Agenda della mobilità

Comune di Mondovì

Documento delle strategie e delle azioni

DECISIO



Titolo del documento

Agenda della mobilità del Comune di Mondovì

Documento delle strategie e delle azioni

Autori

Decisio s.r.l.

Michela Lucchini

Lorenzo Laveneziana

Mariapaola Ritrovato

Versione

Definitivo del 15/09/2026
Versione per la stampa

Cliente

Comune di Mondovì

Progetto

Agenda della mobilità di Mondovì

DECISIO

Sommario

Introduzione 4

Dagli obiettivi alle strategie 6

Le strategie e le azioni 8

La struttura delle azioni 10

Obiettivo Sostenibilità 12

Obiettivo Mobilità veicolare 40

Obiettivo Spazio pubblico 60

Obiettivo partecipazione 80

Conclusioni 89

Fonti 90



Introduzione

La definizione delle strategie e delle azioni dell'Agenda della Mobilità di Mondovì prende avvio dopo un'articolata fase conoscitiva che ha restituito un'immagine integrata del territorio e delle sue dinamiche di spostamento.

Il quadro conoscitivo ha **analizzato il territorio** sotto il profilo socio-economico, mappando i principali poli attrattori e generatori di traffico produttivi, scolastici, sanitari e commerciali e le tendenze demografiche che ne condizionano la domanda di mobilità. Sul versante della domanda sono stati quantificati i flussi di spostamento in entrata e in uscita dal comune; sul versante dell'offerta è stata censita la rete di parcheggi, percorsi ciclabili e pedonali e il trasporto pubblico, integrata dalla mappatura dello spazio pubblico e dall'analisi dell'incidentalità stradale per l'individuazione dei nodi critici. La ricognizione dei piani e progetti comunali e regionali esistenti ha completato il quadro, assicurando coerenza con le programmazioni in corso.

Un **sopralluogo nell'area urbana monregalese** ha permesso di integrare le analisi quantitative con l'osservazione diretta delle dinamiche territoriali, raccogliendo elementi concreti sullo stato di fatto non sempre rilevabili attraverso dati e cartografie.

A queste attività di natura tecnica si sono affiancate **due componenti di carattere partecipativo**, essenziali per ancorare le scelte strategiche alle reali esigenze del territorio.

- I **focus group**: percorso strutturato di confronto con i principali portatori di interesse e i rappresentanti delle categorie economiche e sociali ha consentito di far emergere le criticità e le potenzialità percepite dai soggetti più direttamente coinvolti nelle dinamiche di mobilità locale, nonché di costruire una prima condivisione sulle priorità di intervento.
- Un **questionario rivolto alla cittadinanza** ha permesso di raccogliere in modo diretto percezioni, segnalazioni e aspettative della popolazione, contribuendo ad allineare la visione dei diversi stakeholder e a orientare le azioni future verso soluzioni più efficaci e condivise. L'insieme di queste attività, tecniche e partecipative, costituisce la base conoscitiva su cui si fondano le scelte strategiche e le azioni dell'Agenda, garantendo che gli interventi proposti rispondano alle specificità del territorio monregalese e alle reali esigenze dei suoi abitanti.

Sintesi

QUADRO CONOSCITIVO

Mondovì presenta alcune potenzialità su cui costruire un sistema di mobilità più sostenibile. La sua dimensione contenuta e la struttura policentrica garantiscono servizi di prossimità in ogni rione, con spostamenti interni relativamente brevi. Il collegamento ferroviario e il trasporto pubblico locale offrono buona copertura per gli studenti e tariffe agevolate per i residenti, e la presenza della funicolare ha già dimostrato di poter ridurre l'uso dell'auto.
Le debolezze principali ruotano attorno a tre fattori: la morfologia collinare, che scoraggia gli spostamenti a piedi e in bicicletta; la scarsa competitività del trasporto pubblico rispetto all'auto privata, rimasto sottoutilizzato al di fuori della fascia studentesca; e alcune criticità puntuali della rete, tra cui gli ingressi scolastici congestionati, la rete pedonale discontinua e le difficoltà di gestione del TPL su un territorio policentrico. La mappa restituisce in forma schematica gli elementi localizzando sulle principali direttrici viarie le criticità emerse sul territorio.



PROCESSO PARTECIPATIVO

Il confronto con i portatori di interesse e la raccolta delle percezioni della cittadinanza attraverso il questionario hanno restituito un quadro coerente e articolato, in cui emergono con chiarezza alcune tendenze trasversali e priorità condivise.

- L'**automobile privata** si conferma il **mezzo di trasporto dominante** per gli spostamenti quotidiani, in un contesto in cui la morfologia collinare di Mondovì e la sua orografia rappresentano un elemento strutturale che condiziona le scelte modali, rendendo più difficoltoso il ricorso a forme di mobilità attiva come la camminata e la bicicletta.
- A questa prevalenza dell'auto si associano **fenomeni di traffico di attraversamento** che interessano alcune arterie urbane, mentre le situazioni di maggiore congestione si concentrano in prossimità dei plessi scolastici, con picchi legati agli orari di ingresso e uscita.
- Il **trasporto pubblico locale non è percepito come una valida alternativa all'auto privata**: nella percezione diffusa, il suo utilizzo è prevalentemente associato alla componente studentesca, risultando poco attrattivo per gli altri segmenti di utenza. Questo dato segnala un deficit di accessibilità e di offerta che limita le possibilità di diversificazione modale.
- Il tema della **sosta veicolare** è emerso con forza nel dibattito declinato tuttavia sotto angolature differenti: disponibilità, localizzazione, regolamentazione e impatto sulla qualità degli spazi urbani sono stati tutti oggetto di attenzione, a conferma della centralità del tema nella vita quotidiana dei cittadini e degli operatori economici.
- Sul fronte della qualità urbana, lo **spazio pubblico** è stato valutato in modo tendenzialmente positivo pur nella consapevolezza che margini di miglioramento esistono e che una maggiore cura e manutenzione degli spazi potrebbe accrescere ulteriormente la vivibilità della città.
- In questo quadro, l'**educazione e la sensibilizzazione sui temi della mobilità sostenibile sono state indicate come ambiti prioritari** di intervento, su cui l'Amministrazione è chiamata ad agire in modo strutturato e continuativo.

Nel complesso, il processo partecipativo ha confermato la necessità di intervenire su più livelli infrastrutturale, gestionale e culturale per accompagnare Mondovì verso un sistema di mobilità più equilibrato, sicuro e sostenibile.

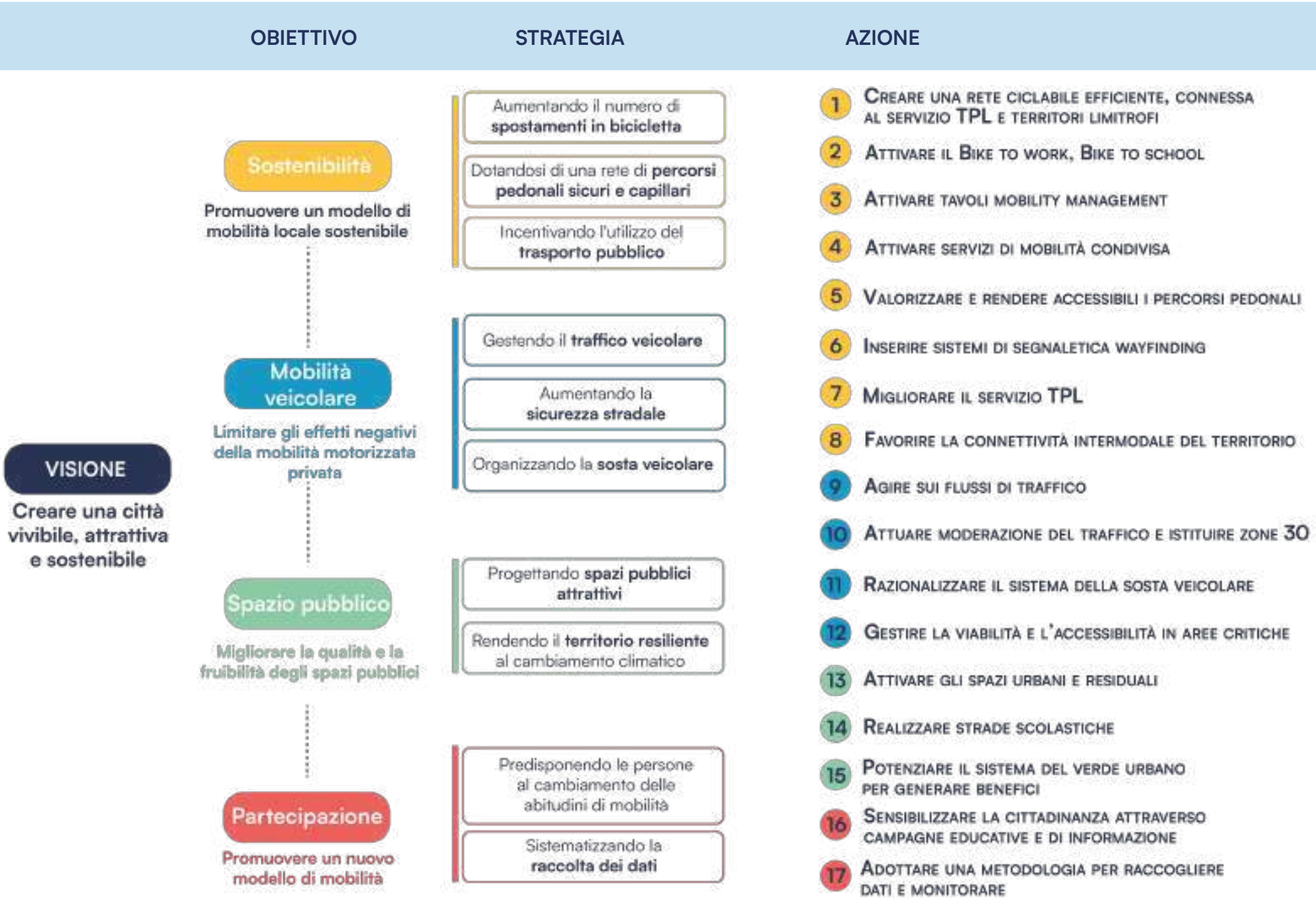
Dagli obiettivi alle strategie

L'Agenda della mobilità di Mondovì si fonda su una visione complessiva della città, orientata a renderla più vivibile, attrattiva e sostenibile, migliorando la qualità della vita delle persone e rafforzando l'accessibilità e le relazioni con il territorio.

A partire dagli indirizzi preliminari emersi nel quadro conoscitivo (riduzione delle esternalità negative della mobilità veicolare, promozione della mobilità attiva, potenziamento dei collegamenti territoriali, miglioramento dello spazio pubblico e accompagnamento del cambiamento culturale attraverso informazione e monitoraggio) vengono delineati **quattro obiettivi strategici principali**:

- **Sostenibilità** - *Promuovere un modello di mobilità locale sostenibile,* per favorire forme di mobilità più efficienti, sicure e a basso impatto ambientale;
- **Mobilità veicolare** - *Limitare gli effetti negativi della mobilità motorizzata privata*, per ridurre congestione, traffico e criticità legate agli spostamenti quotidiani;
- **Spazio pubblico** - *Migliorare la qualità e la fruibilità degli spazi pubblici* intesi come luogo di relazione, benessere e qualità urbana;
- **Partecipazione** - *Promuovere un nuovo modello di mobilità* accompagnando il cambiamento culturale attraverso informazione, coinvolgimento e monitoraggio continuo delle azioni intraprese.

I primi tre obiettivi sono operativi, in quanto sottintendono la trasformazione del sistema di mobilità e dello spazio pubblico del comune, mentre l'ultimo obiettivo, **Partecipazione,** intende creare le condizioni necessarie perché la trasformazione sia recepita e attuata dalla cittadinanza. Gli obiettivi operativi interessano quindi una specifica tematica della vivibilità del comune, mentre l'ambito dell'obiettivo di partecipazione interessa trasversalmente tutti i temi. Il raggiungimento di questi obiettivi è perseguibile attraverso un **insieme integrato di strategie**, capaci di intervenire sia sugli aspetti infrastrutturali sia sui comportamenti e sulle modalità di fruizione della città. Seguono quindi delle **azioni concrete** che mirano infatti a costruire un sistema di mobilità più equilibrato, sostenibile e inclusivo, in grado di rispondere alle esigenze quotidiane dei cittadini e di valorizzare il territorio.


OBIETTIVO
STRATEGIA
AZIONE
VISIONE
Creare una città vivibile, attrattiva e sostenibile
Sostenibilità
Promuovere un modello di mobilità locale sostenibile
Aumentando il numero di spostamenti in bicicletta
Dotandosi di una rete di percorsi pedonali sicuri e capillari
Incentivando l'utilizzo del trasporto pubblico
Mobilità veicolare
Limitare gli effetti negativi della mobilità motorizzata privata
Gestendo il traffico veicolare
Aumentando la sicurezza stradale
Organizzando la sosta veicolare
Spazio pubblico
Migliorare la qualità e la fruibilità degli spazi pubblici
Progettando spazi pubblici attrattivi
Rendendo il territorio resiliente al cambiamento climatico
Partecipazione
Promuovere un nuovo modello di mobilità
Predisponendo le persone al cambiamento delle abitudini di mobilità
Sistematizzando la raccolta dei dati
1 CREARE UNA RETE CICLABILE EFFICIENTE, CONNESSA AL SERVIZIO TPL E TERRITORI LIMITROFI
2 ATTIVARE IL BIKE TO WORK, BIKE TO SCHOOL
3 ATTIVARE TAVOLI MOBILITY MANAGEMENT
4 ATTIVARE SERVIZI DI MOBILITÀ CONDIVISA
5 VALORIZZARE E RENDERE ACCESSIBILI I PERCORSI PEDONALI
6 INSERIRE SISTEMI DI SEGNALETICA WAYFINDING
7 MIGLIORARE IL SERVIZIO TPL
8 FAVORIRE LA CONNETTIVITÀ INTERMODALE DEL TERRITORIO
9 AGIRE SUI FLUSSI DI TRAFFICO
10 ATTUARE MODERAZIONE DEL TRAFFICO E ISTITUIRE ZONE 30
11 RAZIONALIZZARE IL SISTEMA DELLA SOSTA VEICOLARE
12 GESTIRE LA VIABILITÀ E L'ACCESSIBILITÀ IN AREE CRITICHE
13 ATTIVARE GLI SPAZI URBANI E RESIDUALI
14 REALIZZARE STRADE SCOLASTICHE
15 POTENZIARE IL SISTEMA DEL VERDE URBANO PER GENERARE BENEFICI
16 SENSIBILIZZARE LA CITTADINANZA ATTRAVERSO CAMPAGNE EDUCATIVE E DI INFORMAZIONE
17 ADOTTARE UNA METODOLOGIA PER RACCOGLIERE DATI E MONITORARE

Le strategie e le azioni

Per raggiungere i quattro obiettivi, l'Agenda articola un **sistema di strategie interconnesse, declinate in 17 azioni concrete**. Un elemento qualificante di questo impianto è la sua trasversalità: molte azioni rispondono simultaneamente a più strategie e obiettivi, generando sinergie e massimizzando l'efficacia degli interventi.

Le strategie dell'Agenda sono costruite attorno a una logica di sistema: non interventi isolati, ma un insieme coerente di azioni che si rafforzano reciprocamente, spesso rispondendo a più obiettivi contemporaneamente.

Aumentare gli spostamenti in bicicletta richiede prima di tutto un'infrastruttura adeguata. Per questo si prevede la creazione di una rete ciclabile efficiente e connessa al TPL e ai territori limitrofi, che riduca le discontinuità oggi esistenti. A cui si affianca l'attivazione di programmi Bike to Work e Bike to School, che agiscono sulla domanda stimolando nuove abitudini di spostamento tra lavoratori e studenti, categorie che generano i flussi più regolari e prevedibili.

Dotarsi di una rete pedonale sicura e capillare significa intervenire sulla qualità e continuità dei percorsi a piedi, valorizzandoli e rendendoli accessibili a tutti. In questo quadro si inserisce anche la segnaletica wayfinding, che orienta i pedoni nello spazio urbano facilitando l'uso consapevole della città a piedi.

Incentivare il trasporto pubblico richiede un'azione su più fronti: **migliorare il servizio TPL** in termini di frequenza e copertura, **favorire la connettività intermodale** tra le diverse modalità di trasporto, e **attivare tavoli di mobility management** per coordinare domanda e offerta di mobilità a scala locale. A questo si aggiunge l'**attivazione di servizi di mobilità condivisa**, che possono colmare i vuoti dell'offerta pubblica e ridurre la dipendenza dall'auto privata.

Gestire il traffico veicolare significa intervenire sui flussi per ridurne gli effetti negativi sulla città. L'azione sui **flussi di traffico e la moderazione della velocità** attraverso le Zone 30 rispondono a questa logica, riducendo la pressione veicolare nelle aree residenziali e nei nodi sensibili. Le **strade scolastiche** rappresentano in questo senso un intervento mirato sui punti di maggiore criticità, dove la commistione tra traffico e utenti vulnerabili è più intensa.

Aumentare la sicurezza stradale e organizzare la sosta veicolare sono strategie complementari: la **razionalizzazione della sosta** riduce la circolazione alla ricerca di parcheggio, fonte rilevante di traffico improprio, mentre la **gestione della viabilità nelle aree critiche** migliora le condizioni di sicurezza per tutti gli utenti della strada.

Progettare spazi pubblici attrattivi e rendere il territorio resiliente al cambiamento climatico sono strategie che si intrecciano: **attivare gli spazi urbani residuali e realizzare strade scolastiche** più vivibili e **potenziare il sistema del verde urbano** non serve solo a migliorare la qualità urbana della città ma genera benefici ambientali concreti (ombreggiamento, riduzione dell'isola di calore, gestione delle acque meteoriche) che rendono la città più resiliente e piacevole da vivere e attraversare.

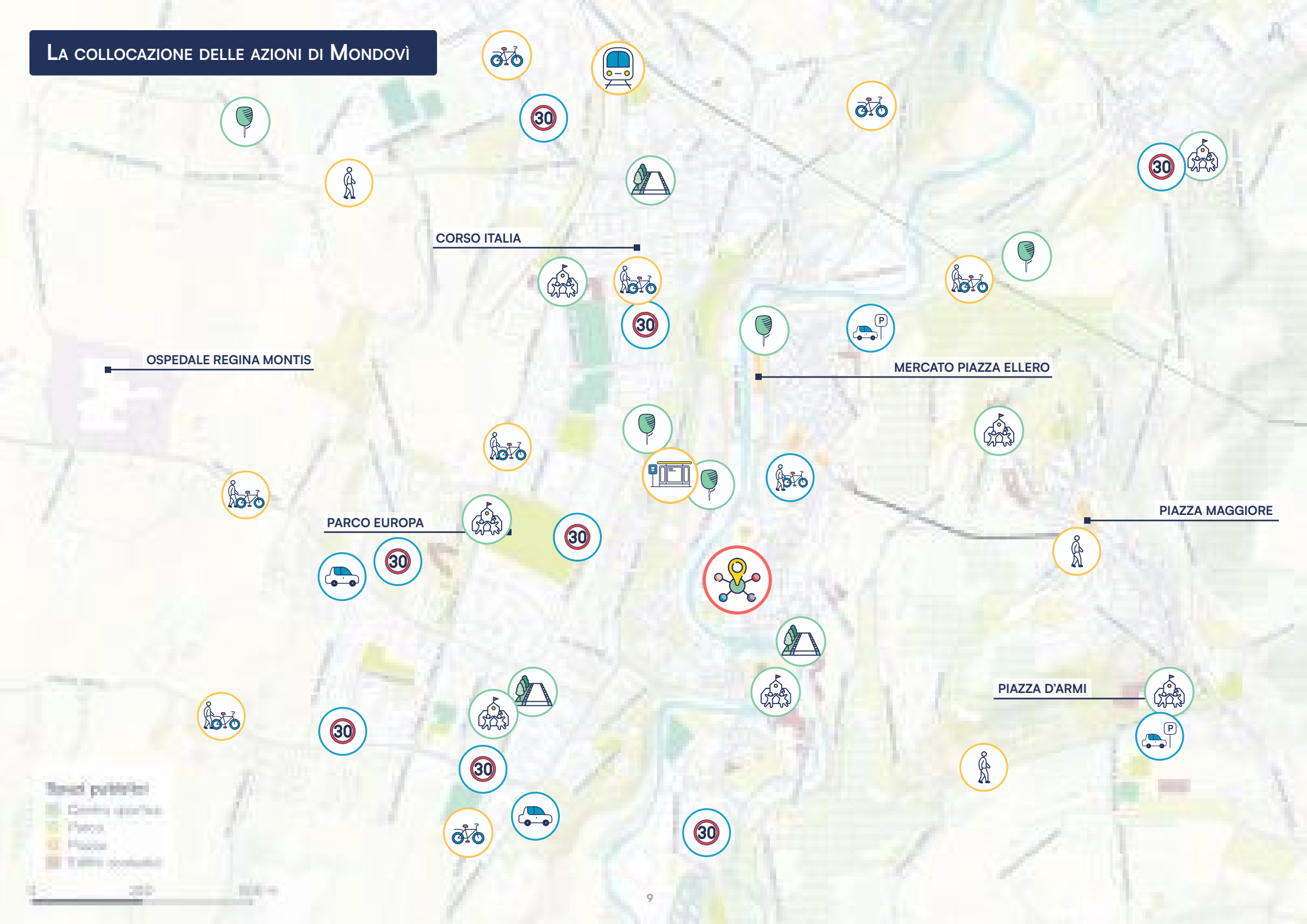
Predisporre le persone al cambiamento delle abitudini di mobilità riconosce che le infrastrutture da sole non bastano: senza un'azione culturale parallela, il cambiamento modale stenta ad affermarsi. Le **campagne di sensibilizzazione e informazione rivolte alla cittadinanza** agiscono sulla consapevolezza e sulla motivazione, abbassando le barriere psicologiche verso l'adozione di comportamenti più sostenibili. **Sistematizzare la raccolta dei dati** è infine la condizione abilitante di tutto il processo: senza monitoraggio non è possibile valutare l'efficacia delle azioni, correggere la rotta o comunicare i risultati ai cittadini.

Adottare una metodologia strutturata per raccogliere e analizzare i dati nel tempo trasforma l'Agenda da documento statico in strumento vivo di governo della mobilità.

DECISIO



La collocazione delle azioni di Mondovì



La struttura delle azioni

Per supportare in modo efficace il lavoro dell'Amministrazione, ogni azione è accompagnata da una scheda sintetica, uno schema informativo standard che aiuta a orientare nel tempo le scelte politiche, progettuali e finanziarie.

La scheda si apre con una descrizione generale dell'azione e dei suoi obiettivi. Viene poi accompagnata dal ***grado di rilevanza strategica***, calcolato a partire da quattro indicatori sintetici (con scala da 1 a 3): il **livello di trasversalità**, il **livello di impatto**, la **facilità di implementazione** e infine, una stima qualitativa dell'**accessibilità economica**. I valori di ciascun indicatore sono inoltre rappresentati in un grafico radar, che consente di cogliere immediatamente, a livello visivo, le caratteristiche di ogni azione e di confrontarle tra loro in modo rapido ed efficace. Sulla base dei punteggi attribuiti a ciascuna azione, verranno infine fornite ulteriori indicazioni a conclusione di questo elaborato, utili all'Amministrazione per individuare le azioni corrispondenti a diversi livelli strategici e per orientare le successive scelte progettuali e di finanziamento.

Seguono poi due sezioni dedicate, rispettivamente, da azioni dell'agenda correlate all'azione principale ai benefici attesi e agli ostacoli principali, integrate da suggerimenti operativi e buone pratiche di riferimento.

Infine, per alcune azioni ritenute particolarmente rilevanti o complesse, sono stati prodotti ulteriori elaborati di approfondimento sia teorici che riferiti al contesto sulla realtà di Mondovì, che offrono elementi di prefattibilità e supportano una progettazione più dettagliata.

Descrizione ed obiettivi dell'azione

Questa sezione descrive sinteticamente l'intervento previsto, chiarendo in cosa consiste l'azione, dove si colloca e quale problema affronta. Vengono esplicitati gli obiettivi concreti che l'azione si propone di raggiungere in relazione ai bisogni del territorio, agli obiettivi generali del piano e alle criticità emerse nel Quadro Conoscitivo.

Benefici attesi

Descrive gli effetti positivi previsti sul territorio, sulla qualità della mobilità e sulla vita quotidiana delle persone. I benefici possono essere diretti (es. aumento della sicurezza stradale) o indiretti (es. miglioramento della percezione dello spazio pubblico), e sono legati agli obiettivi dell'azione.

Ostacoli principali

Indica le principali criticità o rischi che possono ostacolare l'efficacia dell'azione: opposizione sociale, limiti normativi, vincoli tecnici, difficoltà gestionali, assenza di competenze o strumenti. Serve per prevedere potenziali fragilità e per preparare soluzioni adeguate.

Suggerimenti / buone pratiche

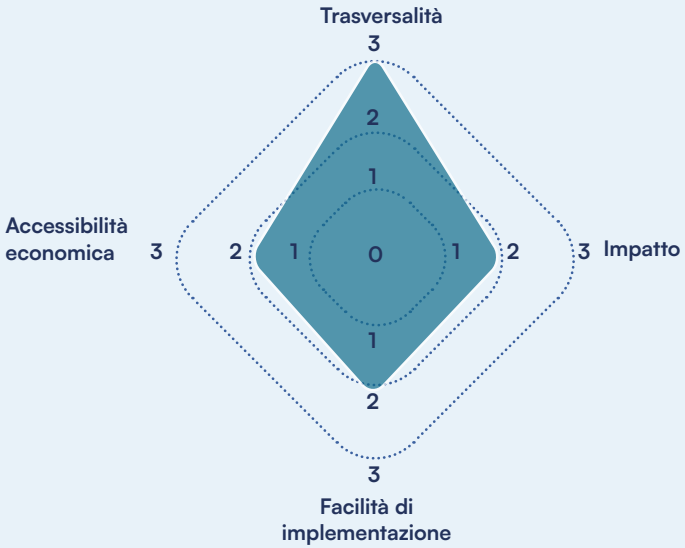
Contiene indicazioni operative, riferimenti a casi simili o esperienze positive, utili per supportare l'attuazione dell'azione. Possono includere soluzioni già testate, modalità di gestione, strumenti comunicativi, partnership strategiche, o spunti per coinvolgere la cittadinanza.

Azioni correlate

Le azioni che compongono l'agenda della mobilità di Mondovì non sono interventi indipendenti, ma elementi di un sistema interconnesso, in cui ciascuna scelta produce effetti e crea condizioni favorevoli per le altre. Per questa ragione, all'interno dell'agenda è stata esplicitata la correlazione tra alcune azioni rilevanti, rendendo visibile la rete di relazioni che le lega.

TRASVERSALITÀ

Indica il livello di intersezione dell'**azione rispetto agli obiettivi dell'Agenda della Mobilità**: favorire la mobilità attiva, ridurre gli impatti della mobilità veicolare e migliorare la qualità dello spazio pubblico.
Assume un valore da 1 a 3 in base al numero di temi coinvolti. Poiché tra pianificazione della mobilità e qualità dello spazio pubblico esiste una stretta relazione di interdipendenza, questo indicatore è utile per comprendere la capacità di un'azione di attivare sinergie e generare valore oltre il proprio perimetro operativo.



IMPATTO

Esprime la **capacità di generare un cambiamento positivo di lungo periodo**. In pratica ci dice quanto l'azione cambia realmente la situazione esistente, non quanto sia facile realizzarla. Tra gli elementi valutati vi sono l'orizzonte temporale degli impatti generati, la numerosità degli ambiti di impatto coinvolti (ambiente, sicurezza, inclusione sociale, vivibilità) e la varietà dei gruppi di beneficiari impattati. Assume valore:

- Basso impatto = 1, l'azione produce miglioramenti limitati (orizzonte temporale), circoscritti a un ambito specifico (ambiente, sicurezza, inclusione sociale, vivibilità) o a un numero ridotto di beneficiari.
- Medio impatto = 2, l'azione genera miglioramenti significativi in uno o più ambiti, coinvolgendo una parte rilevante della comunità.
- Alto impatto = 3, l'azione produce cambiamenti strutturali e duraturi, con effetti estesi sulla comunità o sul sistema territoriale.

FACILITÀ DI IMPLEMENTAZIONE

Esprime un **giudizio sulla facilità logistica e tecnico amministrativa** ed è utile per anticipare eventuali ostacoli lungo il percorso di realizzazione di una data azione. Considera essenzialmente la complessità amministrativa e organizzativa (è necessario coinvolgere più enti di livello differente, è necessario il coordinamento tra più uffici che impatta sul carico amministrativo), tecnica (è necessario del personale specializzato interno, già presente in comune, oppure necessita di risorse esterne), e i tempi di realizzazione (meno di 1 anno, tra 1-3 anni, maggiore 3 anni).
Assume valore:

- Difficile = 1, richiede risorse aggiuntive significative, competenze specialistiche da esternalizzare, coordinamento complesso tra più uffici o tempi di realizzazione lunghi.
- Medio = 2 , richiede risorse aggiuntive limitate, coordinamento tra uffici o passaggi amministrativi, ma è realisticamente realizzabile nel breve-medio periodo.
- Facile = 3, l'azione può essere realizzata con risorse umane e competenze già disponibili internamente, con limitata complessità amministrativa e tempi brevi.

ACCESSIBILITÀ ECONOMICA

Esprime un **giudizio sul livello di risorse economiche** necessarie per realizzare l'azione. Considera essenzialmente le risorse economiche iniziali necessarie (progettazione, realizzazione infrastruttura, etc), I costi di gestione di manutenzione e la disponibilità di finanziamenti necessaria (finanziamenti interni disponibili, esterni, fondi europei o regionali).
Assume valore:

- Alto costo = 1, l'azione richiede investimenti significativi o nuove fonti di finanziamento.
- Medio costo =2 , l'azione richiede risorse aggiuntive o una riallocazione del budget, ma è sostenibile nel quadro delle disponibilità finanziarie ordinarie.
- Basso costo = 3, l'azione richiede risorse economiche limitate e può essere realizzata utilizzando fondi o strumenti già disponibili.

Obiettivo Sostenibilità

Promuovere un modello di trasporto locale sostenibile

L'Agenda della Mobilità segna un cambiamento di paradigma nel modo di concepire gli spostamenti urbani: dall'auto come mezzo dominante a **una mobilità più equilibrata, inclusiva e sostenibile**. Questo obiettivo non è semplicemente una risposta alle sfide ambientali del presente, ma un progetto di trasformazione strutturale dello spazio pubblico e delle abitudini collettive fondato sulla convinzione che una città più vivibile si costruisce ridisegnando la gerarchia della mobilità, mettendo al centro le persone e non i veicoli.

Per realizzare questa transizione, l'obiettivo si articola in **tre strategie fondamentali:** aumentando il numero di spostamenti in bicicletta, dotandosi di una rete di percorsi pedonali sicuri e capillari e incentivando l'utilizzo del trasporto pubblico.
Queste strategie promuovono una mobilità più equa e inclusiva: rendere il territorio percorribile a piedi, in bicicletta o con il trasporto pubblico significa garantire a tutti la possibilità di spostarsi in autonomia. Lo spazio urbano recuperato dal traffico automobilistico può essere restituito alla vita collettiva, migliorando la qualità degli spazi pubblici e il senso di sicurezza percepita. La mobilità sostenibile riduce la dipendenza dai combustibili fossili e abbassa i costi individuali di trasporto, liberando risorse per altre spese. Un sistema intermodale efficiente in cui bicicletta, rete pedonale e TPL si integrano senza interruzioni aumenta inoltre l'attrattività del territorio, favorendo la vitalità commerciale delle aree urbane e la competitività complessiva della città. A queste strategie corrispondono **otto azioni concrete**.

L'obiettivo è costruire un sistema di mobilità integrato, equo e a basse emissioni, in cui camminare, pedalare e usare il trasporto pubblico diventino le scelte più naturali e convenienti per muoversi sul territorio.

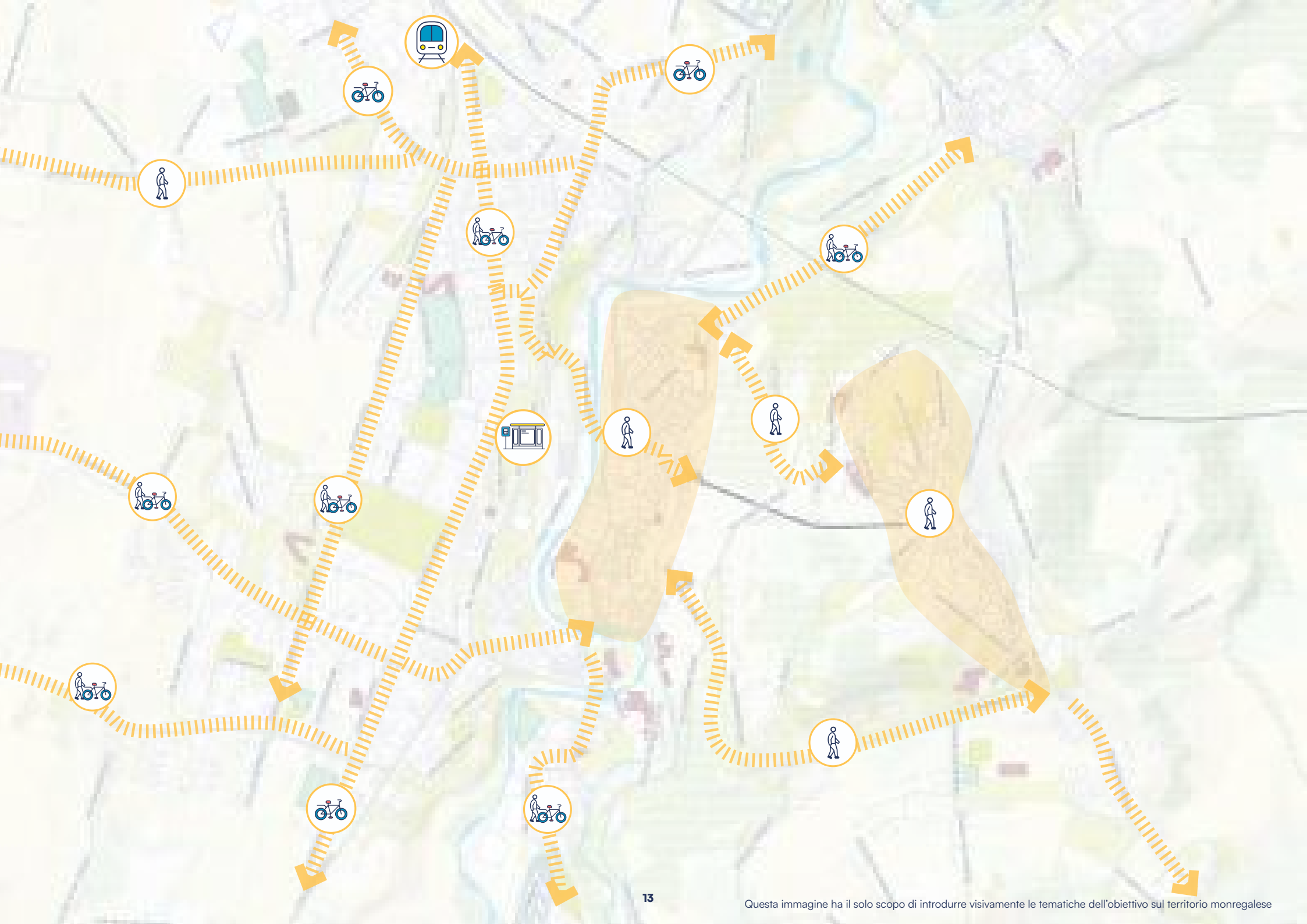
Aumentando il numero di **spostamenti in bicicletta**

Dotandosi di una rete di **percorsi pedonali sicuri e capillari**

Incentivando l'utilizzo del **trasporto pubblico**

1. Creare una rete ciclabile efficiente, connessa al servizio TPL e territori limitrofi
2. Attivare il Bike to work, Bike to school
3. Attivare tavoli mobility management
4. Attivare servizi di mobilità condivisa
5. Valorizzare e rendere accessibili i percorsi pedonali
6. Inserire sistemi di segnaletica wayfinding
7. Migliorare il servizio TPL
8. Favorire la connettività intermodale del territorio





Questa immagine ha il solo scopo di introdurre visivamente le tematiche dell'obiettivo sul territorio monregalese

1 Creare una rete ciclabile efficiente, connessa al servizio TPL e territori limitrofi

Descrizione e obiettivi dell'azione

Come emerso dall'analisi del quadro conoscitivo, la mobilità ciclistica nel territorio monregalese risulta oggi poco diffusa, principalmente a causa di una cultura dell'uso della bicicletta ancora legata alla dimensione ricreativa e di una morfologia urbana con pendenze marcate che scoraggiano gli spostamenti quotidiani. Una pianificazione attenta rappresenta tuttavia uno strumento fondamentale per invertire questa tendenza e incentivare un utilizzo più ampio e consapevole della bicicletta.

Questa azione ha l'obiettivo di pianificare una rete ciclabile continua, sicura e capillare, in grado di collegare le infrastrutture ciclabili esistenti ai principali poli attrattori e al servizio del TPL diffuso sul territorio attraverso i seguenti punti:

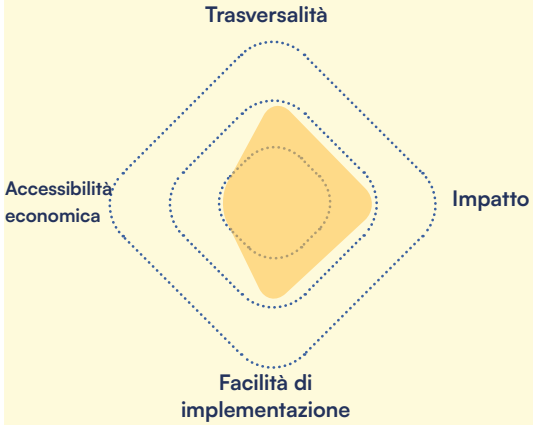
- **Mettere a sistema i tratti ciclabili già esistenti**, colmando le discontinuità che ne limitano l'utilizzo;
- **Organizzare la nuova rete ciclabile** secondo una gerarchia con linee primarie, locali e escursionistiche e**stendendola per raggiungere le principali aree urbane, i rioni, i territori comunali limitrofi** al comune, le scuole, l'ospedale, potenziando il collegamento con l'area produttiva a nord, garantendo al contempo il collegamento con le frazioni oggi più isolate;
- Introdurre **aree a ciclabilità diffusa in corrispondenza dei centri storici di Breo e Piazza**
- Integrare **la rete ciclabile con i nodi del trasporto pubblico locale, potenziando l'intermodalità** come leva per incentivare modalità di spostamento più sostenibili e diversificate.

La pianificazione proposta sarà utile ad indirizzare gli investimenti attraverso una visione completa e organica con una proposta che mira a valorizzare quanto già è stato realizzato e a completare i collegamenti tra il centro e i rioni, con priorità per i corridoi che servono i principali generatori di traffico scolastico e sanitario.

Suggerimenti / Buone pratiche

- **Garantire la continuità dei percorsi ciclabili**, indipendentemente dalla tipologia di infrastruttura ciclabile. Occorre adattare la tipologia di infrastruttura al contesto specifico attraversato, mettendo al primo posto la sicurezza dell'utente.
- **Il coinvolgimento della cittadinanza è fondamentale**: occorre attivare dei percorsi di comunicazione per raccontare la rete ciclabile e favorire il confronto con i cittadini per segnalare eventuali criticità. In occasione dell'apertura di un nuovo tratto, organizzare un evento di inaugurazione con i portatori di interesse.

Grado di rilevanza strategica



Azioni correlate

Attivare il bike to work e bike to school

Una rete ciclabile efficiente è la condizione infrastrutturale necessaria affinché il bike to work e il bike to school diventino scelte concrete e sicure per i cittadini.

Migliorare il servizio TPL

La connessione al TPL con servizi dedicati trasforma la bici nel primo e ultimo miglio del viaggio collettivo, estendendo l'accessibilità del TPL oltre i suoi nodi fissi.

Favorire la connettività intermodale del territorio

La rete ciclabile è uno dei pilastri fondamentali dell'intermodalità, ovvero della capacità di combinare più modi di trasporto in un unico viaggio fluido.

Benefici attesi

- **Aumento degli spostamenti in bicicletta**: con infrastrutture ciclabili comode e sicure, andare in bicicletta diventa una scelta facile ed economicamente conveniente.
- **Riduzione del traffico veicolare**: garantendo una valida alternativa all'auto privata negli spostamenti brevi, si riduce il traffico motorizzato, e con questo le esternalità negative ad esso collegate (smog, rumore, traffico..).
- Maggiore **autonomia di spostamento per bambini e giovani** negli spostamenti casa-scuola e nel tempo libero.
- **Incentivo all'attività motoria** quotidiana, con conseguente riduzione di malattie legate alla sedentarietà e miglioramento del benessere psicologico.

Ostacoli

- **Ridistribuzione degli spazi di mobilità**: la realizzazione di infrastrutture ciclabili si confronta spesso con sezioni stradali limitate e assetti urbani consolidati. La redistribuzione dello spazio tra auto, pedoni e biciclette può risultare complessa e richiedere scelte progettuali mirate in grado di ottimizzare l'uso dello spazio disponibile e migliorare la sicurezza complessiva della circolazione.
- **Resistenze sociali:** l'opinione pubblica è solita opporsi alla riduzione di parcheggi o corsie per auto, per fare spazio a nuove infrastrutture ciclabili. Occorre accompagnare il cambiamento con una buona comunicazione dei benefici attesi e delle opportunità alternative che si stanno offrendo.

Rete ciclabile di Mondovì

L'infrastruttura ciclabile attualmente presente sul territorio di Mondovì si estende per circa 5 km.
La rete pianificata prevede un significativo potenziamento dei collegamenti, con percorsi che in alcuni casi raggiungono i confini del territorio comunale, per una rete complessiva di circa 60 km. Questa include sia itinerari cicloturistici che escursionistici, favorendo la connessione con i comuni limitrofi e valorizzando percorsi di rilevanza turistica a scala regionale.
Tra gli itinerari previsti figurano l'itinerario escursionistico Petalo Arancio di Landandè, l'itinerario ricreativo-escursionistico Viola in direzione di Villa e l'itinerario Verde, che si sviluppa verso sud lungo il fiume Ellero.

