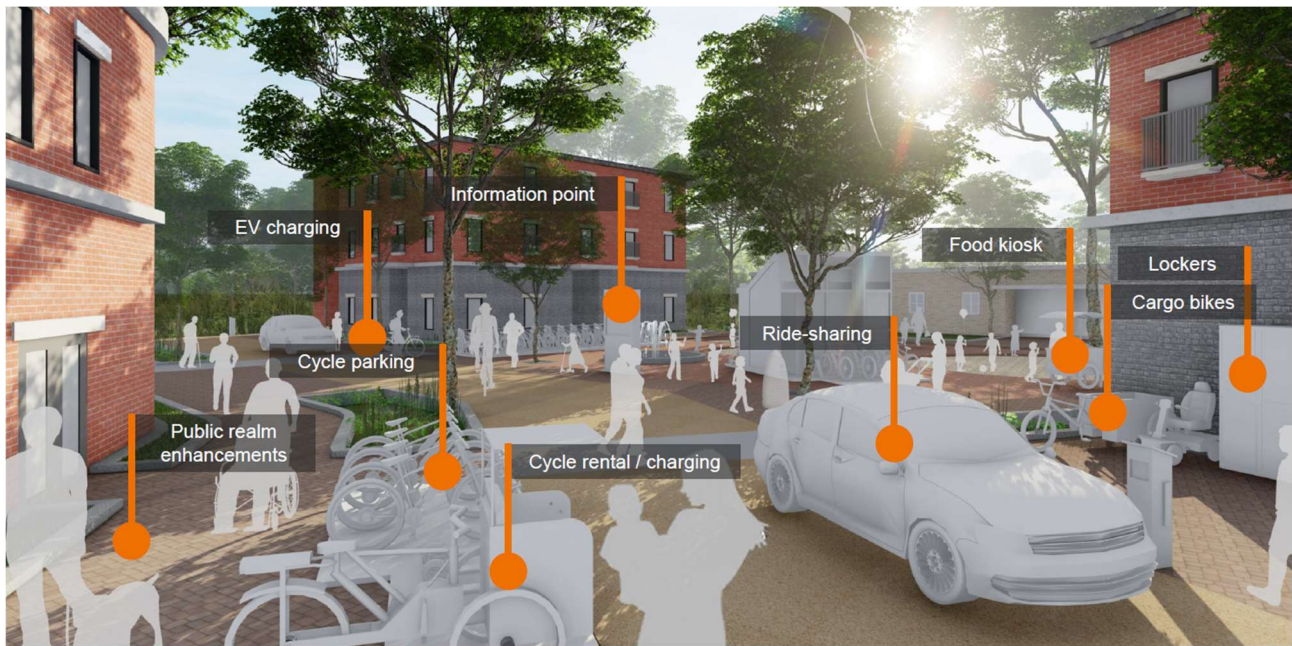


Figura 2.22 – Attività e servizi in un hub

Per il tema della ferrovia si pongono per il futuro alcuni obiettivi importanti:

- Gli studenti utilizzano molto il servizio ferroviario, mentre è assolutamente sotto utilizzato dalle altre componenti di mobilità sistemica (Casa-Lavoro) e per altre attività e/o turistica. È opportuno approfondire la praticabilità della promozione di una attività di

Mobility-Management aziendale per indagare le fattibilità di alcune iniziative come una linea-navetta urbana centro-Stazione-zone produttive e/o un servizio di bike-sharing presso la stazione;

- La disponibilità di un importante servizio ferroviario con treni che offrono il trasporto di biciclette può costituire elemento di promozione della Città come hub per la mobilità

cicloturistica. Questo richiede anche una reale promozione ed identificazione di percorsi ciclabili di connessione della stazione agli itinerari ciclabili (vedi ciclovia del Muson).

## 2.11 Mobilità attiva e ciclabilità

La mobilità di pedoni e ciclisti è oggi identificata come mobilità attiva e non più come componente debole o mobilità dolce. Si tratta di una definizione che non evidenzia solo l'aspetto alternativo alla mobilità motorizzata, ma evidenzia uno specifico aspetto di qualità e di vantaggio non solo rispetto all'ambiente, ma anche rispetto alla salute, alla qualità della vita insieme alla qualità dello spazio urbano.

Su questo aspetto le potenzialità da promuovere per la città di Castelfranco Veneto sono di assoluto rilievo in relazione a diversi ordini di obiettivi:

Con riferimento alla mobilità ciclistica si prospettano per Castelfranco due ordini di obiettivi:

1. Integrazione della maglia viaria della ciclabilità per la creazione di **itinerari urbani** continui e riconoscibili, nonché di integrazione tra le funzioni per la mobilità urbana, l'accesso alle scuole ed agli impianti sportivi oltre alla mobilità turistica;
2. La valorizzazione delle prospettive di potenziamento della **mobilità cicloturistica**.

### 2.11.1 Ciclabilità urbana

La grafica evidenzia la presenza di un certo numero di chilometri,

ma con una discontinuità marcata che pregiudica l'utilizzazione della rete ciclabile, ma anche solo la percezione dell'esistenza di un servizio di mobilità alternativo.