~5 km

Infrastruttura ciclabile esistente

~55 km

Nuova infrastruttura ciclabile pianificata





Rocca De Baldi

Sant'Anna Avagnina

Parco commerciale Mondovicino

Carassone

Altipiano

Piazza

Breo

PETALO ARANCIO LANDANDÈ

Vicoforte

ITINERARIO VIOLA VERSO VILLA

ITINERARIO VERDE LUNGO FIUME

Villanova Mondovì

La rete ciclabile di Mondovì

La rete ciclabile pianificata per Mondovì è concepita come un sistema integrato e gerarchico, strutturato in quattro componenti complementari che rispondono a esigenze di mobilità differenti, dalla circolazione quotidiana in ambito urbano fino all'esplorazione del territorio a scala sovra-comunale:

- **Assi primari:** costituiscono la spina dorsale dell'intera rete ciclabile. Si tratta di percorsi continui, sicuri e di ampio respiro, progettati per garantire i collegamenti principali all'interno del territorio comunale e verso i comuni limitrofi. Gli assi primari rappresentano il riferimento strutturale attorno al quale si organizzano tutte le altre componenti della rete, e sono pensati per rispondere tanto alle esigenze della mobilità sistematica quanto a quelle del cicloturismo.
- **Percorsi locali urbani**: svolgono una funzione di raccordo capillare tra gli assi primari e le diverse parti della città. Il loro obiettivo è garantire che ogni quartiere e polo attrattore come scuole, servizi, aree commerciali, spazi pubblici sia adeguatamente connesso alla rete principale, rendendo la bicicletta una scelta concreta e accessibile per gli spostamenti quotidiani di breve e media distanza.
- **Percorsi escursionistici:** estendono la rete oltre il perimetro urbano, mettendo in connessione Mondovì con il territorio circostante attraverso gli itinerari esistenti locali di valenza paesaggistica, naturalistica e turistica. Questi percorsi valorizzano le risorse del territorio come il torrente Ellero, le colline e i comuni della zona e si integrano con itinerari di rilevanza regionale, favorendo un turismo lento e sostenibile.

Intermodalità



Per favorire l'intermodalità è consigliato prevedere alle fermate del trasporto pubblico locale la dotazione di spazi per la sosta delle bici riparati e sicuri. Tali spazi dovrebbero essere previsti anche in corrispondenza dei parcheggi auto. (azione 8) Prevedere un'area di sosta in struttura sicura e dotata di servizi accessori come stazione di ricarica e-bike e manutenzione vicino alla Stazione ferroviaria favorisce l'interscambio e garantisce un punto di riferimento per l'utenza pendolare e cicloturistica rendendo Mondovì più attrattiva.

Tipologia di infrastruttura ciclabile consigliate a Mondovì

Sulla base delle caratteristiche del territorio e delle esigenze di mobilità emerse dal quadro conoscitivo, le tipologie infrastrutturali di seguito descritte costituiscono le soluzioni consigliate per la realizzazione della rete ciclabile di Mondovì.

Per un approfondimento delle tipologie infrastrutturali e dei criteri progettuali adottati, si rimanda alle Linee guida per la mobilità ciclistica della Regione Piemonte, consultabili al seguente indirizzo: www.regione.piemonte.it/web/temi/mobilita-trasporti/mobilita-ciclistica/mobilita-ciclistica



Pista ciclabile in sede propria o contigua al marciapiede

D.M. n. 557/1999, Art. 6.

Le piste ciclabili in sede propria rappresentano la soluzione infrastrutturale di maggiore qualità per l'utenza ciclistica. Non essendo vincolate alla sede stradale, consentono di calibrare liberamente le caratteristiche tecniche - larghezze, pendenze e raggi di curvatura -garantendo spostamenti sicuri e confortevoli anche ad alti flussi. Sono consigliate in ambito extraurbano e lungo gli assi portanti della rete, e possono essere realizzate anche in adiacenza al marciapiede.



Corsie ciclabili Art.3, comma 12 bis C.d.S.

Le corsie ciclabili rappresentano una soluzione flessibile e a basso costo che consente di ampliare rapidamente la rete ciclabile anche in contesti con spazi limitati, ridefinendo la distribuzione della carreggiata a favore dei ciclisti. Parzialmente sormontabili dai veicoli, sono consigliate come misura transitoria sugli assi principali e come soluzione consolidata per le reti locali in presenza di flussi ciclistici contenuti. Definiscono uno spazio chiaro e riconoscibile per i ciclisti che si trovano a percorre la strada.



Strada urbana ciclabile E-Bis Art. 2 comma 3 del C.d.S.

La strada ciclabile consente ai ciclisti di circolare in modo promiscuo con il traffico veicolare, godendo di priorità rispetto ai veicoli motorizzati. I ciclisti possono viaggiare affiancati senza obbligo di tenersi sul margine destro, mentre i veicoli, considerati "ospiti" della carreggiata, sono tenuti a cedere la precedenza e ad adottare la massima cautela, valutando con attenzione distanze e velocità prima di effettuare qualsiasi manovra di sorpasso. Deve essere identificata mediante apposita segnaletica verticale ed orizzontale.



Strada F-Bis Art. 2 C.d.S.

Le strade F-bis (itinerari ciclopedonali), introdotte nell'ordinamento italiano dalla legge 2/2018, definiscono una tipologia di strada locale a prevalente mobilità attiva. Sono indicate in contesti extraurbani a basso traffico veicolare, lungo itinerari turistici o ricreativi ad alto utilizzo pedonale e ciclabile, dove il transito motorizzato, pur consentito, è fortemente moderato.



Percorsi escursionistici

Si tratta prevalentemente di piste ciclabili in sede propria, il cui fondo può variare in funzione del contesto: nei tratti naturalistici è consigliato l'utilizzo di pavimentazioni in terra naturale compattata o materiali ecologici come il calcestre, capaci di integrarsi armoniosamente con il paesaggio limitando l'impatto ambientale. Lungo il tragitto si suggerisce l'installazione di servizi dedicati ai ciclisti, quali aree di sosta attrezzate e ombreggiate, segnaletica direzionale e pannelli informativi sul territorio, al fine di migliorare la fruibilità e l'attrattività complessiva degli itinerari.

Zone a ciclabilità diffusa

Le **aree a ciclabilità diffusa** rappresentano una modalità di gestione della mobilità particolarmente adatta ai contesti a bassa intensità di traffico, come centri storici e residenziali. In questi ambiti, la **circolazione di ciclisti e autoveicoli avviene in modo promiscuo**, senza separazione fisica tra le corsie, in un regime di convivenza regolato dalla moderazione della velocità. Questo approccio consente di estendere la ciclabilità anche dove la realizzazione di infrastrutture dedicate non sarebbe tecnicamente o economicamente praticabile, ampliando di fatto la permeabilità ciclistica dell'intero territorio.

A Mondovì viene prevista, in aggiunta alla rete ciclabile **nei rioni di Breo e Piazza**. La conformazione storica delle strade esistenti caratterizzate da sezioni ridotte, non consente la realizzazione di infrastrutture ciclabili separate; tuttavia, ciò non è sempre necessario. In questi casi è infatti consigliato promuovere la condivisione degli spazi stradali tra biciclette e veicoli. L'istituzione di **strade ciclabili E-bis** o di aree a velocità ridotta, accompagnate da un'effettiva moderazione del traffico, risulta infatti molto efficace e favorisce la diffusione della "ciclabilità diffusa" nei contesti locali e di quartiere. Questo approccio stimola la riconversione delle vie locali in spazi condivisi, più sicuri, attrattivi e di qualità per tutti.

Servizi per il ciclista e sosta

Realizzare percorsi ciclabili sicuri, accessibili e diretti è una condizione fondamentale per incentivare gli spostamenti attivi e rendere la bicicletta una scelta concreta nella vita quotidiana. Tuttavia, la sola infrastruttura non è sufficiente: la **fornitura di servizi dedicati lungo la rete** è altrettanto essenziale per garantire un'esperienza di utilizzo confortevole e attrattiva. **Parcheggi per biciclette, fontanelle per l'acqua potabile e aree di sosta attrezzate con sedute e spazi ombreggiati** contribuiscono a migliorare significativamente la fruibilità degli itinerari, incentivando un uso più ampio e continuativo della rete ciclabile.

In quest'ottica, il **potenziamento dei filari alberati** lungo i percorsi rappresenta una misura particolarmente efficace e multifunzionale: oltre a garantire ombreggiamento naturale e migliorare il comfort dei ciclisti nelle stagioni più calde, contribuisce al potenziamento del verde urbano, arricchendo la qualità ambientale e paesaggistica degli itinerari e degli spazi pubblici attraversati. (Azione 15)

La sosta per essere funzionale deve essere distribuita in modo capillare e uniforme in prossimità di poli attrattori e servizi per servire efficacemente i diversi utenti.



Installazione di parcheggi bici diffuso sul territorio. Per assicurare un adeguato livello di sicurezza, la struttura per la sosta dovrebbe consentire sempre l'aggancio diretto del telaio della bicicletta allo stallo. Per soddisfare le diverse esigenze si possono prevedere soluzioni diversificate da semplici archetti stradali a sistemi più strutturati.



L'offerta di installazione di postazioni **Bike Lab Station per la manutenzione delle biciclette e ricarica E-Bike** aiuta concretamente i ciclisti a risolvere gli inconvenienti lungo il percorso. E' consigliato prevederli in corrispondenza di aree di sosta/ristoro e presso la stazione ferroviaria.



Stazione per riparo biciclette - Gubbio

2 Attivare programmi di Bike-to-Work e Bike-to-School

Descrizione e obiettivi dell'azione

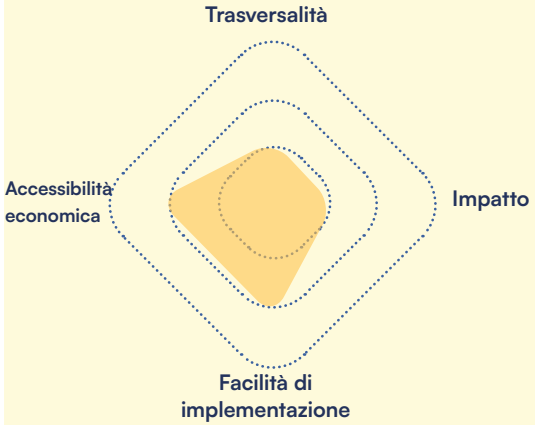
I sistemi Bike-to-Work e Bike-to-School sono iniziative ideate per promuovere la cultura degli spostamenti in bicicletta da casa verso il luogo di lavoro o studio. La mobilità ciclistica viene promossa tramite il riconoscimento di un incentivo ai lavoratori e gli studenti aderenti all'iniziativa per ogni chilometro percorso in bici sulla tratta casa-lavoro/scuola. L'incentivo assume spesso una dimensione economica, sia sotto forma di erogazione diretta di denaro sia come buoni per l'acquisto di prodotti nei negozi locali, ma esistono esempi di incentivi non monetari, basati sulla ludificazione o sull'applicazione di scontistiche integrate con altri servizi di trasporto, ad esempio sull'abbonamento ai mezzi pubblici.

Tramite il riconoscimento di un incentivo ai viaggi effettuati in bicicletta i sistemi di Bike-to-Work/School si prefiggono di aumentare l'utilizzo di questo mezzo per gli spostamenti sistematici, idealmente riducendo l'utilizzo dell'auto privata. Queste iniziative possono essere efficaci come prima misura per diffondere la cultura delle due ruote, specialmente in realtà dove la bici è prettamente considerata un mezzo appannaggio di sportivi o da "gita della domenica".

Suggerimenti

1. **Studio del potenziale**: le iniziative di Bike-to-Work sono generalmente precedute da uno studio del potenziale ciclabile dell'area, utile a definire il bacino di utenti del servizio. Lo studio deve analizzare la dislocazione delle imprese sul territorio, i flussi di addetti, le attuali abitudini di mobilità e la potenzialità di convertire gli spostamenti alla bicicletta. Poiché il Comune di Mondovì attrae numerosi spostamenti dai comuni limitrofi per motivi di lavoro, l'analisi dovrà tenere in conto delle esigenze di spostamento dei pendolari.
2. **Definizione del sistema e delle regole di ingaggio**: sulla base dello studio preliminare si potranno definire le caratteristiche del sistema di Bike-to-Work. In questa fase si dovrà decidere la dimensione del sistema (quanti utenti coinvolgere), definire la tipologia di utenti da coinvolgere (ad esempio, solo i residenti o anche i pendolari), scegliere la modalità di erogazione dell'incentivo e, in ultimo, selezionare l'applicativo.
3. **Stanziamento dei fondi**: una volta stabilite le regole e la dimensione del sistema sarà necessario stimare i costi e stanziare i relativi fondi per la sua implementazione. Poiché i sistemi di Bike-to-Work si rivelano efficaci se protratti nel tempo si consiglia di programmare la disponibilità di fondi per più anni.
4. **Campagna di comunicazione**: prima del lancio del sistema di Bike-to-Work si consiglia di sponsorizzare l'iniziativa attraverso i canali ufficiali del Comune, delle scuole e delle imprese, esplicitando le regole di partecipazione.

Grado di rilevanza strategica



Azioni correlate

Creare una rete ciclabile efficiente

L'incentivo potrebbe non essere sufficiente se non accompagnato da un'adeguata infrastruttura che garantisca la sicurezza di studenti e lavoratori.

Attivare servizi di mobilità condivisa

Servizi di mobilità condivisa come il bike-sharing potrebbero facilitare la partecipazione al programma da parte dei pendolari.

Attivare i tavoli di mobility management

Per facilitare la collaborazione tra enti pubblici e privati ed armonizzare i sistemi di Bike-to-Work/School comunali con quelli aziendali e scolastici.

Benefici attesi

- **Diffusione della cultura ciclistica** per spostamenti sistematici
- **Potenziale provinciale** del progetto in collaborazione con altri sistemi attivi sul territorio
- **Sostegno all'economica locale** con l'istituzione di un mercato di crediti

Ostacoli

- **Necessità di reperire fondi** per mantenere il progetto per più anni
- **Necessità di coordinamento sovra-locale** per progetto provinciale

Verso un Bike-to-Work provinciale

Il Comune di Mondovì è stato coinvolto, insieme ai comuni limitrofi di Alba e Bra, in uno studio di pre-fattibilità dell'estensione del sistema di Bike-to-Work già attivo a Cuneo da diversi anni. La partecipazione del Comune a questa iniziativa rappresenta un'opportunità per avviare il sistema di Bike-to-Work in tempi stretti e con costi minori, in quanto sostenuti da più comuni. Oltre a ciò, si aggiungerebbe il prestigio di un'iniziativa sovra-comunale che ha pochi eguali in Italia, con la prospettiva di estendere il sistema all'intera provincia di Cuneo. Lo studio di pre-fattibilità ha inoltre evidenziato la possibilità di creare un mercato comune per gli incentivi generati dal Bike-to-Work, che potrebbero essere liberamente spesi in uno qualsiasi dei comuni coinvolti, rafforzando il commercio locale.

Esempio del Comune di Cuneo



Buone pratiche

I sistemi di Bike-to-Work sono sempre più frequentemente adottati dalle amministrazioni locali. Sono dunque abbondanti i riferimenti di buone pratiche disponibili:

- **Sistemi di Bike-to-Work nella provincia di Cuneo**: il già citato Bike-to-Work del Comune di Cuneo è un'iniziativa attiva da diversi anni che al momento coinvolge 900 utenti. Per ogni chilometro percorso in bicicletta dai partecipanti vengono riconosciuti dei CO_2 coins, trasformabili in buoni acquisto spendibili in una rete di attività locali. Il Comune di Cuneo accompagna questa attività con giornate a tema, come il Bike-to-Work day, al fine di rafforzare l'appartenenza ad una comunità ciclistica cittadini. Sempre in provincia di Cuneo è attivo il sistema di Bike-to-Work di Fossano, dalle caratteristiche molto simili a quello di Cuneo.
- **Sistemi di Bike-to-Work in Veneto**: in Veneto il coordinamento provinciale di Vicenza e Treviso ha dato vita a sistemi di Bike-to-Work diffusi che coinvolgono più di 50 comuni di ogni dimensione. Anche in questi sistemi la remunerazione chilometrica è convertita in buoni acquisto spendibili in una rete di attività locali.
- **Sistemi di Bike-to-Work in Emilia Romagna**: la regione Emilia Romagna ha aperto un bando a tutti i comuni del territorio per finanziare iniziative di Bike-to-Work. Al momento hanno aderito undici comuni di varie dimensioni, da Imola, Modena e Reggio Emilia fino a Caorso e Cavriago. Il bando della regione finanzia tutte le iniziative volte a favorire la mobilità ciclabile, come la remunerazione chilometrica, lo sconto sui parcheggi delle bici nelle velostazioni della città e offerte sull'utilizzo dei servizi di bike-sharing. A differenza di altre iniziative di Bike-to-Work, il bando emesso dall'Emilia Romagna prevede il coinvolgimento diretto delle imprese sul territorio.
- **Il Bike-to-Work di Trento**: il Comune di Trento ha implementato un sistema di Bike-to-Work basato sulla collaborazione della pubblica amministrazione, degli enti privati e dell'università. Coinvolgendo i mobility manager dell'area, il sistema si è esteso a più di 9,000 dipendenti. Anche la modalità di remunerazione è particolare: oltre ad un'indennità in busta paga, i partecipanti al programma ricevono uno sconto del 30% sull'abbonamento al trasporto pubblico.



3 Attivare i tavoli di Mobility Management

Descrizione e obiettivi dell'azione

La transizione verso un sistema di mobilità sostenibile richiede la collaborazione degli enti pubblici e di quelli privati, spesso a livello sovra-comunale.

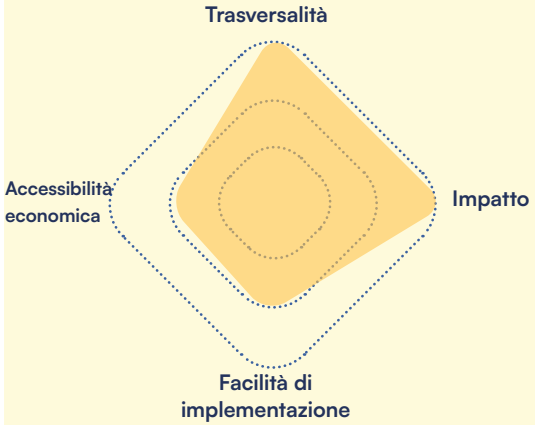
Il Comune di Mondovì è un ottimo esempio di questo requisito: il suo tessuto economico si costituisce di un gran **numero di imprese**, non solo piccole ma anche di medie e grandi dimensioni che mobilitano numerosi addetti; Mondovì è anche un **polo scolastico rilevante** nel territorio, specialmente per le sue scuole superiori, che contano centinaia di studenti; infine, proprio in virtù di questi due aspetti, Mondovì attrae un gran numero di lavoratori e studenti dai comuni limitrofi, senza dimenticare la non trascurabile porzione di spostamenti diretti da Mondovì verso l'esterno.

Constatata questa situazione si rivela la necessità di dialogo tra la pubblica amministrazione e le altre parti interessate, in particolare i mobility manager delle maggiori aziende del territorio e delle scuole, oltre che con i comuni limitrofi. Ciò favorirebbe la cooperazione tra i vari enti del territorio, permettendo una progettazione della mobilità più integrata e cosciente dei bisogni degli abitanti. Inoltre, la collaborazione con gli altri comuni dell'area favorirebbe lo sviluppo di politiche di mobilità che, per loro natura, sono sovra-locali, quali il potenziamento del trasporto pubblico e della rete ferroviaria.

Suggerimenti / Buone pratiche

1. **Individuare gli enti da coinvolgere:** dovranno essere definiti i partecipanti ai tavoli di mobility management. Questi possono includere, come detto, i mobility manager delle maggiori aziende e delle scuole del territorio, insieme ai rappresentanti dei comuni maggiormente legati a Mondovì. Per definire questi comuni è utile fare riferimento ai Sistemi Locali del Lavoro (SLL) o concentrarsi sui comuni con cui sono più intensi gli scambi pendolari (cfr. pagina a fianco).
2. **Definizione del responsabile dei tavoli:** dovrà essere individuato un ente che faccia da capofila per il coordinamento e la gestione delle istanze sollevate dai tavoli di mobility management. Data la sua posizione accentratrice nell'area, il Comune di Mondovì potrebbe ricoprire tale ruolo.
3. **Sperimentazione:** il tavolo elabora una strategia pilota per verificare l'efficacia del coordinamento. Questa potrebbe riguardare, ad esempio, il potenziamento o la revisione del trasporto pubblico oppure lo sviluppo di sistemi di mobilità condivisa o Bike-to-Work.

Grado di rilevanza strategica



Azioni correlate

Migliorare il servizio TPL

Le istanze di potenziamento del trasporto pubblico assumono più vigore se presentate congiuntamente da un'unione di comuni.

Attivare programmi di Bike-to-Work/School

I programmi di Bike-to-Work e Bike-to-School comunali possono essere integrati e/o finanziati dalle aziende e dagli istituti scolastici locali.

Attivare sistemi di mobilità condivisa

L'uso di servizi di mobilità condivisa può essere favorito da sistemi di bigliettazione unica, che richiedono un coinvolgimento sovra-comunale per i pendolari.

Benefici attesi

- **Migliore integrazione** delle modalità di trasporto sovra-locali
- **Migliore coordinamento** delle iniziative locali
- **Maggiore peso istituzionale** per presentare istanze a enti sovra-locali (es., per potenziamento trasporto pubblico extra-urbano)

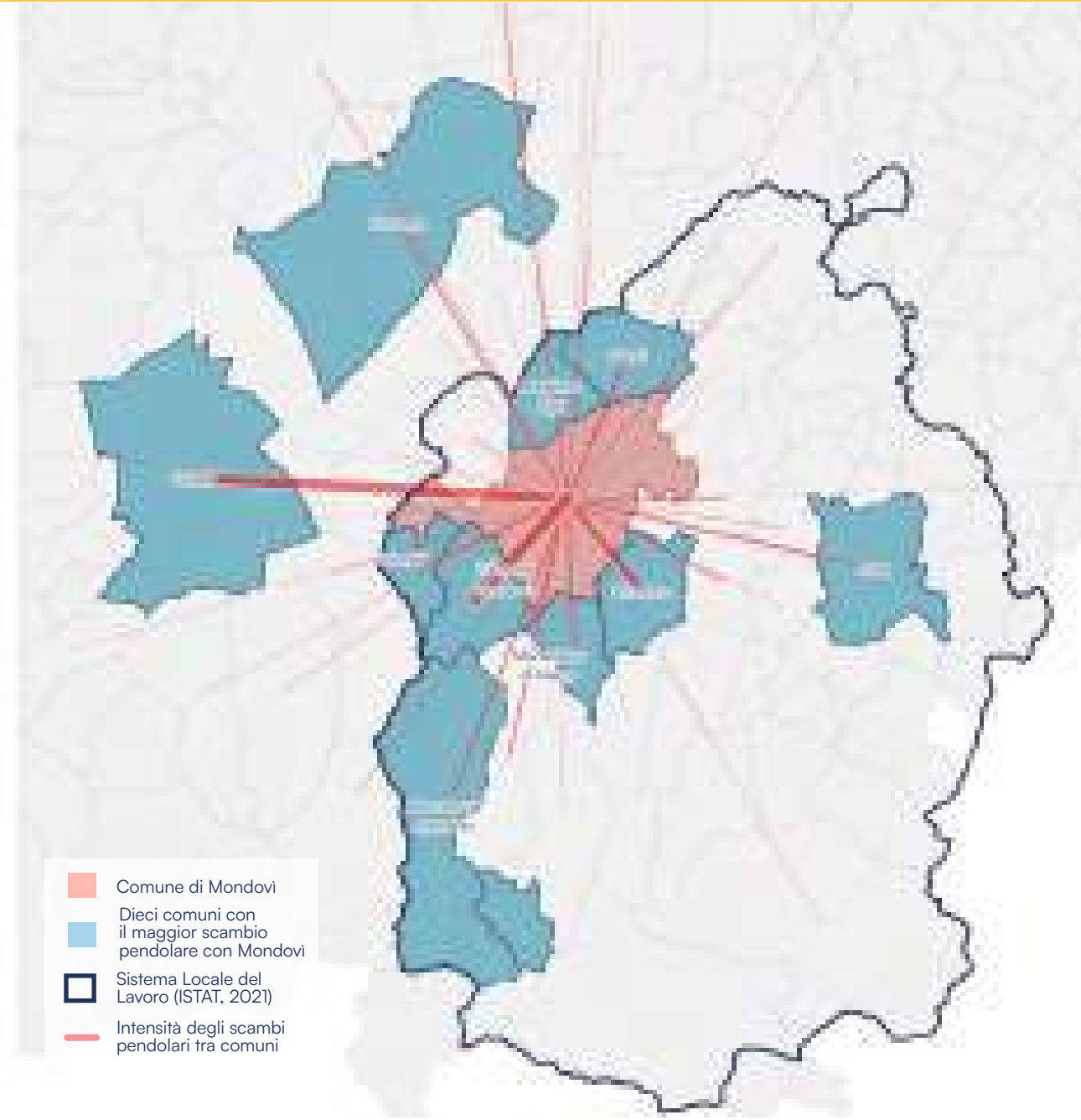
Ostacoli

- **Necessità di coordinamento sovra-locale**
- **Necessità** per l'amministrazione di Mondovì **di assumere ruolo di guida ai tavoli**

Opportunità di collaborazione per l'avviamento di tavoli di Mobility management d'area

Per istituire i tavoli di mobility management d'area bisogna innanzitutto selezionare gli enti territoriali da coinvolgere. Questi possono essere selezionati tutti i comuni facenti parte del Sistema Locale del Lavoro (SLL) centrato su Mondovì. Gli SLL sono definiti da ISTAT come le zone del territorio in cui la maggior parte delle persone residenti lavora. Mondovì rappresenta il polo produttivo del suo SLL, e sarebbe dunque il candidato naturale per condurre i tavoli. Alternativamente, in prima battuta potrebbero essere selezionati i comuni che vedono i maggiori scambi di pendolari con Mondovì. A parte Cuneo e Fossano, i 10 comuni che hanno più scambi pendolari con Mondovì si trovano tutti all'interno del SLL.

Per un approfondimento sulle modalità di attuazione del Mobility Management si rimanda al Dossier di Buone Pratiche della Regione Piemonte, consultabili al seguente indirizzo: https://www.regione.piemonte.it/web/temi/mobilita-trasporti/politiche-regionali-mobility-management



4 Attivare servizi di mobilità condivisa

Descrizione e obiettivi dell'azione

Sotto la definizione di mobilità condivisa ricadono tutti i servizi che permettono di noleggiare mezzi di trasporto, quali biciclette, monopattini, motorini e auto, per la sola durata del viaggio.

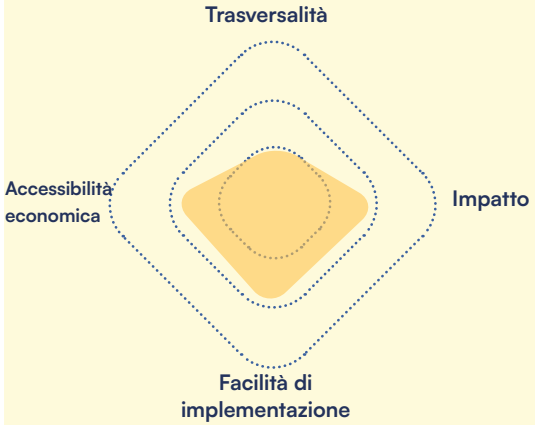
Queste soluzioni possono **promuovere lo sviluppo della mobilità attiva** (nel caso di biciclette e monopattini), non solo in quanto non necessitano dell'acquisto di un mezzo privato da parte degli utenti, ma anche perché si configurano come anelli fondamentali della catena inter-modale e del trasporto di ultimo miglio. Si pensi ad esempio ad i pendolari, lavoratori e studenti, che raggiungono ogni giorno la stazione di ferroviaria di Mondovì e devono spostarsi verso il luogo di lavoro o studio: non avendo a disposizione una bicicletta od un monopattino privato, essi sono costretti a raggiungerlo a piedi o, se la destinazione è ben collegata dal trasporto pubblico, in bus. È in quest'ultimo tratto che i servizi di mobilità condivisa si inseriscono, offrendo un'alternativa più veloce e affidabile.

Nel caso specifico di Mondovì, la cui morfologia ostacola la diffusione della mobilità attiva, questa soluzione offre anche l'opportunità di introdurre le bici elettriche attraverso un sistema di noleggio, risparmiando agli utenti la necessità di fare un acquisto oneroso.

Vi sono tuttavia degli aspetti a cui prestare attenzione nell'implementazione della misura. Uno di questi riguarda gli atti di vandalismo che potrebbero interessare i mezzi, le stazioni di rilascio e le colonnine di ricarica. Se non è possibile prevenire tutti questi atti si possono prendere comunque delle contromisure, come fatto in altri comuni, come l'installazione di telecamere di sorveglianza nelle stazioni di rilascio.

Un altro problematica da affrontare sarà istruire gli utenti all'utilizzo corretto del servizio. In particolare dovranno essere delineate e ben comunicate le regole relative alla sosta dei veicoli, specificando chiaramente le zone e le modalità irregolari di parcheggio.

Grado di rilevanza strategica



Azioni correlate

Favorire la connettività intermodale del territorio

I servizi di mobilità condivisa sono componenti fondamentali dei centri di mobilità, in quanto forniscono un'opzione di mobilità attiva per coprire l'ultimo miglio.

Attivare programmi di Bike-to-Work/School

I servizi di mobilità condivisa potrebbero permettere di estendere i programmi di Bike-to-Work/School anche ai pendolari che raggiungono Mondovì col trasporto pubblico.

Migliorare il servizio di trasporto pubblico

Recenti esperienze con i servizi di mobilità condivisa hanno dimostrato che essi sono più efficaci se integrati (ad esempio tramite sistemi di bigliettazione unica) con il trasporto pubblico.

Benefici attesi

- **Supporto alla diffusione della cultura ciclistica** anche per chi ancora non possiede una bicicletta
- **Opportunità di introdurre le bici elettriche** che presentano un alto investimento iniziale per il cittadino

Ostacoli

- **Atti di vandalismo** che possono colpire i mezzi e le stazioni di rilascio
- **Bassa partecipazione della popolazione** che deve essere opportunamente coinvolta

Suggerimenti per l'implementazione

Analisi flussi potenziali e poli di mobilità

L'analisi preliminare dei flussi di mobilità e dei poli attrattori del territorio è fondamentale per prendere decisioni informate, specialmente nel caso di sistemi a stazioni fisse, riguardo il numero ed il posizionamento delle stazioni di rilascio e delle piazzole di sosta riservate ai mezzi. Le analisi contenute nel quadro conoscitivo di questa agenda possono supportare questa prima parte del lavoro.

Scelta del modello operativo, economico e di gestione

Al fine di selezionare un operatore per il servizio sarà necessario delineare le caratteristiche di gestione del sistema. A livello operativo si dovrà decidere la tipologia di mezzi (bici, e-bike, monopattini) e di servizio (a stazioni fisse o free-floating), oltre a quantificare, sulla base delle analisi preliminari condotte sui flussi e sui poli attrattori e sul budget stanziato, il numero di veicoli nella flotta, la loro dislocazione sul territorio, le postazioni delle stazioni fisse, la tipologia e le tariffe di noleggio. A livello economico dovranno essere decise le modalità di tariffazione e l'eventuale possibilità per gli utenti di sottoscrivere un abbonamento, oltre alle potenziali scontistiche da associare ad altre azioni (es., abbonamento al trasporto pubblico). A livello gestionale, ovvero la modalità di gestione del servizio ed il rapporto tra soggetti pubblici e privati, si configurano diverse possibilità:

a. *Proprietà pubblica — Gestione pubblica*: l'amministrazione si fa interamente carico della pianificazione, progettazione ed implementazione del servizio.
b. *Proprietà privata — Gestione pubblica*: una o più imprese private detengono le risorse e gestiscono il servizio, mentre l'amministrazione definisce le regole entro cui l'operatore economico deve agire.
c. *Proprietà pubblica — Gestione privata*: le risorse del servizio sono detenute dall'amministrazione, che delega la gestione ad una o più imprese private.

Scelta del fornitore del servizio

Tramite un'indagine di mercato, dovranno essere selezionati uno o più operatori economici che implementino il servizio, e, nel caso di modelli gestionali a proprietà pubblica, forniscano i mezzi e le stazioni.

Buone pratiche

In questo resoconto di buone pratiche non sono trattati sistemi free-floating, che sono esclusivamente diffusi in grandi città, dato che serve un bacino di utenti molto ampio per garantire la redditività del sistema.

a. **BicinCittà BIP**: alcuni comuni piemontesi hanno già attivato un sistema di bike-sharing, BicinCittà BIP , che vanta una particolarità: la compatibilità con il sistema BIP (Biglietto Integrato Piemonte), che permette ai cittadini di accedere attraverso un'unica piattaforma a vari servizi di mobilità della regione. Al momento hanno aderito all'iniziativa i comuni di Alba, Chivasso, Cuneo, Saluzzo, Savigliano e Torino.
b. **BicinCittà nei comuni italiani**: vi sono oltre cento esempi di comuni italiani che hanno aderito al servizio di bike-sharing a postazioni fisse offerto da BicinCittà . I comuni coinvolti dal progetto vanno da quelli piccoli come Rivarolo Canavese ai centri maggiori come Reggio Calabria.
c. **BiciPA**: il servizio di bike-sharing del Comune di Palermo è un raro esempio di iniziativa di mobilità condivisa a proprietà e gestione pubblica.



Postazione sosta biciclette e bikesharing - Danimarca

5 Valorizzare e rendere accessibili i percorsi pedonali

Descrizione e obiettivi dell'azione

L'obiettivo di questa azione è **strutturare una rete di percorsi pedonali accessibili, sicuri e attrattivi,** capace di rispondere in modo efficace alle esigenze di mobilità pedonale e attiva dell'intero territorio comunale.

L'analisi dei flussi di spostamento ha evidenziato come la mobilità pedonale si concentri principalmente in due direzioni: verso il centro storico di Breo, polo commerciale e di servizi, e verso le sedi scolastiche di Piazza, Breo e Altipiano, con una domanda pendolare quotidiana legata alla mobilità studentesca. Dal punto di vista infrastrutturale, le aree centrali dell'Altipiano dispongono di una rete capillare di percorsi pedonali, integrata da passerelle, scale e aree pedonali che consentono di superare i significativi dislivelli caratteristici della morfologia urbana di Mondovì. Tuttavia, l'analisi ha rilevato alcune criticità che compromettono la sicurezza e la continuità dei camminamenti, con particolare riferimento a via Primo Alpini e piazza Ellero, dove gli interventi di miglioramento risultano prioritari.

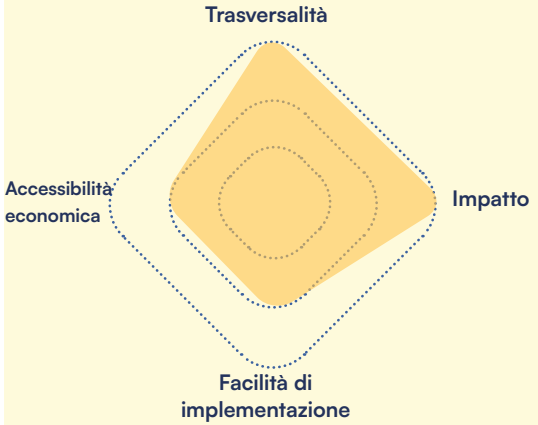
Lo sviluppo della rete pedonale si articola lungo cinque direttrici principali:

- il potenziamento dei collegamenti pedonali con le sedi scolastiche;
- l'integrazione tra la rete urbana e i percorsi peri-urbani, escursionistici e ricreativi;
- il miglioramento della connessione con le fermate e le stazioni del trasporto pubblico, in raccordo con le azioni di wayfinding;
- la messa in sicurezza delle aree più critiche, con priorità agli assi ad alta incidenza di sinistri e alle intersezioni.

Suggerimenti / Buone pratiche

- **Coordinare la valorizzazione dei percorsi pedonali con il PEBA** evita duplicazioni, ottimizza le risorse e assicura che ogni intervento risponda a criteri di inclusività fin dalla progettazione, rendendo i percorsi fruibili da anziani, persone con disabilità e famiglie con passeggini.
- Dotarsi di uno **strumento di mappatura per le segnalazioni** (app, portale, sportello) permette di orientare le priorità di intervento in modo partecipato e basato su dati reali, aumentando al contempo il senso di responsabilità collettiva verso lo spazio pubblico.
- **Garantire le infrastrutture per i camminamenti verso le stazioni TPL:** Investire nei camminamenti verso le fermate significa completare l'ultimo miglio, rendere il TPL realmente accessibile e incentivare l'abbandono del mezzo privato.

Grado di rilevanza strategica



Azioni correlate

Inserire sistemi di segnaletica wayfinding

Un percorso pedonale valorizzato e accessibile ha bisogno di essere leggibile e orientabile per essere effettivamente utilizzato.

Favorire la connettività intermodale sul territorio

Una rete intermodale efficiente perde efficacia se i collegamenti pedonali verso i nodi di scambio sono discontinui, insicuri o poco accessibili.

Attivare spazi urbani e residuali

I percorsi pedonali e gli spazi urbani residuali si attivano e si valorizzano reciprocamente in un rapporto di mutuo rinforzo.

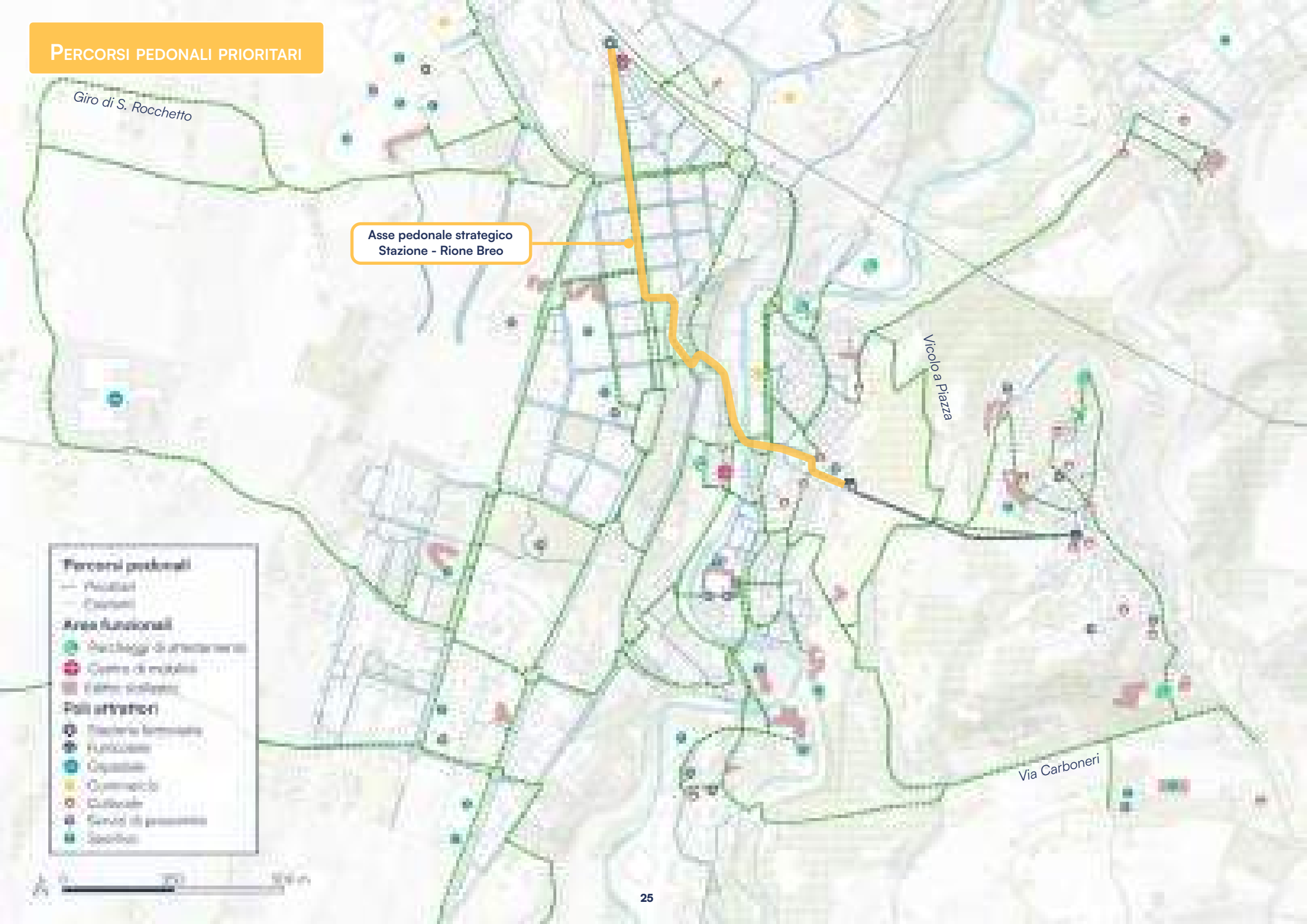
Benefici attesi

- **Salute pubblica:** aumenta l'attività fisica quotidiana, riducendo sedentarietà e patologie correlate.
- **Migliora la qualità urbana**, la vivibilità e la percezione di sicurezza degli spazi pubblici.
- **Riduzione del traffico**: incentiva lo spostamento a piedi per brevi distanze, alleggerendo la pressione veicolare.
- **Coesione sociale:** percorsi fruibili favoriscono l'incontro, la socialità e il senso di comunità.
- **Accessibilità universale**: spazi pedonali adeguati includono anziani, bambini e persone con disabilità.
- **Valorizzazione economica:** percorsi attrattivi aumentano la frequentazione del commercio di prossimità.

Ostacoli

- **Risorse economiche:** interventi di riqualificazione richiedono investimenti significativi e manutenzione continua.
- **Frammentazione della rete:** interventi puntuali e non coordinati rischiano di creare percorsi discontinui e poco utili.
- **Sicurezza percepita:** alcune aree pedonali, se poco frequentate o illuminate, possono essere percepite come insicure.
- **Governance:** la gestione richiede coordinamento tra più enti e settori amministrativi.

Percorsi pedonali prioritari



Una città camminabile

Rendere una città camminabile vuol dire dotarla di percorsi pedonali che soddisfino le esigenze di tutti i gruppi di utenti. La **qualità** deve essere definita sulla base di seguenti criteri: **sicurezza, accessibilità, continuità e comfort alla percorrenza** con frequenti attraversamenti. Gli spazi pedonali vanno adeguati a ingombri definiti delle diverse tipologie di pedone e dei relativi flussi pedonali che potrebbero verificarsi lungo i percorsi.

Sicurezza

I percorsi pedonali devono essere privi di ostacoli, delimitati e lineari eliminando possibili conflitti pericolosi per il pedone.

- Percorsi esposti per lungo tempo al traffico veicolare vengono percepiti come insicuri: i pedoni che non si sentono sicuri tenderanno a utilizzare l'auto anche per brevi distanze. Le dimensioni dei marciapiedi vanno stabilite in base al loro utilizzo. (es. presenza di flussi studenteschi)

Continuità

La rete dei percorsi pedonali deve essere **capillare, continua e diretta**. Le persone essendo già esposte alle incognite meteorologiche e della circolazione, sono particolarmente sensibili a lunghe attese e deviazioni.

- Deve quindi garantire il raggiungimento della destinazione **nel più breve tempo possibile** e in sicurezza.

Accessibilità

La sezione dei marciapiedi deve rispettare la minima larghezza normativa (1,50m C.d.S,) per garantire la fruibilità. L'abbattimento delle barriere architettoniche è essenziale al fine di garantire l'accessibilità a tutti gli spazi pubblici.

- I **marciapiedi strutturali a raso** facilitano gli spostamenti e il passaggio di persone con disabilità e non obbligano a un sali e scendi continuo rendendo lo spazio più sicuro e omogeneo.

Comfort

I requisiti in materia riguardano: larghezza, materiale e tipologia di pavimentazione, assenza di ostacoli, lieve pendenza longitudinale. I percorsi sufficientemente larghi offrono ai pedoni un maggiore comfort.

- Ridurre al minimo dei punti in cui i pedoni devono obbligatoriamente fermarsi.
- I percorsi che offrono una certa varietà di elementi quali verde e arredo urbano attirano e vengono percepiti come brevi e piacevoli.

DECISIO

La rete pedonale di Mondovì

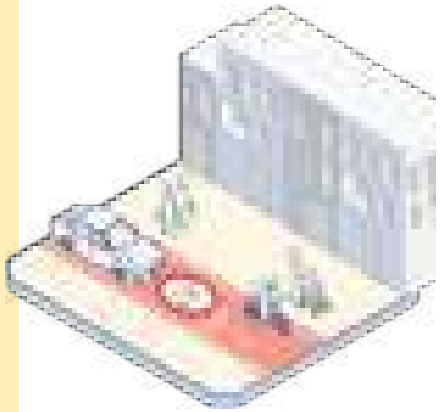
La rete pedonale di Mondovì è stata sviluppata a partire dall'esigenza di garantire collegamenti sicuri, lineari, continui, accessibili e confortevoli sull'intero territorio comunale, con l'obiettivo di connettere il sistema urbano alla rete escursionistica e paesaggistica regionale e provinciale. Il suo sviluppo è avvenuto in parallelo con la pianificazione della mobilità ciclabile, in una logica integrata di mobilità attiva.
Il principio guida è stato quello della **capillarità** ovvero una rete pensata per raggiungere tutte le principali destinazioni d'uso presenti in ambito urbano, **mettendo in relazione i principali poli attrattori del territorio**, quali scuole, ospedale, rioni residenziali, aree commerciali e parcheggi di attestamento, così da offrire a pedoni e residenti un'alternativa concreta e accessibile alla mobilità veicolare privata.

Percorsi pedonali prioritari



I percorsi pedonali indicati in verde tratteggiato in mappa rappresentano le **direttrici principali della rete pedonale** e si sviluppano in molti casi parallelamente a strade ad alto scorrimento, caratterizzate da volumi di traffico elevati e velocità medie sostenute. Proprio per questa ragione, è essenziale che le infrastrutture pedonali lungo questi tratti siano protette, separate dal traffico e adeguate ad accogliere il transito di persone in sicurezza e con la necessaria continuità.
Questi percorsi rivestono carattere prioritario e la loro messa in sicurezza richiede un impegno finanziario dedicato e programmato nelle scelte di bilancio dell'amministrazione.

Centri storici attivi



Nel centro storico di Breo e Piazza, la convivenza tra pedoni, ciclisti e veicoli è ispirata al principio della coesistenza: tutte le categorie di utenti hanno pari dignità e uguale diritto all'uso dello spazio pubblico. La circolazione avviene su superfici condivise, senza separazione fisica tra le diverse modalità di spostamento. La sicurezza è garantita attraverso la limitazione della velocità a 20 km/h, la regolamentazione della sosta e interventi di moderazione del traffico che riducono la conflittualità tra utenti e rendono l'ambiente stradale più sicuro per tutti. La conformazione dello spazio urbano esistente supporta questa convivenza promiscua, a condizione che tali regole siano effettivamente attuate. Laddove la circolazione veicolare viene limitata, (come in alcune vie di Breo e Piazza) si rafforza la priorità del pedone e migliorando la qualità dello spazio pubblico.



Area a priorità pedonale - Danimarca

Asse pedonale strategico - Stazione FS - Rione Breo

L'individuazione del **percorso pedonale strategico** che collega la stazione ferroviaria con il rione Breo, ha lo scopo di definire **un asse urbano strategico diretto** con la stazione della funicolare, nodo di connessione con il rione Piazza.

- Il percorso prende avvio dalla stazione ferroviaria FS e si sviluppa lungo Corso Italia. In prossimità dell'intersezione con Via Sappa, il percorso devia verso est, imboccando tale via. Proseguendo, attraversa Via Monte Grappa, dove si propone il potenziamento della sicurezza e della qualità dell'intersezione pedonale, al fine di garantire maggiore continuità e leggibilità del tracciato. Da questo punto, l'itinerario si innesta nel sistema pedonale dell'area verde, caratterizzata da un leggero dislivello, che consente un collegamento graduale e accessibile fino alla rotatoria di Via Vittorio Veneto. Il percorso prosegue quindi lungo Via Luigi Einaudi e, in corrispondenza della seconda rotatoria, attraversa il ponte in direzione del centro storico del rione Breo. Una volta raggiunto il tessuto storico, il tracciato si inserisce in Corso Marconi, che conduce direttamente alla stazione della funicolare, completando così un collegamento pedonale continuo tra la stazione ferroviaria, il rione Breo e il sistema di risalita verso il rione Piazza.

Il suggerimento per l'Amministrazione è quello di **intervenire sul potenziamento di tale percorso pedonale riconoscendolo come asse urbano strategico per il rafforzamento della mobilità attiva e diffusa**.

Tale collegamento, per continuità fisica e posizione rispetto ai principali poli attrattori della città, si configura infatti come infrastruttura pedonale privilegiata per l'integrazione tra sistemi di trasporto differenti, in particolare tra la rete ferroviaria, la rete urbana pedonale e l'impianto della funicolare. La sua valorizzazione consentirebbe quindi di potenziare in modo significativo l'intermodalità, favorendo spostamenti più sostenibili e riducendo la dipendenza dall'uso del mezzo privato per i collegamenti di breve e medio raggio. (approfondimento all'azione 8, pag. 36)

A tal fine si consiglia l'introduzione di un **sistema di segnaletica wayfinding dedicata,** (azione 6) volta a migliorarne la leggibilità e l'orientamento lungo tutto il tracciato. Parallelamente, si prevede la **messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali** e l'adeguamento dei marciapiedi laddove necessario, al fine di garantire continuità, accessibilità e comfort di percorrenza lungo l'intero asse urbano.



Suggestione grafica - Immagine generata con AI

Elementi per migliorare la qualità dei camminamenti

Lo spazio pedonale non è uno spazio residuo della sezione stradale: il marciapiede va trattato come un'infrastruttura a tutti gli effetti, indispensabile per una città sicura e inclusiva.

- I marciapiedi devono essere fisicamente separati dal traffico veicolare tramite cordoli rialzati, barriere verdi o alberature, con doppia funzione: sicurezza e qualità ambientale.

Dimensionamento

La compresenza ravvicinata di pedoni e veicoli genera insicurezza reale e percepita, riducendo la propensione a spostarsi a piedi.

- Larghezza minima consigliata: 1,5-2,0 m, sufficiente a permettere a due persone di camminare affiancate e incrociarsi senza interferenze;
- Sezioni più ampie previste in corrispondenza di fermate del trasporto pubblico e nodi di interscambio ad alta concentrazione di utenti.

Sicurezza

- Prevedere misure di moderazione del traffico veicolare per aumentare la sicurezza pedonale soprattutto nelle aree sensibili (azione 10)
- Evitare la presenza di parcheggi a ridosso degli attraversamenti, definendo dei "nasi" ai marciapiedi per proteggerli.

Qualità

Lo spazio pedonale attrattivo restituisce alla strada la sua funzione originaria di luogo di incontro e socialità, dove le persone si fermano, interagiscono e vivono lo spazio pubblico. La strada può ospitare molte altre funzioni quali la sosta, l'aggregazione sociale e il gioco.

- Integrare alberi ed elementi verdi per creare migliorare il microclima locale. La presenza di alberature offre ombra d'estate, riducono l'effetto isola di calore, migliorano la qualità dell'aria e contribuiscono alla qualità estetica dello spazio urbano. (azione 15)
- gli elementi d'arredo urbano lungo i percorsi contribuiscono a migliorare la qualità dell'ambiente circostante (panchine, fontane e illuminazione sufficiente).


Aree pedonali all'intersezione - Bilbao


Percorsi pedonali - Alpignano



Intersezione e attraversamento pedonale - Brescia

Sicurezza nelle intersezioni

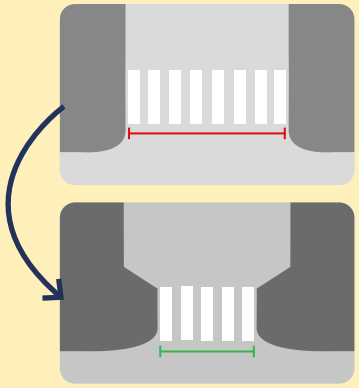
Il Comune di Mondovì ha adottato il PEBA (2025) Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche, che ha individuato sull'intero territorio comunale una serie di criticità puntuali e diffusi punti di intervento finalizzati alla rimozione degli ostacoli alla piena accessibilità degli spazi pubblici.
Si evidenzia tuttavia come tali i**nterventi debbano essere interpretati e integrati all'interno di una più ampia strategia di qualificazione della rete della mobilità pedonale**, non limitata alla sola eliminazione delle barriere fisiche, ma orientata anche alla sicurezza e alla continuità dei percorsi.

In particolare, si ritiene opportuno che gli **interventi previsti dal PEBA siano coordinati con azioni di messa in sicurezza delle intersezioni stradali**, attraverso l'adozione di soluzioni di moderazione del traffico. Tra queste, risultano particolarmente efficaci interventi di restringimento della carreggiata in prossimità degli attraversamenti pedonali, in quanto in grado di ridurre le velocità dei veicoli e migliorare la visibilità reciproca tra utenti deboli e traffico motorizzato.
Tali misure contribuiscono in modo significativo ad aumentare la qualità complessiva dei camminamenti, riducendo i punti di conflitto tra pedoni e veicoli e, conseguentemente, il rischio di incidentalità. In questa prospettiva, il PEBA può diventare non solo uno strumento di eliminazione delle barriere architettoniche, ma anche un dispositivo integrato di miglioramento della sicurezza urbana e della mobilità attiva.

Ridisegno del percorso pedonali in sicurezza - Piazza Ellero

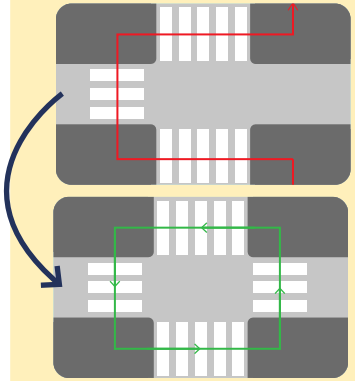


Ridotti



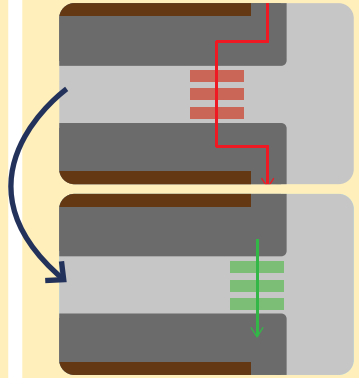
Per rendere gli attraversamenti pedonali più sicuri è opportuno che la loro estensione sia ridotta al minimo: riducendo la sezione veicolare attraverso la realizzazione di nasi (allargamenti della sede pedonale) ciò consente anche all'autista di avere una buona visibilità e la riduzione della sezione lo induce a rallentare e prestare attenzione.

Continui



Gli attraversamenti pedonali devono riuscire a creare delle connessioni continue. Per far sì che ciò avvenga è opportuno prevedere degli attraversamenti in tutte le direzioni dell'incrocio: in questo modo si evita che i pedoni attraversino su percorsi non segnalati e non protetti e che mettano in pericolo la propria sicurezza.

Lineari



Gli attraversamenti posti in rientranza, fanno sì che il pedone scelga percorsi più e veloci, anche se non protetti e non segnalati.
Più l'andamento è lineare e garantito più sarà adeguato per tutte le tipologie di utenza: bambini e anziani.

6 Inserire sistemi di segnaletica wayfinding

Descrizione e obiettivi dell'azione

Un modo efficace per incentivare la **mobilità attiva,** è rendere facili e chiari gli spostamenti nel territorio migliorando l'accessibilità ai pedoni e ciclisti tramite l'installazione di **sistemi di orientamento ed informazione.** Questi strumenti, destinati sia ai residenti che ai turisti, hanno una funzione comunicativa: forniscono indicazioni di distanza, tempi di percorrenza e sulla posizione di beni, servizi, fermate del trasporto pubblico, aree di sosta e punti di interesse, facilitando così l'orientamento delle persone nello spazio urbano.

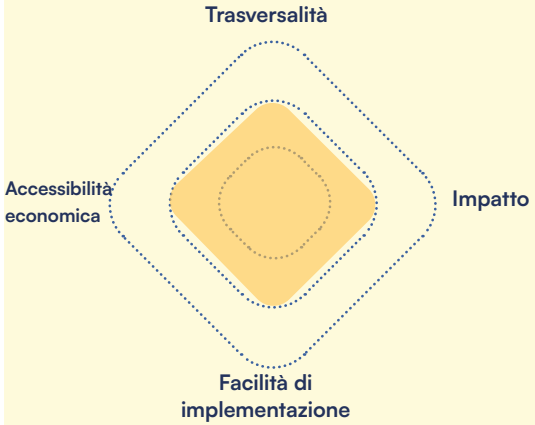
Questa azione prevede indicazioni per l'inserimento di **segnaletica wayfinding, ovvero segnali appositi di indicazione e orientamento.** Questo tipo di segnaletica è particolarmente funzionale all'intermodalità, cioè agli spostamenti effettuati con diversi mezzi, in particolare auto-piedi, trasporto pubblico-piedi-bici.

Si suggerisce l'installazione di questa segnaletica in diversi punti della città, con particolare attenzione ai punti di interesse, nelle aree di sosta veicolare di attestamento, nelle fermate del trasporto pubblico, alla stazione ferroviaria e all'autostazione degli autobus. Può assumere varie forme: da semplici pannelli simili alla segnaletica stradale a totem più complessi, dotati di mappe e informazioni pratiche, come le distanze da percorrere e i tempi stimati per raggiungere le principali destinazioni, sia a piedi e in bicicletta. Le dimensioni di questi elementi devono essere ben visibili e facilmente riconoscibili per essere letti da persone di altezze diverse o con difficoltà visive, e presentare una grafica chiara, semplice, accompagnata da un linguaggio universale.

Suggerimenti / Buone pratiche

- Dotarsi di una **mappatura completa dei punti attrattivi** e dei servizi sul territorio coinvolgendo anche la cittadinanza per creare mappe partecipate che riflettano le esperienze e le conoscenze locali.
- Impostare la segnaletica seguendo **linee guida di comunicazione** comuni sul design, contenuti e posizionamento.
- Sperimentare tecniche di **design thinking** con prototipi per valutare l'efficacia delle proposte prima dell'installazione definitiva della segnaletica.

Grado di rilevanza strategica



Azioni correlate

Valorizzare e rendere accessibili i percorsi pedonali

Il wayfinding è lo strumento operativo che trasforma la valorizzazione fisica dei percorsi in accessibilità concreta e quotidiana per i cittadini.

Migliorare il servizio TPL

Una segnaletica efficace riduce l'incertezza su come raggiungere le fermate, completa l'esperienza di mobilità e rende il TPL più accessibile e competitivo rispetto all'auto.

Favorire la connettività intermodale sul territorio

Il wayfinding rende leggibili i punti di connessione tra modi di trasporto diversi, guida l'utente nei momenti di transizione e riduce la percezione di complessità che spesso scoraggia l'uso di più mezzi combinati.

Benefici attesi

- **Facilita l'intermodalità**: evita congestioni e percorsi inutili migliorando la circolazione di veicoli e persone.
- **Migliora l'orientamento**: aiuta residenti e visitatori a trovare facilmente destinazioni, ingressi, uscite e servizi, riducendo la sensazione di smarrimento.
- **Riduce lo stress**: un ambiente chiaro e leggibile rende l'esperienza più tranquilla per chi si sposta a piedi e in bicicletta.
- **Migliora l'accessibilità**: include simboli universali, colori e indicazioni riconoscibili dalle persone con disabilità.
- **Rafforza l'identità del luogo:** aiuta a creare un'esperienza riconoscibile e coerente con il territorio.

Ostacoli

- **Difficoltà nel trovare un equilibrio** tra chiarezza, semplicità e adattamento al contesto reale. Un sistema di wayfinding fallisce quando è pensato solo "graficamente" e non dal punto di vista dell'esperienza dell'utente.
- **Costi e manutenzione:** valutare un budget mirato per la progettazione, installazione e aggiornamento nel tempo.

La segnaletica come strumento di riduzione dell'incertezza

Un **sistema di wayfinding efficace** va oltre la semplice indicazione direzionale: il suo compito è eliminare l'incertezza in ogni fase dello spostamento. Chi si muove a piedi o in bicicletta ha bisogno di sapere non solo dove andare, ma quanto tempo impiegherà, cosa troverà lungo il percorso e quali alternative sono disponibili.
Una segnaletica che risponde solo alla domanda "*in quale direzione*?" lascia l'utente in uno stato di incertezza che scoraggia l'uso del servizio, soprattutto per chi non conosce il territorio.
Applicato al contesto di Mondovì, il wayfinding può integrare alla segnaletica fisica **informazioni sui tempi di percorrenza, sui nodi di interscambio, sulle connessioni con il trasporto pubblico e sulle aree di parcheggio di attestamento**. In questo modo il sistema costruisce fiducia nella rete di mobilità, condizione fondamentale per incentivare la mobilità attiva e l'uso del trasporto pubblico. Dove la rete ciclabile e pedonale si intreccia con il servizio di trasporto locale, un wayfinding ben progettato può fare la differenza tra un'infrastruttura sottoutilizzata e una rete realmente integrata e attrattiva.

Identità visiva coerente

Un sistema riconoscibile che definisca colori, font, icone applicato in modo uniforme su tutto il territorio comunale, rafforza il senso di rete e rende il sistema intuitivo anche per i turisti e i nuovi arrivati.

Le azioni di wayfinding per Mondovì

Panoramica delle azioni di wayfinding applicabili a Mondovì in un'ottica di rigenerazione urbana e mobilità integrata.

1 Segnaletica direzionale a palo e totem informativi

Installazione di totem fisici negli snodi chiave (stazione ferroviaria e autostazione, piazza centrale, parcheggi di interscambio) e frecce con indicazione delle destinazioni e dei tempi di percorrenza in minuti, a piedi e in bici, verso le principali destinazioni. L'indicazione sui tempi di percorrenza è più efficace indicando perché riduce l'incertezza e incoraggia lo spostamento attivo. Includere un'eventuale aggiunta di mappe orientative con le informazioni sulle corse di trasporto pubblico.

2 Pannelli illustrativi e punti di interesse turistico

Ad integrazione della segnaletica esistente sul territorio, incrementare l'installazione di pannelli illustrativi che valorizzino la presenza di elementi storici e passaggi di itinerari turistici sul territorio direttamente connessi alla rete ciclabile, pedonale e del trasporto pubblico, per valorizzare il territorio e orientare il turista in modo autonomo.

3 Pittogrammi a terra (pavimentazione)

Segni, disegni e frecce dipinte sul suolo per guidare i pedoni, in particolare i giovani studenti, nei percorsi di tragitto casa-scuola, oppure per segnalare la presenza di aree sensibili quali scuole, presidi sanitari e assistenziali.

4 Connessione visibile tra modalità di trasporto e QR code

Segnaletica che integra esplicitamente piedi + bici + bus, mostrando all'utente come combinare i diversi mezzi per raggiungere una destinazione. Fondamentale per gli utenti TPL che completano lo spostamento a piedi. Ogni elemento di segnaletica può integrare un QR code che rimanda a una mappa digitale aggiornata, agli orari TPL in tempo reale, o a contenuti turistici e culturali sul territorio.

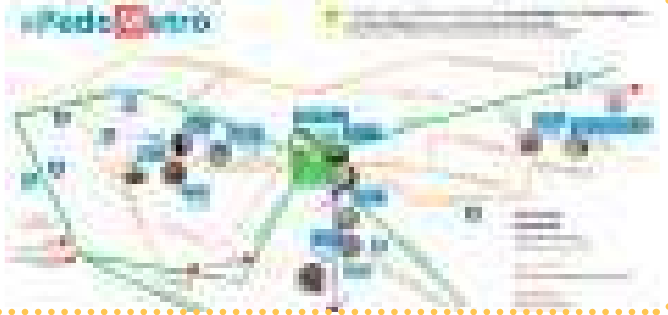






Il pedometrò

Promuovere il camminare e il muoversi a piedi in città non è solo una questione di infrastrutture fisiche, marciapiedi, piste ciclabili, zone pedonali. È anche una questione di percezione. Le persone tendono a sovrastimare le distanze urbane e a sottostimare il tempo necessario per percorrerle a piedi. In questo senso, il pedometro urbano, uno strumento che misura e visualizza distanze e tempi di percorrenza a piedi, agisce su un meccanismo psicologico preciso: trasforma un'astrazione ("quanto ci vorrà?") in un dato concreto e rassicurante. Mondovì ha già sperimentato questo approccio sul Rione Piazza. La proposta è quella di estendere lo studio sul resto del territorio in particolare per il Rione Beo, Altipiano e Carassone collegando il pedometro alla segnaletica wayfinding sul territorio.



7 Migliorare il servizio TPL

Descrizione e obiettivi dell'azione

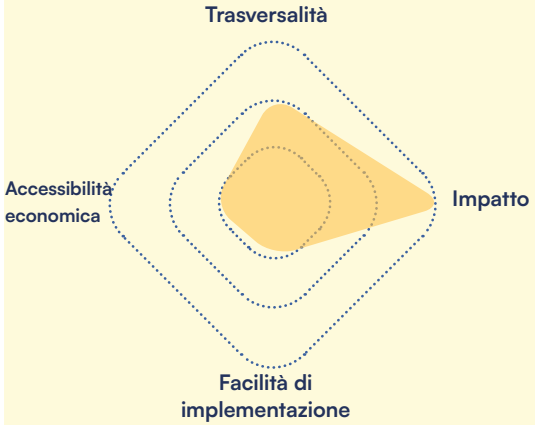
L'analisi dati ed il processo partecipativo del Quadro Conoscitivo di questa agenda hanno delineato molto nettamente le caratteristiche di offerta e di utilizzo del trasporto pubblico nel Comune di Mondovì. Riassumendo, esso è un servizio ampiamente sotto-utilizzato rispetto all'offerta, scelto appena per il 3% degli spostamenti. Inoltre la frequenza di utilizzo varia considerevolmente in base alla categoria di utente: i più assidui sono gli studenti residenti al di fuori del comune, che lo scelgono in più di metà dei casi; la preferenza degli studenti residenti invece è già inferiore (appena un quarto degli spostamenti, anche considerando la funicolare); la quota dei mezzi pubblici crolla poi per i motivi di lavoro e gli spostamenti quotidiani.

Sono probabilmente numerose le motivazioni dietro questo sotto-utilizzo del servizio. Il sondaggio erogato ai cittadini ha fatto emergere due tendenze che verosimilmente si sommano e si amplificano: 1. l'offerta di trasporto pubblico è inadeguata; 2. i monregalesi non sono abituati a servirsi dei mezzi pubblici. Confrontando queste opinioni prevalenti con i dati oggettivi a disposizione è emerso che l'**offerta del trasporto pubblico è prevalentemente orientata verso il trasporto scolastico**, con 16 linee ad esso dedicate, specialmente extra-urbane, e tutte, in base a quanto emerso dal processo partecipativo, ampiamente sfruttate e quasi sovraffollate. I rappresentanti delle scuole hanno inoltre evidenziato il disallineamento degli orari ferroviari con gli orari del servizio bus. Le 5 linee ordinarie forniscono un servizio discreto nella zona di Altipiano e Breo, che però si indebolisce spostandosi verso zone periferiche come l'ospedale e Carassone; Piazza è ben collegata grazie alla funicolare ma, essendo questa l'unica alternativa per raggiungere il centro a fronte di una riduzione pianificata del servizio su gomma, gli orari limitati e la manutenzione programmata possono generare disagi ai residenti e impediscono la rinuncia completa all'automobile; le frazioni, invece, sono collegate quasi esclusivamente con il servizio extra-urbano e importanti poli attrattori decentralizzati, come Mondovicino e l'area industriale, sono debolmente accessibili col trasporto pubblico.

Le criticità del servizio

- Sottoutilizzato per lavoro, spostamenti quotidiani e da studenti residenti
- Servizio scolastico extra-urbano sovraffollato
- Orari ferrovie-trasporto pubblico disallineati
- Frazioni debolmente collegate
- Piazza dipendente dalla funicolare
- Poca abitudine all'utilizzo del trasporto pubblico

Grado di rilevanza strategica



Azioni correlate

Attivare tavoli di mobility management

Le istanze presentate agli operatori del trasporto pubblico assumono più vigore se nascono da un'azione coordinata dei vari enti coinvolti.

Favorire la connettività intermodale del territorio

L'utilizzo del trasporto pubblico, in particolare da parte dei pendolari, può essere favorito predisponendo centri di scambio intermodale per percorrere l'ultimo miglio non coperto dai mezzi e attivando sistemi di bigliettazione unica.

Attivare servizi di mobilità condivisa

L'utilizzo del trasporto pubblico può essere incentivato se vengono forniti agli utenti servizi di mobilità in grado di raccordare zone poco coperte dal servizio.

Benefici attesi

- **Aumento del numero di passeggeri** e del tasso di occupazione del trasporto pubblico locale monregalese
- **Accessibilità più equa** ai servizi del territorio

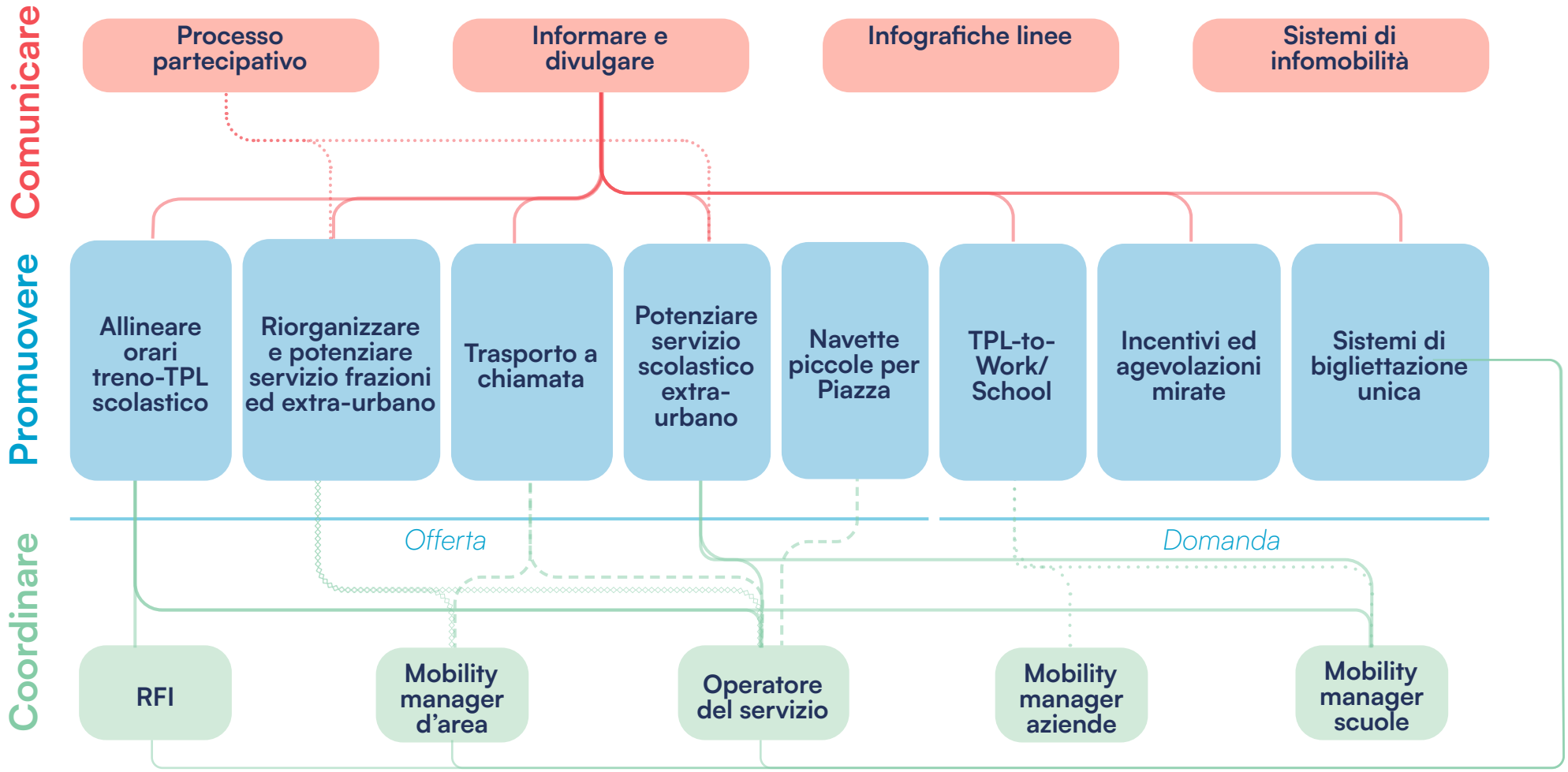
Ostacoli

- **Necessità di un alto livello di coordinamento** con gli enti locali e sovra-locali
- **Necessità di reperire fondi aggiuntivi** per finanziare il potenziamento del trasporto pubblico, in controtendenza rispetto agli ultimi anni
- **Necessità di partecipazione da parte dai cittadini**

Coordinare, promuovere, comunicare

La strategia di miglioramento del servizio deve tenere in considerazioni tutte le criticità individuate, con l'obiettivo ultimo di aumentare la frazione di spostamenti effettuati coi mezzi pubblici. Agire sul servizio di trasporto pubblico è sempre complesso, per questo il Comune necessita di una strategia integrata e multi-fronte che si muova parallelamente su tre linee d'azione, coordinare, promuovere e informare:

1. **Coordinare**: le istanze presentate agli operatori del servizio di trasporto pubblico assumono più vigore se supportate da una pluralità di enti interessati piuttosto che dal singolo comune. Per questo sarà di fondamentale importanza, anche avvalendosi dei tavoli di mobility manager, coordinarsi con le altre amministrazioni della zona e con le aziende e le scuole sul territorio in modo da presentare domande congiunte.
2. **Promuovere**: ovvero agire sull'offerta, riorganizzando o potenziando il trasporto pubblico, e sulla domanda, incentivandone l'uso.
3. **Comunicare**: rendere note e coinvolgere la popolazione residente, i lavoratori ed gli studenti nelle iniziative avviate sul tema e migliorare la comunicazione del servizio di trasporto pubblico e degli incentivi ed agevolazioni esistenti.



Lo schema in figura mostra alcune azioni che potrebbero essere intraprese allo scopo di attenuare le criticità enumerate sopra, evidenziando la trasversalità delle **strategie di promozione, comunicazione e coordinamento**.

Promuovere l'offerta

- **Riorganizzare il servizio di trasporto pubblico scolastico** in modo da allineare gli orari con quelli del servizio ferroviario, coordinandosi con RFI, Grandabus ed i tavoli di mobility management scuole. Comunicare la riorganizzazione del servizio agli studenti.
- Considerare l'**utilizzo di navette più piccole per le linee non-scolastiche dirette a Piazza**, in modo da facilitare le manovre e ridurre l'ingombro in Piazza D'Armi, coordinare con Grandabus. Questa opzione rimane comunque da valutare a fronte di un opinato aumento della frequentazione del servizio.
- **Riorganizzare e potenziare il servizio, specialmente extra-urbano non-scolastico** e verso le frazioni, considerando anche la possibilità di istituire un servizio di trasporto a chiamata. Coordinarsi con mobility manager d'area e quelli aziendali, Grandabus. Comunicare entrata in vigore del servizio e variazioni. Ricorrere ad un processo partecipativo per individuare volontà utilizzo trasporto pubblico.
- **Potenziare servizio scolastico extra-urbano, spesso sovraffollato**. Coordinarsi con i mobility manager d'area e delle scuole e Grandabus. Organizzare un processo partecipativo che coinvolga gli studenti.

Promuovere la domanda

- **Istituire programmi come TPL-to-Work/School** per incentivare l'uso del trasporto pubblico, specialmente per i lavoratori e gli studenti residenti. Coordinarsi con i mobility manager delle aziende e delle scuole, e coinvolgere la popolazione con eventi divulgativi.
- Fornire **maggiori incentivi per l'acquisto di abbonamenti al trasporto pubblico**, rivolti non solo agli studenti ma anche ai lavoratori, e migliorarne la comunicazione.
- **Integrare abbonamenti con altre soluzioni di trasporto** (bus, treno, funicolare, mobilità condivisa).

Comunicare

- **Realizzare sistemi di infomobilità alle fermate** che permettano agli utenti di verificare gli orari dei mezzi in tempo reale, in modo da pianificare il resto del viaggio. Considerare l'integrazione nell'applicativo di infomobilità dell'operatore del servizio.
- **Semplificare la comunicazione della rete del trasporto pubblico,** coordinandosi con l'operatore del servizio per realizzare infografiche che mostrino chiaramente gli orari e le fermate delle varie linee, la prossimità delle fermate con i poli del territorio e la disponibilità di servizi di interscambio (in particolare i centri di mobilità).

Gli spazi di attesa del trasporto pubblico



Oltre a migliorare il servizio del trasporto pubblico l'amministrazione può **intervenire direttamente su un altro aspetto dell'offerta**: la qualità dei luoghi di attesa. Una fermata rappresenta il principale punto di accesso del cittadino alla rete di trasporto pubblico urbano. Quanto più questo spazio si presenta ordinato, curato e dotato di informazioni chiare e complete per l'utilizzo del servizio, tanto più le persone saranno incentivate a servirsi dei mezzi pubblici. Al contrario, una fermata trascurata e priva di adeguate indicazioni contribuisce a far percepire il trasporto pubblico non come un'opportunità, ma come una soluzione residuale, utilizzata principalmente da chi non dispone di un'automobile per ragioni economiche o anagrafiche.

Dai sopralluoghi in fase di redazione del Quadro Conoscitivo, sono emerse delle criticità sugli **spazi di attesa delle fermate**, che risultano inadeguati rispetto alle esigenze degli utenti, soprattutto gli studenti, principali frequentatori del servizio. In molti casi, infatti, le fermate non dispongono di spazi sufficientemente ampi e attrezzati di sedute adeguate a sostenere i tempi di attesa nelle ore di punta o mancano di pensiline per proteggersi dagli agenti atmosferici. A ciò si aggiunge una carenza di informazioni chiare e aggiornate sugli orari e sulle linee, che può generare disorientamento e ridurre la percezione di affidabilità del servizio.

Queste criticità incidono in modo significativo proprio sugli studenti, che utilizzano il trasporto pubblico con maggiore frequenza e in fasce orarie concentrate, determinando situazioni di sovraffollamento e disagio. La qualità degli spazi di attesa, pertanto, non rappresenta soltanto un elemento accessorio, ma costituisce un fattore chiave per migliorare l'esperienza complessiva del servizio, incentivandone l'utilizzo e contribuendo a una mobilità più sostenibile ed efficiente.

Alcune criticità riscontrate

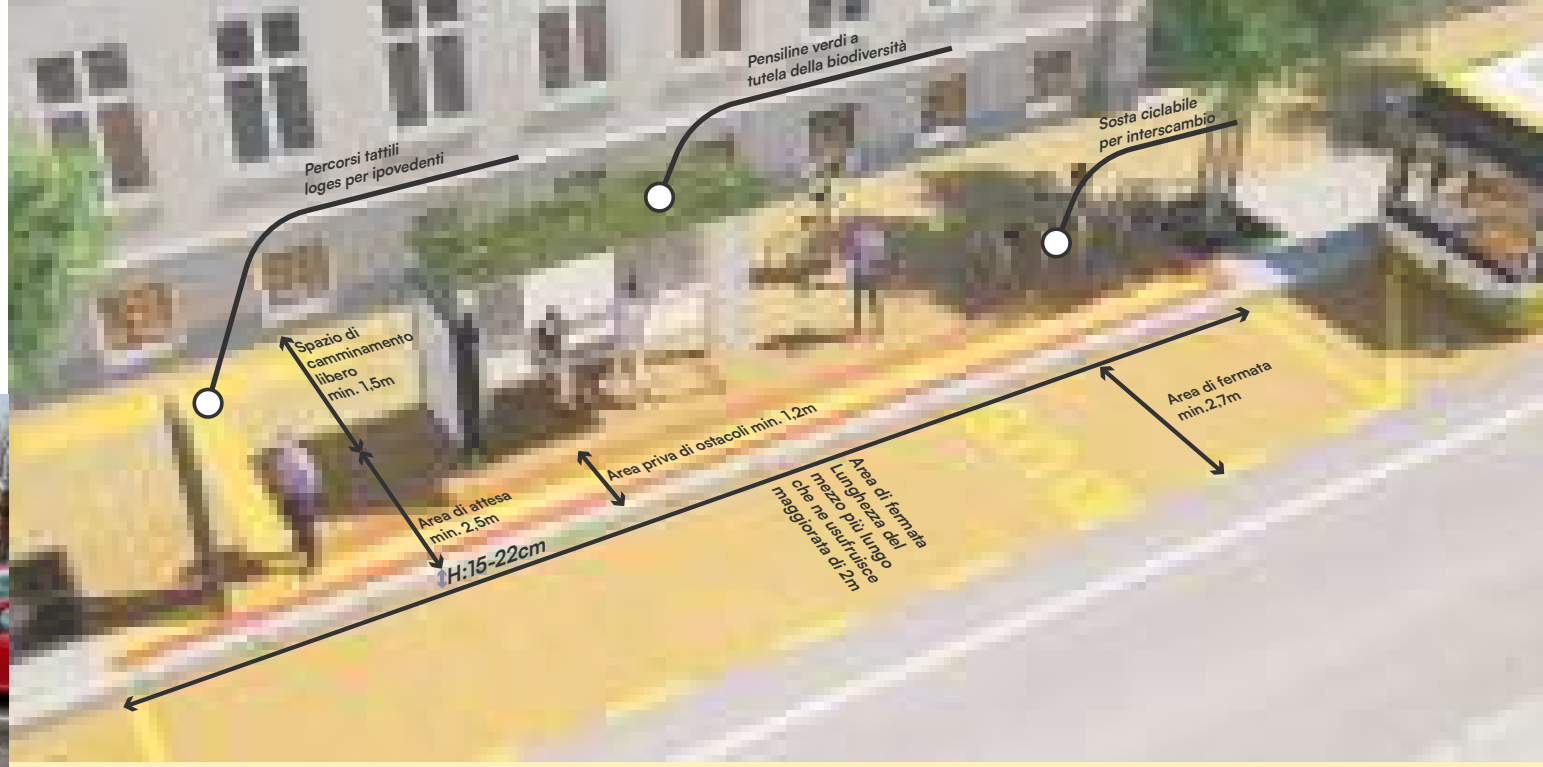
Fermata fronte scuola Anna Frank
L'area di fermata è occupata da stalli per il parcheggio, non vi sono pensiline o panchine e la larghezza del marciapiede è inadeguata per il flusso di studenti.



Fermata di Piazza Ellero



Questo caso è rappresentativo della condizione della maggior parte delle fermate del territorio: la fermata è segnalata solo dalla palina, non vi è segnaletica orizzontale; non ci sono panchine o pensiline; la fermata è posta su un marciapiede stretto e di difficile accesso pedonale.



Elementi per le fermate del TPL

Ogni spazio di attesa, soprattutto quelli interessati dai maggiori flussi di utenti, dovrebbe essere progettato e adeguato in modo da garantire sicurezza, accessibilità e comfort.

- L'**estensione dei marciapiedi** rappresenta un intervento fondamentale per migliorare l'accesso alla fermata, consentendo una migliore distribuzione delle persone e riducendo situazioni di affollamento critico, soprattutto nelle ore di punta.
- La **presenza di una pensilina**, una tettoia per proteggere da tutti gli agenti atmosferici i passeggeri in attesa del mezzo.
- **Sedute per un'attesa più comoda** che prevedano spazi dimensionati per posizionare la carrozzina.
- Una **mappa aggiornata** che riporta tutta la **rete del trasporto pubblico e gli orari** e i percorsi delle linee.
- Nell'ottica di una **maggiore integrazione intermodale**: dovrebbe essere garantito uno **schermo digitale** che segnala la possibilità di raggiungere più destinazioni con mezzi differenti.

Dal punto di vista tecnico, le soluzioni sono ampiamente consolidate e facilmente applicabili; tuttavia, la loro realizzazione implica spesso una diversa distribuzione dello spazio stradale, con una possibile riduzione delle corsie per il traffico privato o degli stalli di sosta, interventi che incontrano frequentemente resistenze.

Compiere **scelte consapevoli sulle priorità urbane significa attribuire un ruolo centrale al trasporto pubblico e alla mobilità sostenibile**, riconoscendone il valore strategico nel migliorare la qualità della vita urbana. Un sistema di trasporto pubblico facile da usare, accessibile e ben organizzato è infatti in grado di attrarre nuovi passeggeri, contribuendo in modo diretto alla riduzione del traffico veicolare e delle sue ricadute negative. Rendere il trasporto pubblico più *accattivante* significa quindi trasformarlo da semplice necessità a scelta consapevole, capace di fidelizzare nel tempo anche chi non lo utilizza quotidianamente.

8 Favorire la connettività intermodale del territorio

Descrizione e obiettivi dell'azione

Per ridurre la dipendenza dall'automobile è necessario **migliorare la connettività del territorio monregalese con opzioni di trasporto alternative all'auto**. A tal fine, i centri di scambio intermodale, i cosiddetti MoviCentro, sono poli, strategicamente dislocati sul territorio, in cui convergono i servizi dedicati a molteplici modalità di trasporto, da quello pubblico, su ferro o gomma, a quello privato, in auto come in bici, fino alla mobilità condivisa.

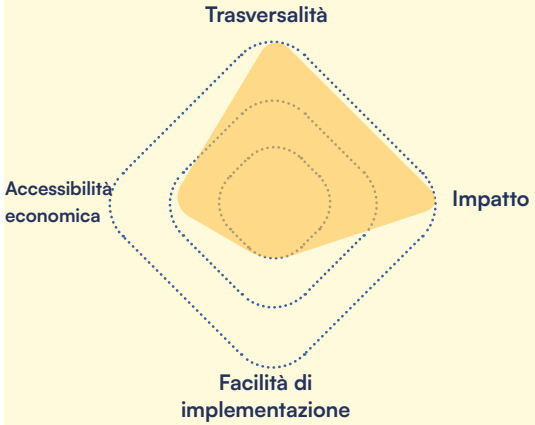
Il ruolo di questi poli è **favorire l'intermodalità degli utenti**, offrendo, in un unico punto, una pluralità di opzioni di trasporto, contrapposta all'utilizzo esclusivo dell'automobile. I centri di mobilità sono, in pratica, luoghi dove si può arrivare a piedi o in bici, posteggiarla negli appositi parcheggi e prendere un bus fino alla destinazione; oppure, scendere dal treno e noleggiare un monopattino per coprire l'ultima tratta del viaggio; o ancora, parcheggiare l'auto per continuare il viaggio in bus. Essi sono pensati particolarmente per quelle zone che, come Mondovì, sono oggetto di alti flussi di pendolarismo da e verso i comuni circostanti, ma anche dalle frazioni del comune stesso, in quanto favoriscono l'inter-scambio tra il trasporto pubblico e la mobilità dell'ultimo miglio, offrendo soluzioni integrate alternative all'auto.