Per tale ragione si rende opportuno e necessario porre l'obiettivo di un lavoro specifico di approfondimento per l'individuazione di alcuni elementi di integrazione e di continuità degli itinerari ciclabili. Si tratta di un obiettivo che giustifica la identificazione delle risorse per la elaborazione di un *biciplan* ispirato alle esperienze di molte città italiane ed europee della cosiddetta "bicipolitana". Il concetto della *bicipolitana* si basa sulla individuazione di

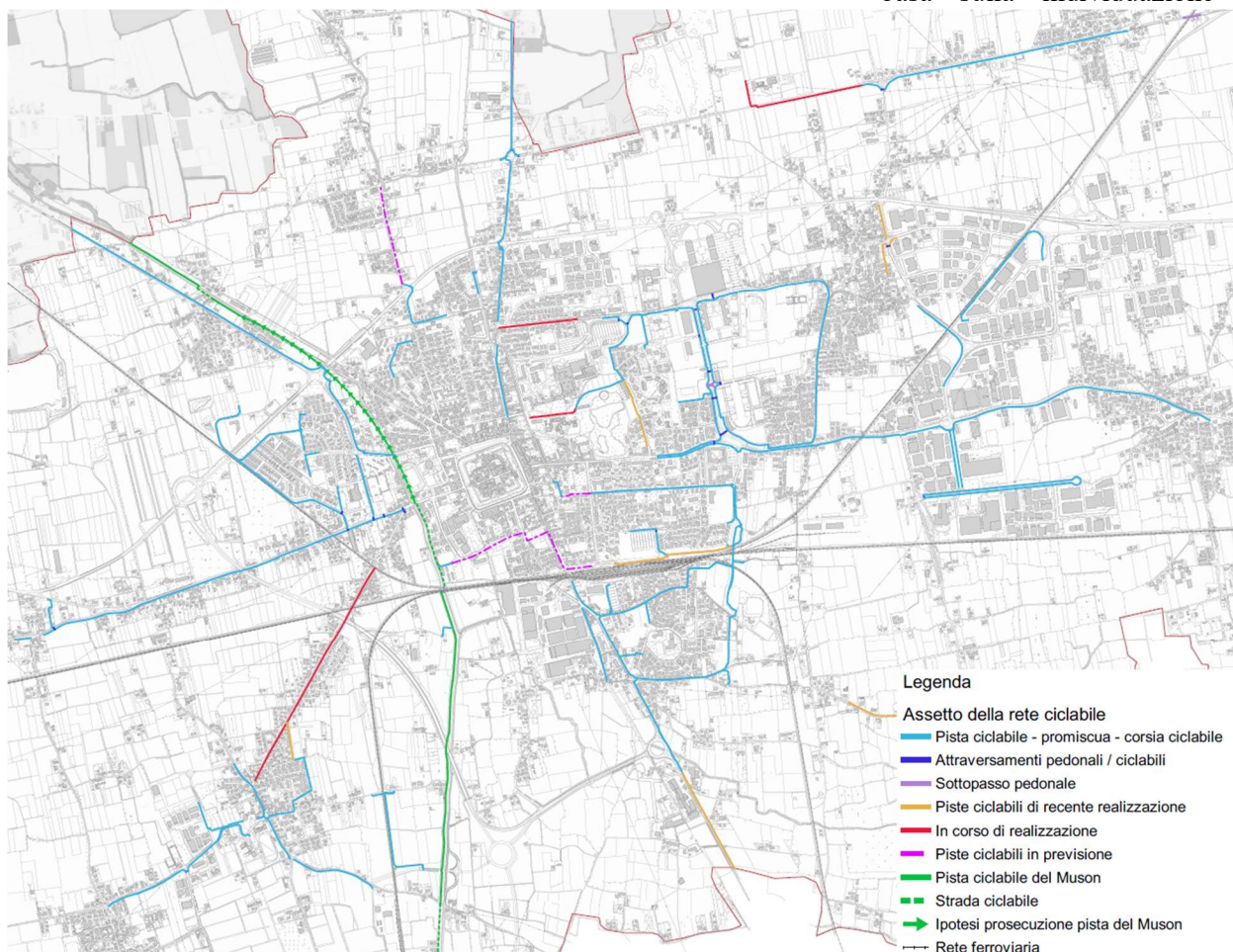


Figura 2.23 – Estratto dalla Tavola 12 - Assetto della Rete Ciclabile



alcuni, pochi, itinerari che siano identificabili dall'utenza sia per la continuità sia per il contributo di una specifica segnaletica studiata allo scopo.

I recenti provvedimenti di aggiornamento del Codice della strada (D.L.n.34/2020 e D.L. 76/2020) introducono nella normativa alcuni nuovi strumenti finalizzati a superare le rigidità implicite in una normativa orientata esclusivamente al criterio della separazione delle

componenti ed alla specializzazione degli spazi. Erano ammesse solo piste ciclabili di data larghezza minima con separatore e in mancanza dello spazio disponibile la pista doveva essere interrotta con il risultato dell'impossibilità di costruire itinerari ciclabili con una certa continuità.

I recenti provvedimenti introducono dei criteri che favoriscono la ciclabilità nelle condizioni di promiscuità dove la

coesistenza con gli altri veicoli è affidata al governo delle velocità e dove il criterio della separazione non è attuabile.