Per assolvere al loro compito di centri intermodali, questi poli devono essere dotati di una varietà di servizi: una stazione ferroviaria, dove possibile; un terminal degli autobus con alta frequenza di passaggio; un parcheggio capiente; collegamento alla rete ciclabile e pedonale della città; posteggi e servizi per le biciclette; stazioni per la mobilità condivisa. La loro dislocazione strategica sul territorio è dunque fondamentale per intercettare questa pluralità di servizi.

Suggerimenti / Buone pratiche

- **Città metropolitana di Bologna**: il PUMS della Città Metropolitana di Bologna include una sezione dedicata ai *centri di mobilità*, fornendo una definizione dei servizi minimi che essi dovrebbero ospitare . Sebbene calato sul contesto della città metropolitana, con una particolare attenzione alle stazioni ferroviarie, la definizione stilata dal rapporto può essere adattata al contesto del Comune di Mondovì.
- **Centri di intermodalità RFI**: la Rete Ferroviaria Italiana promuove la trasformazione delle stazioni ferroviarie in centri di intermodalità , maggiormente connesse col trasporto pubblico locale, la mobilità condivisa e quella ciclistica e pedonale.
- **Move21**: il progetto europeo MOVE21 ha prodotto un documento di linee guida, "Guida alla realizzazione di hub multimodali nei nodi urbani", che raccoglie le buone pratiche derivate dall'esperienza di alcune città europee nello sviluppo di centri di mobilità.

Grado di rilevanza strategica



Azioni correlate

Attivare servizi di mobilità condivisa

I servizi di mobilità condivisa possono essere bene integrati nel contesto dei centri di mobilità.

Attivare i tavoli di mobility management

La realizzazione dei centri di mobilità passa necessariamente per il coordinamento con gli altri enti della zona, a partire dall'operatore del servizio di trasporto pubblico, per l'integrazione delle tariffe di bigliettazione.

Migliorare il servizio di TPL

La riorganizzazione del trasporto pubblico deve tenere in considerazione la realizzazione dei centri di mobilità e la possibilità di introdurre sistemi di bigliettazione integrata.

Benefici attesi

- **Diminuzione dell'utilizzo dell'automobile** per i tratti di lunga percorrenza
- **Sostituzione dell'automobile con mobilità attiva** per i tratti di ultimo miglio
- **Migliore connettività del territorio**
- **Maggiore attrattività del territorio** per residenti e visitatori

Ostacoli

- **Complessa organizzazione dei servizi** nei centri intermodali.
- **Necessità di applicativi informatici** per infomobilità e bigliettazione unica

Suggerimenti per l'implementazione

1. **Dislocazione dei centri di scambio intermodale sul territorio:** come primo passo dovrà essere commissionato uno studio per identificare i luoghi idonei ad ospitare i centri di scambio intermodale. Il quadro conoscitivo della presente agenda di mobilità, unita all'esperienza pregressa del comune con i MoviCentro, può fornire lo spunto per iniziare l'indagine. Sono potenziali candidati quei poli in cui si concentrano i flussi del trasporto pubblico provenienti da o diretti verso i comuni limitrofi e le frazioni.

2. **Definizione del livello dei servizi:** sarà dunque necessario selezionare il livello di servizi da mettere a disposizione in ciascuno dei MoviCentro selezionati. Si possono distinguere servizi ferroviari, trasporto pubblico locale, servizi al ciclista, all'autista e di mobilità condivisa. Non tutti i centri devono presentare lo stesso livello di servizi, ma per essere considerati centri intermodali devono integrare almeno due modi di trasporto. Si deve dunque procedere alla realizzazione dei servizi dove essi mancano.

3. **Integrazione delle modalità di trasporto**: oltre a fornire più servizi in un'unica area sarà necessario integrarli tra di loro in un sistema di multi-modalità. Ciò richiederà soluzioni comunicative e applicative per connettere insieme più modalità di trasporto (es., abbonamento unico per trasporto pubblico e modalità condivisa). Sarà inoltre fondamentale dialogare con gli altri enti ed amministrazioni dell'area funzionale di Mondovì, così da realizzare l'integrazione con i luoghi di partenza ed arrivo.



Scelta del livello dei servizi

I centri intermodali riuniscono numerosi servizi dedicati alle varie di modalità di trasporto ed agli interscambi tra queste:

Servizio ferroviario: il centro di mobilità si trova in prossimità di una stazione ferroviaria. Nel caso del Comune di Mondovì questo servizio è attuabile solamente nei pressi dell'unica stazione del territorio.

Servizio di trasporto pubblico: sul nodo insiste un servizio di trasporto pubblico frequente e che dà accesso a varie destinazioni. Le fermate sono attrezzate con pensiline per l'attesa e sistemi di infomobilità.

Servizi all'autista: il centro di mobilità è nei pressi di un parcheggio di assestamento dove effettuare soste di medio e lungo periodo. Sono predisposti sistemi di segnaletica wayfinding per facilitare l'arrivo dell'autista alla struttura di sosta e servizi di infomobilità per verificare la disponibilità di parcheggio.

Servizi al ciclista: il centro di mobilità è ben inserito nella rete ciclabile del territorio. Sono presenti stalli per il posteggio bici, all'aperto, al coperto o anche in velostazione custodita. Possono essere anche integrati servizi di assistenza, come colonnine di riparazione, stazioni di ricarica e-bike, fino anche alle ciclofficine. Inoltre, i centri di mobilità possono ospitare stazioni di mobilità condivisa.

Servizi al pedone: tutti i servizi forniti dal centro di mobilità devono essere ben collegati dall'infrastruttura pedonale.

Intermodalità bici-bus/bici-treno: il centro di mobilità rende possibile trasportare la propria bicicletta a bordo dei mezzi pubblici.

Bigliettazione unica: l'intermodalità del centro di modalità è favorita da sistemi di bigliettazione unica che integrano i vari servizi offerti.

Non tutti i centri di mobilità devono essere progettati per integrare ogni modalità di trasporto ed anche il livello dei servizi offerto può variare in base alle specifiche funzioni e disponibilità del nodo intermodale.

Candidati Movicentro di Mondovì

Sulla base delle informazioni raccolta nel quadro conoscitivo dell'Agenda è possibile individuare alcuni nodi che, caratterizzati da alti flussi di pendolarismo e già dotati di alcuni servizi intermodali, si candidano naturalmente al ruolo di **centri di mobilità**. Sono stati identificati due punti, il nodo ferroviario e Piazza della Repubblica nel rione Breo, che assolvono esigenze di mobilità diverse, per cui necessitano di livelli di servizi variabili.

Per il rione di Piazza, storicamente il terzo MoviCentro della città, non si è invece ritenuta necessaria l'istituzione di un centro di scambio intermodale, per due motivi: il primo riguarda la dislocazione dei vari servizi di trasporto (funicolare, aree di sosta, terminal autobus, etc.) in punti diversi sparsi sull'intero territorio, che rende difficile pensare al loro concentramento in un unico punto; il secondo invece concerne la limitata estensione del territorio di Piazza, che la rende facilmente accessibile a piedi. Si ritiene più opportuno dunque parlare di Piazza come di una **zona a pedonalità diffusa**, dove i vari servizi di mobilità sono ben collegati tra di loro da un'estesa infrastruttura camminabile.



Suggestione grafica - Immagine generata con AI

Nodo Stazione ferroviaria

La stazione è l'unico nodo di inter-scambio ferroviario per i pendolari che viaggiano via treno. Su di essa insiste anche un servizio bus ad altra frequenza diretto verso i maggiori poli urbani ed extra-urbani. Trovandosi in prossimità dell'area industriale essa rappresenta il naturale punto di accesso alla maggiore zona produttiva del territorio.

Data la centralità di questo nodo esso dovrebbe garantire alti livelli di servizio intermodale. Al momento non esiste un parcheggio dedicato, ma ve ne sono vari raggiungibili in pochi minuti a piedi, che dovrebbero essere segnalati con sistemi wayfinding e infomobilità. Proprio per questo motivo dovrebbe essere assicurata l'accessibilità pedonale tra i parcheggi e la stazione. Devono inoltre essere attivati servizi dedicati ai ciclisti (anche una velostazione, una volta diffusa la cultura ciclabile) e stazioni per la mobilità condivisa. Inoltre, la possibilità di trasportare la propria bicicletta su bus e treni che transitano per la stazione favorirebbe l'intermodalità bici-trasporto pubblico.

Nodo Piazza della Repubblica

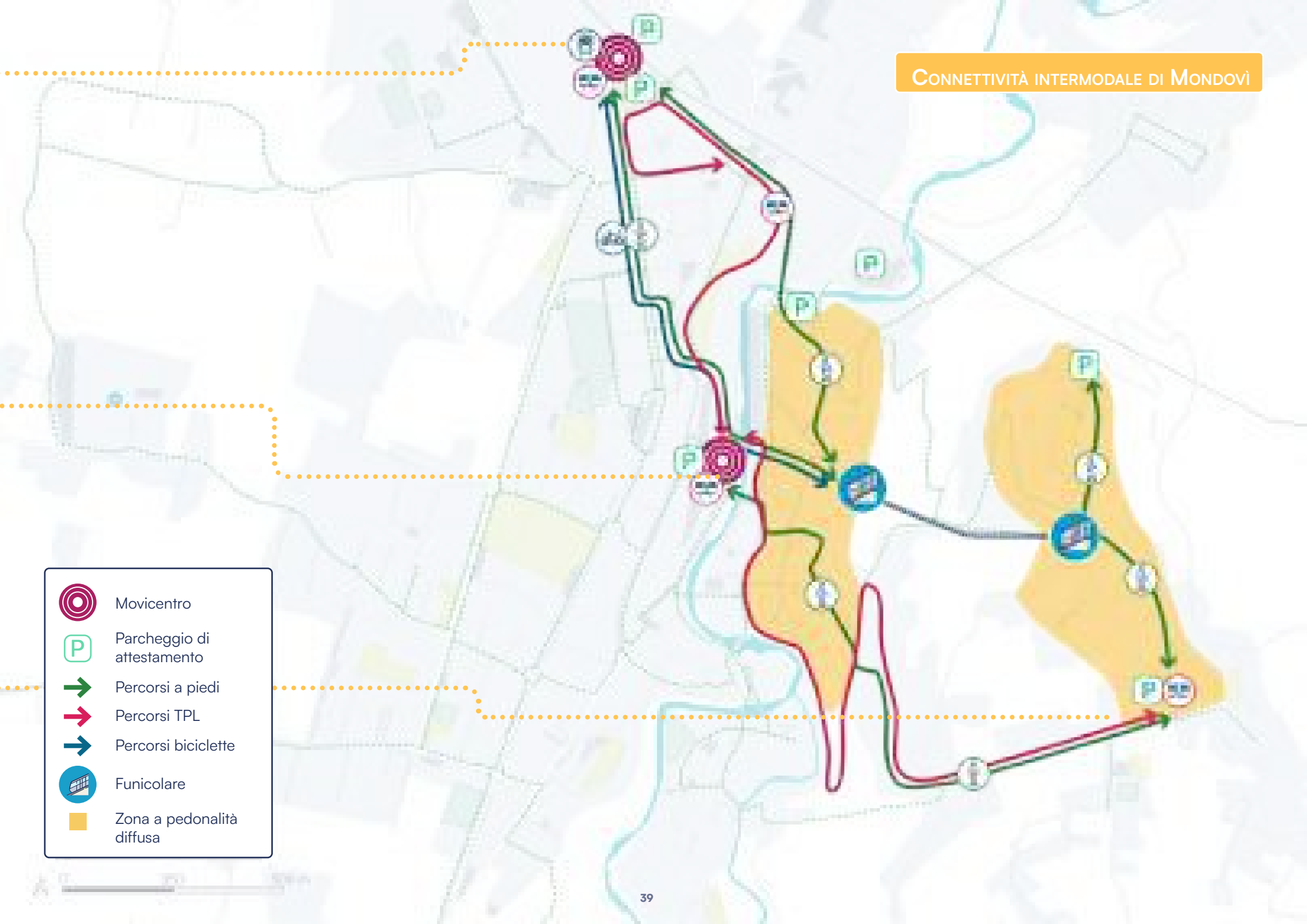
Piazza della Repubblica è già un importante nodo intermodale per il trasporto pubblico e la funicolare, in particolare per la popolazione studentesca. Essa è già dotata di copiosi parcheggi, facilmente raggiungibili a piedi e accessibili, anche grazie all'istituzione della zona 30 e di un servizio di trasporto pubblico (su gomma e via funicolare) molto frequenti.

Anche in questo caso dovrebbero essere provvisti i servizi al ciclista, dedicando alcune aree agli stalli bici e predisponendo stazioni per la mobilità condivisa. La possibilità di trasportare la propria bici a bordo dei mezzi pubblici dovrebbe essere considerata, insieme ad un sistema di bigliettazione unica per la mobilità condivisa, il trasporto pubblico ed i parcheggi.

La zona a pedonalità diffusa di Piazza

Il rione di Piazza è oggetto di importanti flussi di mobilità scolastici (oltre che turistici). Nonostante questa vocazione, l'istituzione di un MoviCentro in questa zona è sconsigliata, per due motivi: 1. i servizi sono sparsi sul territorio (l'arrivo della funicolare in Piazza Maggiore, il terminal dei bus in Piazza d'Armi, i parcheggi in Piazza d'Armi e Giardino Belvedere); 2. le dimensioni del centro storico si prestano soprattutto alla mobilità pedonale. É piuttosto suggeribile la realizzazione di una zona pedonale diffusa, che favorisca i collegamenti a piedi tra i vari servizi sparsi sul territorio.

Connettività intermodale di Mondovì



Obiettivo Mobilità veicolare

Limitare gli effetti negativi della mobilità motorizzata

Il secondo obiettivo dell'Agenda della Mobilità muove da una consapevolezza fondamentale: il **traffico veicolare privato**, pur rappresentando ancora oggi una modalità di spostamento largamente diffusa, **produce effetti negativi significativi sulla qualità della vita urbana**. Congestione, inquinamento atmosferico e acustico, incidentalità stradale e consumo di spazio pubblico sono le conseguenze più evidenti di un sistema di mobilità ancora troppo dipendente dall'automobile. L'obiettivo non è dunque quello di penalizzare chi si muove in auto, ma di governare la mobilità veicolare in modo più intelligente ed efficace, riducendone progressivamente gli impatti attraverso **tre strategie complementari**: la gestione dei flussi di traffico, il miglioramento della sicurezza stradale e una più razionale organizzazione della sosta.

La **gestione del traffico** punta a ridistribuire i flussi veicolari evitando che determinate aree o assi stradali vengano sovraccaricati con effetti negativi sia sulla fluidità della circolazione sia sulla qualità degli spazi pubblici attraversati. Il tema della **sicurezza stradale** introduce invece una visione in cui la strada non è pensata esclusivamente per la velocità dei veicoli ma come spazio condiviso in cui pedoni, ciclisti e automobilisti convivono in condizioni di maggiore equilibrio e protezione. La **razionalizzazione della sosta**, infine, agisce su uno degli aspetti più spesso sottovalutati della mobilità urbana: la ricerca del parcheggio genera quote significative di traffico improduttivo, oltre a occupare spazio che potrebbe essere restituito alla vita pubblica della città. Queste strategie vengono declinate in quattro azioni concrete.

L'obiettivo è quello di ridefinire il ruolo del mezzo privato all'interno di un sistema di mobilità più equilibrato. Governare il traffico, mettere al centro la sicurezza e ripensare la sosta significa restituire qualità agli spazi urbani e migliorare la vivibilità quotidiana per tutti, automobilisti compresi.

Gestendo il **traffico veicolare**

Aumentando la **sicurezza stradale**

Organizzando la **sosta veicolare**

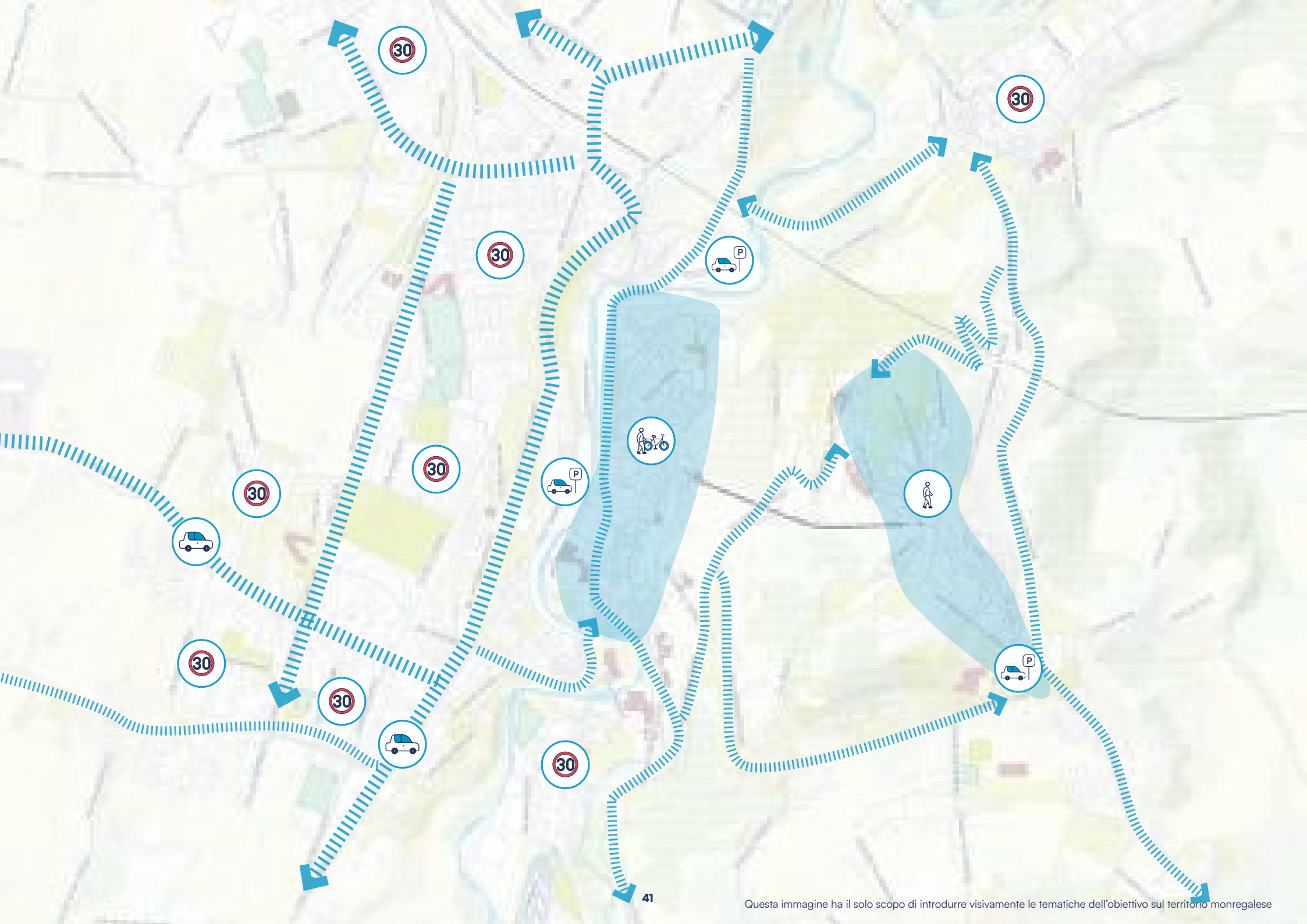
9 AGIRE SUI FLUSSI DI TRAFFICO

10 ATTUARE MODERAZIONE DEL TRAFFICO E ISTITUIRE ZONE 30

11 RAZIONALIZZARE IL SISTEMA DELLA SOSTA VEICOLARE

12 GESTIRE LA VIABILITÀ E L'ACCESSIBILITÀ IN AREE CRITICHE





Questa immagine ha il solo scopo di introdurre visivamente le tematiche dell'obiettivo sul territorio monregalese

9 Agire sui flussi di traffico

Descrizione e obiettivi dell'azione

La definizione di una rete stradale gerarchica per il territorio monregalese risponde a un obiettivo generale preciso: proteggere gli ambiti residenziali e i principali poli di servizio dall'impatto negativo dei flussi veicolari, migliorando la qualità della vita urbana verso una progressiva riduzione della dipendenza dall'automobile.

Il principio guida nella definizione dei flussi è quello dell'**unità di quartiere**: ogni ambito residenziale deve funzionare come un sistema relativamente autonomo, in cui i residenti possano accedere ai servizi quotidiani essenziali senza ricorrere sistematicamente al mezzo privato. Per raggiungere questo obiettivo, a ogni strada viene assegnata una funzione precisa e distinta: asse di scorrimento, asse di collegamento primario, asse di penetrazione secondario e strada locale o residenziale destinata esclusivamente all'accesso residenziale.

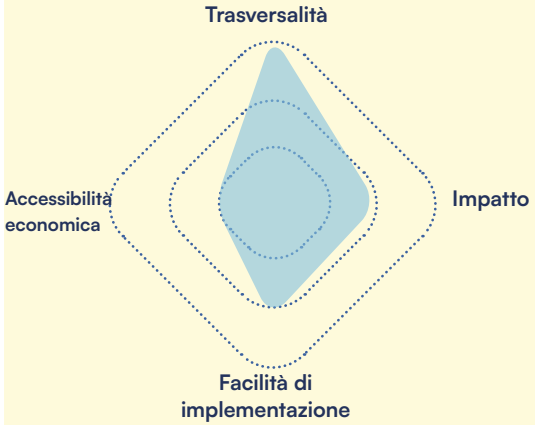
Questa organizzazione consente di definire zone regolamentante:

- i **centri attivi** (come i Rioni di Breo e Piazza) la cui mobilità è prevalentemente orientata agli spostamenti attivi a piedi o in bicicletta;
- le **zone 30** aree urbane nelle quali la velocità massima consentita è limitata a 30 km/h, ottenuta attraverso una combinazione di segnaletica verticale e orizzontale e interventi strutturali atti alla moderazione del traffico. L'obiettivo, in questi ambiti, è quello di riconfigurare lo spazio stradale in modo da rendere la velocità ridotta la scelta naturale per il conducente, garantendo allo stesso tempo il raggiungimento sicuro dei servizi a piedi e in bicicletta.

Suggerimenti / Buone pratiche

- La realizzazione del **nuovo tratto di tangenziale sud** rappresenta per l'Amministrazione e la comunità locale una concreta possibilità di ragionare in modo organico sui flussi di traffico che oggi caratterizzano l'area urbana, analizzandone le criticità e progettando interventi di lungo periodo sulla qualità dello spazio cittadino. La nuova infrastruttura consentirà infatti di deviare il traffico di attraversamento e i mezzi pesanti al di fuori del centro urbano, riducendo sensibilmente le esternalità negative ad esso associate.
- Al fine di garantire una riorganizzazione complessiva della viabilità è necessario prevedere **interventi di riqualificazione stradale** (integrando le indicazioni alle azioni 10 e 13) lungo alcuni assi individuati come critici tra cui si individuano *via della Rosa Bianca e Via Primo Alpini*. L'obiettivo è quello di migliorare la sicurezza stradale, ridurre le velocità veicolari e realizzare infrastrutture pedonali e ciclabili protette, con particolare attenzione alla riorganizzazione delle intersezioni, che rappresentano i punti di maggiore criticità.

Grado di rilevanza strategica



Azioni correlate

Favorire la connettività intermodale del territorio

Crea le condizioni affinché l'intermodalità diventi conveniente: se l'auto privata incontra vincoli e rallentamenti, l'utente è incentivato a combinare più modi di trasporto.

Attuare moderazione del traffico e istituire zone 30

La moderazione locale reindirizza i flussi sulla rete più ampia e una buona gestione dei flussi evita che le misure locali generino congestione su strade adiacenti

Razionalizzare il sistema della sosta

La sosta è una delle principali cause di generazione e attrazione di traffico. Le azioni devono essere coordinate per non produrre effetti parziali o contraddittori.

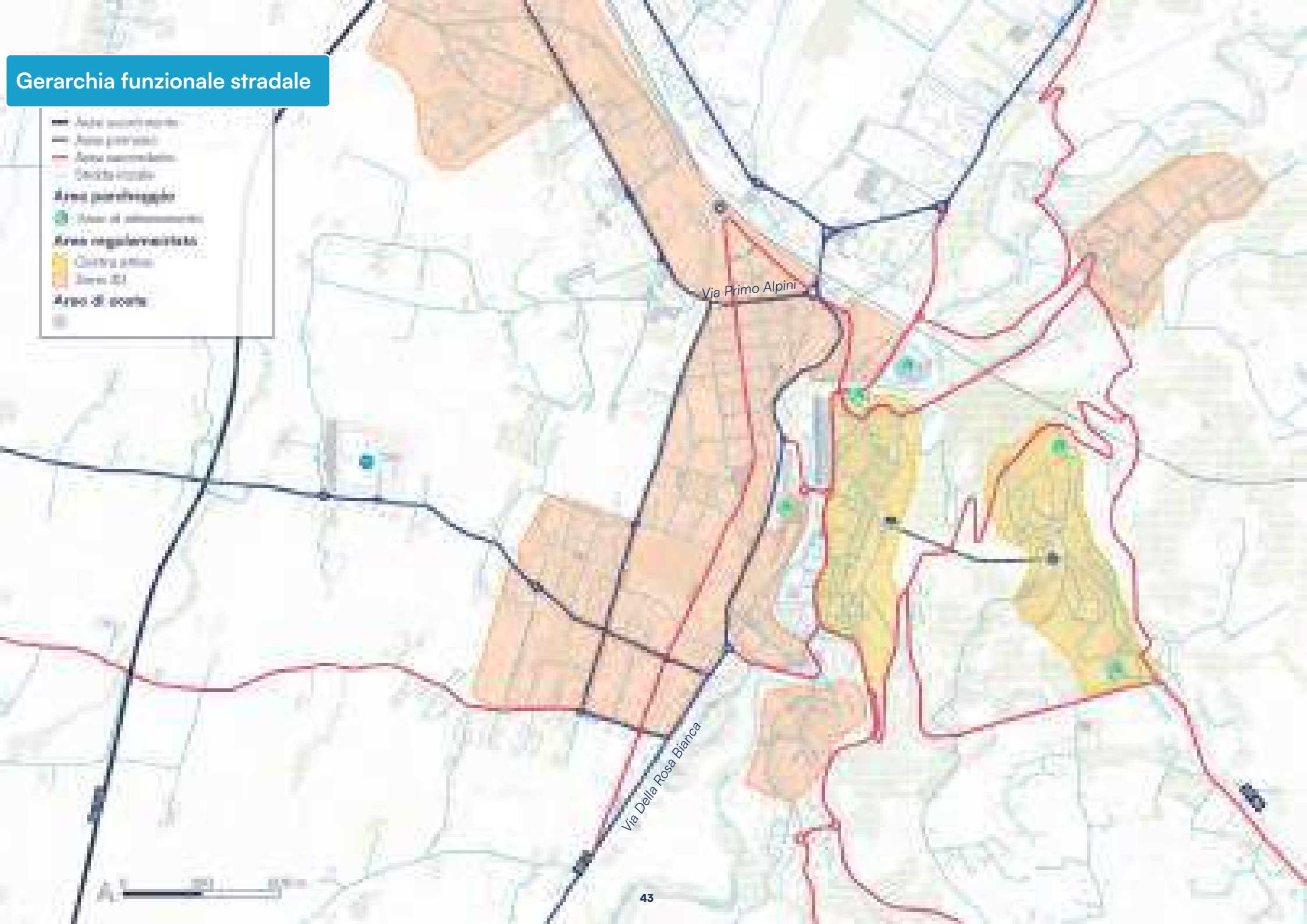
Benefici attesi

- **Separazione dei flussi di traffico**: la separazione del traffico di attraversamento, veloce e continuo, da quello locale evita che le auto *taglino* attraverso le zone abitate e rende i quartieri dei luoghi più vivibili.
- **Garantisce accessibilità pedonale e vivibilità**: i residenti possono raggiungere i servizi di base (scuole, negozi, spazi pubblici) più facilmente e in sicurezza.
- **Miglioramento della sicurezza stradale e qualità ambientale**: meno traffico, rumore e inquinamento in prossimità degli insediamenti abitativi.

Ostacoli

- **Continuità nella manutenzione operativa:** l'introduzione diffusa di zone 30 km/h e la limitazione del traffico di attraversamento nei quartieri richiede una segnaletica capillare, controlli sistematici e una manutenzione continua. Senza un'esecuzione adeguata, la gerarchia rimane solo sulla carta.
- **Attuazione contestuale con il potenziamento di altre forme di mobilità**: se i residenti non hanno alternative valide all'auto, la logica dell'unità di quartiere non si realizza.

Gerarchia funzionale stradale



La proposta di gerarchia funzionale stradale per Mondovì

La gerarchia funzionale proposta nella mappa a pagina 43 ha quindi l'obiettivo di porre la **qualità della vita al centro delle scelte di pianificazione**, riconoscendo la **mobilità come uno strumento al servizio delle persone e delle comunità**.

La rete stradale monregalese viene articolata in quattro livelli funzionali, ciascuno con un ruolo preciso e distinto:

1. **Assi di scorrimento,** hanno il compito di intercettare e convogliare il traffico di attraversamento e di lunga percorrenza, tenendolo il più possibile all'esterno del tessuto urbano consolidato.
2. **Assi di collegamento primari** svolgono una funzione di distribuzione: canalizzano i flussi veicolari all'interno della città senza permettere che questi penetrino nei quartieri residenziali, fungendo da filtro tra la grande viabilità e servizi,
3. **Assi di penetrazione secondari** gestiscono il traffico di accesso, operando in regime misto dove la convivenza tra veicoli, pedoni e ciclisti è regolata ma non eliminata;
4. **Strade locali e residenziali** sono destinate quasi esclusivamente all'accesso alle abitazioni e agli spostamenti di brevissimo raggio, con volumi e velocità del traffico ridotti al minimo.

Dalla gerarchizzazione degli assi viari, come una foto in negativo, emergono aree urbane a partire dalle quali vengono definiti:
I due centri attivi corrispondenti ai nuclei storici del rione Breo e Piazza nel quale si intende disincentivare l'attraversamento dei mezzi motorizzati privati, senza proibirne l'accesso ai residenti;
Gli ambiti residenziali collocati nell'area urbana cittadina che per vocazione possono essere istituite a **zone limitate a 30km/h** a tutela dei cittadini dal traffico di attraversamento e dal passaggio dei mezzi pesanti.



1. Assi di scorrimento

Gli assi di scorrimento costituiscono il livello più alto della gerarchia stradale urbana. Il loro ruolo è quello di **intercettare e canalizzare il traffico di lunga percorrenza**, evitando che i flussi veicolari pesanti penetrino nei quartieri residenziali e nel centro storico monregalese.



Nel contesto di Mondovì, vengono considerati assi di scorrimento l'Autostrada A6 Torino - Savona e la tangenziale SS704 il cui completamento permetterà il collegamento a sud con la SS28 e il collegamento diretto al casello A6 Torino-Savona. Il principale beneficio atteso è lo scarico del centro di Mondovì dal traffico di attraversamento dei mezzi pesanti.

2. Assi di collegamento primari

Gli assi di collegamento primari costituiscono il secondo livello della gerarchia viaria e svolgono una **funzione di distribuzione e canalizzazione dei flussi**: raccolgono il traffico proveniente dagli assi di scorrimento e lo indirizzano verso i diversi ambiti del territorio comunale, mettendo in comunicazione i rioni residenziali, il polo produttivo e i grandi poli di servizio quali l'ospedale e le scuole senza che questo debba necessariamente transitare attraverso il centro urbano.

Nel contesto specifico di Mondovì, questa funzione assume un significato strategico particolare. Oggi infatti i flussi veicolari più consistenti scorrono a diretto contatto con il centro storico di Breo, interessando in modo critico Piazza Ellero e Corso Statuto: assi che per la loro natura urbana e la loro vocazione commerciale e pedonale mal si conciliano con il ruolo di canali di traffico primari che sono stati loro impropriamente attribuiti dalla struttura viaria attuale. Ridefinire il ruolo degli assi di collegamento primari significa quindi sottrarre questi flussi al cuore della città, indirizzandoli su percorsi più idonei per caratteristiche geometriche e localizzazione. In questa prospettiva, il completamento della tangenziale a sud rappresenta una condizione abilitante fondamentale: solo disponendo di un'alternativa infrastrutturale credibile sarà possibile decongestionare dal traffico di attraversamento dei mezzi pesanti, efficacemente l'area centrale di Breo e restituirle la qualità urbana che merita.



Gli assi primari presentano generalmente carreggiate di larghezza medio-alta, per tanto, per promuovere la mobilità attiva lungo questi assi è necessario prevedere **marciapiedi e infrastrutture ciclabili continue e di dimensioni adeguate a garantire la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti**.

2. Assi di penetrazione secondari

Gli assi secondari (in arancione) corrispondono alle strade che, a partire dagli assi primari, penetrano nei quartieri per raggiungere le zone residenziali, i servizi di prossimità scuole, esercizi commerciali, attrezzature di quartiere e le aree di sosta.
Nella gerarchia della mobilità si collocano al di sotto degli assi di scorrimento: la loro funzione non è la connessione tra parti della città, ma l'accesso alle destinazioni finali. Su queste vie il transito veicolare è garantito ma contenuto. Le **sezioni stradali sono più ridotte rispetto agli assi primari,** le **velocità di progetto più basse**, e la **moderazione del traffico** è assicurata da misure fisiche come restringimenti, dossi o attraversamenti rialzati.



Tra gli assi secondari individuati, alcuni svolgono un ruolo particolare in quanto **assicurano il collegamento con il rione Piazza**, garantendo la continuità della rete viaria tra le due parti storiche della città. Gli assi secondari rappresentano così il punto di transizione tra la rete distributiva urbana e la rete locale: è lungo il loro sviluppo che il traffico perde progressivamente il carattere di transito e assume quello di accesso e prossimità.

3. Strade locali o residenziali

Le strade locali si collocano al livello più basso della gerarchia e assolvono una funzione quasi esclusivamente di accesso diretto: servono le abitazioni, i piccoli spazi pubblici di quartiere e consentono gli spostamenti di brevissimo raggio all'interno del vicinato.



Il traffico che le percorre è per definizione traffico di destinazione, chi vi transita è diretto a una specifica proprietà lungo quella strada, o ne proviene e il transito di attraversamento è da considerarsi residuale se non del tutto assente.

Zone 30 per gli ambiti residenziali

Le Zone 30 km/h sono individuate in mappa come strumento complementare ai centri attivi per ridurre le ricadute negative del traffico veicolare in risposta alle criticità emerse nel quadro conoscitivo. Si tratta di aree residenziali non interessate da assi di scorrimento veloce, dove la limitazione della velocità non è un vincolo isolato ma parte di un insieme di regole di circolazione pensate per tutelare chi vi abita e le attività presenti. La logica sottostante è la stessa che orienta l'intera gerarchia stradale: queste aree non sono pensate per essere attraversate dal traffico di transito, ma per accogliere esclusivamente chi vi risiede o vi si reca con una destinazione precisa. Il traffico di passaggio viene pertanto disincentivato e ricondotto sulle arterie principali che sono dimensionalmente e funzionalmente attrezzate per gestirlo. **Ridurre la velocità a 30 km/h in contesti residenziali produce effetti concreti**: abbassa il rischio e la gravità degli incidenti, riduce il rumore e le emissioni nelle aree più sensibili, e restituisce agli spazi stradali una qualità ambientale compatibile con la vita di quartiere. (Approfondimento sulle modalità attuative all'Azione 10, pag.48).



I CENTRI ATTIVI

Il termine centro attivo non descrive semplicemente una zona a traffico limitato, ma definisce un modello di spazio urbano in cui la gerarchia tra le modalità di spostamento viene esplicitamente ribaltata rispetto alla configurazione dominante del Novecento.

Nei centri storici di Mondovì, rione Breo e Piazza in particolare, la morfologia urbana preesistente non è stata progettata per il traffico motorizzato. Le strade strette, i portici, le piazze irregolari e il tessuto edilizio consolidato sono il risultato di secoli di mobilità lenta. Introdurre o mantenere il traffico veicolare indiscriminato in questi contesti non è solo una scelta culturale ma una contraddizione funzionale: l'automobile occupa uno spazio sproporzionato rispetto al numero di persone che trasporta, genera conflitti con la mobilità attiva e degrada la qualità percepita dello spazio pubblico. Il centro attivo risponde a questa contraddizione non eliminando il veicolo privato, bensì ridefinendone il ruolo: da mezzo ordinario di accesso a mezzo residuale, ammesso solo dove strettamente necessario (residenti, forniture, servizi di emergenza).



Il termine ***attivo*** ha una doppia valenza. Da un lato rimanda alla mobilità attiva a piedi o in bicicletta che diventa la modalità strutturante dell'esperienza urbana. Dall'altro evoca uno spazio pubblico vivo, animato dalla presenza delle persone piuttosto che dal flusso dei veicoli. Un centro attivo è tale perché restituisce la strada alla funzione sociale che aveva prima della motorizzazione di massa: luogo di incontro, di commercio di prossimità, di sosta spontanea.



10 Attuare moderazione del traffico e istituire Zone 30

Descrizione e obiettivi dell'azione

L'azione ha l'obiettivo di localizzare le aree urbane e istituire limitazioni della velocità veicolare e modalità attuative delle aree sensibili e residenziali di Mondovì, con l'**obiettivo di tradurre le misure previste in benefici concreti** e misurabili per la comunità.
L'obiettivo principale è **miglioramento della sicurezza stradale e della qualità della vita** con particolare attenzione alle aree ad elevata sensibilità come i centri storici, le zone limitrofe a scuole e i servizi pubblici, dove la coesistenza tra flussi veicolari e utenti vulnerabili richiede condizioni di massima cautela. A questi obiettivi si affiancano la **riduzione della velocità e del volume del traffico motorizzato**, il **contenimento dell'inquinamento acustico e atmosferico e la promozione di forme di mobilità attiva, pedonale e ciclistica**.

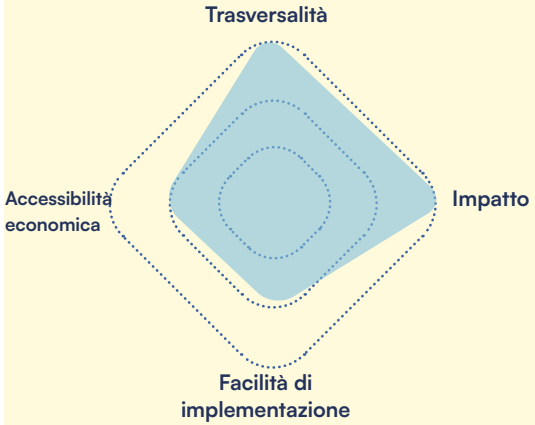
Le aree perimetrate in arancione nella mappa individuano **i confini delle nuove Zone limitate 30 km/h**, istituite per tutelare i contesti urbani caratterizzati da una maggiore presenza e vulnerabilità degli utenti deboli della strada. L'obbligo di riduzione della velocità per il traffico veicolare costituisce lo strumento principale per garantire una coesistenza sicura tra flussi motorizzati e mobilità pedonale, restituendo a questi spazi un carattere più umano e vivibile.

La moderazione delle velocità veicolari è attuabile attraverso un insieme coordinato di **soluzioni di moderazione del traffico** come per esempio i portali di accesso che segnalano in modo inequivocabile l'ingresso nelle aree a velocità ridotta o i restringimenti della carreggiata e le chicane, che interrompono la linearità dei percorsi e rendono fisicamente più difficoltosa una guida veloce, favorendo naturalmente una maggiore prudenza e attenzione. L'introduzione di elementi di moderazione del traffico porta notevoli benefici a chi vive e a chi gravita nelle aree per usufruire dei servizi presenti.

Suggerimenti / Buone pratiche

- Coinvolgere la comunità locale fin dalle prime fasi progettuali è condizione fondamentale per garantire il successo degli interventi di moderazione del traffico. La **sperimentazione attraverso installazioni temporanee** come utilizzo di vernici colorate, fioriere, segnaletica provvisoria, delimitazioni con materiali leggeri rappresenta in questo senso uno strumento utile: permette di verificare sul campo l'impatto sulla circolazione, osservare come cambia l'uso dello spazio e raccogliere il punto di vista di chi quei luoghi li vive quotidianamente, prima di procedere con trasformazioni definitive.

Grado di rilevanza strategica



Azioni correlate

Agire sui flussi di traffico

Azioni complementari: la moderazione locale reindirizza traffico sulla rete più ampia, e una buona gestione dei flussi evita che le misure locali spostino il problema altrove.

Attivare programmi di Bike-to-Work/School

La moderazione del traffico crea le condizioni di sicurezza che rendono credibili e praticabili i programmi Bike-to-Work/School influendo sulla percezione di pericolosità del traffico.

Realizzare strade scolastiche

Le Zone 30 preparano e completano le strade scolastiche: limitare il traffico nel quartiere riduce il rischio che la chiusura di una strada concentri flussi pericolosi su quelle adiacenti, rendendo la misura più efficace e accettabile.

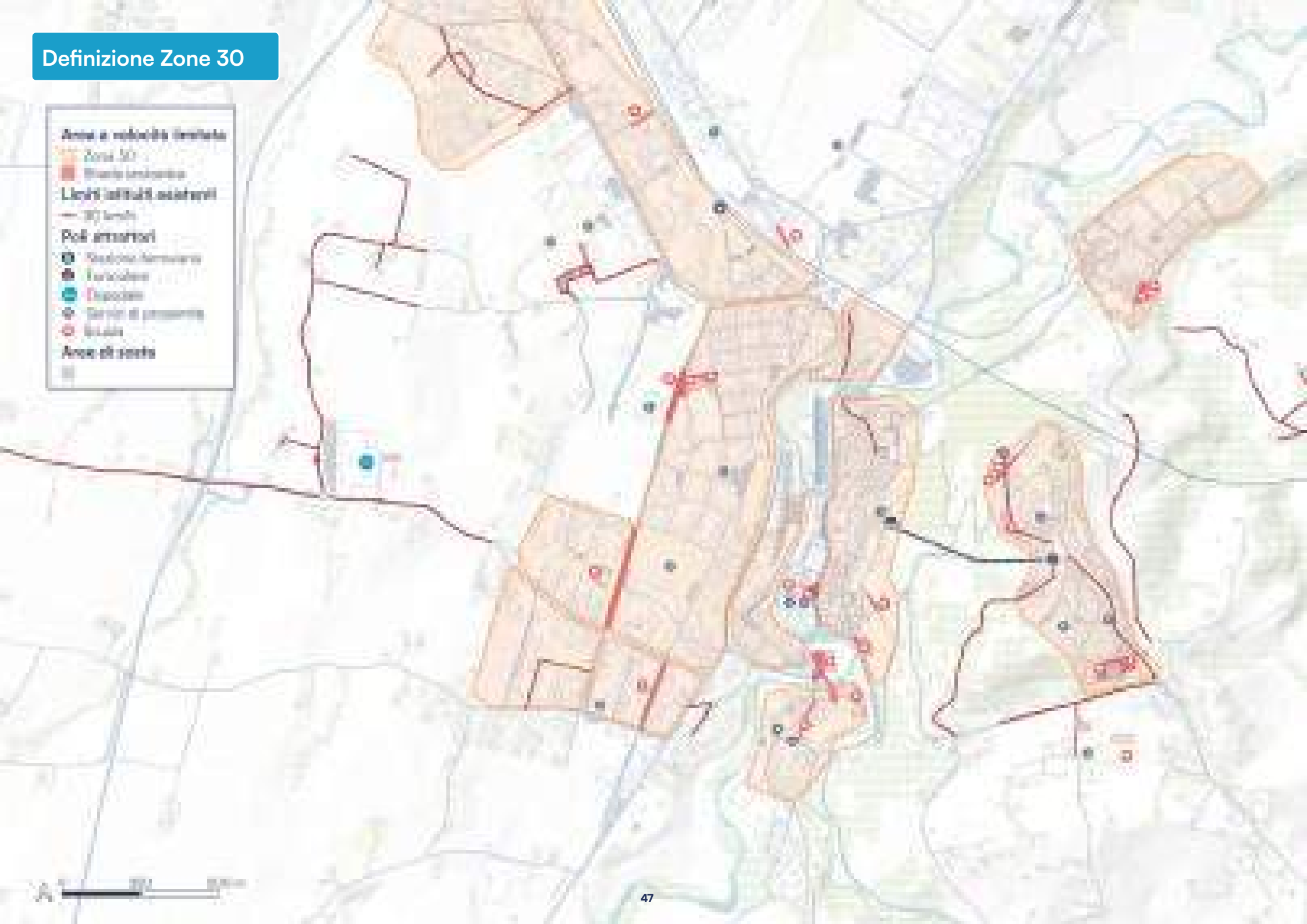
Benefici attesi

- **Aumento della sicurezza stradale**: abbassando le velocità a 30 km/h si diminuisce la probabilità e la gravità degli scontri stradali. A velocità contenute i conducenti hanno maggiore tempo di reazione ed una visibilità migliore della strada.
- **Miglioramento della qualità dell'aria:** *grazie alla riduzione della velocità e ad uno stile di guida più fluido* diminuiscono le emissioni inquinanti con una riduzione dell'incidenza e della gravità di patologie respiratorie.
- **Riduzione dell'inquinamento acustico**: La riduzione della velocità comporta un minore impatto sonoro dei veicoli, creando un ambiente più tranquillo per i residenti.

Ostacoli

- **Pianificazione e coordinamento degli interventi:** gli interventi di moderazione del traffico per poter essere efficaci devono essere distribuiti in maniera organica su tutto il territorio comunale e devono essere realizzati con materiali simili al fine di renderli riconoscibili dagli utenti.
- **Spesa economica:** Per realizzare interventi di moderazione del traffico efficaci, occorre investire in progettisti qualificati e materiali di qualità.

Definizione Zone 30



Zone 30 e moderazione del traffico

Le Zone 30 rappresentano uno strumento consolidato di politica della mobilità urbana, finalizzato a contenere gli impatti negativi generati dal traffico veicolare e a restituire qualità, sicurezza e vivibilità agli spazi condivisi della città. Il principio cardine di queste zone è la limitazione della velocità veicolare al di sotto dei 30 km/h, misura volta a tutelare in primo luogo l'utenza più vulnerabile come pedoni, ciclisti e bambini riducendo sensibilmente la probabilità e la gravità degli incidenti stradali.

Benefici

Diminuzione della probabilità di incidenti e della loro gravità.
Il limite 30km/h unito alla struttura della strada riduce considerevolmente la probabilità di morte dei pedoni coinvolti in sinistri stradali.

Miglioramento della qualità dell'aria: La riduzione delle velocità veicolari comporta una diminuzione della concentrazione di biossido di azoto e particolato fine, inquinanti emessi in particolare dal traffico stradale.

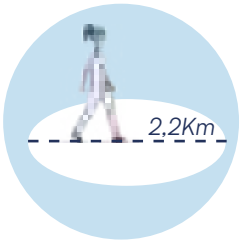
Benefici per la salute
Più spostamenti a piedi e in bicicletta aiutano a prevenire patologie cardiovascolari e tumori oltre ad aiutare lo sviluppo dei bambini.

Aumento dell'attrattività del commercio locale
La ridistribuzione dello spazio stradale in ottica di valorizzazione dei fronti commerciali crea una maggior accessibilità rendendo più piacevole trascorrere tempo nella zona.

Riduzione del rumore e dell'inquinamento atmosferico
La limitazione delle velocità a 30k/h comporta una diminuzione delle emissioni acustiche legate al traffico, fortemente dipendenti dalle condizioni meteorologiche, creando un ambiente più tranquillo e sereno.

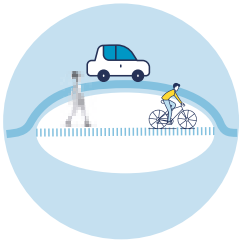
Principi chiave per realizzare Zone 30

Aree urbane di dimensioni adeguate



L'ambito di una Zona 30 dovrebbe estendersi su una superficie adeguata a supportare gli spostamenti pedonali e ciclistici, con una dimensione indicativa massima di 2×2 km: una scala che garantisce la funzionalità dell'intervento e ne assicura l'efficacia complessiva.

Disincentivare il traffico di attraversamento



Il traffico di attraversamento generato da quei veicoli che non hanno come destinazione finale l'area, dovrebbe essere il più possibile ridotto, deviandolo su altri assi di scorrimento. L'accesso è sempre consentito ma incentiva gli spostamenti a piedi e in bicicletta.

Condivisione dello spazio



Nelle Zone 30 lo spazio stradale cessa di essere appannaggio esclusivo dell'automobile e viene ridistribuito a favore di una pluralità di funzioni urbane: la socialità, il gioco, il commercio di prossimità e il verde, restituendo alla strada il suo ruolo originario di spazio collettivo e vissuto.

Misure di moderazione del traffico



La sola apposizione di segnaletica verticale e orizzontale non è condizione sufficiente a produrre un cambiamento reale e duraturo: è necessario ricorrere a soluzioni strutturate di moderazione del traffico che intervengano fisicamente sulla configurazione della strada, limitando le velocità, ridistribuendo lo spazio tra i diversi utenti e favorendo la permeabilità e la continuità dei percorsi pedonali e ciclabili.



Ampiezza e sicurezza: uno stretto legame

La progettazione stradale tradizionale tende a privilegiare l'efficienza del flusso veicolare, destinando ampie superfici alla mobilità automobilistica con l'obiettivo di agevolare le manovre e garantire una circolazione scorrevole. Questo approccio genera tuttavia frequentemente **spazi sovradimensionati rispetto alle reali esigenze di traffico**, determinando un uso inefficiente del suolo pubblico e, paradossalmente, condizioni di maggiore pericolosità.

Numerosi studi evidenziano infatti una **relazione diretta tra l'ampiezza della sezione stradale e la velocità di percorrenza**: corsie più larghe inducono naturalmente velocità più elevate, poiché la possibilità di mantenere distanza dal bordo e l'assenza di elementi nel campo visivo alterano la percezione della velocità effettiva, abbassando la soglia di attenzione del conducente. Progettare le corsie nelle dimensioni corrette, nel rispetto di quanto indicato dal DM 6792 del 5/11/2001, costituisce pertanto non solo una scelta di efficienza spaziale, ma un atto diretto di prevenzione degli incidenti.

La **riprogettazione della sezione stradale, integrata con interventi puntuali e lineari di moderazione del traffico, consente di ridurre le velocità veicolari in modo strutturale**, andando oltre la semplice prescrizione normativa affidata alla cartellonistica e traducendo il limite di velocità in una condizione fisica intrinseca dello spazio stesso.

Sono diverse le soluzioni progettuali a cui è possibile ricorrere, di seguito alcuni elementi applicabili a Mondovì:

Portali di accesso


Danimarca

Il portale è un importante **elemento comunicativo che permette di identificare l'ingresso nella Zona 30** grazie all'utilizzo di segnaletica, cartellonistica, introduzione di verde e ridisegno degli spazi. Permette di rendere riconoscibile l'accesso e l'uscita da un'area in cui vigono specifiche prescrizioni di circolazione in cui gli automobilisti sono invitati a procedere con maggiore cautela. L'utilizzo di misure strutturali, allargamenti di marciapiedi, restringimento di carreggiata o il cambio di fondo lo rendono un vero e proprio elemento di moderazione del traffico.

Attraversamenti rialzati


Cuneo, quartiere San Poalo

L'utilizzo di dispositivi di moderazione verticale quali dossi rallentatori, cuscini berlinesi, rialzi di carreggiata e attraversamenti pedonali sopraelevati permette di rallentare il traffico e restituire priorità e visibilità al pedone nel momento di attraversamento, riducendo il conflitto tra flussi veicolari e mobilità a piedi. La messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali può essere ulteriormente rafforzata attraverso un'illuminazione dedicata e adeguata, capace di garantire la percezione reciproca tra conducenti e pedoni nelle ore serali e notturne. Prioritario nei punti a maggiore frequentazione come gli istituti scolastici.

Chicane


Francia

Tratti rettilinei prolungati sono i principali fattori che inducono il conducente ad adottare velocità eccessive, poiché la linearità del percorso abbassa la soglia di attenzione e altera la percezione del rischio. La chicane interviene efficacemente interrompendo la continuità del rettilineo attraverso deflessioni dell'asse stradale che obbligano il conducente a correggere la traiettoria, inducendo a una limitazione fisica e spontanea della velocità. L'integrazione di alberature, siepi o aiuole verdi, contribuisce a definire visivamente le deflessioni,a rafforzare la percezione del restringimento dello spazio.

Cambio colori e materiali del fondo


Torino, quartiere San Donato

L'utilizzo di pavimentazioni differenziate per cromia e materiale comunica visivamente il passaggio a uno spazio condiviso tra diverse categorie di utenti, richiamando l'attenzione del conducente e inducendo spontaneamente una guida più prudente e consapevole. Oltre alla funzione di sicurezza, la scelta accurata di materiali e cromie contribuisce alla qualità estetica dello spazio pubblico, trasformando un dispositivo funzionale in un elemento di caratterizzazione e riconoscibilità urbana.

11 Razionalizzare il sistema della sosta veicolare

Descrizione e obiettivi dell'azione

Dal quadro conoscitivo è emersa una situazione articolata e geograficamente differenziata rispetto alla sosta veicolare nel territorio comunale. Le zone critiche individuate sono quelle dei centri storici di Breo e Piazza: il primo offre numerose aree parcheggio, ampie e facilmente raggiungibili a piedi, mentre il secondo è dotato di polmoni di sosta più piccoli e sparsi sul rione.

Il sondaggio della cittadinanza ha restituito l'immagine - ben nota - della sosta come un tema divisivo: da un lato alcuni cittadini di Piazza lamentano la difficoltà di trovare un parcheggio comodo vicino casa; dall'altra una parte dei frequentatori di Breo ha mostrato dissenso per le tariffe dei parcheggi a pagamento che, sebbene in linea con altri piani della sosta, sono considerate eccessive da alcuni.

Le misure previste per la mobilità di Mondovì, se applicate con continuità e coerenza, sono orientate a produrre **una progressiva riduzione del ricorso all'automobile**. **Nel lungo termine, questa tendenza contribuirà ad allentare la pressione sulla disponibilità di parcheggio**. Tuttavia, dotarsi di un **piano strutturato della sosta resta indispensabile per gestire le criticità del breve e medio periodo**, ancora caratterizzato da alti flussi automobilistici e per costruire un quadro di riferimento condiviso che accompagni e attenui i dissensi e le inevitabili tensioni legate a qualsiasi misura restrittiva in questo campo.

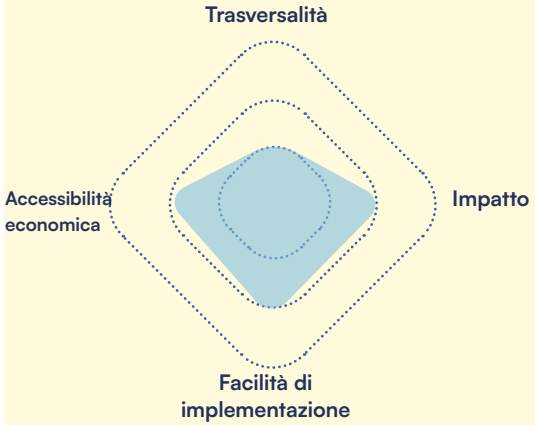
Il piano dovrebbe perseguire i seguenti obiettivi:

1. scoraggiare l'abuso dell'auto per recarsi in prossimità di certe destinazioni;
2. ridurre i flussi veicolari causati dalla ricerca di parcheggio;
3. garantire l'accessibilità fisica ed economica alle aree di sosta per i cittadini residenti nell'area, specialmente più vulnerabili.

Suggerimenti / Buone pratiche

La definizione del piano della sosta deve partire dalle iniziative già avviate dall'Amministrazione negli ultimi anni e ampliarle, come la regolamentazione della sosta a pagamento nel centro di Breo, al fine di scoraggiare il flusso dei veicoli in questa zona sensibile e l'istituzione di parcheggi riservati per tutelare le fasce fragili della popolazione.

Grado di rilevanza strategica



Azioni correlate

Favorire la connettività intermodale del territorio

Il piano della sosta dovrebbe prevedere la predisposizione di parcheggi integrati con servizi di intermodalità presso i centri di mobilità.

Attivare servizi di mobilità condivisa

Le aree di sosta rappresentano luoghi ideali dove istituire stazioni per la mobilità condivisa.

Attivare gli spazi urbani e residuali

Il piano della sosta dovrebbe prevedere la conversione di alcune piazze-parcheggio in luoghi di aggregazione.

Benefici attesi

- **Distribuzione più razionale e gerarchizzata** rispetto alle funzioni urbane, che garantisce una maggiore efficienza della sosta.
- **Riduzione della pressione veicolare nel centro storico**, dedicando parcheggi di attestamento esterni ai pendolari.
- **Migliore accessibilità ai servizi ed alle attività commerciali** grazie a percorsi di collegamento sicuri e leggibili.

Ostacoli

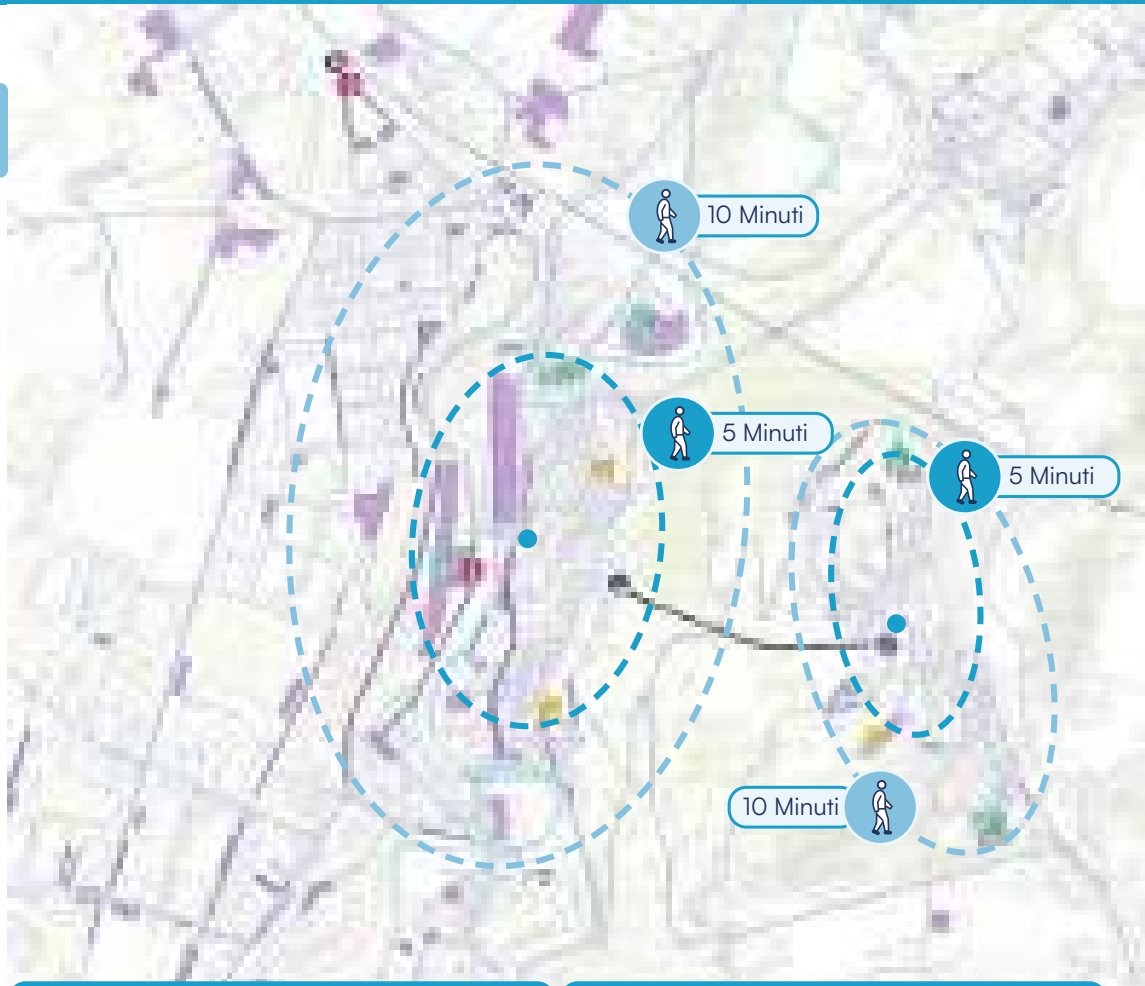
- **Necessità di coordinamento tra soggetti pubblici e privati**, che potrebbero gestire in modo frammentato le aree di sosta esistenti.
- **Resistenza all'introduzione di nuovi regolamenti e tariffe**, soprattutto da parte di residenti e commercianti.
- **Scarsa conoscenza** da parte degli utenti **delle alternative di sosta**, se non adeguatamente segnalate.

Azioni consigliate per la sosta

Le azioni consigliate, al fine di razionalizzare la pianificazione della sosta e attenuare il dissenso pubblico verso le iniziative legate alla sosta, possono essere le seguenti:

- **Stabilire la gerarchia delle aree di sosta** sulla base della loro funzione urbana, definendo i parcheggi di attestamento dedicati ai pendolari, quelli per l'accesso alle zone commerciali e quelli prevalentemente pensati per i residenti.
- **Ampliare l'area di regolamentazione a pagamento** del centro storico di Breo, così da scoraggiare il flusso di autoveicoli legato alla ricerca di parcheggio in queste zone, specialmente sull'asse ad alta percorrenza di Corso Statuto.
- **Aumentare le agevolazioni per i residenti** delle zone dove si prevede l'intensificazione della sosta a pagamento, concentrando i fondi su categorie a rischio (es. a basso reddito, privi di parcheggio privato), così che le misure disincentivanti non ricadano su cittadini in condizioni di fragilità.
- **Destinare il ricavo dei parcheggi ad opere di mobilità e riqualificazione**, avendo cura di comunicare l'utilizzo dei fondi ai cittadini, anche con una cartellonistica dedicata presso i parcometri, così da mostrare il risvolto dell'imposizione della tariffa.
- **Incoraggiare il parcheggio in zona Breo per prendere la funicolare** per recarsi a Piazza, anche attraverso sistemi di bigliettazione unica con la funicolare e infomobilità, così da ridurre la necessità di parcheggio nel centro storico e garantire la disponibilità di sosta ai residenti.
- **Realizzare sistemi di wayfinding e infomobilità** che informino in tempo reale gli automobilisti della presenza di un'area di sosta e della disponibilità di parcheggio, così da ridurre i flussi veicolari dovuti alla ricerca di uno stallo per l'auto.
- **Migliorare l'accessibilità pedonale e ciclabile** dai parcheggi verso il centro, così che gli automobilisti siano invogliati a percorrere l'ultimo tratto di strada verso la destinazione con una mobilità più dolce.

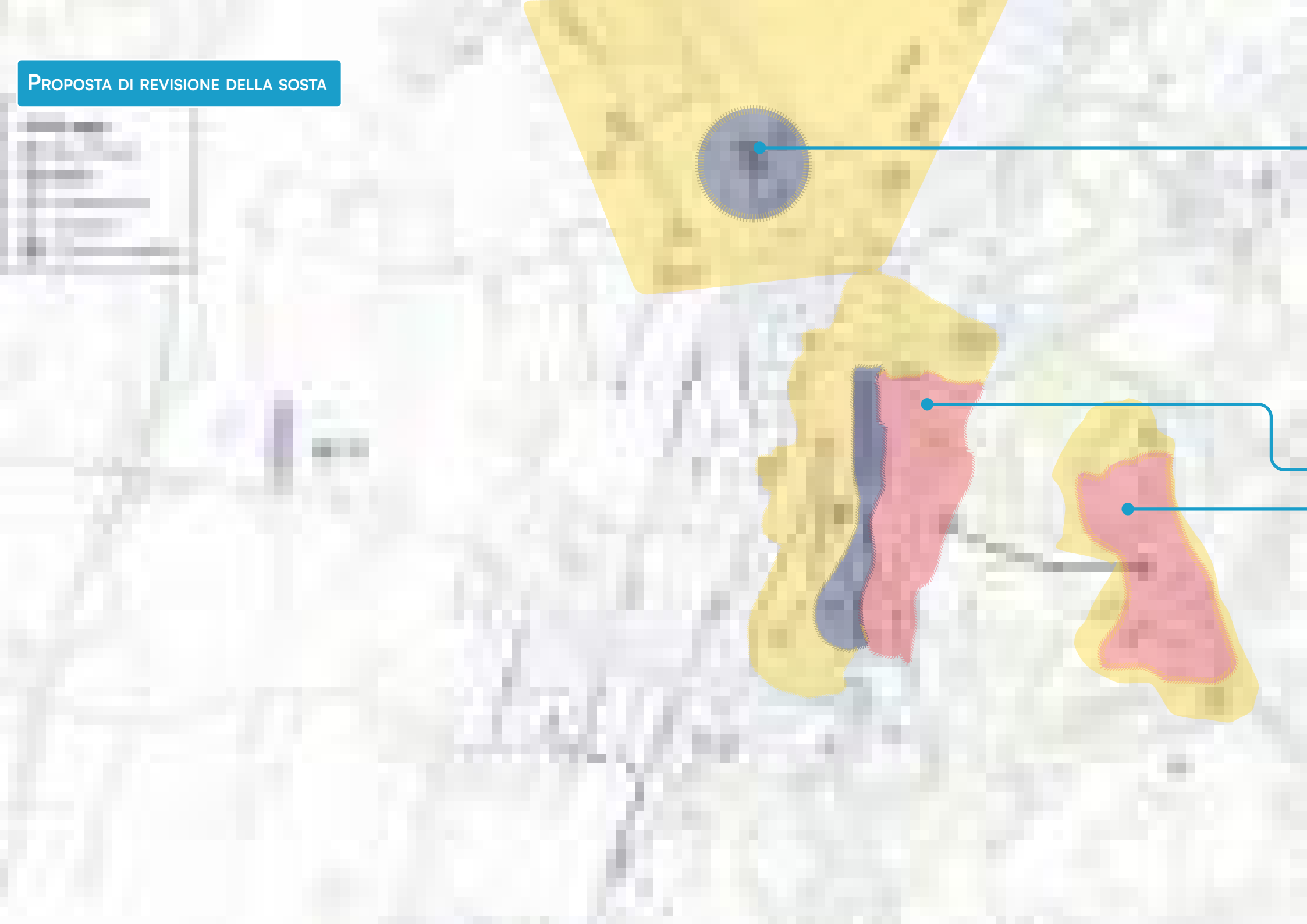
Indicazione minutaggio a piedi dai centri storici




Piazza Unità d'Italia, Breo


Parcheggio Belvedere, Piazza

Proposta di revisione della sosta



Stazione ferroviaria

L'organizzazione dei parcheggi intorno al nodo ferroviario, sede di uno dei MoviCentro, dev'essere pensata per favorire l'intermodalità auto-treno (e auto-bus, dato che in questa zona è anche molto servita dal trasporto pubblico). Al momento non sono stati rilevati problemi significativi legati alla sosta in questa zona, ma è verosimile che a seguito della realizzazione del MoviCentro la domanda di parcheggio aumenterà. Al quel punto sarà dunque suggeribile predisporre le aree di sosta prossime alla stazione all'utilizzo dell'intermodalità, scoraggiando l'occupazione degli stalli per motivi diversi. Questo obiettivo può essere raggiunto imponendo una **zona tariffaria di prima fascia** in quest'area, che esenti o preveda una forte riduzione del costo di parcheggio per i passeggeri. La scontistica potrebbe essere applicata, in un primo momento, tramite presentazione di un permesso erogato assieme ad abbonamento o carnet per il servizio di trasporto ferroviario o su gomma. In un secondo tempo questa opzione potrebbe essere integrata nel prospettato sviluppo di un sistema di bigliettazione unica tramite la piattaforma BIP Piemonte o Trenitalia FS Park. La capienza di quest'area di sosta si attesterebbe intorno ai 160 stalli che, considerando che la sola stazione di Mondovì vede un transito medio di più di 400 passeggeri al giorno secondo i dati di RFI, potrebbe risultate inadeguata nei giorni e negli orari di punta. Deve essere quindi istituita una **zona tariffaria di secondaria fascia** che includa le aree di sosta facilmente raggiungibili dalla stazione, che permetta agli automobilisti di sostare a una tariffa ridotta o gratuitamente e di raggiungere la stazione a piedi. Nell'area vi sono numerosi e ampi parcheggi entro i 10 minuti a piedi dalla stazione, ma molti di questi sono in gestione a supermercati. Si consiglia quindi all'amministrazione di stipulare, se non già vigente, un accordo con questi enti privati per destinare tali aree di sosta al duplice utilizzo.

Linee guida verso un Piano della sosta

La mappa nella pagina a fianco propone una classificazione delle zone di sosta intorno ai tre centri di mobilità della Stazione Ferroviaria, di Breo e di Piazza, suddividendo le aree di parcheggio in base alla loro funzionalità urbana. In particolare, vengono distinte:

- **Zone ad uso residenziale:** prevalentemente adibite alla sosta dei residenti.
- **Zone tariffarie di prima fascia**: pensate per la sosta breve o per l'accesso a servizi specifici (es., stazione ferroviaria). Alta tariffa di parcheggio e/o disco orario per scoraggiare soste lunghe e traffico di ricerca.
- **zona tariffaria di seconda fascia:** designate per la sosta di lunga durata (es., per motivi di lavoro, studio, viaggio, etc.). Tariffa di parcheggio ridotta o sosta gratuita per incoraggiarne l'utilizzo.

Centro di Piazza

Il centro di Piazza presenta, al contrario di Breo, una disponibilità limitata di parcheggio. Nel Quadro Conoscitivo sono stati stimati circa 400 stalli auto, Piazza conta quasi 700 famiglie. La priorità del piano della sosta dev'essere quindi garantire l'accessibilità dei residenti alle aree di parcheggio, mentre i flussi di auto per motivi di lavoro, studio e turismo devono essere scoraggiati, sostituiti dal trasporto pubblico o comunque diretti verso i margini del centro storico, così da limitare il traffico di attraversameto all'interno di esso e favorire lo sviluppo di un'area a pedonalità diffusa. Si suggerisce quindi di istituire una **zona ad uso residenziale** che includa l'intero centro storico e, in particolare, di convertire il parcheggio San Giorgio al solo uso residenziale, così da evitare il traffico degli autoveicoli che arrivano fino a Piazza Maggiore per raggiungerlo. **Si tratta di una soluzione perseguibile nel lungo termine**, congiuntamente all'istituzione della ZTL di via Vico, **quando sarà stata ridotta la dipendenza dall'uso dell'automobile per raggiungere Piazza**. Fuori dal nucleo abitato invece, in particolare per i due poli di parcheggio di Belvedere e Piazza D'armi, è suggerita l'istituzione di una **zona tariffaria di secondaria** che esenti i residenti dal pagamento.

Centro di Breo

La pianificazione della sosta nel rione di Breo deve rispondere alle varie funzioni urbanistiche che in esso confluiscono: un centro storico da preservare e valorizzare, un'importante arteria di transito (Corso Statuto) e l'altro MoviCentro del monregalese (in Piazza Unità d'Italia). Allo stesso tempo il rione si distingue per la grande disponibilità di numerosi ed ampi parcheggi facilmente raggiungibili a piedi. Ciò che è necessario è una riorganizzazione di queste aree di sosta in sintonia con la loro funzione urbanistica. In primo luogo dovrebbe essere istituita una **zona ad uso residenziale** nel centro storico, in linea col percorso di pedonalizzazione dello stesso. Nel medio periodo è anche suggeribile la restituzione alla socialità di alcune aree di parcheggio, come Piazza Roma e Santa Maria Maggiore (cfr. azione 13). Il parcheggio nelle aree lungo Corso Statuto deve invece essere sfavorito, così da ridurre il traffico legato alla ricerca di sosta su quest'asse, tramite l'istituzione di una **zona tariffaria di prima fascia** con disco orario dedicata alla sosta breve (es., per acquisti). Deve essere invece favorita la sosta lunga negli ampi polmoni di assestamento posti ai margini del centro storico (Piazza della Repubblica, Unità d'Italia, Piazzale Giardini, etc.), tramite l'istituzione di una **zona tariffaria di secondaria**.

12 Gestione dei flussi veicolari e accessibilità alle zone più critiche

Descrizione e obiettivi dell'azione

Il territorio di Mondovì è caratterizzato da una struttura morfologica complessa, che genera inevitabili ripercussioni a livello viabilistico. Il traffico si concentra, infatti, su determinati assi, mentre si individuano specialmente a Breo e Piazza alcune zone dove il sistema di mobilità riscontra alcune criticità.

Negli anni sono stati diversi gli interventi relativi alla modifica delle regole di circolazione sul territorio, orientate a una migliore gestione dei flussi: in particolare sono diverse le zone a traffico limitato (ZTL) istituite, quasi tutte tra Breo e Piazza, la cui più recente modifica risale al 2025. A questa misura si affianca anche l'istituzione di aree pedonali urbane (APU), una misura che interessa prevalentemente Piazza.

L'obiettivo della presente azione, orientata a regolare il traffico veicolare attraverso la "gestione dei flussi e l'accessibilità alle zone più critiche" poggia in particolare su due principi:

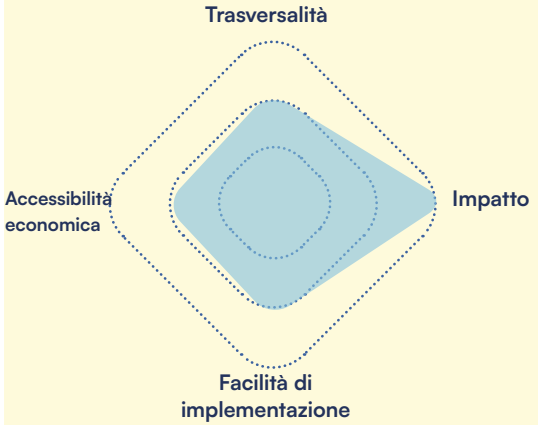
1. rendere chiara ed omogenea la comunicazione in merito alle ZTL attive sul territorio;
2. valutare l'introduzione di nuove ZTL o APU;
3. indicare i percorsi per l'accesso veicolare alle zone più critiche di Piazza e Breo, al fine di una migliore gestione dei flussi.

Per quanto riguarda le ZTL e APU, indicazione generale sia per quelle in vigore, sia per possibili introduzioni future, è quella di uniformare il più possibile i termini di accesso, riducendo le variazioni in merito a giorni e orario di vigore delle limitazioni. Questo rende tali interventi più facilmente accettabili dalla popolazione, riducendo la complessità e di conseguenza la possibile confusione legata a modifiche alle regole di circolazione.

In merito alla possibile introduzione di nuove ZTL, tale proposta viaggia di pari passo alla riorganizzazione delle aree di sosta avanzata nella precedente azione (11). Per quanto riguarda il rione Breo, se si propenderà, come suggerito, a destinare ai residenti l'area di sosta di piazza Roma, allora la ZTL di via Beccaria potrebbe essere estesa a tutto l'asse, fin dal suo imbocco in piazza Carlo Ferrero. Si ricaverebbe così un asse commerciale a priorità pedonale e ciclabile, accessibile ai soli residenti e raggiungibile da tutti in auto parcheggiando proprio in piazza Ferrero.

Sempre rispetto a quanto previsto dall'azione 11, il parcheggio San Giorgio sito a Piazza potrebbe essere riservato ai soli residenti. Se si dovesse propendere per tale soluzione, **una ZTL potrebbe essere istituita su via Vico e quella di via delle scuole potrebbe essere resa permanente**, per disincentivare il traffico di attraversamento per il centro di Piazza. Tale soluzione resta comunque un'ipotesi che richiede i dovuti approfondimenti, in concertazione con le parti interessate e secondo le necessità di tutte le parti e, soprattutto, **deve essere inquadrata in una pianificazione di lungo termine**, conseguentemente alla riduzione dell'uso dell'automobile per il raggiungimento di Piazza e parallelamente allo sviluppo del sevizio di funicolare.

Grado di rilevanza strategica



Azioni correlate

Razionalizzare il sistema di sosta veicolare

L'istituzione di ampie zone ZTL e APU richiede la contemporanea predisposizione di parcheggi di attestamento ai loro margini, così da mantenere l'accessibilità dei luoghi a chi ha necessità di utilizzare l'auto.

Valorizzare e rendere accessibili i percorsi pedonali

Le ZTL e APU istituite contribuiranno ad ampliare la rete pedonale (e ciclabile) del territorio. Allo stesso tempo, garantire una adeguata connessione pedonale tra queste aree ed i parcheggi di assestamento circostanti.

Realizzare strade scolastiche

La riduzione dei flussi veicolari aprirà alla possibilità di ridistribuire e riqualificare gli spazi fronte scuola.

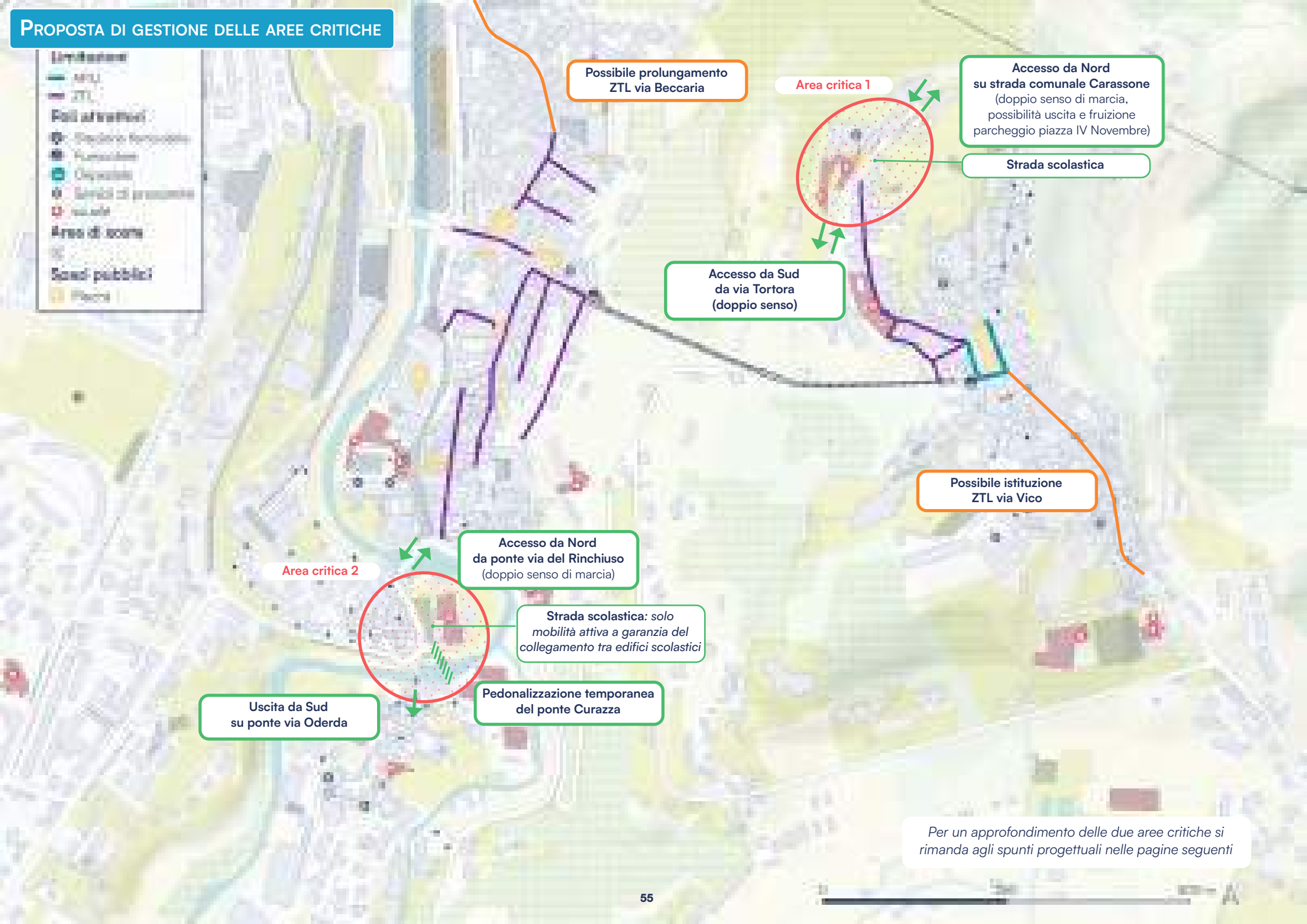
Benefici attesi

- **Riduzione dei flussi veicolari in aree sensibili**, presso scuole e centri storici
- **Aumento della camminabilità e della ciclabilità** degli spazi
- **Possibilità di redistribuire e riqualificare gli spazi urbani** oggetto dell'intervento

Ostacoli

- **Potenziale opposizione da parte della cittadinanza e dei titolari di attività**, specialmente se comunicazione non chiara
- **Necessità di revisione del sistema di viabilità**
- **Maggior sforzo richiesto alla polizia locale** per il controllo del rispetto delle ZTL

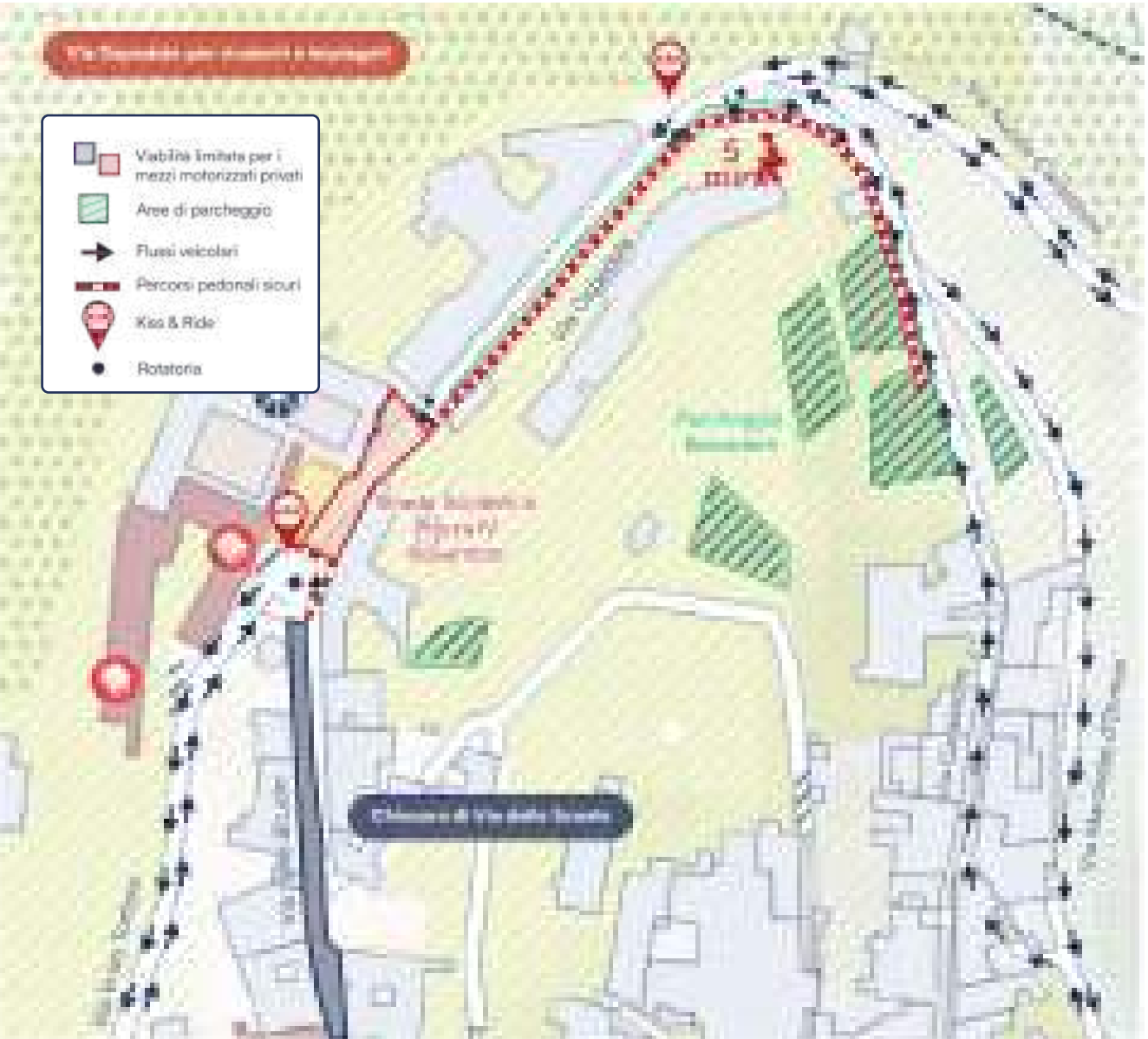
Proposta di gestione delle aree critiche



Per un approfondimento delle due aree critiche si rimanda agli spunti progettuali nelle pagine seguenti

Sviluppo della proposta per l'area critica 1: piazza IV Novembre e via delle Scuole

Il quadro conoscitivo ha fatto emergere la criticità dei flussi veicolari legati all'accompagnamento degli studenti agli istituti di piazza IV Novembre e via delle Scuole, la cui intensità produce spesso situazioni di congestione e scarsa sicurezza degli alunni negli orari di ingresso e di uscita.
Per ovviare a tale problematica l'azione proposta prevede la **realizzazione di una strada scolastica** in piazza IV Novembre con **chiusura al transito negli orari di entrata e uscita degli studenti**, al fine di disincentivare il traffico di attraversamento, aumentare la sicurezza degli studenti e favorire la creazione di spazi per la loro socialità. Per gli stessi motivi si prevede il mantenimento della ZTL di Via delle Scuole, per la quale è stata già proposta un'estensione dell'orario.
Parallelamente alla realizzazione di strade scolastiche e ZTL dovranno essere implementate modifiche alla viabilità e alla sosta, al fine di rendere più fluido il traffico veicolare di accompagnamento e garantire la disponibilità di sosta agli impiegati degli istituti scolastici.