Con i criteri schematicamente descritti in figura si offre la possibilità di identificare degli itinerari ciclabili effettivamente continui utilizzando anche strade esistenti di modeste dimensioni dove dovrà/potrà essere istituita eventualmente una zona 30 km/h.

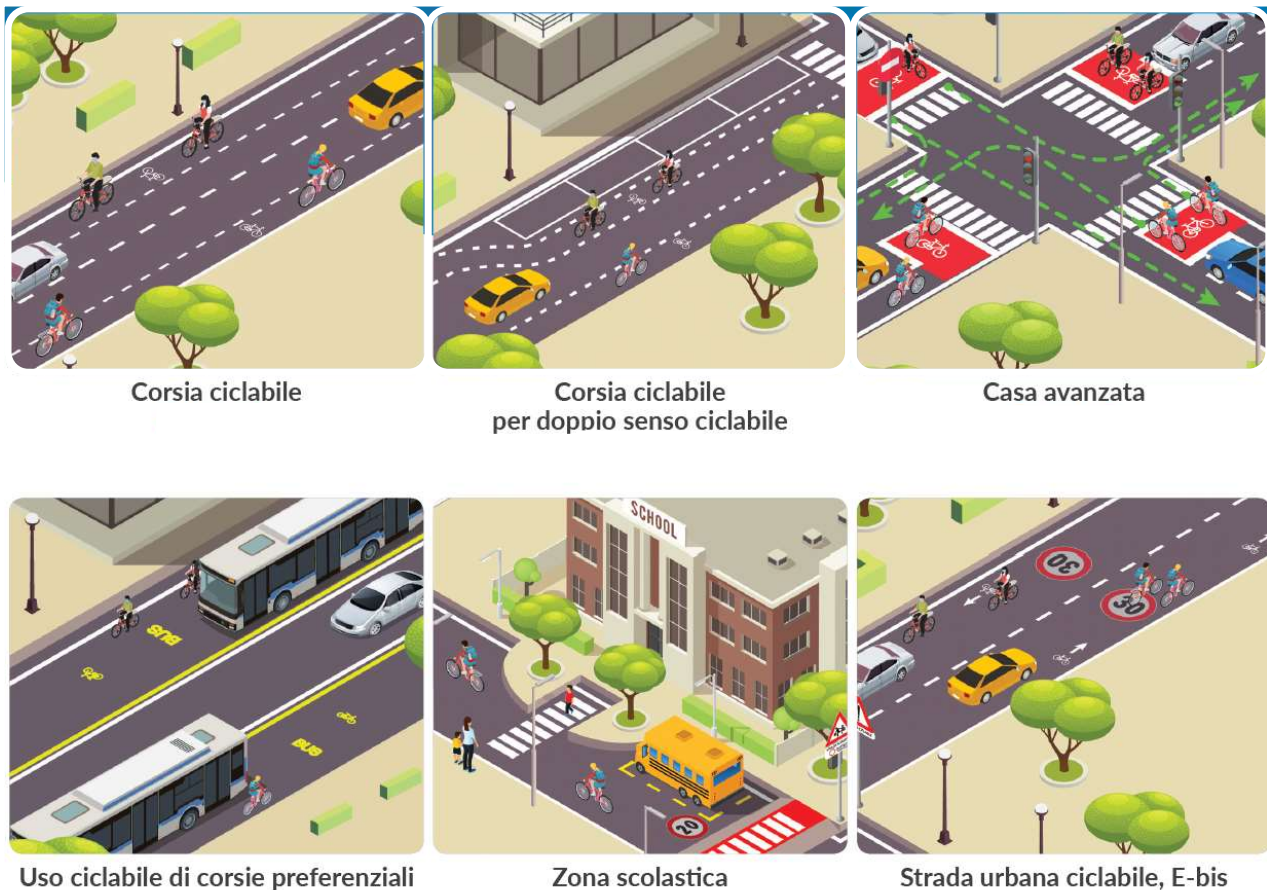


Figura 2.24 – Nuovi provvedimenti del Codice della Strada per la ciclabilità – Decreto Rilancio D.L.n.34/2020 e Decreto Semplificazioni D.L. 76/2020. (fonte: FIAB fascicolo Dare Strada alle biciclette, 2021)

### 2.11.2 Castelfranco Veneto come Hub Cicloturistico



Figura 2.25 – Itinerari ciclabili classificati Green Tour FIAB

La collocazione della Città Di Castelfranco al centro della pianura veneta caratterizzata dall'essere attraversata da importanti relazioni turistiche dalla montagna al mare alla collina ricca di attrattive ambientali e culturali, suggerisce l'opportunità di coltivare la prospettiva del cicloturismo partecipando, insieme alle diverse amministrazioni coinvolte, allo sviluppo degli itinerari identificati nella programmazione regionale. La posizione centrale di Castelfranco unita alla particolare offerta ferroviaria

costituisce un potenziale che vale la pena di valorizzare. La figura riporta una mappa degli itinerari classificati *Green Tour* promossi dalla Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB). Come si nota Castelfranco è attraversata da due itinerari importanti direttamente collegati alla direttrice Treviso-Ostiglia che è tra le maggiori arterie del cicloturismo Veneto, definita come Itinerario n. 5 nella segnaletica ufficiale regionale (15). Le due direttrici potenziali che interessano Castelfranco

riguardano i percorsi lungo il torrente Muson (verso Padova a sud e verso Asolo a Nord con il sentiero degli Ezzelini) e lungo il Marzenego verso Venezia.