Per facilitare l'accompagnamento degli studenti dalle varie direzioni di provenienza sono stati predisposti **tre punti di rilascio** ed è stata pianificata una nuova viabilità. Gli accompagnatori provenienti da via Enzo Tortora (sud-ovest) possono lasciare gli studenti in un'apposita area Kiss&Ride (K&R) ai margini della strada scolastica di piazza IV Novembre e approfittare di una rotatoria appositamente realizzata per invertire il senso di marcia e tornare indietro. Gli studenti possono quindi raggiungere a piedi gli istituti in piazza IV Novembre e, tramite la **realizzazione di un percorso pedonale sicuro**, quelli di via delle Scuole.

Gli accompagnatori provenienti da via Carassone (sud-est) possono lasciare gli studenti sfruttando le ampie aree esistenti del Parcheggio Belvedere e decidere se continuare sulla nuova strada Carassone o utilizzare la rotatoria predisposta all'intersezione delle due vie per fare inversione di marcia e immettersi su via Marchese d'Ormea. Gli studenti possono poi raggiungere gli istituti approfittando di un **percorso pedonale sicuro appositamente realizzato**, transitabile in meno di 5 minuti a piedi. Per gli accompagnatori provenienti dalla nuova strada Carassone (nord) è stata invece **predisposta un'area K&R** in uno spiazzo già esistente. Essi possono sfruttare la rotatoria per fare inversione o dirigersi verso sud, mentre gli studenti possono utilizzare il percorso pedonale.

La porzione nord di via dell'Ospedale dovrebbe rimanere aperta, per non precludere l'accesso ai parcheggi presenti in questo tratto. Il transito dovrebbe essere tuttavia riservato agli impiegati degli istituti scolastici ed agli studenti che arrivano con un mezzo privato. Sarà comunque possibile accompagnare i ragazzi fino a Piazza IV Novembre, ma questo comportamento dovrebbe essere scoraggiato. C'è inoltre la **necessità di realizzare una rotatoria sormontabile in prossimità della strada scolastica**, così da facilitare la manovra di inversione di marcia. Infine, potrebbe essere necessario rimodulare la sosta veicolare in questa zona al fine di creare lo spazio necessario alla realizzazione di un ampio corridoio pedonale sicuro per gli studenti.

Sviluppo della proposta per l'area critica 2
Scuole Cigna e Anna Frank

Un'altra criticità rilevata dal quadro conoscitivo riguarda la **viabilità nei pressi degli istituti Cigna e Anna Frank** nelle ore di entrata ed uscita degli studenti. Qui i già elevati flussi di traffico che interessano Via Aldo Moro e Via Perotti durante le ore di punta si sovrappongono alle manovre delle auto che accompagnano gli studenti di fronte all'istituto, dando vita a problemi di congestione, momenti di disagio oltre che ponendo un serio problema di sicurezza per gli studenti. Questa situazione riguarda in particolare la scuola media Anna Frank, il cui ingresso fronteggia direttamente Via Perotti e che è maggiormente interessata da flussi di accompagnamento rispetto all'istituto superiore Cigna, raggiunto a piedi da una buona parte degli studenti.

La soluzione qui presentata è intesa a garantire la sicurezza degli studenti dei due istituti, sia di quelli che li raggiungono a piedi sia di quelli che, accompagnati, devono comunque attraversare la strada per entrare a scuola. La proposta è **l'istituzione di una strada scolastica** fronte scuola Anna Frank che si estenda, durante gli orari di ingresso e di uscita, fino all'istituto Cigna per mezzo della **momentanea chiusura al traffico del Ponte** di Via Curazza. Gli interventi per la predisposizione della strada scolastica davanti alla Anna Frank devono essere volti alla separazione dei flussi di studenti a piedi da quelli automobilistici. Si devono inoltre prevedere **interventi di moderazione del traffico efficaci su Via Perotti**, così da limitare la velocità dei veicoli. L'accompagnamento degli studenti in auto deve essere diretto verso **due punti Kiss&Ride** (uno per ogni senso di marcia di Via Perotti), realizzati sfruttando spazi residuali preesistenti, che permettano ai tutori dei ragazzi di fermarsi senza ostruire il traffico e, ai ragazzi stessi, di raggiungere l'ingresso della scuola lungo un percorso pedonale sicuro.

Inoltre dovrà essere garantita la raggiungibilità pedonale dell'istituto Cigna per l'elevato numero di studenti che scelgono questa modalità. Molti di questi provengono dalle fermate bus di Breo, attraversano il Ponte della Madonnina, costeggiano l'ingresso dell'Anna Frank e raggiungono l'istituto Cigna per il Ponte di Via Curazza. Il **potenziamento pedonale** dovrà dunque riguardare questo intero tratto stradale, integrando gli interventi di moderazione del traffico, la realizzazione della strada scolastica e la chiusura temporanea al traffico di Ponte Curazza. Quest'ultimo intervento richiederà inoltre l'istituzione di un doppio senso di marcia su Via Curazza, così da garantire l'ingresso e l'uscita delle auto dei dipendenti e degli studenti dal parcheggio della scuola negli orari di chiusura del Ponte Curazza.

Suggestione per definire l'area pedonale fronte scuola tramite utilizzo di vernici





Verso una valorizzazione progressiva del rione Piazza

Mondovì Piazza è uno dei borghi medievali meglio conservati del Piemonte meridionale: un insediamento arroccato su una collina che domina la pianura cuneese, con vicoli stretti, abitazioni alte e addossate e una Piazza Maggiore porticata su due livelli. A lungo sede dell'ospedale cittadino e di numerose scuole, Piazza è stata per decenni il centro nevralgico dei servizi locali. Oggi turisti e residenti la raggiungono in pochi minuti con la funicolare che collega il rione Breo con il colle di Mondovì offrendo un'esperienza unica sul borgo.
La consapevolezza di questo patrimonio ha spinto l'Amministrazioni ad avviare nel tempo una serie di interventi su Piazza Maggiore, fulcro del nucleo storico: una progressiva riqualificazione degli spazi pubblici che l'ha restituita alle persone come piazza pedonale accessibile e vissuta.

Il borgo oggi sconta ancora una condizione di marginalità rispetto alle dinamiche delle città contemporanee: il traffico veicolare è ammesso nel cuore del rione, le auto percorrono via Vico fino a ridosso di Piazza Maggiore e convergono nel parcheggio San Giorgio, collocato nel centro stesso del borgo. Un accesso che influisce sulla qualità urbana e la fruibilità dello spazio pubblico, penalizzando il punto più rappresentativo e delicato dell'intero tessuto storico. Una situazione che stride con le politiche di mobilità urbana oggi affermate a livello europeo: in un'epoca in cui la transizione ecologica è diventata priorità condivisa, la tendenza è quella di **restituire i centri storici alle persone, trasformandoli in spazi più vivibili, accessibili e sostenibili.**

È proprio questa presenza invasiva che si intende progressivamente scoraggiare, **restituendo al borgo la sua vocazione pedonale e riattivando gli spazi della vita comunitaria.** L'obiettivo è creare le condizioni affinché Mondovì Piazza possa affermarsi come **destinazione culturale e turistica di qualità nel panorama piemontese**.
A supporto di questa visione, una serie di interventi convergenti costituiscono il presupposto concreto per avviare un percorso di progressiva limitazione del traffico veicolare ai non residenti come esito naturale di un borgo che torna a essere vivo e desiderato.

Il punto di innesco più rilevante è l'avvio della **riqualificazione di una parte della Cittadella,** destinata a diventare sede dell'Università per artisti di circo contemporanero in collaborazione con la Fondazione Cirko Vertigo, un intervento strategico capace di generare flusso continuativo: l'aumento di studenti internazionali di arti performative che vivranno il quartiere a piedi, animeranno gli spazi pubblici e attireranno visitatori in modo strutturale. A questo nucleo generativo vi è poi possibilità di associare alcune **strategie di attivazione culturale** più ampia, articolate su vari livelli: la valorizzazione dell'identità del luogo come risorsa su cui costruire un'offerta autentica e riconoscibile; la possibilità di creare micro-filiere creative e turistiche, capaci di connettere produzione culturale, economia locale e nuovi servizi pubblici in un sistema integrato o l'adozione di modelli innovativi di ospitalità, come l'albergo diffuso, per ripopolare il rione e trasformare il patrimonio esistente in attrattore.

Queste azioni possono essere supportate dall'opportunità di ideare una **programmazione di eventi** capace di scandire il calendario del borgo con appuntamenti ricorrenti e di qualità, valorizzando le tradizioni locali e aprendo il rione a nuove forme di cultura e intrattenimento, così da **costruire nel tempo un'abitudine alla frequentazione di Mondovì Piazza da parte di residenti e visitatori.** Alla valorizzazione di eventi e tradizioni locali si affiancano la **creazione di spazi di aggregazione e coworking per trattenere i giovani,** oltre a interventi di decoro urbano, pavimentazione, illuminazione, arredo capaci di restituire al borgo la qualità estetica che il suo patrimonio merita.

La somma di queste trasformazioni può rendere proponibile una **politica di mobilità più coraggiosa,** una risposta logica a un rione storico che sta ritrovando la propria identità e che merita spazi all'altezza della sua storia.

La **definizione di un sistema di mobilità chiaro e funzionale** che possa offrire un'alternativa credibile verte su alcuni elementi centrali:

- **Definire e comunicare efficacemente le aree parcheggio di attestamento** ai margini del rione, oggi rappresentate da Piazza d'Armi e Parcheggio Belvedere;
- **Comunicare e potenziare il servizio funicolare**, infrastruttura storica e simbolica pensata come mezzo di trasporto e esperienza di ingresso al borgo;
- **Definire un servizio di navetta** in occasione di eventi;
- **Coinvolegere attivamente i residenti**: è fondamentale che la proposta sappia rispondere a una domanda concreta: come guadagna chi già vive il borgo? La risposta sta proprio nella catena di effetti che una maggiore attrattività genera. Un rione più vivibile, più sicuro, più frequentato è un rione in cui ha senso aprire un'attività: un caffè, una bottega artigiana, uno spazio culturale, un laboratorio.

La riduzione del traffico veicolare, unita alla presenza strutturale di studenti e visitatori, crea le **condizioni per una nuova vitalità commerciale** ad oggi carente. Nuove attività significano servizi per i residenti, significa che il borgo torna ad avere un negozio di alimentari, un luogo dove fermarsi, una ragione per scendere in piazza anche senza una destinazione precisa.

Questo è il circolo virtuoso che si vuole innescare: partire dalla valorizzazione culturale e turistica come leva per restituire al rione una vita quotidiana autentica, in cui i residenti siano i primi beneficiari e i primi promotori del cambiamento.

Evoluzione del sistema della sosta di Piazza

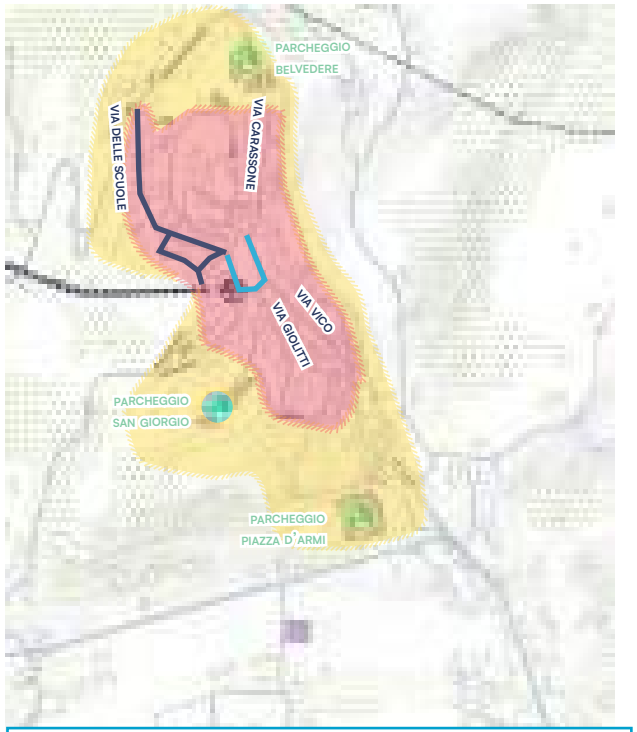
Le modifiche alla viabilità necessarie alla rivalorizzazione del rione storico di Piazza saranno altamente trasformative e, in quanto tali, non devono essere progettate nè comunicate come taglio netto rispetto al sistema di viabilità attuale. Esse devono piuttosto essere inquadrate in un piano di sviluppo graduale, come quello suggerito nello schema sottostante:

Parcheggio libero
Parcheggio residenziale
Zona tariffaria di seconda fascia
Zona ad uso residenziale
Zona a Traffico Limitato
Area Pedonale Urbana



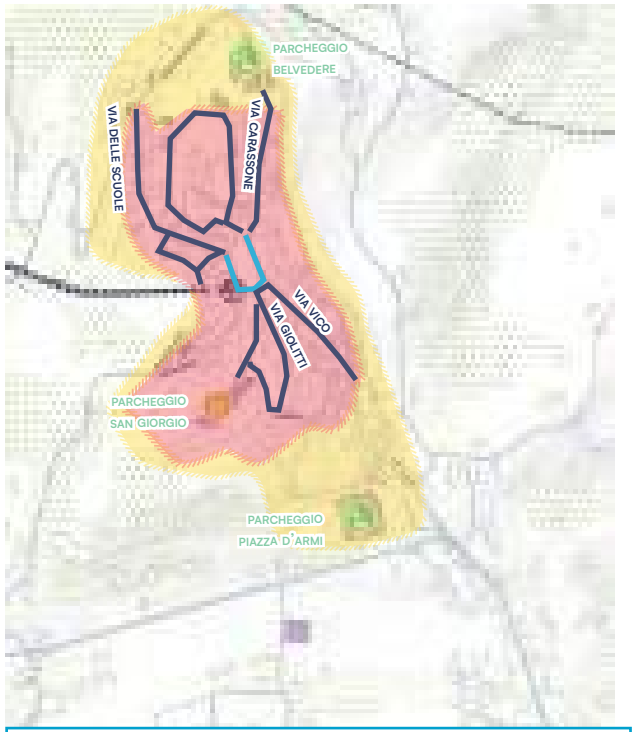
Stato attuale

Oggi Piazza conta tre grandi aree parcheggio: il Belvedere a Nord, Piazza d'Armi a sud ed il San Giorgio, più addentro il centro. A questi si aggiungono aree di sosta minori, sparse per il rione. Non esistono differenziazioni tra i parcheggi, utilizzabili indifferentemente da qualsiasi tipologia di frequentatore, nè programmi tariffari. Questo sistema si inserisce in un processo di pedonalizzazione che al momento include Piazza Maggiore e, negli orari scolastici, via delle Scuole.



Medio periodo

Nel medio periodo si prevede innanzitutto la distinzione delle tipologie di parcheggio tramite l'istituzione di una zona residenziale, che riservi i parcheggi del centro storico ai cittadini, ed una zona a tariffazione secondaria che comprenda i maggiori polmoni di parcheggio. Per quest'ultima zona si potrà prevedere il parcheggio libero o una tariffa di base che però escluda i residenti. Non si prevedono modifiche alla viabilità.



Lungo periodo

Nel lungo periodo si prevede l'estensione della zona ad uso residenziale al parcheggio San Giorgio. Questo intervento inserito nel contesto della completa pedonalizzazione del centro storico di Piazza, in particolare con la chiusura di via Vico al traffico non residenziale.

Obiettivo Spazio pubblico

Migliorare la qualità e fruibilità degli spazi pubblici

Lo spazio pubblico è il luogo in cui la città si manifesta nella sua dimensione più autentica: dove si incontrano le persone, si costruisce la comunità e si esprime l'identità collettiva di un territorio. Decenni di pianificazione urbana orientata alla mobilità veicolare e alla crescita edilizia hanno progressivamente eroso la qualità e la quantità degli spazi pubblici, riducendoli spesso a residui interstiziali tra edifici e infrastrutture, privi di identità, di comfort e di vita. A questo si aggiunge la pressione crescente del cambiamento climatico, che rende gli spazi urbani sempre più esposti a ondate di calore, eventi meteorologici estremi e deterioramento delle condizioni ambientali.

Migliorare la qualità e la fruibilità degli spazi pubblici è quindi un obiettivo necessario per l'Agenda della mobilità di Mondovì: gli spazi pubblici sono il principale luogo di incontro e coesione urbana e la loro qualità incide direttamente sul benessere dei cittadini, sul senso di appartenenza alla comunità e sulla capacità del territorio di ridurre le disuguaglianze.
Uno spazio pubblico degradato o inaccessibile esclude, divide e scoraggia la vita collettiva; uno spazio curato, accessibile e animato include, connette e genera fiducia reciproca.
La crisi climatica impone di ripensare il suolo urbano come risorsa preziosa e limitata da sottrarre progressivamente all'impermeabilizzazione e restituire a funzioni ecologiche, regolazione termica, gestione delle acque, biodiversità che sono condizioni indispensabili per la vivibilità futura della città.
La qualità degli spazi pubblici è un fattore determinante dell'attrattività di un territorio, nella vitalità del commercio di prossimità e nell'immagine complessiva della città, con ricadute dirette sulla capacità di attrarre investimenti, residenti e visitatori.

Progettando **spazi pubblici attrattivi**

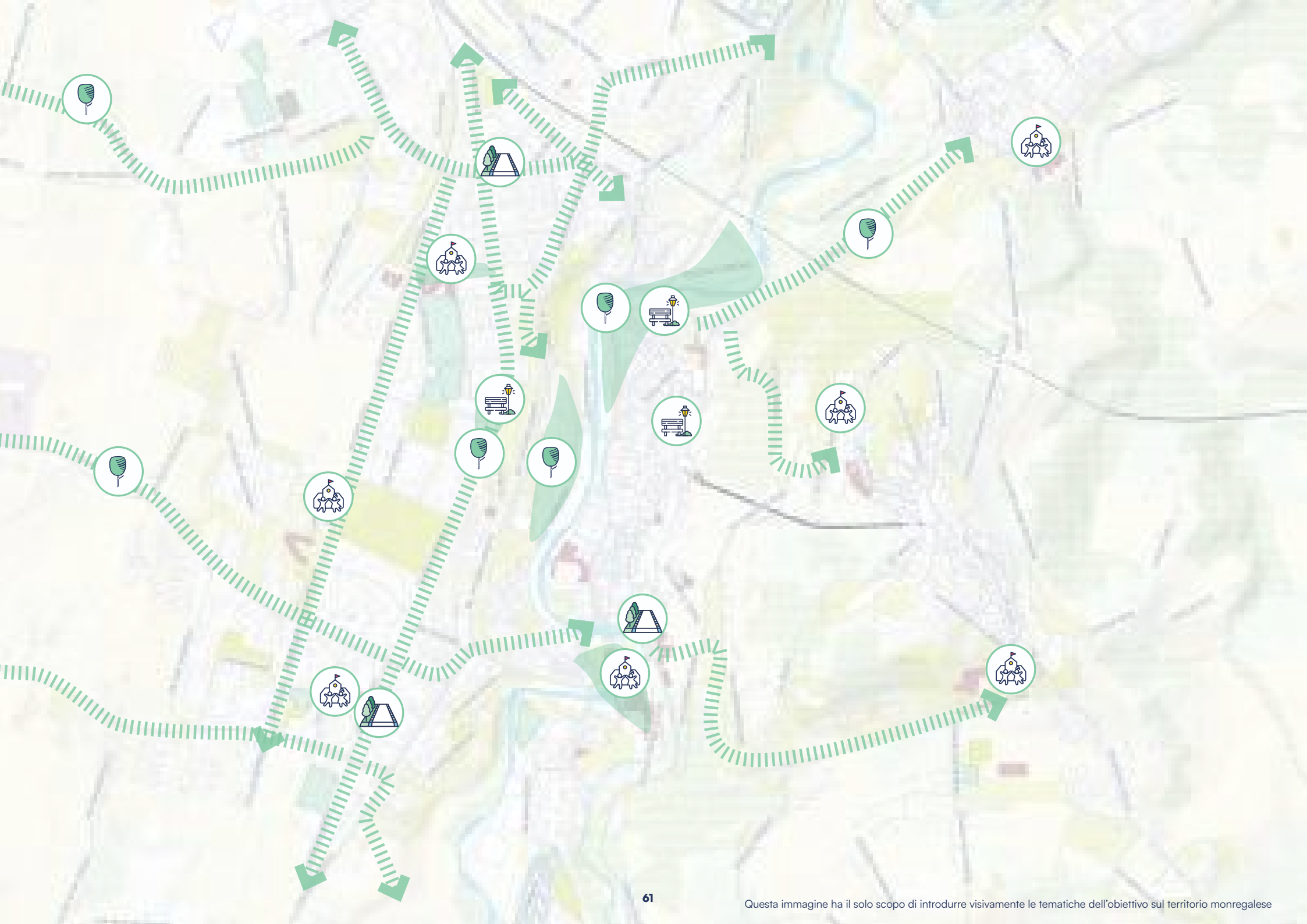
Rendendo il **territorio resiliente** al cambiamento climatico

13 ATTIVARE GLI SPAZI URBANI E RESIDUALI

14 REALIZZARE STRADE SCOLASTICHE

15 POTENZIARE IL SISTEMA DEL VERDE URBANO PER GENERARE BENEFICI





Questa immagine ha il solo scopo di introdurre visivamente le tematiche dell'obiettivo sul territorio monregalese

13 Attivare gli spazi urbani e residuali

Descrizione e obiettivi dell'azione

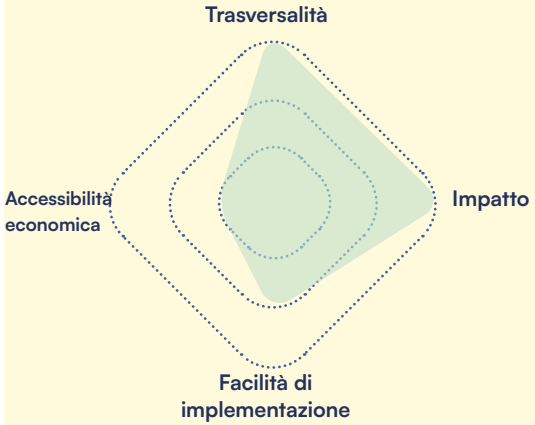
L'azione si propone di individuare le aree urbane di Mondovì che presentano le maggiori criticità sotto il profilo della sicurezza stradale, della qualità spaziale e della sostenibilità ambientale. In particolare:

- **Migliorare la sicurezza stradale** nelle porzioni di città che presentano configurazioni spaziali inadeguate, restituendo adeguate condizioni di protezione agli utenti più vulnerabili, pedoni e ciclisti, attraverso la riorganizzazione degli spazi e l'introduzione di misure di moderazione del traffico.
- **Mettere in sicurezza le aree scolastiche**, individuate come contesti di particolare criticità e vulnerabilità. Gli spazi di ingresso e uscita degli istituti scolastici saranno oggetto di interventi mirati di moderazione del traffico e riqualificazione spaziale, con l'obiettivo di garantire condizioni di sicurezza adeguate agli studenti e ridurre i conflitti tra flussi veicolari e mobilità pedonale nelle ore di maggiore afflusso.
- **Riqualificare gli spazi residuali** trasformando le aree urbane oggi prive di funzione, qualità e attrattività in luoghi vitali e fruibili, capaci di migliorare la vivibilità complessiva della città e di contribuire a rendere Mondovì un centro urbano più attrattivo e di qualità per residenti e visitatori
- **Ripensare le aree a parcheggio in chiave sostenibile**, convertendo le ampie superfici asfaltate e impermeabili destinate esclusivamente alla sosta veicolare in spazi multifunzionali che integrino soluzioni di verde urbano, superfici drenanti e aree di qualità ecologica e ambientale.
- **Migliorare la qualità dell'esperienza urbana per tutti i cittadini**, elevare la qualità urbana complessiva di Mondovì, attraverso interventi integrati che combinino sicurezza, sostenibilità e attrattività, con l'obiettivo di restituire alla città spazi pubblici dignitosi, inclusivi e capaci di rispondere ai bisogni della comunità.

Suggerimenti / Buone pratiche

- **Attivare processi partecipativi**: sperimentare con tecniche di urbanismo tattico per testare gli interventi a basso costo prima della realizzazione definitiva, coinvolgendo la cittadinanza tramite laboratori sul posto, passeggiate di quartiere e raccolta dei desiderata. Attivare tavoli di co-progettazione con residenti, commercianti e associazioni locali e il coinvolgimento delle scuole per la progettazione partecipata degli spazi destinati ai giovani.
- **Attivare un piano di gestione e manutenzione**: programmare attività ed eventi periodici per mantenere vivi gli spazi rigenerati, definire patti di cura con i residenti o le associazioni per la gestione ordinaria degli spazi. Effettuare un monitoraggio dell'uso degli spazi nel tempo per valutare l'efficacia degli interventi.

Grado di rilevanza strategica



Azioni correlate

Valorizzare e rendere accessibili i percorsi pedonali

Gli spazi urbani residuali acquistano valore e fruibilità solo se raggiungibili e connessi da una rete pedonale efficace e accessibile rendendoli nodi di una rete urbana vissuta.

Realizzare strade scolastiche

Trasformarli in strade scolastiche significa restituirli alla vita urbana come luoghi di incontro, gioco e socialità.

Potenziare il sistema del verde urbano per generare benefici

Introdurre verde, alberature e infrastrutture verdi negli spazi urbani è la leva concreta per renderli attrattivi, vivibili e frequentati.

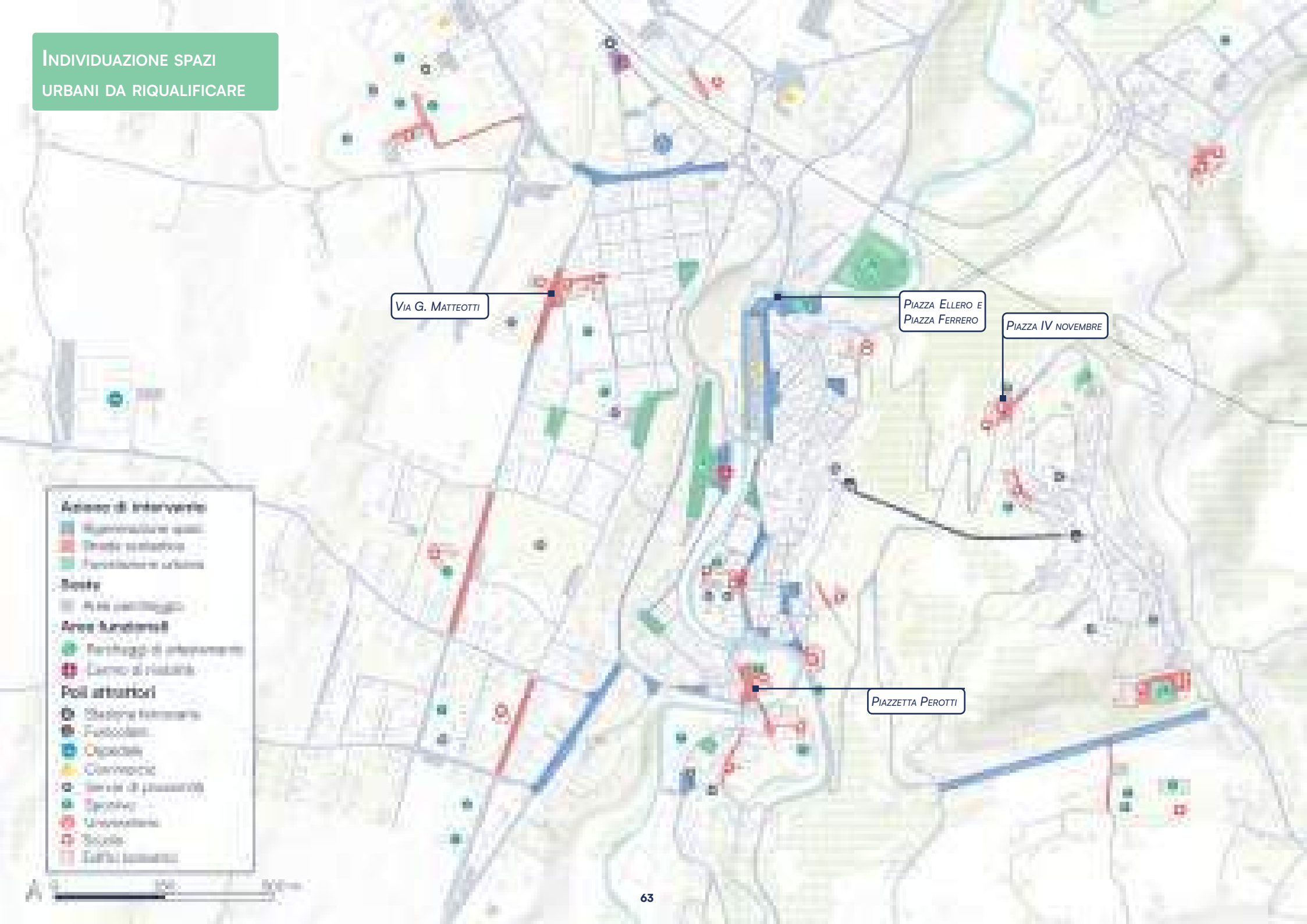
Benefici attesi

- **Benefici sociali:** maggiore coesione e senso di comunità grazie a spazi che favoriscono l'incontro tra generazioni e gruppi diversi. Riduzione dell'isolamento sociale, per le fasce demografiche più vulnerabili. Aumento del senso di appartenenza e identità civica.
- **Benefici per la mobilità:** spazi pubblici più attrattivi incentivano gli spostamenti a piedi e in bicicletta, riducendo la dipendenza dall'auto.
- **Benefici economici:** aumento dell'attrattività commerciale delle aree centrali, con ricadute positive su negozi, bar e attività locali. Valorizzazione immobiliare del contesto urbano e maggiore attrattività turistica del centro città.

Ostacoli

- **Resistenze sociali e culturali:** scetticismo da parte dei residenti verso interventi percepiti come *calati dall'alto*, difficoltà nel coinvolgere fasce diverse della popolazione nei processi partecipativi e rischio che la partecipazione sia solo formale ma non sostanziale.
- **Disponibilità di risorse economiche**: risorse limitate interne e, dipendenza da finanziamenti esterni, possono generare difficoltà nel garantire la manutenzione nel lungo periodo soprattutto verso aspetti di rigenerazione urbana legati alla gestione del verde pubblico.

Individuazione spazi urbani da riqualificare



Interventi degli spazi urbani a Mondovì

Nella mappa a pagina 61 sono state **identificate alcune aree urbane** che, nella fase di analisi del quadro conoscitivo, sono emerse come particolarmente critiche sotto molteplici profili. Si tratta di porzioni di città che presentano significative problematiche legate alla sicurezza stradale con configurazioni spaziali che non garantiscono adeguate condizioni di protezione per i pedoni e i ciclisti che si muovono in ambito cittadino.



Rigenerazione spazi urbani

Alcune aree individuate comprendono **spazi residuali e interstiziali** che, pur trovandosi spesso in posizioni strategiche all'interno del tessuto urbano, risultano attualmente privi di una funzione definita e di una adeguata qualità spaziale. Tali spazi rappresentano tuttavia una **concreta opportunità di rigenerazione**: attraverso interventi mirati, possono essere trasformati in luoghi di qualità, capaci di rispondere alle esigenze della comunità e di migliorare la vivibilità del quartiere. La loro riqualificazione può essere accompagnata dall'**integrazione di soluzioni di moderazione del traffico,** come restringimenti della carreggiata, pavimentazioni differenziate, chicane o attraversamenti rialzati (descritti all'azione 10) che, riducendo la pressione veicolare, contribuiscono a **restituire sicurezza e attrattività allo spazio pubblico**, delineando ambienti più accoglienti, funzionali e piacevoli da vivere tanto per i pedoni, ciclisti quanto per i residenti.



Strade scolastiche

La loro rilevanza è accentuata dalla **prossimità a edifici scolastici** e servizi di prossimità come scuole, servizi di prossimità, esercizi commerciali di quartiere e spazi collettivi e sportivi che le rendono luoghi ad alta frequentazione pedonale, con una presenza significativa di utenti vulnerabili come bambini e anziani. Proprio in queste zone, l'analisi del quadro conoscitivo ha evidenziato una concentrazione di episodi di incidentalità stradale, segnale inequivocabile di un sistema viario che non riesce a garantire adeguati livelli di sicurezza per tutti gli utenti della strada. (approfondimento all'azione 14)



Forestazione urbana

Un elemento trasversale a molte di queste aree è inoltre la **presenza di ampie superfici asfaltate e impermeabilizzate** delle aree parcheggio che, pur mantenendo le loro funzioni originarie di sosta, rappresentano oggi un'opportunità di trasformazione. Tali superfici possono infatti essere ripensate e riconvertite in aree drenanti e permeabili, dotate di maggiore funzionalità ecologica: soluzioni capaci di contribuire alla gestione sostenibile delle acque meteoriche, alla riduzione dell'effetto isola di calore e al potenziamento della biodiversità urbana, restituendo al contempo qualità e vivibilità agli spazi della città. (Soluzioni approfondite nell'azione 15)

Rigenerare gli spazi urbani

Rigenerare uno spazio pubblico significa andare oltre il semplice rifacimento delle superfici o la sostituzione delle attrezzature esistenti, progettando luoghi capaci di accogliere, aggregare e rappresentare la comunità, restituendo alla città spazi che tornino a essere il centro visibile e vissuto della vita collettiva. Le aree individuate in Mondovì hanno la potenzialità di essere trasformati secondo un approccio integrato:

Recupero degli spazi residuali e interventi strutturali

Ridefinizione delle aree urbane della pavimentazione, la sistemazione del verde pubblico, la messa in sicurezza dei percorsi pedonali e la rimozione di elementi di degrado o barriere fisiche sono interventi fondativi, che restituiscono agli spazi accessibilità e dignità.

Arredo urbano e funzioni

Prevedere arredo urbano pensato per le persone di tutte le fasce di età che restituisca accessibilità, attrattività e vivibilità agli spazi urbani. Sedute, elementi gioco, elementi ombreggianti e verde contribuiscono a rendere lo spazio confortevole, accessibile e accogliente in ogni stagione.

Caratterizzazione identitaria

Ogni spazio rigenerato deve acquisire una propria riconoscibilità, che lo distingua e lo ancori alla memoria e all'identità del luogo. Interventi di design urbano, opere d'arte pubblica, elementi vegetali caratterizzanti o pavimentazioni con pattern specifici contribuiscono a costruire un'identità visiva coerente, capace di rafforzare il senso di appartenenza dei residenti e di rendere lo spazio attrattivo anche per chi visita la città.



Bordeaux, Francia

Rendere attrattivi e vivibili gli spazi pubblici







Arredo urbano e verde

La qualità dello spazio pubblico dipende in misura determinante dalla **capacità dell'arredo urbano di rispondere ai bisogni reali delle persone** che lo abitano. Progettare per le esigenze di tutti: panchine con schienale e braccioli per gli anziani per alzarsi con facilità, spazio di gioco stimolanti e sicuri per bambini, comfort per il genitore che vuole restare nelle vicinanze, superfici accessibili e percorsi liberi da ostacoli per chi si sposta in sedia a rotelle o con un passeggino.

Un **arredo urbano attrattivo e funzionale è uno strumento di politica sociale** poiché gli spazi ben attrezzati invitano le persone a fermarsi, a incontrarsi, a tornare. Il **verde urbano** svolge un ruolo fondamentale: alberi a terra, arbusti, aiuole e superfici inerbite integrati negli spazi funzionali contribuiscono a migliorare la percezione dell'area e una buona integrazione con l'arredo urbano prolunga i tempi di permanenza, aumenta il benessere percepito e rende gli spazi più attrattivi per tutte le fasce d'età.

Gli elementi essenziali per gli spazi pubblici sono:

- **elementi ombreggianti**, pensiline, gazebo e pergolati: indispensabili per garantire il comfort nelle stagioni più calde e per prolungare i tempi di permanenza. Rappresentano soluzioni efficaci e versatili, tanto più quando diventano supporto per il verde rampicante;
- **fontane per l'acqua potabile,** un servizio apprezzato da tutte le fasce d'età, dai bambini agli sportivi;
- **cestini rifiuti** che incentivino l'uso consapevole dello spazio, ovvero progettati con cura estetica e con logiche di nudging per orientare il comportamento delle persone verso la scelta corretta in modo intuitivo e non coercitivo.
- **aree sosta per biciclette** sicure e accessibili posizionate in punti strategici e ben segnalate. Sono condizioni minime per incentivare l'uso della bici come mezzo quotidiano e **colonnine di ricarica per biciclette elettriche** come risposta concreta alle esigenze di utenti che si spostano sul territorio monregalese o per cicloturismo.

Funzioni e attrattività

L'attrattività di uno spazio pubblico si misura anche dalla sua capacità di offrire **attrezzature per il gioco e il tempo libero** adatte a tutte le fasce d'età, superando la logica del parco giochi pensato esclusivamente per i bambini piccoli. Uno **spazio davvero inclusivo è quello che riesce a trattenere contemporaneamente generazioni diverse**, creando le condizioni per l'incontro e la condivisione.



- Per i più piccoli: altalene, giochi di equilibrio e strutture di arrampicata stimolano lo sviluppo motorio e la creatività, mentre giochi a terra, percorsi, labirinti, campane, alfabeti colorati, trasformano il suolo stesso in uno strumento di gioco e apprendimento, accessibile a tutti senza barriere fisiche o economiche.
- Per giovani e adulti: tavoli con giochi da tavolo integrati, tavoli da ping pong, aree per attività sportive informali offrono occasioni di gioco spontaneo e aggregazione.



Sperimentare e coinvolgere i cittadini

Il **coinvolgimento della cittadinanza rappresenta una condizione imprescindibile per garantire il successo e la durabilità degli interventi sullo spazio pubblico.** Chi vive e frequenta quotidianamente un luogo possiede una conoscenza diretta e concreta di quei spazi che difficilmente emerge dalla sola analisi tecnica. Integrare questa conoscenza informale nel processo progettuale significa produrre interventi più aderenti alla realtà e più efficaci nel rispondere ai bisogni della comunità.
Un progetto costruito insieme alla comunità, attraverso un processo trasparente e inclusivo, sarà percepito come proprio dai cittadini e non come una decisione calata dall'alto: questo elemento fa la differenza tra un intervento subito e uno accolto, tra una trasformazione che genera conflitto e una che produce consenso e coesione sociale. Tale senso di appartenenza e responsabilità collettiva si traduce infine in una maggiore cura verso lo spazio trasformato, riducendo i fenomeni di degrado e abbandono e aumentando le probabilità che la rigenerazione produca effetti positivi e duraturi nel tempo.

Sperimentare con interventi temporanei attraverso arredi mobili, fioriere, sedute o delimitazioni leggere costituisce in questo senso uno strumento particolarmente efficace. Rendere tangibile una trasformazione prima che essa diventi definitiva abbassa la soglia di diffidenza che spesso accompagna i cambiamenti urbani, consentendo ai cittadini di vivere e valutare concretamente il nuovo uso dello spazio, di sperimentarne le potenzialità e di contribuire con osservazioni e suggerimenti alla sua definizione finale.

Elementi dell'Urbanismo Tattico

Temporaneità

La temporaneità è la caratteristica principale degli interventi di Urbanismo Tattico. Si tratta di sperimentazioni che possono avere **differente durata: da qualche ora, a una sola giornata o anche diverse settimane** fino a qualche anno, tutto dipende dal tipo di investimento. L'elemento caratterizzante di temporaneità permette di valutare l'efficacia e il recepimento di una determinata modifica allo spazio pubblico.


Milano, *piazze aperte*

Economicità

Questi interventi essendo appunto temporanei possono essere realizzati con **pitture a terra, materiali e arredi dai costi contenuti**. Nelle sperimentazioni più brevi possono essere utilizzati nastri adesivi e colori lavabili.


Novara

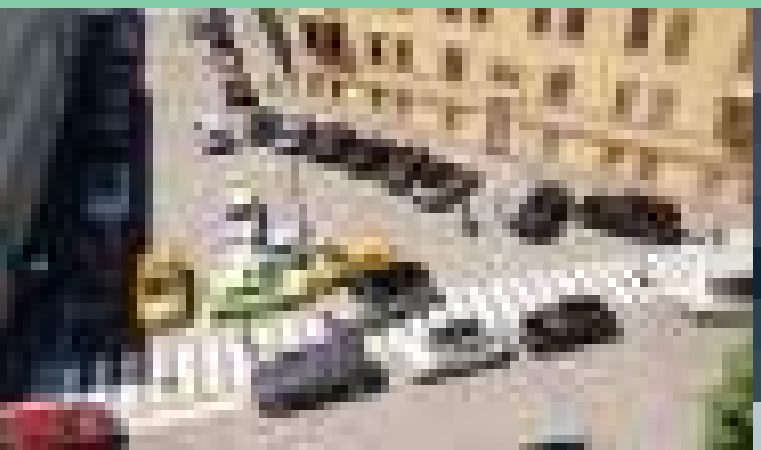
Partecipazione

Per una maggiore possibilità di successo l'intervento deve essere partecipato, ovvero prevedere il **coinvolgimento attivo e diretto della popolazione**. Questo può avvenire in fase progettuale, sviluppando insieme le proposte e/o in fase di realizzazione, ad esempio per la posa degli arredi o della pittura, con la possibilità di coinvolgere anche i più piccoli.

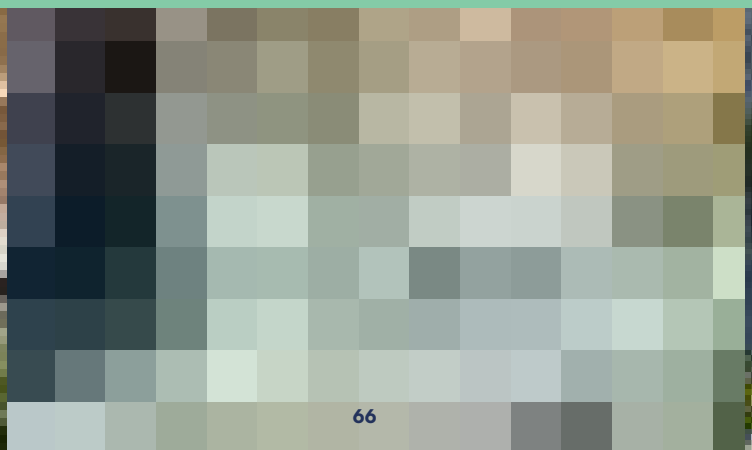

Cuneo

Render esplicativo della trasformazione dello spazio: dalla sperimentazione con l'urbanismo tattico fino all'effettiva trasformazione strutturale

1. Stato di fatto



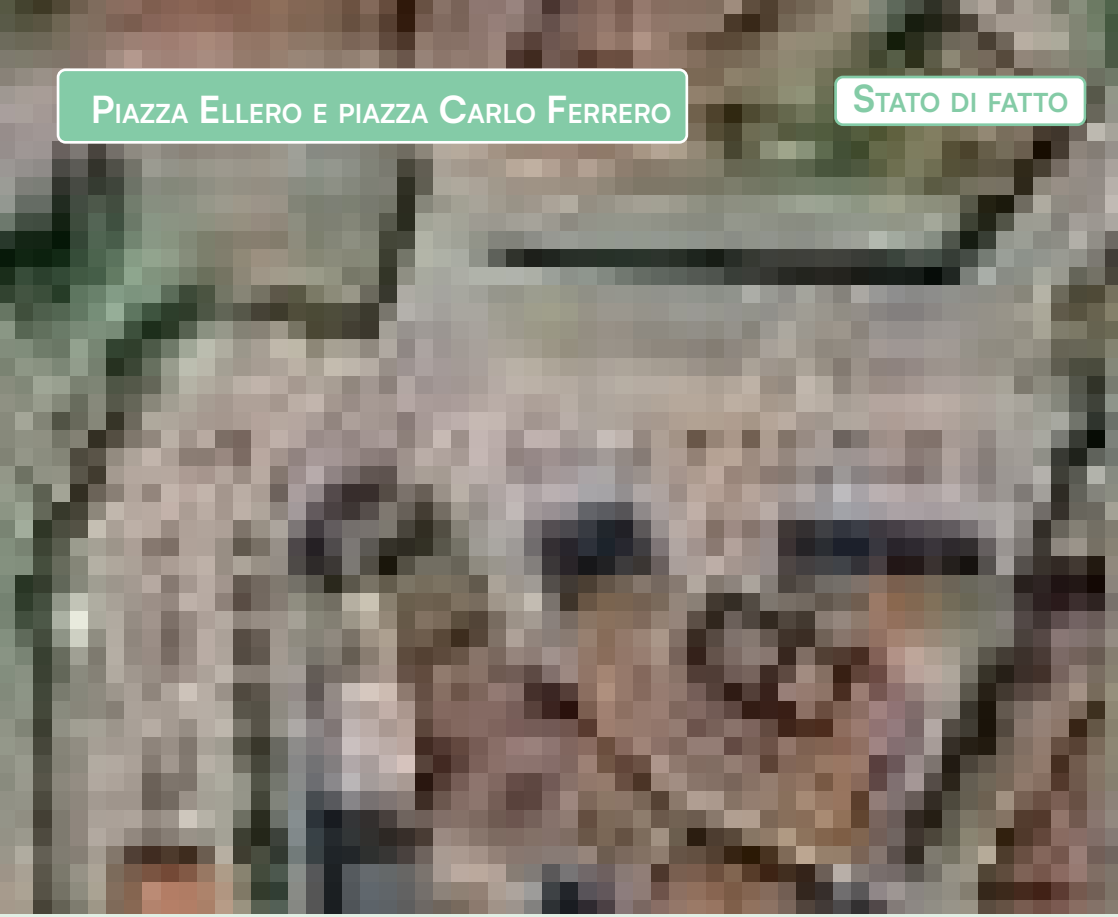
2. Intervento di urbanismo tattico

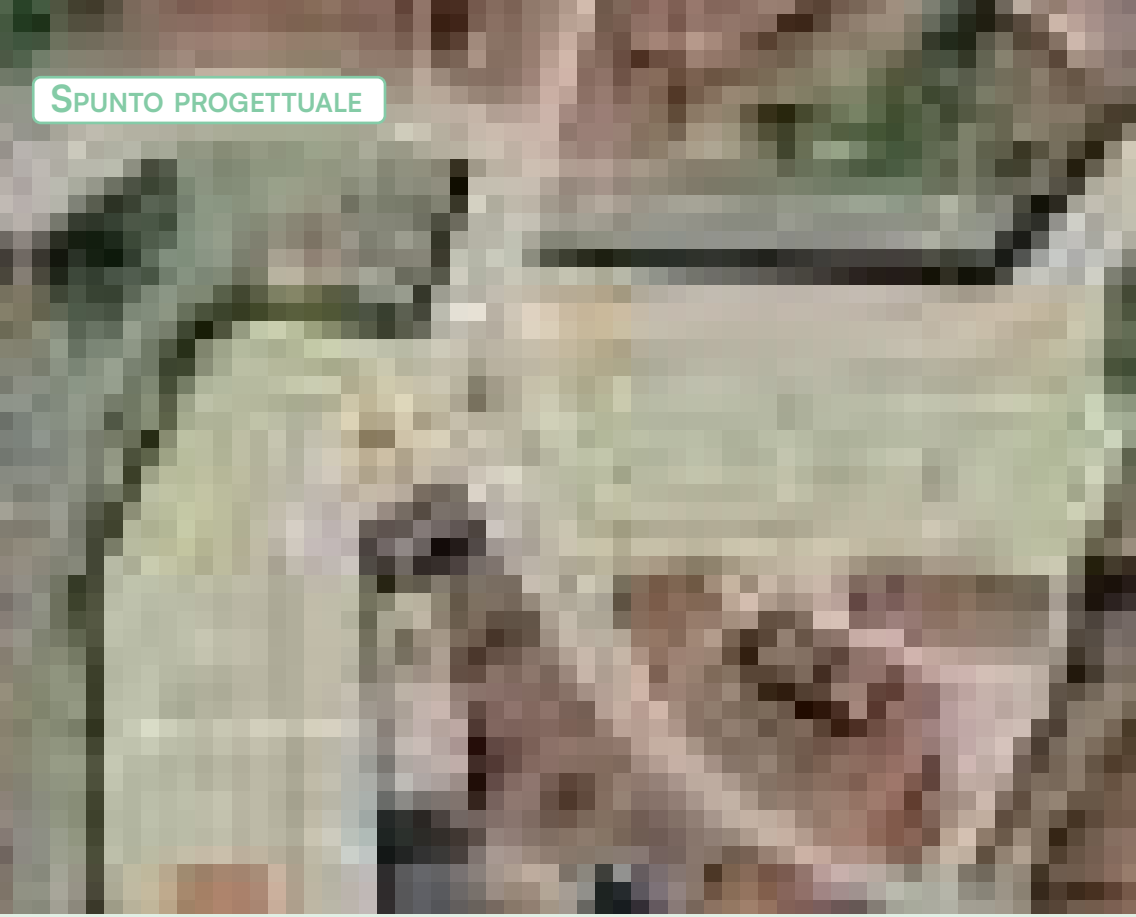


3. Intervento strutturale



Piazza Ellero e piazza Carlo Ferrero





Lo spunto progettuale di Piazza Ellero e Piazza Carlo Ferrero intende illustrare il potenziale inespresso di questo spazio urbano. Constatata una frequenza elevata di incidenti sull'asse stradale principale, la proposta mira a **ridisegnare lo spazio viario e le aree parcheggio** (per lo più residuale e sottoutilizzato) potenziando e mettendo a norma i percorsi pedonali, connettendo l'intera area e generando spazi pubblici più attrattivi e verdi capaci di rivitalizzare l'accesso al Rione Breo.

- **Percorso pedonale lungo il fiume Ellero**: viene realizzato un percorso pedonale lungo gli argini del fiume Ellero, integrato con arredo urbano di qualità, con l'obiettivo di potenziare il rapporto con un elemento naturale di alto valore ecologico e attrattivo per la cittadinanza.
- **Infrastruttura ciclabile**: lungo l'asse stradale principale è prevista un'infrastruttura ciclabile basata sulla condivisione dello spazio tra ciclisti e pedoni, attraverso l'introduzione di una strada ciclabile urbana (E-Bis), che garantisce continuità e sicurezza agli spostamenti attivi.
- La **rotatoria** è stata spostata e posizionata centralmente all'intersezione al fine di razionalizzare gli spazi stradali e assicurare adeguati margini di manovra veicolare garantendo attraversamenti pedonali protetti verso i servizi e le aree residenziali della zona.
- Un elemento cardine della proposta è il **ridisegno dell'accesso al rione Breo**, dove vigono regole differenziate per la convivenza tra veicoli privati, ciclisti e pedoni. L'ingresso mantiene dimensioni contenute e funziona come **portale di accesso a una zona a regime speciale (centro attivo)** contribuendo al contempo alla **valorizzazione del centro storico** come area urbana viva e attiva.
- I numerosi spazi residuali individuati in Piazza Carlo Ferrero sono stati riorganizzati e trasformati in una **piazza pedonale a servizio delle attività commerciali e dei servizi** presenti in zona restituendo qualità e identità a un'area fino ad ora frammentata.
- Viene potenziato il **percorso pedonale che collega Piazzale Giardini** a nord con il cuore dell'area urbana centrale. Questo collegamento è strategico per sostenere un piano della sosta ragionato, che individua nelle aree di parcheggio entro i 10 minuti a piedi dal centro le zone di attestamento preferenziali, scoraggiando la sosta a ridosso dei margini urbani e promuovendo una mobilità più sostenibile a beneficio della qualità urbana complessiva.

14 Realizzare strade scolastiche

Descrizione e obiettivi dell'azione

L'azione interviene sugli **spazi pubblici antistanti gli edifici scolastici** con l'obiettivo di **migliorarne la sicurezza, la fruibilità e la qualità urbana complessiva**. Il focus è sulle fasce orarie critiche di entrata e uscita, in cui la concentrazione di veicoli genera congestione e riduce la sicurezza di bambini, ragazzi e famiglie.
L'intervento agisce sulla redistribuzione dello spazio pubblico: ridurre la superficie destinata alla sosta e al transito veicolare per restituirla alla mobilità pedonale e ciclabile. Non si tratta di vietare l'accesso in auto, ma di modificare la gerarchia dello spazio, oggi sbilanciata a favore del veicolo privato, a vantaggio degli utenti più vulnerabili.

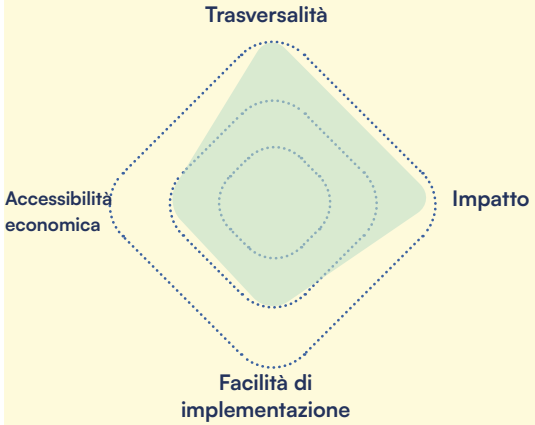
Le misure previste comprendono:

- **Realizzazione di piazze o strade scolastiche**, attraverso la pedonalizzazione temporanea o permanente delle aree immediatamente adiacenti all'ingresso, nelle ore di punta
- **Messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali**, con interventi fisici quali rialzi, segnaletica dedicata e illuminazione adeguata alla presenza di utenti vulnerabili
- **Introduzione di elementi di arredo urbano** quali panchine, alberature, superfici attrezzate che trasformino lo spazio dell'attesa da momento di stress in occasione di socialità e presidio del territorio
- **Installazione di sosta per biciclette**, per incentivare l'uso della mobilità attiva rendendo concreta e comoda l'alternativa all'auto.

Suggerimenti / Buone pratiche

- **Coinvolgere la comunità scolastica:** studenti, famiglie e personale scolastico vanno coinvolti fin dalla fase di analisi e co-progettazione, per aumentare il senso di appartenenza e l'accettazione degli interventi, valorizzando la conoscenza diretta che la comunità ha dei luoghi e dei percorsi.
- **Testare le soluzioni attraverso interventi reversibili e temporanei** con arredi mobili, segnaletica temporanea, variazioni della viabilità in via sperimentale per verificarne l'efficacia e apportare correzioni prima di investire in opere definitive.
- La riqualificazione fisica è più efficace se **accompagnata da attività didattiche sui temi della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale** e da eventi aperti alla comunità che animino e presidino lo spazio.
- Promozione della mobilità attiva: **promuovere iniziative come il pedibus e il bike to school**, che riducono il traffico nelle fasce orarie critiche e incentivano abitudini di spostamenti attivi sostenibili fin dalla giovane età.

Grado di rilevanza strategica



Azioni correlate

Attivare gli spazi urbani e residuali

la strada scolastica è una misura di sicurezza e un atto di riappropriazione dello spazio pubblico che persegue la logica dell'attivazione degli spazi urbani residuali.

Attivare il Bike to school

la strada scolastica è l'infrastruttura sociale e fisica su cui il Bike-to-School può svilupparsi concretamente, trasformando un'abitudine difficile in una scelta normale e sicura.

Sensibilizzare la cittadinanza attraverso campagne educative..

Le campagne educative e di sensibilizzazione sono necessarie per spiegare il senso della misura, costruire consenso e promuovere spostamenti alternativi.

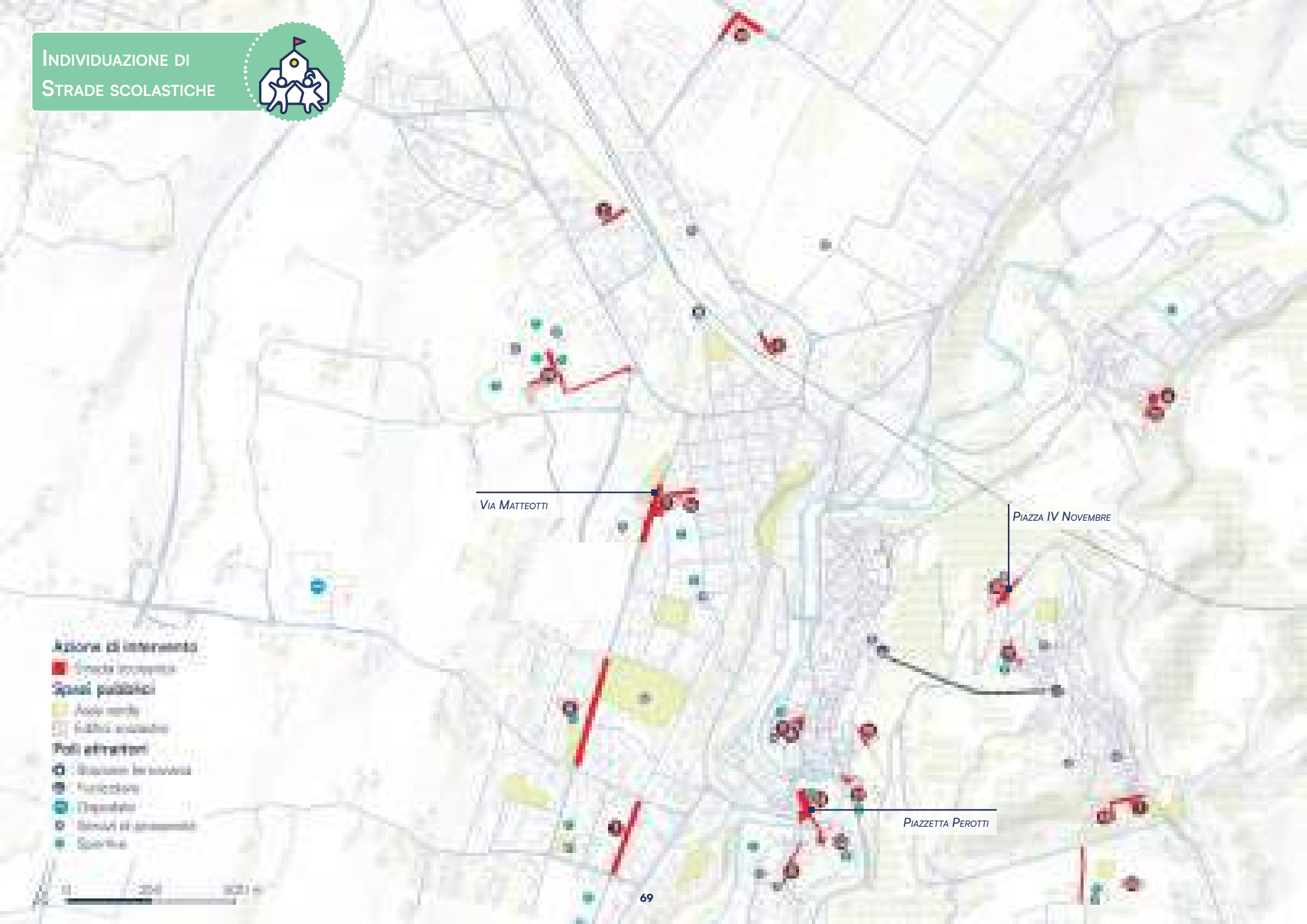
Benefici attesi

- **Riduzione del traffico veicolare** e congestione stradale agli ingressi delle scuole negli orari di ingresso e uscita.
- **Maggiore sicurezza percepita e reale** per studenti e famiglie.
- **Spazi più ordinati, vivibili e riconoscibili** come luoghi d'incontro dedicati all'infanzia e alla socialità.
- **Incentivo all'uso di modalità di spostamenti attivi** (a piedi, in bici), anche grazie alla creazione di stalli e infrastrutture.
- Attivazione di un **cambiamento culturale** sull'accesso alla scuola, con genitori meno dipendenti dall'auto

Ostacoli

- **Resistenze iniziali da parte delle famiglie e dei residenti**, legate alla riduzione di posti auto o di accessibilità diretta in auto.
- **Complessità nella gestione degli spazi condivisi** tra le diverse funzioni (parcheggi, percorsi pedonali, sosta breve).
- **Vincoli tecnici o normativi** negli interventi su spazi pubblici già consolidati.

Individuazione di Strade scolastiche



Messa in sicurezza delle scuole di Mondovì e priorità di intervento

L'analisi del quadro conoscitivo relativo alle aree degli istituti scolastici ha evidenziato criticità significative: in particolare, durante le fasce orarie di inizio e fine delle attività didattiche, si registrano **fenomeni di congestione del traffico veicolare** che compromettono la sicurezza degli alunni nelle immediate vicinanze degli accessi scolastici. Tali criticità tendono ad acuirsi specialmente lungo Corso Statuto a sud di Breo e nel rione Borgato in prossimità degli istituti Anna Frank e ITS Cigna e a Piazza nell'area di Piazza IV Novembre, dove la concentrazione di flussi veicolari durante gli orari scolastici risulta particolarmente elevata. In risposta a tali criticità vengono indicate le priorità di intervento (1 maggiore - 3 minore) per ogni sede: le azioni proposte prevedono la messa in sicurezza degli spazi urbani attraverso la **definizione e l'istituzione di strade scolastiche,** la creazione di percorsi sicuri e aree adiacenti agli istituti soggetti a specifiche misure di regolamentazione e moderazione del traffico, al fine di garantire condizioni di accesso protette e sicure per la comunità scolastica.
L'analisi considera le scuole dall'infanzia alle superiori.

Grado	ID	Denominazione	Presenza di verde	Accessibilità TPL	Sicurezza strade	Regolamentazione strade	Accessibilità pedonale	Accessibilità ciclabile		
Infanzia	1	Borgo Ferrone	✕	✕		✕			→ 3	Messa in sicurezza e moderazione traffico
	2	Il Grillo Parlante	✕	✕		✕	✕	✕	→ 3	Creazione piazza scolastica
	3	Maria Immacolata	✕	✕		✕	✕	✕	→ 3	Creazione piazza scolastica
	4	Dei Piani	✕		✕	✕		✕	→ 3	Messa in sicurezza e moderazione traffico
	5	Del Borgato	✕			✕	✕	✕	→ 3	Moderazione traffico e percorsi pedonali
	6	San Domenico		✕		✕	✕	✕	→ 3	Ridisegno spazio urbano e percorsi pedonali
	7	Scuola dell'Infanzia di Piazza		✕				✕	→ 2	Definizione di percorsi pedonali
Primaria	8	Del Ferrone	✕	✕		✕			→ 3	Messa in sicurezza e moderazione traffico
	9	Trigari	✕		✕	✕		✕	→ 3	Messa in sicurezza e moderazione traffico
	10	Borgo Aragno		✕		✕		✕	→ 3	Messa in sicurezza e moderazione traffico
	11	Calleri				✕		✕	→ 2	Ridisegno dello spazio urbano e gestione flussi
	12	Airaldi		✕		✕	✕	✕	→ 3	Ridisegno spazio urbano e percorsi pedonali
Primaria/Medie	13	Polo Scolastico di Piazza						✕	→ 2	Definizione di percorsi pedonali
Medie	14	Anna Frank				✕	✕	✕	→ 1	Ridisegno dello spazio urbano e gestione flussi
	15	Casati-Baracco				✕	✕	✕	→ 3	Moderazione traffico e percorsi pedonali
	16	Cordero	✕			✕		✕	→ 2	Ridisegno dello spazio urbano e gestione flussi
Superiori	17	Vasco Beccaria Govone	✕	✕			✕	✕	→ 1	Ridisegno dello spazio urbano e gestione flussi
	18	Giolitti Bellisario/Govone		✕		✕	✕	✕	→ 1	Ridisegno dello spazio urbano e gestione flussi
	19	Istituto Tecnico Agrario		✕			✕	✕	→ 3	Moderazione traffico e percorsi pedonali
	20	Baruffi / Vasco Beccaria Govone		✕		✕	✕	✕	→ 2	Definizione di percorsi pedonali
	21	Felice Garelli				✕	✕	✕	→ 3	Moderazione traffico e percorsi pedonali
	22	Cigna ITIS					✕		→ 1	Ridisegno dello spazio urbano e gestione flussi

✕ = criticità rilevata

Le strade scolastiche

Gli ingressi scolastici sono ambiti da tutelare vista la presenza di utenza vulnerabile, costituita dai cittadini più piccoli che si muovono sulle strade per raggiungere la propria scuola. Occorre, dunque, lavorare per rendere sempre più sicuri gli spostamenti casa-scuola.
La **messa in sicurezza dell'ingresso all'edificio scolastico è il punto di partenza:** primo luogo di aggregazione e socializzazione degli studenti fin dalla più giovane età e svolge un importante ruolo nella crescita personale di ogni bambino. I primi spazi in cui si impara ad essere autonomi, in cui ci si interfaccia con gli altri, si creano amicizie e si sviluppa la propria indipendenza.
Da un lato è possibile intervenire entro un'area di rispetto dall'edificio **applicando misure di moderazione della velocità dei veicoli nelle vie limitrofe** (azione 10 pag.49), aumentando così la sicurezza stradale e riducendo il rischio di incidenti. Dall'altro, è fondamentale agire in modo mirato sull'area antistante l'ingresso scolastico, trasformandola in uno spazio di gioco, incontro e socialità. Per rendere questo possibile, è necessario ripensare e riprogettare tali spazi affinché diventino ambienti accoglienti, protetti e adatti alle esigenze delle bambine e dei bambini.

La strada scolastica è una misura di mobilità attiva volta a creare ambienti sicuri e salutari con lo scopo di incoraggiare gli spostamenti "casa-scuola" a piedi e in bici. Introdotta con il decreto 120/2020 dall'Art. 3 comma 1 n. 58-bis, si definisce **Zona scolastica** una "zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine". Lo scopo di garantire una particolare protezione dei pedoni nell'ambiente vulnerabile, andando a limitare o escludere la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli nella porzione di strada delimitata da apposita segnaletica.

Di seguito sono elencati alcuni principi progettuali utili alla realizzazione di Strade Scolastiche. a cui segue lo sviluppo di soluzioni attuabili sul territorio monregalese.

PIAZZA SCOLASTICA: PEDONALIZZAZIONE E CHIUSURA AL TRAFFICO

Con l'istituzione di una piazza scolastica, lo spazio di fronte all'**ingresso della scuola viene chiuso al traffico e pedonalizzato**. In questo modo le automobili non posso arrivare e quindi sostare davanti all'ingresso dell'istituto scolastico, salvo le dovute eccezioni. Si avrà così uno spazio sicuro e salutare, libero da traffico, che mette i bambini al centro. L'area può essere attrezzata con arredi urbani, giochi, posteggi biciclette, aiuole verdi e alberature. Con l'utilizzo di pittogrammi e colorazioni dell'asfalto è possibile indicare i percorsi che indirizzino al di fuori dell'area, verso altre destinazioni.


Street for children Lione - Melissa & Chris Bruntlett

STRADA SCOLASTICA: MODERAZIONE DELLA VELOCITÀ

La strada scolastica è una strada a tutti gli effetti, in cui è previsto il **mantenimento delle corsie stradali nei pressi dell'edificio con limite di velocità a 30 km/h,** ma in cui il transito sia limitato in determinate fasce orarie con una ZTL scolastica.
Prevedere uno spazio pedonale ampio di fronte all'ingresso della scuola favorisce l'uscita degli studenti in sicurezza. Gli attraversamenti pedonali esistenti devono essere messi in sicurezza e occorre prevedere **interventi di moderazione delle velocità**.


Torino

La gestione dello spazio deve mettere al centro gli studenti

Perché uno spazio sia realmente fruibile dai bambini, una buona progettazione dello spazio urbano deve incoraggiare il ritorno dei bambini al gioco libero e alla mobilità attiva soddisfacendo condizioni di base quali accessibilità e sicurezza.

Accessibilità e percorsi sicuri

Lo spazio deve essere raggiungibile a piedi o in bicicletta senza attraversare arterie pericolose, deve essere privo di barriere architettoniche e distribuito in modo capillare nel tessuto urbano (non concentrato in un unico grande parco lontano da molte abitazioni) ma presente come rete di piccole piazze e cortili attrezzati a distanza pedonale da ogni residenza.

Oltre agli accorgimenti per l'**accessibilità e la sicurezza dei percorsi pedonali** (azione 5) possono essere applicate soluzioni in grado di agevolare la percorribilità a piedi dei più piccoli. Uno degli strumenti più economici ed efficaci per la trasformazione dello spazio è l'intervento sull'asfalto. **Pittogrammi, tracciati colorati, giochi dipinti** come campane, labirinti, percorsi numerati trasformano una superficie neutra in un invito al movimento e all'immaginazione. Questi interventi hanno diversi vantaggi:

- Stimolano la creatività: a differenza degli attrezzi fissi, che guidano un uso predefinito, i pattern sull'asfalto lasciano al bambino la libertà di inventare regole e narrazioni proprie;
- Incoraggiano la mobilità attiva: percorsi e tracciati invitano naturalmente a correre, saltare, muoversi;
- Sono reversibili e adattabili: possono essere aggiornati, modificati, co-progettati con i bambini stessi in processi partecipati;
- Segnalano che lo spazio è pensato per loro: un messaggio simbolico potente in città che spesso comunicano l'opposto.

Per chi proviene da lontano, possono essere individuate delle **aree Kiss & Go** scolastiche, zone designate vicino alle scuole dove i genitori possono parcheggiare velocemente per lasciare o prelevare i propri figli, senza sosta prolungata.

Spazi di socializzazione

Una buona progettazione dello spazio urbano deve incoraggiare il ritorno dei bambini al gioco libero e alla mobilità attiva. Per questo gli spazi all'aperto devono essere accessibili per il gioco, sicuri e poco esposti all'inquinamento: è importante inserire giochi più classici come scivoli e altalene ma anche l'uso di pittogrammi sull'asfalto ed elementi colorati in grado di stimolare l'immaginazione e la creatività. Si consiglia di attrezzare lo spazio per tutte le età prevedendo giochi e arredi integrati con il verde urbano adatti a diverse altezze, età e preferenze, come panchine e tavolini più bassi accessibili ai più piccoli, ma anche tavoli da ping pong, scacchiere, attrezzature per il fitness e lo sport per i più grandi.

Progettazione partecipata

La trasformazione degli spazi antistanti le scuole necessita di un **percorso di co-progettazione** (approfondito a pag. 62) che coinvolga gli utenti interessati, per renderli consapevoli e partecipi nel processo e più inclini ad accettare il cambiamento. Le strade scolastiche e la pedonalizzazione devono essere progettate per e dai bambini, insieme ai loro tutori e insegnati. Con la progettazione partecipata si lavora a stretto contatto con i futuri destinatari dell'intervento, per ripensare insieme lo spazio tenendo conto delle diverse esigenze e necessità. In questo caso il processo partecipato si trasforma in strumento didattico e formativo, in cui i bambini assumono ruolo centrale. La sperimentazione può essere attuata anche con tecniche di urbanismo tattico.



Piazze scolastica a Torino



Piazze scolastica a Torino



Riqualificazione un viale pedonale fronte scuola a Torino



Sperimentazione di una strada scolastica ad Alba, CN

Strada scolastica in Via G. Matteotti

Nel rione Altipiano è stata approfondita l'ipotesi di realizzare una **strada scolastica** a servizio degli istituti situati in Via Matteotti.

La strada di fronte agli istituti è attualmente chiusa al traffico negli orari di ingresso e di uscita, al fine di garantire la sicurezza degli studenti. L'intervento ha tuttavia l'**obiettivo di riqualificare un'area sensibile in ambito urbano residenziale data la presenza degli studenti che gravitando anche in altre fasce orarie** e fornire un esempio di **riqualificazione stradale** attraverso una serie di **misure di moderazione del traffico**: restringimenti e sfasamenti di carreggiata (o chicane) e una ridistribuzione degli spazi che privilegi la mobilità pedonale, garantendo percorsi sicuri a studenti e famiglie. Sull'intero asse stradale viene istituito un limite di velocità di 30 km/h. All'**intersezione** con Via del Risorgimento sono previsti nasi pedonali, ovvero restringimenti dell'incrocio pensati per ridurre le distanze di attraversamento e proteggere i pedoni. Il cambio di regime stradale è reso immediatamente leggibile attraverso una pavimentazione differenziata e il rialzo della carreggiata, che segnalano chiaramente all'automobilista la necessità di ridurre la velocità e prestare maggiore attenzione.
Gli **stalli di sosta esistent**i sono stati mantenuti, convertendo però le superfici pavimentate in aree permeabili e introducendo alberature che favoriscano l'ombreggiamento e contribuiscano a migliorare il microclima locale.



Stato di fatto



15 Potenziare il sistema del verde urbano per generare benefici

Descrizione e obiettivi dell'azione

L'azione mira a **rafforzare la rete ecologica e ambientale** della città di Mondovì attraverso la **costruzione di una rete verde urbana integrata con gli interventi sulla mobilità**. Tale rete è stata concepita a partire dal potenziamento del verde lungo gli assi viari principali, con particolare attenzione ai percorsi pedonali e ciclabili, al fine di incrementare l'ombreggiamento, migliorare il comfort climatico e contribuire alla regolazione del microclima locale.

Vengono individuate alcune aree strategiche all'interno del tessuto urbano, già identificate nell'Azione 13, nelle quali prevedere interventi di **riqualificazione basati sulla depavimentazione e sull'introduzione di soluzioni nature-based**. Le Nature-Based Solutions (NBS) sono interventi ispirati ai processi naturali che utilizzano vegetazione, suolo e sistemi ecologici per affrontare le sfide ambientali e climatiche delle città. Tra questi rientrano, ad esempio, la realizzazione di superfici permeabili, giardini della pioggia (rain gardens), alberature, aiuole drenanti e sistemi di raccolta e infiltrazione delle acque meteoriche. Tali interventi consentono di ridurre gli effetti delle isole di calore urbane, migliorare la gestione delle acque piovane, aumentare la biodiversità e contribuire al benessere degli abitanti.

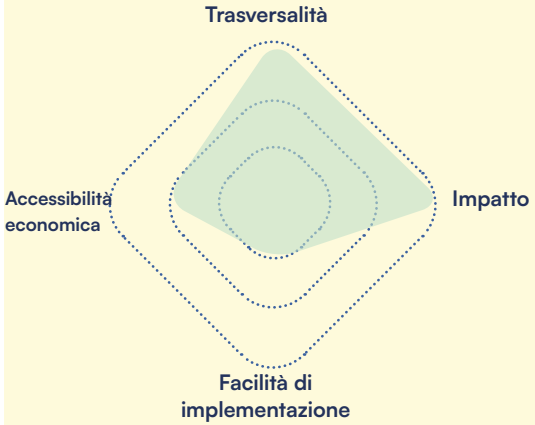
Il lungo Ellero viene riconosciuto come **una risorsa strategica per la riqualificazione urbana**, in grado di connettere aree verdi, percorsi pedonali e spazi pubblici in un sistema continuo e accessibile. La valorizzazione di questo ambito consentirà di rafforzare la qualità ambientale, incrementare la fruibilità degli spazi aperti e migliorare complessivamente la vivibilità urbana.

L'obiettivo complessivo è quello di **creare spazi pubblici di qualità, capaci di favorire la socialità, aumentare la resilienza urbana e migliorare la vivibilità ambientale della città**.

Suggerimenti / Buone pratiche

- Privilegiare interventi graduali e diffusi, partendo dagli assi viari e dagli spazi pubblici maggiormente frequentati, così da rendere visibili e percepibili fin da subito i benefici legati all'ombreggiamento, al comfort climatico e alla qualità urbana.
- **Coinvolgere la cittadinanza**, le associazioni locali e gli stakeholder rappresenta una componente fondamentale per il successo dell'azione. Processi partecipativi, attività di sensibilizzazione e iniziative di cura condivisa degli spazi verdi possono favorire una maggiore consapevolezza ambientale e rafforzare il senso di appartenenza e di cura verso gli spazi pubblici riqualificati. (Azione 17)

Grado di rilevanza strategica



Azioni correlate

Attivare gli spazi urbani e residuali

Aree dismesse, margini stradali, spazi interstiziali inutilizzati rappresentano opportunità concrete per aggiungere verde alla città trasformando spazi degradati in luoghi confortevoli e resilienti.

Valorizzare e rendere accessibili i percorsi pedonali

Il verde urbano, alberi, filari alberati lungo le strade riducono il calore, offrono ombra e migliorano la qualità dell'aria rendendo i percorsi pedonali più attrattivi e fruibili.

Sensibilizzare la cittadinanza attraverso campagne educative..

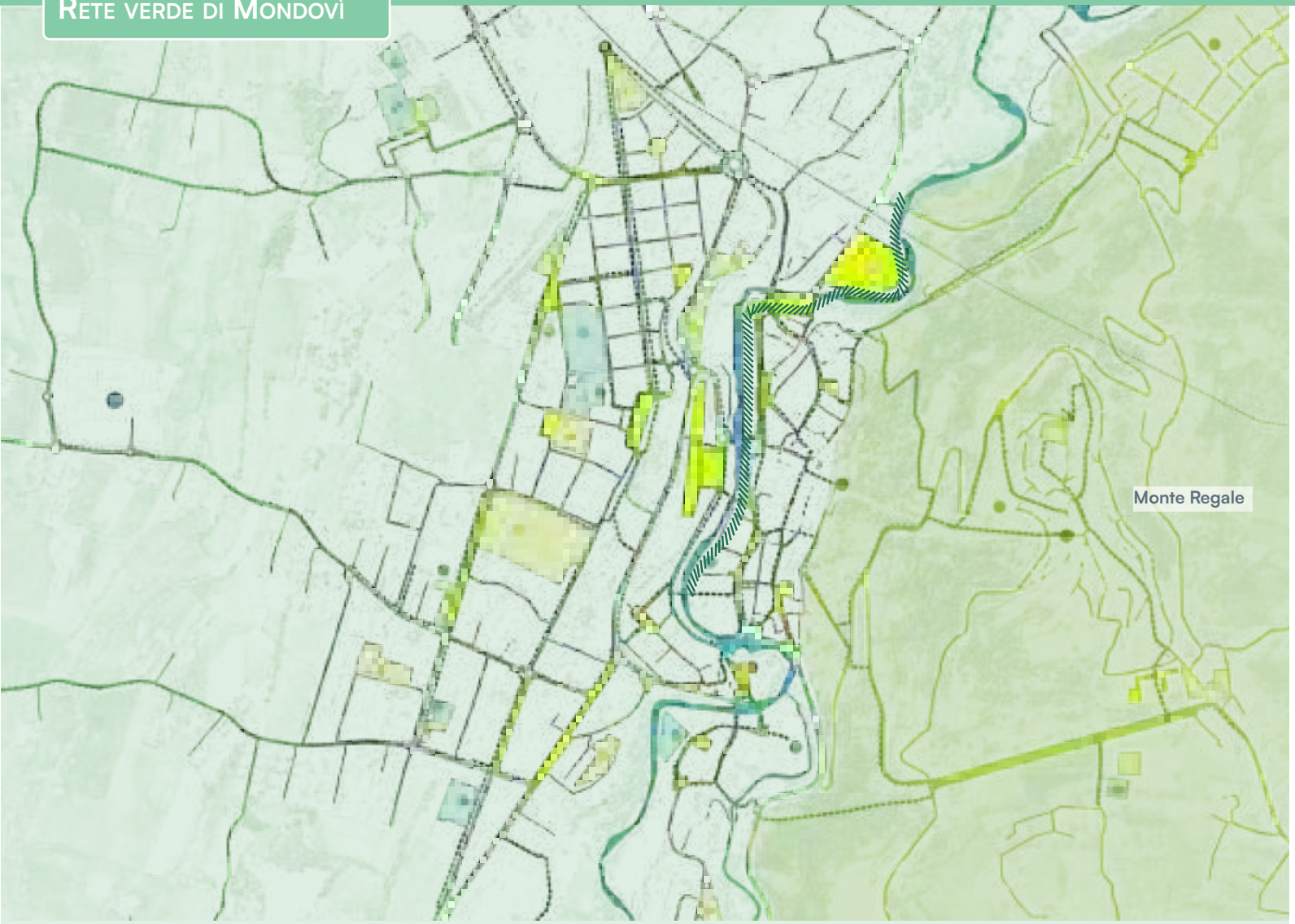
La cittadinanza sensibilizzata diventa alleata nella cura del verde. Un'azione educativa efficace trasforma i cittadini da fruitori passivi a custodi attivi degli spazi verdi, riducendo atti di degrado e favorendo comportamenti virtuosi.

Benefici attesi

- Incremento delle alberature e delle superfici permeabili contribuirà alla **mitigazione delle isole di calore urbane, al miglioramento del microclima locale** e alla riduzione delle temperature estive lungo gli assi viari e negli spazi pubblici.
- rafforzamento della connessione ecologica tra le diverse aree urbane, incrementando la biodiversità e migliorando la qualità paesaggistica della città.
- favorire la creazione di luoghi più attrattivi, inclusivi e vivibili, incentivando la mobilità attiva e la fruizione degli spazi aperti.

Ostacoli

- costi di realizzazione e manutenzione degli interventi, soprattutto per quanto riguarda la gestione del verde, delle infrastrutture drenanti e delle soluzioni nature-based nel lungo periodo
- accettabilità e la condivisione degli interventi da parte della cittadinanza e degli operatori economici, in particolare nei casi in cui la riqualificazione comporti modifiche alla viabilità, alla disponibilità di parcheggi o all'uso degli spazi pubblici



Assi stradali verdi
interventi di forestazione e integrati alle infrastrutture di mobilità pedonale e ciclabile.

Aree urbane resilienti
spazi pubblici convertiti in “oasi” verdi a potenziamento della rete verde con interventi che prevedono alberature, aiuole per il drenaggio urbano sostenibile e arredo urbano.

Potenziamento ecologico fiume Ellero: definizione di piccole aree per la sosta che valorizzino il lungo fiume, dotate di arredo urbano e verde.

La rete verde di Mondovì

Assi stradali verdi

L’inserimento di alberature e bordure verdi lungo gli assi stradali rappresenta una delle principali strategie per potenziare il verde urbano: oltre a migliorare la percezione visiva degli automobilisti contribuisce lungo i percorsi ciclabili e pedonali alla micro-regolazione del clima locale, all’ombreggiamento, al riparo dalle precipitazioni, alla riduzione delle temperature superficiali e all’incremento dell’invarianza idraulica.

Aree urbane resilienti

Gli spazi urbani identificati nell’azione 13 (aree da rigenerare, strade scolastiche e parcheggi) costituiscono un patrimonio strategico per l’espansione del verde urbano. Attraverso **interventi di depavimentazione e l’introduzione di soluzioni basate sulla natura** (Nature-Based Solutions), queste aree urbane possono trasformarsi in luoghi resilienti, capaci di rispondere alle sfide climatiche e di migliorare la qualità della vita urbana.

Potenziamento ecologico lungo il fiume Ellero

Il fiume Ellero rappresenta una risorsa naturale significativa del tessuto urbano: un corridoio ecologico già esistente che, se valorizzato, può connettere aree verdi, favorire la biodiversità e migliorare la qualità ambientale dell’intera città. Potenziarne la valenza ecologica significa trasformarlo da elemento marginale a spina dorsale del sistema verde urbano, per questo viene identificata la sponda lungo il rione Breo come potenziamento di questo sistema che prevede la ridistribuzione degli spazi urbani e le loro funzioni in chiave resiliente.

Potenziare il verde sulla rete di mobilità

L'intensificarsi delle ondate di calore e la crescente variabilità delle temperature locali incidono in modo significativo sulla vivibilità dei centri urbani. In questo contesto, l'Agenda della Mobilità si propone di **orientare le azioni sul territorio** non solo verso l'**incentivo della mobilità attiva** ma anche **nell'ottica dell'adattamento e della mitigazione degli effetti dei fenomeni meteorologici estremi.**

- **Dotare le infrastrutture di mobilità urbane e peri-urbane di verde e alberature** genera condizioni favorevoli alla scelta di spostarsi a piedi o in bicicletta: l'ombreggiamento, il comfort termico e la protezione dall'irraggiamento solare rendono questi percorsi più piacevoli e sicuri, incentivando naturalmente le modalità di trasporto sostenibili.
- **Integrare negli spazi pubblici soluzioni basate sulla natura** (Nature-Based Solutions) amplifica ulteriormente questi benefici, producendo ricadute positive sul piano ambientale, sociale ed economico.

Tali soluzioni consentono di incrementare la capacità adattiva del tessuto urbano ai cambiamenti climatici, riducendo la vulnerabilità dei sistemi sociali, ecologici e biologici e migliorando al contempo l'attrattività, la vivibilità e la sicurezza idrogeologica dei luoghi.

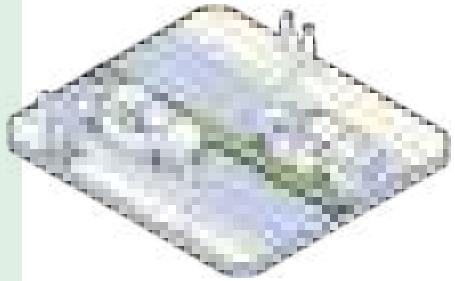
Il verde e le alberature urbane costituiscono a tutti gli effetti un'infrastruttura ecologica diffusa, capace di potenziare i sistemi paesaggistici esistenti e di erogare servizi ecosistemici di elevato valore per la città e per i suoi abitanti. Gli interventi di moderazione della velocità previsti nell'Azione 10, unitamente al recupero degli spazi stradali residuali, offrono l'**opportunità concreta di ricavare nuove superfici destinate alla riforestazione e al rinverdimento urbano**.

Questi interventi, inseriti in una logica di rete, possono generare connessioni ecologiche capillari con i parchi del territorio, il Monte Regale e con il corridoio naturale del fiume Ellero, contribuendo in modo sostanziale alla salute degli abitanti, alla sicurezza stradale e alla resilienza complessiva degli spazi di mobilità.

Assi stradali verdi









Filari alberati lungo le strade

La rimodulazione degli spazi stradali costituisce una delle leve più efficaci e a basso costo per ricavare **nuove superfici da destinare alla forestazione urbana e al drenaggio sostenibile**. Il recupero delle aree residuali derivanti da carreggiate sovradimensionate, liberano fasce di suolo che possono ospitare infrastrutture verdi **sede ideale per l'impianto di nuove alberature**, associate a sistemi di drenaggio urbano sostenibile, (giardini della pioggia, fasce filtranti..) capaci di intercettare le acque meteoriche prima che raggiungano la rete fognaria.