Sono da valutare altresì delle azioni finalizzate all'inserimento di queste due direttrici e del nodo di servizi di Castelfranco nella mappa del Piano Regionale della Ciclabilità del Veneto adottato nel 2023 che, come si evince dall'estratto della Tav.2 di figura sono stati trascurati.



Estratto TAV. 2 – Ciclovie Regionali

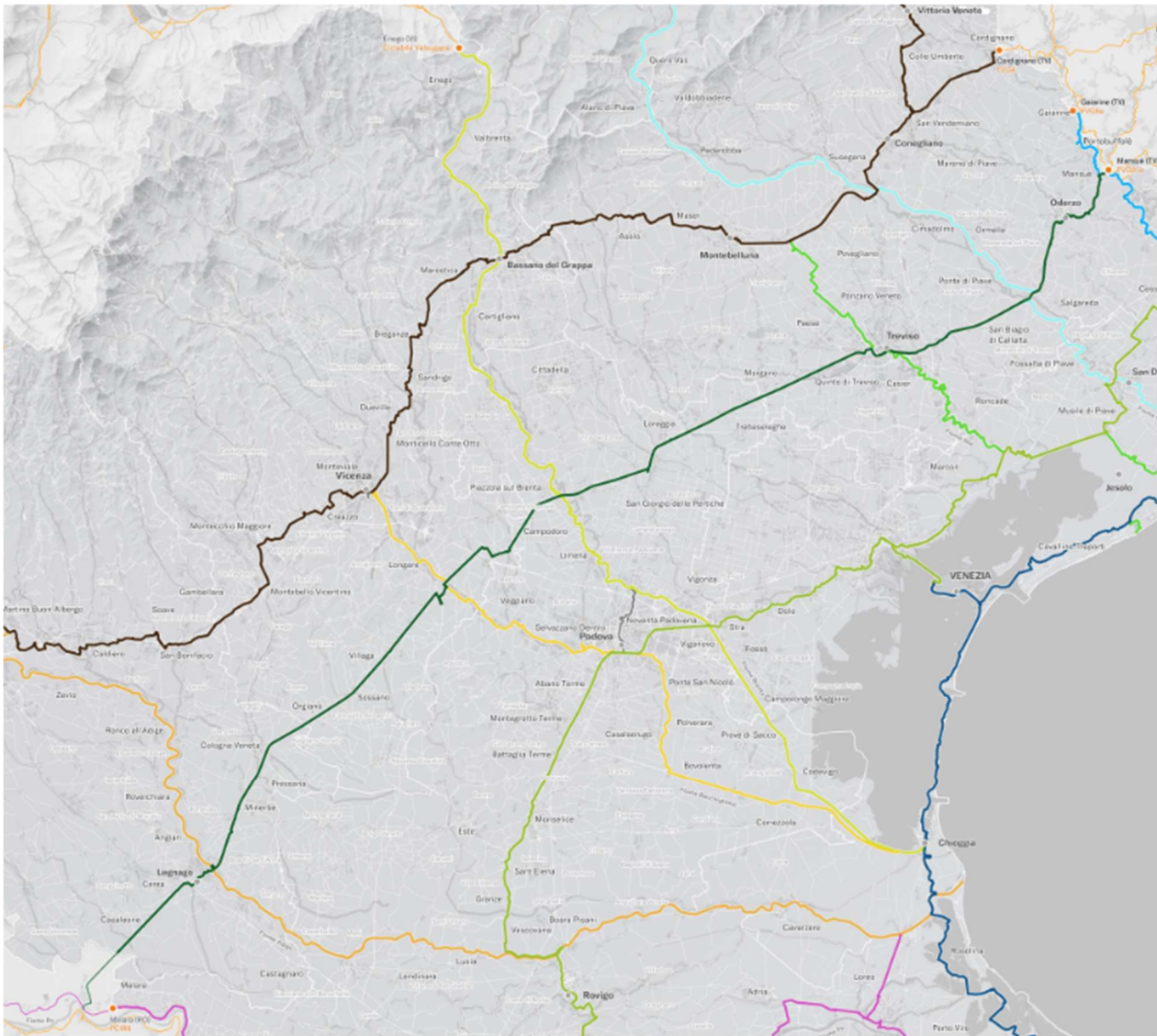


Figura 2.26 - Piano Regionale della Mobilità Ciclistica del Veneto (DGR n. 128 del 24.02.2023)



## CICLOVIA “VENEZIA / OSTIGLIA / VALSUGANA”

Contratto di fiume Marzenego / Cos'è il contratto di fiume / CICLOVIA “VENEZIA / OSTIGLIA / VALSUGANA”