Alberi alternati con la sosta

Nei tratti stradali che prevedono parcheggio in linea, una strategia semplice ed efficace per incrementare la copertura arborea consiste nell'**introduzione di aiuole alberate a cadenza regolare, alternando ogni tre o quattro stalli un'isola verde attrezzata con alberatura ad alto fusto**. Questo schema, replicabile in modo sistematico lungo le strade urbane, consente di ottenere una presenza continua e ritmata del verde lungo il fronte stradale senza cambiare l'attuale organizzazione della sosta, con benefici immediati sul comfort termico dei pedoni, sull'ombreggiamento delle superfici asfaltate e delle auto in sosta.

Bordure vegetate

Le **graminacee ornamentali, le piante perenni e le specie arbustive a bassa manutenzione** si rivelano strumenti efficaci per organizzare e valorizzare lo spazio urbano. Possono definire il limite della carreggiata, creare una zona di protezione tra le aree gioco e il traffico, e segnare il passaggio graduale tra il marciapiede e la zona di sosta. A differenza delle separazioni rigide in materiale inerte, questa vegetazione strutturata funziona come un confine flessibile e visivamente aperto, in grado di integrarsi attivamente con l'ecosistema circostante con un impatto sensoriale e paesaggistico.

- Seminare **miscugli di fiori selvatici (wild flowers)** negli spartitraffico significa trasformare strisce di terreno spesso marginale in veri e propri **corridoi ecologici**: nastri verdi capaci di collegare aree naturali distanti tra loro e di offrire a api, farfalle e altri insetti impollinatori le risorse necessarie per sopravvivere nutrimento, rifugio, mobilità. Una scelta semplice che contribuisce in modo concreto all'equilibrio degli ecosistemi locali.

Esempio di bee street ad Alba
Aiuola verde spartitraffico per insetti impollinatori

Aree urbane resilienti

La rigenerazione degli spazi urbani residuali rappresenta oggi una strategia fondamentale per rafforzare la qualità della vita nei quartieri residenziali e storici del territorio monregalese. In un contesto urbano spesso caratterizzato da una carenza di luoghi di aggregazione diffusi, questi interventi consentono di **costruire una rete capillare di spazi pubblici di prossimità**, capaci di rispondere ai bisogni quotidiani della comunità e di ricucire relazioni sociali all'interno della città.

L'obiettivo è **la trasformazione di spazi sottoutilizzati** o dominati dalla presenza dell'automobile **in luoghi vivi, accessibili e inclusivi.** Slarghi stradali, parcheggi sovradimensionati, bordi di carreggiata o intersezioni prive di qualità urbana possono diventare nuove centralità di quartiere, riconoscibili e fruibili dalla popolazione locale. Attraverso interventi leggeri o di media intensità, si ridefiniscono gli equilibri tra mobilità veicolare e uso pubblico dello spazio, privilegiando la dimensione pedonale e relazionale.

Spazi che assumono una **funzione strategica rispetto alle sfide ambientali e climatiche**: presenza di alberature, superfici permeabili, sistemi di drenaggio urbano sostenibile e aree ombreggiate contribuiscono a mitigare gli effetti delle isole di calore, favorire l'assorbimento delle acque meteoriche e incrementare la biodiversità urbana offrendo comfort ambientale e continuità d'uso durante tutto l'anno.



Pavimentazione e materiale



L'**asfalto**, tradizionalmente utilizzato per le infrastrutture viarie per la semplicità di posa e manutenzione contribuisce all'**accumulo di calore e ostacola il naturale deflusso delle acque**.

- L'utilizzo di **pavimentazioni drenanti** rappresentano una risposta concreta a queste criticità: riducono il rischio di allagamento, alleggeriscono il carico sulle reti di scarico, favoriscono la ricarica delle falde sotterranee e limitano il surriscaldamento superficiale.
- La progettazione dei nuovi spazi urbani dovrà essere orientata al microclima urbano. I recenti interventi di riqualificazione urbana intrapresi dal Comune hanno introdotto l'utilizzo di **materiali e pavimentazioni chiare o albine** capaci di aumentare l'albedo, ovvero la quantità di radiazione solare rimandata verso l'atmosfera, contribuendo così a contenere le temperature e a mitigare l'effetto isola di calore.

Drenaggio urbano sostenibile



I **sistemi di drenaggio urbano sostenibile (SUDS)** costituiscono una delle strategie nature-based (NBS) più efficaci per la **gestione delle acque meteoriche**, riproducendo in contesto urbano i meccanismi del ciclo idrologico naturale.

- I ***giardini della pioggia*** sono depressioni vegetate o canali a sezione poco profonda: si integrano ai margini dei parcheggi e lungo gli assi stradali, intercettando l'acqua piovana prima che raggiunga la rete fognaria. La vegetazione impiegata, tipicamente graminacee, arbusti e piante erbacee tolleranti all'alternanza di umidità e siccità, agisce trattenendo temporaneamente l'acqua piovana accumulata reimmettendola gradualmente nel suolo attraverso l'infiltrazione.
- Collocati parallelamente alla carreggiata, lungo i bordi dei parcheggi o nei viali alberati, **raccolgono l'acqua in eccesso senza sovraccaricare la rete fognaria**, trasformando fasce di suolo residuale in infrastrutture ecologiche attive.

Alberi e vegetazione



L'impiego di **piante adattate al clima locale**, resistenti alla siccità e alle condizioni di stress tipiche dell'ambiente urbano, garantisce una manutenzione ridotta nel tempo, abbattendo i costi di gestione e aumentando la resilienza del verde urbano ai cambiamenti climatici.

- Le alberature ad alto fusto svolgono una **funzione di ombreggiamento** fondamentale: masse vegetali strutturate **favoriscono la ventilazione naturale,** incanalando e raffrescando i flussi d'aria lungo le strade e contribuendo alla circolazione dell'aria nei corridoi urbani oltre a contribuire attivamente all'**aumento della biodiversità in ambito urbano.**

Potenziamento ecologico lungo il fiume Ellero

Il lungo fiume Ellero rappresenta una risorsa strategica per la riqualificazione urbana e ambientale di Mondovì. Oggi già corridoio ecologico naturale, può essere trasformato in una vera **“spina dorsale verde” della città**, capace di connettere aree verdi, percorsi pedonali e spazi pubblici, migliorando la qualità ambientale e la vivibilità urbana.

La proposta prevede il **potenziamento della sponda nel rione Breo** attraverso una redistribuzione degli spazi in chiave ecologica, con l’inserimento di alberature, superfici permeabili e fasce vegetate che fungano da filtro tra il fiume e Piazza Ellero oggi destinata prevalentemente a parcheggio e mercato settimanale. Attualmente tale spazio appare fortemente mineralizzato e privo di elementi di mediazione con il paesaggio fluviale. **Una sequenza di alberature, prati drenanti e aiuole naturalistiche integrate a piccole piazzette di sosta con arredi urbani, sedute e aree ombreggiate**, creando luoghi di incontro e relax per cittadini e visitatori potrebbe separare visivamente e funzionalmente le aree carrabili dal percorso pedonale lungo l’Ellero, migliorando il comfort ambientale e la qualità percettiva dello spazio pubblico. Questa fascia tampone verde contribuirebbe a mitigare il calore urbano, migliorare il paesaggio e aumentare la biodiversità oltre a creare un asse di socialità e restituire alla città luoghi di qualità, capaci di riattivare la dimensione pubblica e la piacevolezza della vita all’aperto.
(spunto progettuale approfondito a pag.65)



Port saint roch di Arpentere - Landezine



Forestazione urbana

Aree parcheggio paesaggistiche

Mondovì presenta una contraddizione urbana molto comune nei centri italiani di medie dimensioni: lo **spazio pubblico per eccellenza, la piazza, è stato progressivamente colonizzato dalla sosta veicolare.** Questo non è solo un problema estetico o funzionale ma un fenomeno con conseguenze stratificate che si intrecciano tra loro: ambientali, climatiche, sociali e idrologiche.

Le presenza di ampie superfici impermeabili dei parcheggi genera almeno **tre criticità distinte**:

1. Dal punto di vista termico, l’asfalto assorbe fino all’85-90% della radiazione solare durante il giorno e la rilascia di notte come calore, contribuendo direttamente all’effetto isola di calore urbano con differenze di temperatura rispetto alle aree vegetate anche di 4-7°C.
2. Dal punto di vista idrologico, l’impermeabilizzazione impedisce l’infiltrazione naturale: ogni evento di pioggia intensa si traduce in un picco di deflusso immediato che sovraccarica le fognature e aumenta il rischio di allagamenti locali.
3. Dal punto di vista ecologico, assenza di suolo vivo significa assenza di microbiota, di radici, di evapotraspirazione, tutti i meccanismi naturali che moderano il microclima locale.

La proposta per le **aree di sosta individuate sul territorio monregalese** dunque è quella di revisionare le aree di sosta riqualificandole ecologicamente per trasformarle da **superfici passive a sistemi attivi di regolazione ambientale**. Si prevede:

- La messa a dimora di alberature tra uno stallo e l’altro o in attestamento integrati in soluzioni di drenaggio urbano sostenibile;
- Utilizzo di pavimentazioni drenanti e chiare;
- hanno la capacità di intercettare acqua piovana riducendo la temperatura superficiale dell’asfalto circostante.

Una volta stabilito un modello replicabile combinazione di alberature, isole verdi e drenaggio, questo può essere scalato sistematicamente su tutto il territorio comunale, diventando la grammatica di una trasformazione progressiva dello spazio pubblico.

Esempio di parcheggio paesaggistico



Parcheggio di Piazza Carlo Ferrero









Approfondendo lo spunto progettuale di Piazza Ellero (pag.63) si sono esplorate le possibili soluzioni applicabili a una vasta area asfaltata destinata a parcheggio:

1 Viene prevista l'**adozione di pavimentazioni drenanti** in corrispondenza degli stalli di sosta, con un duplice obiettivo: favorire l'infiltrazione delle acque meteoriche nel suolo e consentire la crescita spontanea di essenze erbacee tra gli elementi della pavimentazione, apportando benefici sia ambientali che microclimatici. Nella suggestione 1 si osserva come l'aiuola sia delimitata da cordoli volutamente discontinui: le interruzioni permettono all'acqua piovana di percolare liberamente verso le aree permeabili, garantendo così un efficace smaltimento anche in caso di eventi meteorici intensi.

2 La **vegetazione viene integrata** nella struttura dell'area di sosta attraverso una selezione ragionata di specie che risponda contemporaneamente a criteri estetici, ecologici e manutentivi. Le alberature sono disposte strategicamente creando filari lungo gli stalli, offrono ombreggiamento diretto su veicoli e percorsi pedonali, riducendo la temperatura superficiale e strutturando visivamente lo spazio. Arbusti e siepi fungono invece da elementi di mediazione, schermando visivamente le auto in sosta e attenuando la rumorosità del traffico a vantaggio degli spazi pubblici adiacenti. I **tappeti erbosi e prati fioriti** previsti nelle aiuole e nelle zone di margine **favoriscono la biodiversità urbana**, attirando insetti impollinatori e restituendo all'area una dimensione naturale altrimenti assente nei contesti densamente pavimentati.

3 L'area parcheggio è stata ripensata come **spazio integrato, combinando la funzione della sosta veicolare con elementi di arredo urbano funzionale e aree verdi**. L'obiettivo è trasformare gli spazi residuali dell'area e ripensare i percorsi pedonali trasformandoli in luoghi attrattivi e vivibili, capaci di rispondere alle esigenze sia di chi parcheggia sia di chi, usufruendo dei servizi limitrofi, desidera fermarsi e sostare in un contesto piacevole.

Obiettivo partecipazione

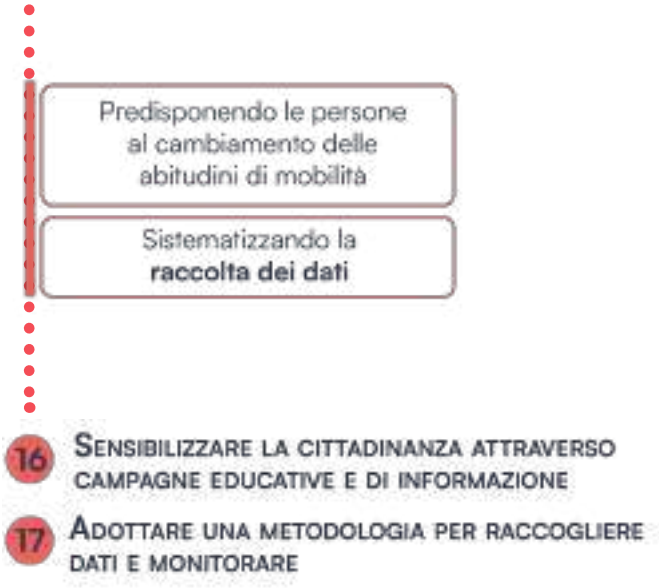
Promuovere un nuovo modello di mobilità

Ogni trasformazione urbana di rilievo si misura, in ultima analisi, con la realtà quotidiana delle persone. Infrastrutture, servizi e politiche possono creare le condizioni per il cambiamento, ma non possono imporlo: è la cittadinanza, con le proprie scelte, abitudini e disponibilità ad adattarsi, a determinare il successo o il fallimento di qualsiasi transizione verso una mobilità più sostenibile. Per questo motivo la partecipazione è una condizione strutturale nella realizzazione dell'Agenda della Mobilità.

Il cambiamento delle abitudini, anche se persegue l'utile sociale, incontra inevitabilmente resistenza, ma questa resistenza è tanto più grande quanto più le iniziative sono percepite come *calate dall'alto*. La transizione del sistema di mobilità può dunque avere successo solo come frutto di un'espressione democratica dei cittadini, come presa di coscienza di un problema sociale cui si lavora collettivamente per trovare una soluzione. L'amministrazione comunale ha la responsabilità di nutrire lo sviluppo di questo contesto democratico, coinvolgendo la popolazione nel processo decisionale, favorendo la libera informazione, stimolando la proattività dei cittadini e la loro partecipazione alle iniziative.

Per raggiungere questo obiettivo **è utile dotarsi di un piano per promuovere la partecipazione della cittadinanza**. Il piano dovrebbe innanzitutto **educare al cambiamento**, ovvero stimolare l'interesse della popolazione sui temi della mobilità, rendendo evidenti le gravi problematiche dell'attuale assetto auto-centrico e sottolineando i benefici sociali che derivano dalla scelta di modalità di spostamento alternative all'automobile. Il piano deve dunque delineare una strategia per **comunicare correttamente il cambiamento ai cittadini**, assicurando che la popolazione sia continuamente informata delle iniziative intraprese e attivamente inclusa nel processo decisionale, con la possibilità di manifestare il proprio dissenso e proporre alternative.

Di altrettanta rilevanza sarà comunicare ai cittadini i risultati ottenuti con le iniziative attuate ma tale comunicazione dovrà avere una solida base oggettiva. Per questo, sarà necessario **predisporre un piano di monitoraggio degli obiettivi prefissati**.





Questa immagine ha il solo scopo di introdurre visivamente le tematiche dell'obiettivo sul territorio monregalese

16 Sensibilizzare la cittadinanza attraverso campagne educative e di informazione

AZIONI CORRELATE

Descrizione e obiettivi dell'azione

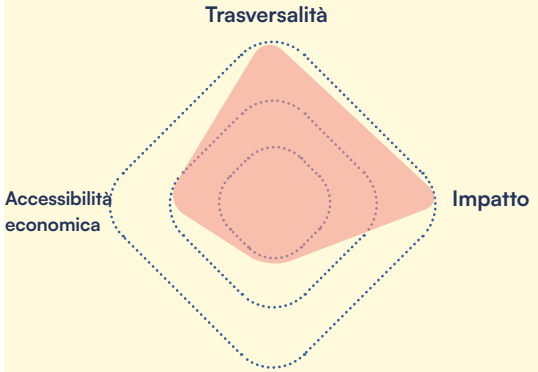
L'attuale sistema di mobilità auto-centrico ha ricadute pesanti su molti aspetti della qualità della vita della popolazione, dalla sicurezza alla salute, passando per la socialità, come chiaramente evidenziato dalla letteratura scientifica del settore. Il cambiamento del sistema di mobilità ha dunque come primo obiettivo il miglioramento dello stile di vita dei cittadini.

Allo stesso tempo, la **realizzazione del cambiamento non può avvenire senza il coinvolgimento dei cittadini** stessi. Tutte le iniziative proposte in questa Agenda rischierebbero di rimanere ineffettive se non ricevessero il supporto, la benevolenza e la partecipazione attiva della popolazione. É inefficace costruire una nuova pista ciclabile o potenziare il trasporto pubblico se questi servizi rimangono inutilizzati.

Questo ingranaggio tra pubblica amministrazione e cittadinanza rischia spesso di incepparsi. Una delle cause va ricercata nella mancanza, nella popolazione, di un impulso al cambiamento: se infatti il nesso tra l'attuale sistema auto-centrico e le ricadute sulla qualità della vita è largamente accettato dagli esperti del settore, non è scontato che il cittadino medio sia a conoscenza dei disagi provocati dall'uso eccessivo dell'auto. Anche i casi più lampanti, come la congestione stradale ed il rumore, potrebbero essere passivamente percepiti come effetti collaterali accettabili di un sistema di mobilità consolidato. Altri nessi, meno evidenti, come la sperequazione del suolo pubblico a favore dei parcheggi ed a discapito dei luoghi di aggregazione e delle aree verdi, potrebbero risultare difficili anche solo da immaginare.

Informare la popolazione dei problemi dell'attuale sistema di mobilità non è tuttavia una soluzione assoluta. Ad esempio, come dimostrato ormai da numerosi studi, la maggior parte della popolazione mondiale è a conoscenza dei rischi indotti dal riscaldamento globale, riconosce la responsabilità dell'uomo e ritiene che debbano essere prese delle contromisure per arrestarlo. In apparente contraddizione, però, un fetta molto minore della popolazione sarebbe disposta ad accettare misure contro il cambiamento climatico se queste andassero ad interferire con le proprie abitudini. Questo fenomeno è chiamato *resistenza al cambiamento* e pone un'ulteriore sfida anche alla transizione verso una mobilità più vivibile. Esso si manifesta, per esempio, come difficoltà a mutare le proprie abitudini di mobilità o come avversione verso cambiamenti anche positivi (come la pedonalizzazione di un'area) ed è causato da vari meccanismi psicologici che hanno alla radice il timore del cambiamento.

GRADO DI RILEVANZA STRATEGICA



Attivare servizi di Bike-to-Work/School

In quanto sistemi incentivanti della mobilità sostenibile le iniziative di Bike-to-Work/School sono ottime iniziative per stimolare il cambiamento delle abitudini, specialmente se accompagnati da eventi partecipativi (es., giornate Bike-to-Work) e attività di divulgazione (es. monitoraggio delle emissioni risparmiate nell'applicativo).

Raccogliere e monitorare i dati

Il monitoraggio dei dati di mobilità fornisce uno strumento di comunicazione oggettivo per informare la popolazione sull'efficacia delle iniziative intraprese.

BENEFICI ATTESI

- **Sviluppo di una partecipazione democratica** al processo decisionale
- **Minore opposizione della cittadinanza** alle iniziative proposte

OSTACOLI

- **Necessario includere la comunicazione e la partecipazione** nella pianificazione e nel budget del progetto.
- **Necessario lo sviluppo di tecniche comunicative specifiche**

Per ovviare ai fenomeni descritti in precedenza, l'amministrazione dovrebbe attuare un piano di **comunicazione** ed **educazione al cambiamento** con la finalità di stimolare la partecipazione democratica al processo decisionale.

Comunicare il cambiamento

I **cittadini sono sensibili al tema della mobilità sostenibile** in quanto esso impatta quotidianamente il loro stile di vita. La popolazione deve essere dunque coinvolta nel processo decisionale e correntemente informata delle attività progettuali in atto. Alcune azioni che possono essere predisposte in merito sono:

- **Elaborare una visione di lungo termine del sistema di mobilità del territorio** in cui contestualizzare i singoli interventi, così che questi vengano percepiti non come azioni fini a se stesse ma come tasselli di un quadro più ampio a beneficio dell'intera collettività.
- Per ogni progetto, **programmare una campagna di comunicazione che abbracci trasversalmente tutte le fasi della realizzazione dell'intervento:** prima, durante e dopo la chiusura del cantiere. Presentare un progetto solo al termine è un errore comune che apre a critiche sul mancato coinvolgimento della popolazione.
- Evitare di impostare la comunicazione di un intervento su una logica difensiva, cioè sminuendo l'impatto sul sistema di mobilità e sulle abitudini dei cittadini. Questa strategia, volta in buona fede a tranquillizzare i cittadini, ha spesso l'effetto contrario, in quanto si concentra sui problemi indotti dal cambiamento. **Concentrarsi invece sul racconto dei benefici che il progetto apporterà alla comunità.**
- **Progettare la campagna di comunicazione sulle specificità di ogni intervento,** individuando le categorie di cittadini da raggiungere (es. studenti, lavoratori, etc.) gli strumenti da utilizzare (social, stampa locale, campagne nelle scuole, assemblee cittadine, etc.).
- **Allocare le giuste risorse all'attività di comunicazione,** considerandola parte integrante del progetto e quindi mettendo a bilancio le spese previste fin dall'avvio.



- Comunicare alla popolazione i **risultati ottenuti** con le iniziative avviate, monitorandone il progresso, avvalendosi di comunicati stampa, social media o anche di dashboard dedicate (cfr. azione 17).

Educare al cambiamento

La mancanza di informazione può generare nei cittadini avversione verso le iniziative di mobilità sostenibile, nonché resistenza al cambiamento delle abitudini. É compito dell'amministrazione **sensibilizzare i cittadini sulle problematiche dell'attuale sistema di mobilità auto-centrico, sull'esistenza di alternative all'automobile e sui benefici sociali insiti in esse.**
A questo fine possono essere predisposte varie azioni:

- **Organizzare, in collaborazione con i mobility manager delle aziende, campagne di sensibilizzazione che informino i lavoratori** (tra gli utilizzatori più assidui dell'auto, come mostrato dal Quadro Conoscitivo) delle modalità di trasporto alternative e delle iniziative messe in atto per supportarle.
- Organizzare, in collaborazione con i mobility manager delle scuole, **campagne di sensibilizzazione con gli studenti sul tema della mobilità sostenibile,** illustrando le problematiche del sistema attuale, i benefici dei mezzi alternativi all'auto e la responsabilità sociale dei cittadini nelle scelte di mobilità.
- Organizzare, sia con le scuole che con le imprese, **giornate della bici (o altri mezzi di trasporto alternativi)** in modo da diffondere la cultura della mobilità ciclabile e, appoggiandosi ad accompagnatori esperti, aiutare studenti e lavoratori a superare le tipiche barriere della resistenza al cambiamento attraverso una prova sul campo.
- Diffondere la cultura della mobilità alternativa con il supporto delle associazioni volontarie locali, organizzando eventi di divulgazione.



Giornata della bici organizzata da AssociazioneGenitoriVillarbasse

17 Adottare una metodologia interna al Comune per raccogliere e monitorare i dati

AZIONI CORRELATE

Descrizione e obiettivi dell'azione

Questa azione prevede la definizione e l'adozione di una metodologia strutturata, interna all'amministrazione comunale, finalizzata alla **raccolta sistematica, all'organizzazione e al monitoraggio continuo dei dati rilevanti per le attività dell'ente**. Si tratta di stabilire procedure condivise, strumenti standardizzati e responsabilità chiare per garantire che le informazioni prodotte e gestite dal Comune siano tracciate in modo coerente, aggiornato e accessibile alle funzioni competenti.

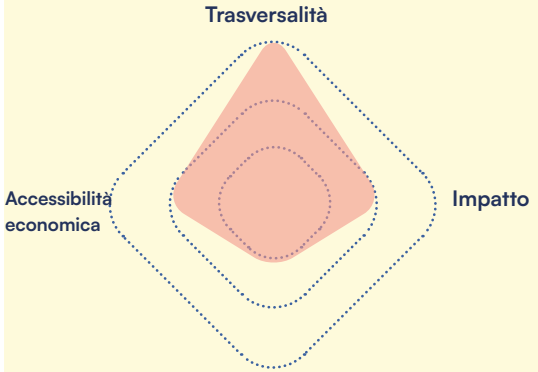
Oltre a mettere in atto le misure proposte dall'Agenda sarà di fondamentale importanza valutare l'efficacia delle azioni intraprese ai fini del raggiungimento degli obiettivi prefissati.

A tal scopo può essere predisposta una **campagna di raccolta dati che abbia il compito di monitorare il progresso del sistema di mobilità** del Comune di Mondovì per mezzo di una serie di indicatori relativi agli obiettivi fissati dall'Agenda. L'analisi dell'evoluzione di questi indicatori nel tempo non solo permetterà di **valutare l'impatto delle azioni** intraprese dal Comune ma fornirà anche uno **strumento oggettivo per la comunicazione dei risultati** alla popolazione.

SCHEMA D'IMPLEMENTAZIONE

1. **Definizione degli indicatori**: in primo luogo sarà necessario definire alcuni indicatori capaci di rappresentare numericamente gli obiettivi prefissati dall'agenda. A supporto di questa fase, nella tabella a pagina 83 e 84 sono riportati, per ogni obiettivo, alcuni indicatori comunemente usati nel monitoraggio delle azioni di mobilità nei PUMS.
2. **Pianificare la campagna di monitoraggio**: per far sì che la raccolta dei dati sia perpetuata negli anni sarà necessario pianificare il suo svolgimento, identificando un responsabile o un ufficio responsabile, stabilendo una metodologia armonizzata e ripetibile e chiarendo le fonti dati utilizzate.
3. **Implementare la raccolta dati**: a seconda del tipo di indicatore, i dati potrebbero essere disponibili in quanto già raccolti dall'amministrazione o da un altro ente locale (es., il Comando di Polizia Locale o i mobility manager delle scuole). Altrimenti, la raccolta del dato potrebbe comportare un intervento, anche infrastrutturale, da parte del Comune (es., installazione di contabici).

GRADO DI RILEVANZA STRATEGICA



Sensibilizzare la cittadinanza attraverso campagne educative e di informazione

I risultati del monitoraggio forniranno un mezzo di comunicazione oggettivo per supportare il dialogo con la cittadinanza sulle iniziative intraprese.

L'elevato livello di trasversalità di questa azione la rende strettamente collegata a tutte le altre misure proposte dall'Agenda.

BENEFICI ATTESI

- **Acquisizione di coscienza** sull'efficacia delle iniziative intraprese
- **Disponibilità di un mezzo di comunicazione oggettivo** per il dialogo con la cittadinanza

OSTACOLI

- **Necessità di dotarsi di strumenti e infrastrutture di monitoraggio** al momento non disponibili
- **Necessità di sviluppare competenze specifiche** per gestire la campagna di monitoraggio nel tempo

Obiettivo	Indicatore	Unità di Misura	Misurazione	Valutazione
1. Promuovere la mobilità sostenibile				
	Lunghezza delle strade 30 e delle aree pedonali	km di strade nell'anno X	Monitoraggio dell'estensione delle strade 30 e delle aree pedonali	Comparazione annuale.
Ciclabile	N° di passaggi ai contabici	N° di passaggi/anno	E' richiesta l'installazione di una rete di contabici in punti nevralgici della rete ciclabile.	Comparazione annuale.
	Lunghezza della rete ciclabile	km di ciclabile nell'anno X	Monitoraggio dell'estensione della rete da dati catastali.	Comparazione annuale. Confronto con comuni italiani capoluogo da dati ISTAT (https://www.istat.it/comunicato-stampa/ambiente-urbano-anno-2023/).
Ciclabile scolastica	Percentuale di studenti che raggiungono la scuola in bici	Studenti che raggiungono la scuola in bici/Studenti totali	Sondaggi erogati dalle scuole, in particolare quelle di secondo grado. Differenziare per provenienza studenti (residenti e non residenti nel Comune).	Comparazione annuale.
Ciclabile lavorativa	Percentuale di lavoratori che raggiungono il luogo di lavoro in bici	Lavoratori che si spostano in bici/ Lavoratori totali	Sondaggi erogati dalle principali organizzazione ed imprese del Comune (pubblica amministrazione, industrie, etc.). Differenziare per provenienza lavoratori (residenti e non residenti nel Comune).	Comparazione annuale.
Pedonale	Lunghezza dei marciapiedi	km di marciapiedi nell'anno X	E' richiesta la mappatura della rete pedonale attuale e l'aggiornamento annuale a seguito di nuove opere.	Comparazione annuale
Pedonale scolastica	Percentuale di studenti che raggiungono la scuola a piedi	Studenti che raggiungono la scuola a piedi/Studenti totali	Sondaggi erogati dalle scuole, in particolare quelle di secondo grado. Differenziare per provenienza studenti (residenti e non residenti nel Comune).	Comparazione annuale.
Pedonale lavorativa	Percentuale di lavoratori che raggiungono il luogo di lavoro a piedi	Lavoratori che si spostano in bici/ Lavoratori totali	Sondaggi erogati dalle principali organizzazione ed imprese del Comune (pubblica amministrazione, industrie, etc.). Differenziare per provenienza lavoratori (residenti e non residenti nel Comune).	Comparazione annuale.
Trasporto pubblico	N° di biglietti convalidati	N° di biglietti convalidati/anno	Dati forniti dall'agenzia di mobilità.	Comparazione annuale.
	N° di abbonamenti erogati	N° di abbonamenti erogati/anno	Dati forniti dall'agenzia di mobilità.	Comparazione annuale.
	N° di saliti/discesi alle fermate	N° di saliti/discesi/giorno nell'anno X	Sondaggio eseguito in fermate strategiche in giorni feriali a campione durante l'anno.	Comparazione annuale.

Continua nella prossima pagina...

Obiettivo	Indicatore	Unità di Misura	Misurazione	Valutazione
2. Ridurre gli impatti della mobilità veicolare				
Congestione	N° di passaggi alle spire	N° di passaggi/anno	E' richiesta l'installazione di una rete di spire in punti nevralgici della circolazione urbana, come, ad esempio, Corso Statuto.	Comparazione annuale.
Inquinamento atmosferico	Giorni all'anno di superamento della concentrazione consigliata delle principali sostanze inquinanti (PM10, PM2.5, O3)	Giorni/anno	Dati reperibili dalla stazione ARPAP installata presso la stazione ferroviaria.	Comparazione annuale. Confronto con limiti suggeriti OMS.
Sicurezza	Tasso di incidentalità stradale	N° incidenti/anno/100'000 abitanti	Dati raccolti dal Comando di Polizia locale. Si consiglia di derivare tassi specifici per pedoni e ciclisti.	Comparazione annuale. Data la piccola dimensione del Comune, che comporta un numero ridotto di incidenti, è consigliabile eseguire il confronto anche su dati pluriennali (es., media sui tre anni). Confronto con altri Comuni del Piemonte della stessa dimensione da dati ISTAT.
	Tasso di lesività stradale	N° feriti/anno/100'000 abitanti	Dati raccolti dal Comando di Polizia locale. Si consiglia di derivare tassi specifici per pedoni e ciclisti.	Comparazione annuale. Data la piccola dimensione del Comune, che comporta un numero ridotto di incidenti, è consigliabile eseguire il confronto anche su dati pluriennali (es., media sui tre anni). Confronto con altri Comuni del Piemonte della stessa dimensione da dati ISTAT.
	Tasso di mortalità stradale	N° decessi/anno/100'000 abitanti	Dati raccolti dal Comando di Polizia locale. Si consiglia di derivare tassi specifici per pedoni e ciclisti.	Comparazione annuale. Data la piccola dimensione del Comune, che comporta un numero ridotto di incidenti, è consigliabile eseguire il confronto anche su dati pluriennali (es., media sui tre anni). Confronto con altri Comuni del Piemonte della stessa dimensione da dati ISTAT.
3. Migliorare la qualità dello spazio pubblico				
Verde urbano	m2 di verde urbano	m2 di verde urbano nell'anno X	E' richiesta la mappatura e l'aggiornamento delle aree verdi urbane, e la loro classificazione.	Comparazione annuale. Confronto con comuni italiani capoluogo da dati ISTAT (https://www.istat.it/comunicato-stampa/ambiente-urbano-anno-2023/).
	N° di alberi nell'area urbana	N° di alberi nell'anno X	E' richiesta la mappatura e l'aggiornamento degli alberi nell'area urbana.	Comparazione annuale.
Arredo urbano	N° di panchine nell'area urbana	N° di panchine nell'anno X	È richiesta mappatura ed aggiornamento.	Comparazione annuale.
	N° di cestini nell'area urbana	N° di cestini nell'anno X	È richiesta mappatura ed aggiornamento.	Comparazione annuale.
	N° di fioriere nell'area urbana	N° di fioriere nell'anno X	È richiesta mappatura ed aggiornamento.	Comparazione annuale.
Spazi di aggregazione	m2 di piazze pubbliche	m2 nell'anno X	E' richiesta la mappatura delle piazze pubbliche (non adibite a parcheggio).	Comparazione annuale.



Sostenibilità

Promuovere un modello di mobilità locale sostenibile

Mobilità veicolare

Limitare gli effetti negativi della mobilità motorizzata privata

Spazio pubblico

Migliorare la qualità e la fruibilità degli spazi pubblici

Partecipazione

Promuovere un nuovo modello di mobilità

Azione	Trasversalità	Impatto	Facilità	Accessibilità economica	Grado di priorità
1. Creare una rete ciclabile efficiente, connessa al servizio TPL e ai territori limitrofi	2	2	2	1	
2. Attivare il Bike-to-Work, Bike-to-School	1	1	2	2	
3. Attivare tavoli mobility management	3	3	2	3	
4. Attivare servizi di mobilità condivisa	1	2	2	2	
5. Valorizzare e rendere accessibili i percorsi pedonali	3	3	2	2	
6. Inserire sistemi di segnaletica wayfinding	2	2	2	2	
7. Migliorare il servizio TPL	2	3	1	1	
8. Favorire la connettività intermodale del territorio	3	3	1	2	
9. Agire sui flussi di traffico	3	2	2	1	
10. Attuare moderazione del traffico e istituzione zone 30	3	3	2	2	
11. Razionalizzare il sistema della sosta veicolare	1	2	2	2	
12. Gestire la viabilità e l'accessibilità in aree critiche	2	3	2	2	
13. Attivare gli spazi urbani residuali	3	3	2	2	
14. Realizzare strade scolastiche	3	3	2	2	
15. Potenziare il sistema di verde urbano per generare benefici	3	3	1	2	
16. Sensibilizzare la cittadinanza attraverso campagne educative e di informazione	3	3	1	2	
17. Adottare una metodologia per raccogliere dati e monitorare	3	2	1	2	

Grado di priorità Alto ← → Basso

Conclusioni

La tabella riporta una sintesi delle diverse azioni riportate in questo documento classificate secondo la metodologia descritta a inizio documento. Quello che emerge è il quadro di una cittadina caratterizzata da alcune complessità ma da un elevato potenziale di intervento: in particolare sono indicate in rosso quelle azioni che si ritengono prioritarie per il raggiungimento della visione complessiva declinata dalla suddetta Agenda, orientata a rendere Mondovì più vivibile, attrattiva e sostenibile, migliorando la qualità della vita delle persone e rafforzando l'accessibilità e le relazioni con il territorio.

In una città come Mondovì, il modello di mobilità (e di conseguenza la gestione degli spazi) deve necessariamente essere diversificato per rispondere agli obiettivi di sostenibilità. Data la conformazione geomorfologica del territorio e le sue peculiarità, il sistema di mobilità cittadino non può fondarsi solamente su forme di mobilità attiva (piedi e bici) e al contempo per favorire la vivibilità, il benessere e la sicurezza dei cittadini, lo stesso non dovrebbe incentrare buona parte della sua ripartizione modale sull'utilizzo dei veicoli a motore. Questa è di fatto la sfida principale, **trovare un equilibrio tra le diverse forme di mobilità al fine di promuovere un modello di città sostenibile, inclusivo e equo.** Dalla classificazione riportata emerge proprio la necessità di lavorare su più aspetti contemporaneamente: risultano, infatti, prioritarie azioni anche molto diverse tra loro, che riguardano la gestione degli spostamenti casa-lavoro (in cui l'utilizzo dell'automobile è predominante), la moderazione del traffico, ma anche la messa in sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili, nonché il potenziamento del TPL e dell'intermodalità.
Proprio **favorendo la connettività intermodale del territorio (azione 8)** si intende semplificare l'accesso ai diversi mezzi di trasporto, promuovendo un modello di mobilità più sostenibile di quello attuale, dove anche il più piccolo cambiamento nella ripartizione modale lavora in un'ottica di medio-lungo periodo per rendere la città più vivibile. L'intermodalità assume una rilevanza cruciale in un contesto come Mondovì, dove le diverse opzioni di mobilità devono incontrarsi ed essere facilmente accessibili per poter promuovere una diversificazione nell'utilizzo dei diversi mezzi. In questo senso lavorano anche azioni come l'**attivazione di tavoli di mobility management (azione 3)** mirano a definire un dialogo continuativo con le imprese e aziende del territorio, nonché con le scuole, in modo da lavorare attivamente sulle abitudini di mobilità e le scelte quotidiane dei cittadini nei loro spostamenti casa-lavoro o casa-scuola. La definizione di politiche di MM può essere, infatti, il primo passo per lavorare sulle dinamiche di mobilità più diffuse e possono costituire un cambiamento importante, dal momento che riguardano buona parte della popolazione attiva sul territorio.

Parallelamente sarà possibile lavorare anche sulla risoluzione mirata di alcune dinamiche, come la **gestione della viabilità e l'accessibilità di alcune aree critiche (azione 12)** che erano già state evidenziate nella prima parte di analisi conoscitiva del presente lavoro.
Con questo tipo di azione, l'Agenda vuole, suggerire possibili riorganizzazioni degli spazi al fine di promuovere una mobilità che segua i principi di sicurezza, accessibilità e equità per tutti gli utenti e mezzi di trasporto.
In questa prospettiva, un ruolo cruciale è rivestito anche dal **miglioramento del servizio di TPL (azione 7)**. Si tratta di un intervento complesso e oneroso da implementare, ma con un forte potenziale impatto trasformativo, il TPL rappresenta una leva fondamentale per rispondere agli spostamenti pendolari di lunga percorrenza che costituiscono una quota significativa dei flussi di mobilità del Comune offrendo un'alternativa concreta e strutturale all'uso del mezzo privato.
Nell'ottica di aumentare la sicurezza e favorire la fruizione della strada non quale luogo riservato alle auto, ma quale spazio pubblico condiviso, l'azione relativa all'**attuazione di misure di moderazione del traffico e istituzione di zone 30 (azione 10)** lavora proprio in questo senso, con l'obiettivo di promuovere interventi volti a limitare le velocità per rendere la città più sicura e inclusiva anche per i cittadini più vulnerabili come bambini, anziani e portatori di disabilità. Le zone 30 non si limitano, infatti, ad apporre un limite di velocità ai veicoli in transito, ma mirano a costruire quartieri dove muoversi con qualsiasi mezzo possa essere più piacevole e sicuro, contribuendo a rendere gli spazi di mobilità anche luoghi di incontro, condivisione e socialità. A questo discorso si legano le azioni relative alla **valorizzazione dei percorsi pedonali (azione 5)** e all'**attivazione degli spazi residuali (azione 13)**: tutte insieme contribuiscono, infatti, al disegno di una città dove la mobilità non è solo un vettore di spostamento, ma un elemento in grado di ridisegnare gli spazi pubblici, renderli più accessibili, attrattivi e quindi vissuti. Solo attraverso una progettazione inclusiva e di qualità, sarà possibile dare vita a spazi che incentivino gli spostamenti a piedi e in bici, convertendo parte degli spostamenti che oggi vengono realizzati in automobile anche su brevissime distanze.

Infine, è emersa come rilevante in ogni passaggio della stesura di questo documento e in particolare dall'interlocuzione con tutti i soggetti coinvolti nel processo partecipativo, la necessità di **sensibilizzare la cittadinanza attraverso campagne educative e di informazione (azione 16)**. È stata infatti ampliamento riconosciuta la necessità di lavorare non solo sulla dimensione infrastrutturale della mobilità, ma anche - e soprattutto - sulla dimensione culturale, legata alle abitudini di mobilità dei cittadini e alla consapevolezza e conoscenza delle dinamiche che interessano a città. Attraverso campagne comunicative e di informazione i cui contenuti possono in parte essere estrapolati anche dal quadro conoscitivo della presente Agenda (come ad esempio i tempi di spostamento per le principali attrazioni del territorio o l'offerta di mobilità disponibile) sarà possibile mettere in atto un cambiamento progressivo che di certo guarda al lungo periodo, ma che anche gradualmente può contribuire al cambiamento del paradigma della mobilità urbana.

Fonti

Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo codice della strada” (e successive modifiche)
Decreto Ministeriale 05 Novembre 2001, n. 6792 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”
Decreto Ministeriale 19 Aprile 2006, “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”
Decreto Ministeriale 29 Novembre 1999, n. 557 “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”
D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 “Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada”
Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024
Legge 25 novembre 2024, n.177 “Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al d.l. 30 aprile 1992, n. 285.”
Circolare Ministero dell’Interno, Prot. n°7923, Circolazione stradale, 22 Ottobre 2020,
National Association of City Transportation Officials (Nacto), Urban street design guide, 2013
Regione Piemonte, Linee guida progettuali, Allegato A del Piano Regionale della Mobilità Cicilistica (PRMC), 2023
Regione Piemonte, Politiche regionali di Mobility management
Contratti di fiume, Manuale di drenaggio urbano 2015
Todd Litman “Traffic Calming: Benefits, Costs and Equity Impacts”, Victoria Transport Policy Institute, 1999
Travel Behaviour and Society, Volume 9, Pag. 32-49, ISSN 2214-367X, 2017
World Health Organization and The World Bank “World Report on Road Traffic Injury Prevention”, 2004
Bike-to-Work Cuneo
https://www.comune.cuneo.it/news/dettaglio/periodo/2024/04/02/bike-to-work-diventa-iniziativa-virtuosa-anche-per-il-commercio-locale.html
https://www.comune.cuneo.it/ambiente-mobilita-e-protezione-civile/biciclette/biciclette/linee-guida-per-ladesione-al-progetto-bike-to-work-cuneo.html
Traffic exam improves road safety for children
https://www.holland-cycling.com/blog/292-traffic-exam-improves-road-safety-for-children
Understanding and Managing Congestion
https://content.tfl.gov.uk/understanding-and-managing-congestion-in-london.pdf
An active travel measure to encourage walking, wheeling, cycling and scooting to schools
https://www.oxfordshire.gov.uk/residents/roads-and-transport/school-streets/about-school-streets

Fonti immagini

Le immagini presenti nel documento dove non specificato sono di proprietà di Decisio oppure provenienti da fonti citate, o pubblicate sul sito Unsplash.com. Le icone contenute in questo documento sono state rese disponibili sul sito Flaticon.com. Si ringraziano gli autori per averle messe a disposizione.



DECISIO