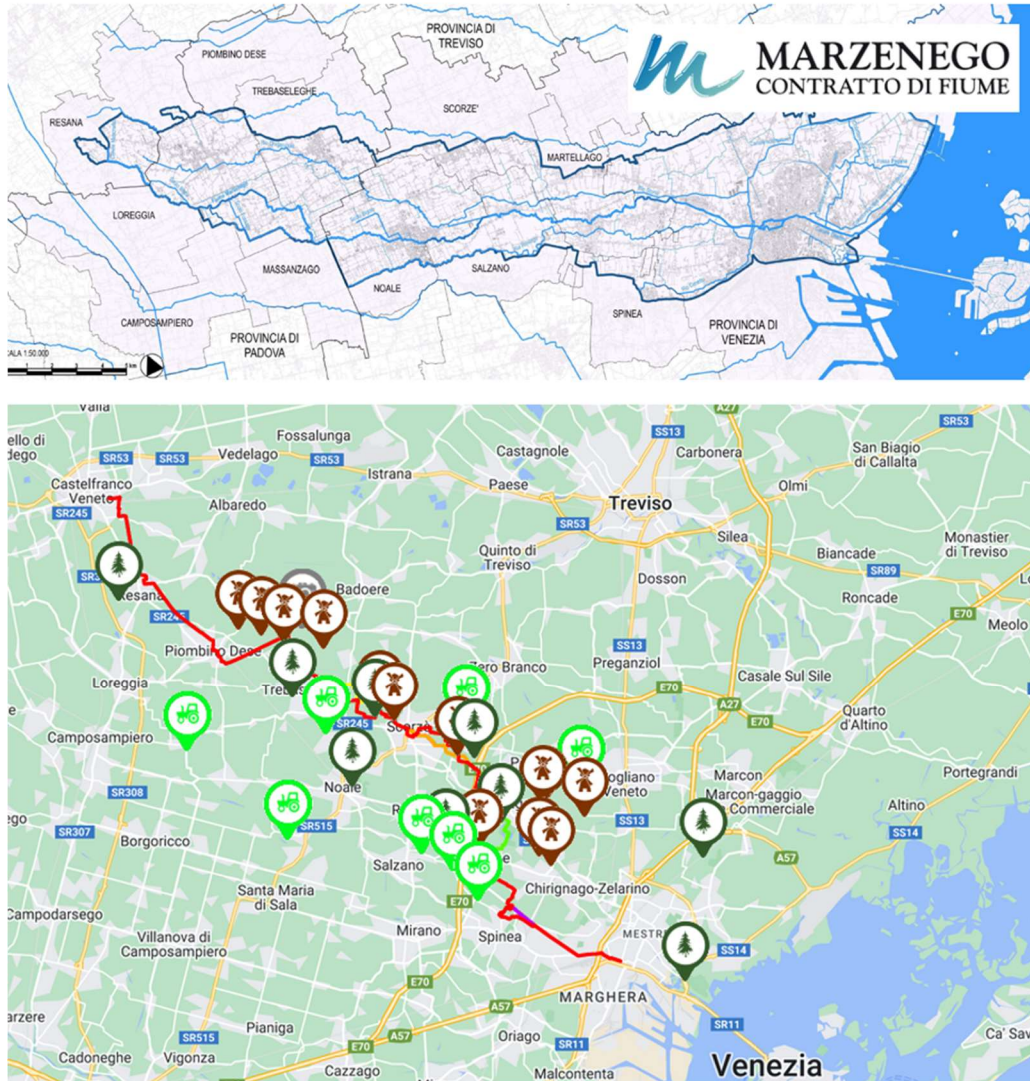


Figura 2.27 – Altro esempio di iniziativa di valorizzazione della ciclabilità turistica relativa a Castelfranco Veneto.



### 2.11.3 I requisiti di un Hub cicloturistico

Le caratteristiche fondamentali per dare origine ad un Hub Cicloturistico possono essere riassunte nei seguenti 5 punti:

1. Posizione, attrattività turistica;
2. Connessioni e intermodalità (servizio ferroviario);
3. Servizi per i ciclisti;
4. Ricettività ed accoglienza;
5. Qualità ed appeal della proposta turistica.



Figura 2.28 – Servizio Bici-Grill ristorante

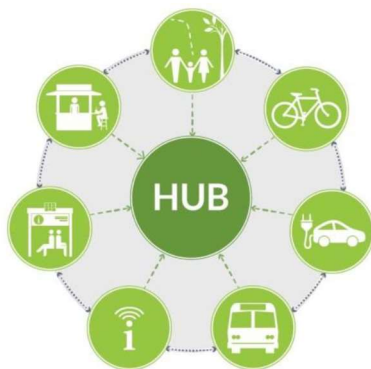


Figura 2.29 – Servizi di noleggio bici.



## 2.12 La mobilità scolastica

Un capitolo particolarmente importante è costituito dalle attenzioni da riservare all’assetto della mobilità per il comparto scuola ed istruzione, nelle due dimensioni principali: quella degli istituti superiori e quella degli ambiti delle scuole inferiori.

Nel primo caso emerge la situazione particolare dell’ambito di Via Verdi che vede una particolare concentrazione di studenti per la

maggior parte provenienti da fuori comune.

Nel secondo caso si tratta di numerose collocazioni distribuite nel territorio che giustificano iniziative puntuali di attenzione alla sicurezza e di promozione di comportamenti maggiormente orientati alla mobilità sostenibile. La prospettiva è anche quella di utilizzare le indicazioni della recente normativa che istituisce le strade scolastiche (L. 120/2020 Decreto Semplificazione) con la

possibilità di mettere in atto iniziative di regolamentazione speciale del traffico e della sosta.

Come illustrato nel grafico circa il 60% degli studenti proviene da fuori comune e questa percentuale sfiora l’80% per gli studenti delle scuole superiori.

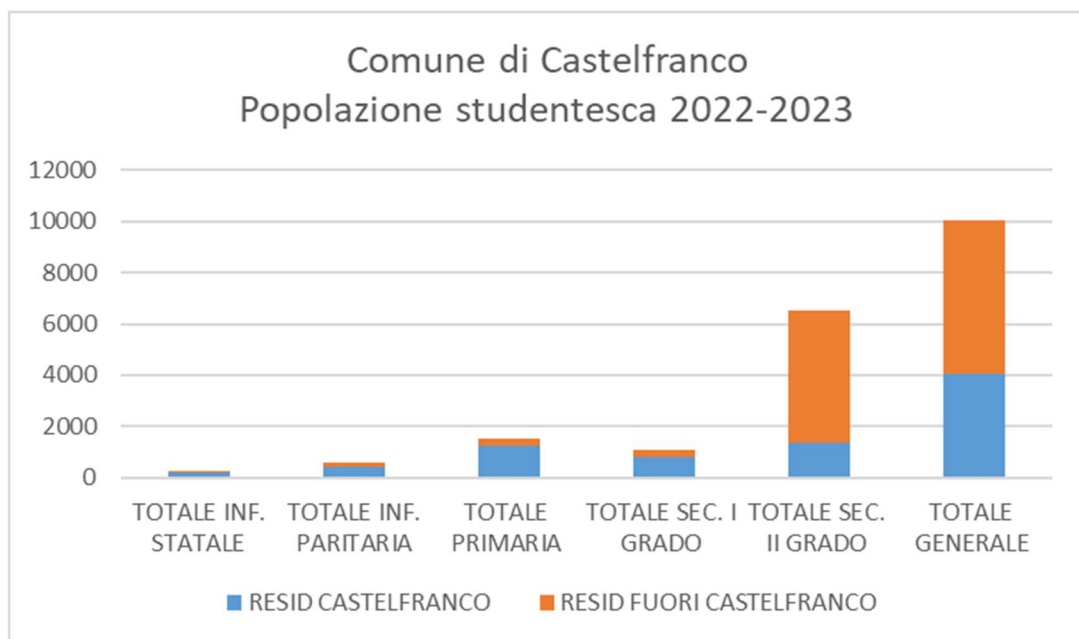


Figura 2.30 – Popolazione scolastica 2022-2023 (fonte: Comune di Castelfranco, Settore Servizi alla Persona)





Il PGTU suggerisce di promuovere presso le scuole specifici progetti ispirati alle iniziative di *mobility-management* con il coinvolgimento diretto di operatori, genitori e studenti in una attività finalizzata:

- alla conoscenza delle attuali abitudini;
- alla identificazione di aspetti problematici e di sicurezza;
- alla proposta di interventi di organizzazione degli spazi;
- alla promozione di modalità di mobilità sostenibile come *pedibus* e *covetturaggio* (equipaggi in auto condivisa dai genitori);
- alle iniziative di educazione stradale.

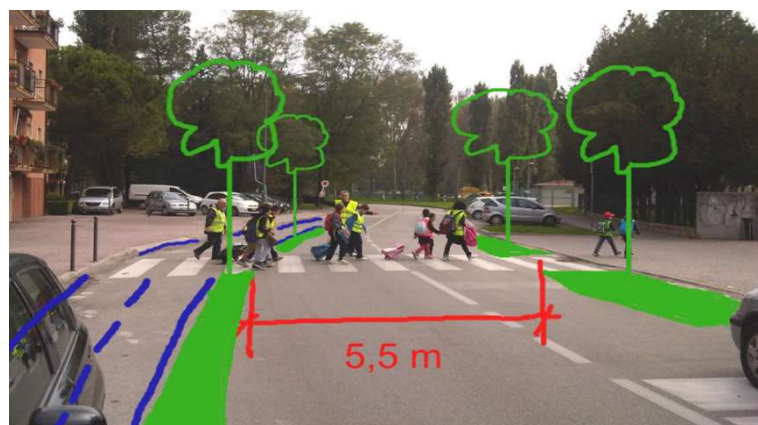


Figura 2.26 – *Pedibus*, una delle iniziative per la mobilità scolastica. (fonte: progetto Pumas, Comune di Venezia)



Le iniziative di Mobility Management presso le scuole costituiscono occasioni di coinvolgimento molto efficaci sui temi della sicurezza, per educare alle questioni ambientali, per trovare soluzioni locali di miglioramento

proposte/accettate dall'utenza, per conoscere le istanze dei cittadini, per promuovere azioni da parte dell'amministrazione comunale. L'attività può essere innescata proponendo un supporto ad alcuni progetti pilota

individuando un paio di scuole, ovviamente avendo indagato la disponibilità degli insegnanti e dei responsabili scolastici

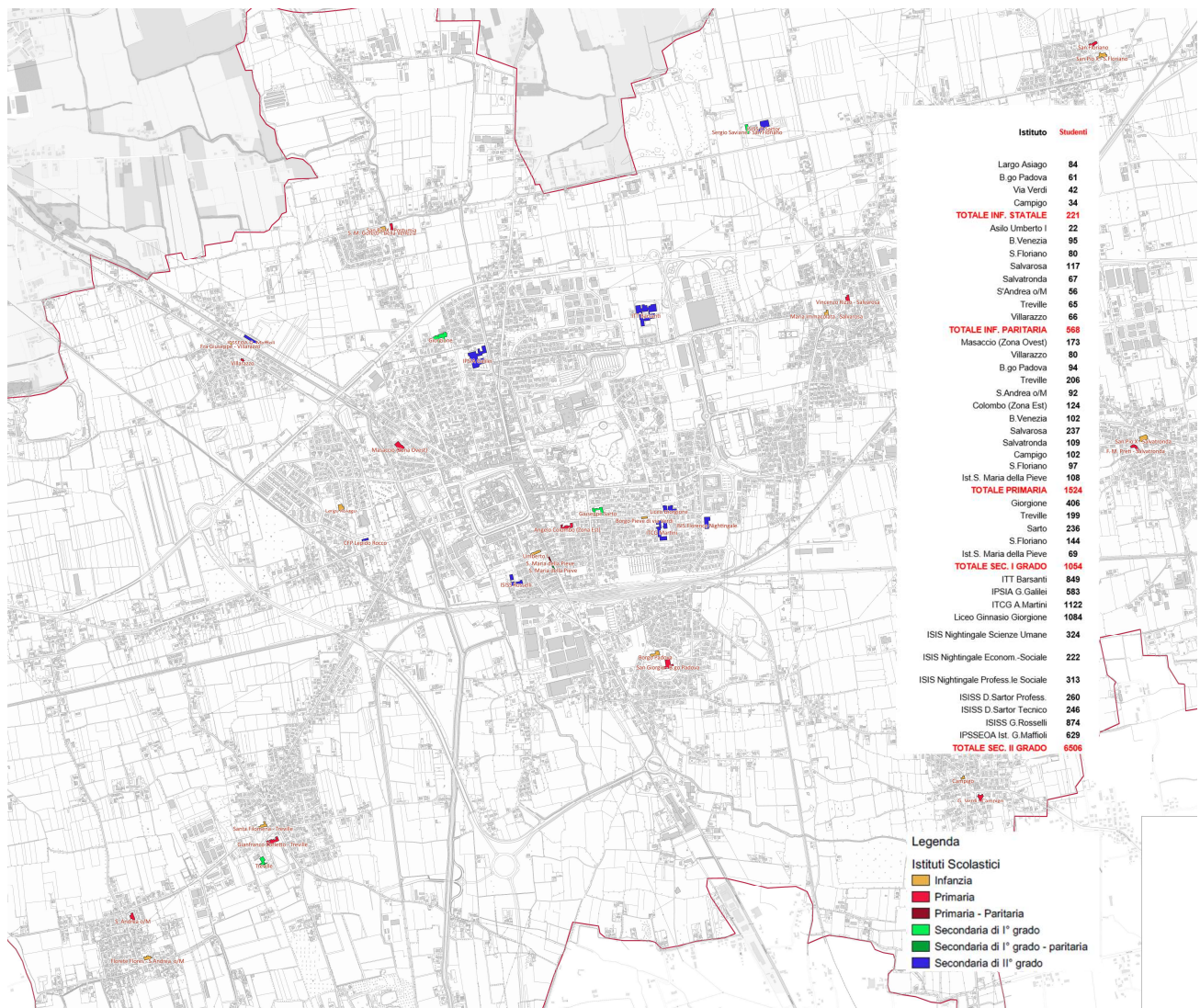


Figura 2.20 – Localizzazione istituti scolastici – estratto area centrale. (fonte: SIT Comune di Vittorio V.to)



Figura 2.22 – Localizzazione utenze scolastiche. Studenti anno scolastico 2022-23. 1 pallino = 10 studenti



### 3 ELEMENTI PER UNA STRATEGIA DEL PGTU 2024

Conformemente alle Direttive Ministeriali per la redazione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico il PGTU costituisce il documento di indirizzo strategico finalizzato all'aggiornamento ed alla rappresentazione dello stato di fatto sui temi della mobilità ed alla identificazione degli obiettivi di azione nel futuro prossimo.

L'attuazione degli obiettivi dichiarati viene attuata attraverso i cosiddetti Piani Attuativi cui è demandata la definizione e progettazione degli interventi specifici.

Secondo l'approccio strategico proposto dalle direttive sono previste tre fasi:

- A. Aggiornamento e modifica del PGTU;
- B. Redazione dei piani di settore e progettazione esecutiva degli interventi;
- C. Attuazione e verifica degli obiettivi raggiunti con gli interventi;

Alla luce dell'analisi condotta nei capitoli precedenti le schede che seguono sintetizzano e riepilogano, con riferimento ai diversi temi trattati, i contenuti dei prossimi passi da intraprendere per l'attuazione del PGTU 2024 di Castelfranco Veneto.



	<b>Tema</b>	<b>Problemi Vs Obiettivi</b>	<b>Azioni proposte/Orientamenti</b>
<b>1</b>	<b>Viabilità Urbana 1</b>	Intervenire sul comparto della viabilità centrale (viabilità di quartiere, vedi classificazione 2.4.4) per una più marcata caratterizzazione di viabilità urbana finalizzata ai seguenti obiettivi: - Alleggerimento del traffico di attraversamento della viabilità centrale promuovendo percorsi alternativi sulla rete interquartiere (rossa in fig. 2.9) - Riduzione dell'incidentalità nella viabilità di quartiere;	Introdurre elementi di caratterizzazione della viabilità di quartiere finalizzati alla moderazione delle velocità con interventi di moderazione del traffico, elementi effetto soglia (negli ingressi nell'area verde). Marcare gli attraversamenti ciclopedonali per ridurre l' <i>effetto tubo</i> sulla viabilità (sono le auto che attraversano spazi ciclopedonali) Identificare l'area come zona 30 Aggiornare la segnaletica di indicazione per segnalare percorsi alternativi di attraversamento
<b>2</b>	<b>Viabilità Urbana 2</b>	Le tratte identificate come ambiti sensibili (cfr. 2.4.4 e figura 2.9) richiedono un trattamento specifico	Analogamente a quanto detto al punto precedente anche la caratterizzazione urbana della viabilità degli ambiti sensibili può essere oggetto di un progetto di attuazione di specifici interventi di miglioramento della sicurezza e della qualità urbana degli spazi (vedi esempio 4 pag.27)
<b>3</b>	<b>Viabilità Urbana 3</b>	Riqualificazione dei luoghi centrali dell'area Castello Riconnessione con gli altri luoghi centrali e riduzione dell'effetto barriera della viabilità	Progetto della connessione del Castello in attraversamento di Piazza Giorgione (con aggiustamento dell'organizzazione del mercato e configurazione degli stalli di sosta)  Progetto di connessione del Castello con Borgo Treviso: progetto di riconfigurazione funzionale dell'attraversamento di Via XIX Aprile, con riduzione di una corsia e riconfigurazione delle fasi semaforiche  Progetto di riqualificazione di Borgo Pieve dopo attuazione della connessione Matteotti-Melchiori.
<b>4</b>	<b>Viabilità Urbana 4</b>	Promozione dell'itinerario alternativo di attraversamento Sud-Nord del centro per Via Forche Europa	Attivare le iniziative per il finanziamento del raccordo Forche-SR245 come by-pass di Via De Amicis
<b>5</b>	<b>Ciclabilità 1</b>	Promozione di iniziative di valorizzazione della ciclabilità urbana	Elaborazione di uno specifico strumento tipo <i>Biciplan</i> Finalizzato alla attuazione di una rete con minimi caratteri di continuità e riconoscibilità. Individuazione di 2-3 itinerari prioritari identificabili con specifica segnaletica.



<b>6</b>	<b>Ciclabilità 2</b>	Promozione di iniziative di valorizzazione della ciclabilità turistica e di loisir	Attività di promozione degli itinerari cicloturistici del Muson e del Marzenego in coordinamento con altre amministrazioni coinvolte. Attività di promozione presso la Regione per inserire Castelfranco nella rete regionale del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica
<b>7</b>	<b>Ciclabilità 3</b>	Servizio di Bici Sharing	Valutare la fattibilità di un servizio di bike-sharing attestato alla stazione ferroviaria.
<b>8</b>	<b>Ciclabilità 4</b>	Promuovere attività di mobility management in ambito aziendale	Identificare qualche azienda per attivare dei progetti di costruzione dei piani di Spostamento Casa_Lavoro che valorizzino l'alternativa della bicicletta
<b>9</b>	<b>Sosta 1</b>	L'area dell'ex Foro Boario rappresenta un potenziale poco utilizzato	Si propone un progetto di riqualificazione del percorso pedonale tra l'area ex Foro Boario ed il centro.
<b>10</b>	<b>Sosta 2</b>	La rimodulazione degli spazi di sosta della piazza Giorgione è da correlare sia al progetto di connessione dell' area Castello sia alla prospettiva di trasferimento del terminal Extraurbano in Zona Stazione	Progetto di riassetto della sosta in Piazza Giorgione correlato alla iniziativa di cui al punto 3
<b>11</b>	<b>Trasporto Pubblico e servizi ferroviari 1</b>	Promuovere attività di mobility-management in ambito aziendale	Identificare qualche azienda per attivare dei progetti di costruzione dei piani di Spostamento Casa_Lavoro che valorizzino l'alternativa del TPL e del Treno  Valutare la fattibilità di un servizio urbano per Castelfranco che colleghi anche Centro-Stazione- Zona produttiva
<b>12</b>	<b>Trasporto Pubblico e servizi ferroviari 2</b>	La disponibilità di un importante servizio ferroviario con treni che offrono il trasporto di biciclette può costituire elemento di promozione della Città come hub per la mobilità cicloturistica. Collegare la stazione agli itinerari ciclabili (vedi ciclovie del Muson).	Promozione del servizio ferroviario e collegamento ciclabile della stazione alla dorsale del Muson
<b>13</b>	<b>Mobilità Scolastica</b>	Migliorare le condizioni di scurezza per la mobilità casa-scuola e promuovere le alternative di mobilità sostenibile	Attivare alcuni progetti pilota di Mobility Management con qualche istituto sulla falsariga delle esperienze del Progetto PUMAS di Venezia e di altre realtà. Sperimentazione della segnaletica per <i>Strade Scolastiche</i> ai sensi della normativa del Codice della Strada