



CITTÀ DI  
TREVISO

TPS PRO

# TPS





Comune di Treviso

**PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile dell'Area estesa di Treviso, Piano Generale del Traffico Urbano, Piano del Trasporto Pubblico Urbano - approvata con Delibera di Consiglio comunale n. 19 del 11.04.2024**

**GRUPPO DI LAVORO OPERATIVO - SERVIZIO MOBILITA'**

Michela Mingardo - *Responsabile Unico del Procedimento - Responsabile Servizio Mobilità - Mobility Manager Area*

Alessia Barbiero

Giorgio Visentin

Michele Vernier

**GRUPPO DI LAVORO INTERSETTORIALE**

Andrea Gallo - *Settore Polizia Locale*

Francesco Robazza - *Settore Polizia Locale*

Stefano Barbieri - *Settore Ambiente, Mobilità e Politiche Comunitarie*

Barbara Fiume - *Settore Urbanistica, Sportello Unico e Verde Urbano*

Francesca Tornabene - *Settore Urbanistica, Sportello Unico e Verde Urbano*

Nadia Poles - *Settore ICT, Statistica, Patrimonio e Demografici*

Marco Sartori - *Settore ICT, Statistica, Patrimonio e Demografici*

Stefano Climastone - *Settore ICT, Statistica, Patrimonio e Demografici*

Francesco Vigato - *Portavoce del Sindaco*



Nicola Murino

Alessandro Nalin

Jacopo Ognibene

Stefano Ciurnelli

Guido Francesco Marino

Leonardo Di Pumpo

Carlo Di Muzio

Francesco Filippucci



Irene Bugamelli

Francesco Mazza

Francesca Rametta

Gildo Tomassetti

Camilla Alessi

Matteo Scamporrino

Luca Di Figlia

PROGETTO GRAFICO

Letizia Vegliani

**TREVISO È SOSTENIBILE**

**.5**

Il PUMS del Comune di Treviso

**TREVISO È ATTIVA**

**.8**

Mobilità Pedonale e Mobilità Ciclistica

**TREVISO È IN MOVIMENTO**

**.16**

Trasporto Pubblico e Trasporto Privato

**TREVISO È CAMBIAMENTO**

**.22**

Innovazione e cultura per la sostenibilità e logistica

## IL PERCORSO DI FORMAZIONE

Il Comune di Treviso ha pianificato la mobilità sviluppando 3 Piani.

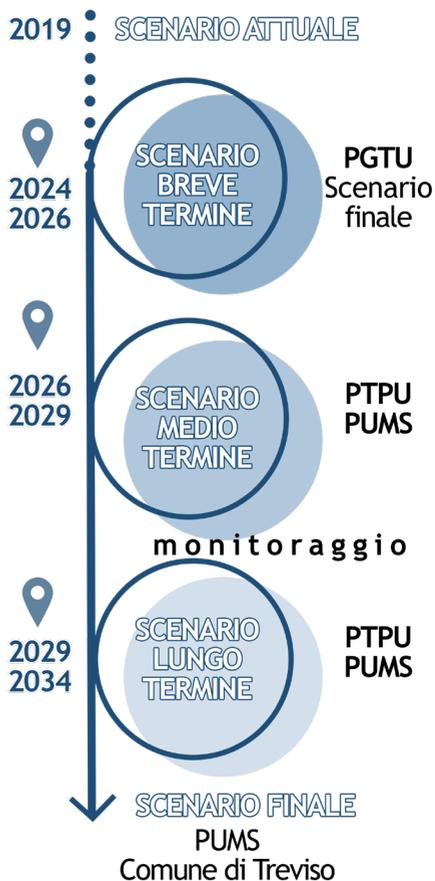
**PUMS:** Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico di lungo periodo (10 anni) che soddisfa i bisogni di mobilità delle persone al fine di migliorarne la qualità della vita.

**PGTU:** Il Piano Generale del Traffico Urbano è un piano di breve periodo (2 anni) per il miglioramento delle condizioni della circolazione nell'area urbana, il miglioramento della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento.

**PTPU:** Il Piano del Trasporto Pubblico Urbano è un piano di settore che ottimizza l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico, in modo da rispondere al meglio alle esigenze di spostamento dei cittadini.

Il PUMS è un **piano-processo** che necessita di un costante **monitoraggio** con la finalità di perseguire quattro principali obiettivi:

**INFORMARE**                      **CONVOLGERE**  
**ASCOLTARE**                      **CONFRONTARSI**



Le attività di comunicazione e partecipazione si sono sviluppate in:

- FASE 0
- FASE 1
- FASE 2
- FASE 3



## FASE 0

Aprile-Maggio 2019

### PREPARAZIONE

impostazione e predisposizione delle attività di comunicazione e partecipazione



## FASE 1

Maggio-Giugno 2019

### ASCOLTO

comunicazione, raccolta dati, ascolto e definizione degli obiettivi



## FASE 3

Ottobre-Dicembre 2019

### FINALE

approfondimenti e sintesi



## FASE 2

Settembre-Ottobre 2019

### CO-PROGETTAZIONE

co-progettazione e confronto

**1** questionario diffuso tra i cittadini

**819** questionari compilati

**2** workshop *stakeholder*

**2** tavole rotonde:

SCUOLA E CICLABILITÀ

COMMERCIO E CENTRO STORICO



**2** workshop cittadini

**4** tavoli tematici:

ACCESSIBILITÀ

SICUREZZA STRADALE

TUTELA AMBIENTALE

QUALITÀ DELLA VITA



**4** questionari real time

**2** conferenze pubbliche

### IL PERCORSO DI FORMAZIONE

In coerenza con le Linee Guida ministeriali e con le Linee Guida ELTIS, il PUMS individua 5 **Aree di Interesse**:

- mobilità efficace ed efficiente;
- mobilità a basso impatto ambientale ed energetico;
- mobilità sicura;
- città più accessibile;
- mobilità sostenibile socialmente ed economicamente.

Nell'ambito di ciascuna area il PUMS esplicita gli **obiettivi specifici** desunti dalla pianificazione e programmazione e dalle risultanze del Quadro Conoscitivo.

Tali obiettivi sono stati oggetto di approfondimento nel percorso partecipativo e sono racchiusi in quattro tematiche che ritroviamo simbolicamente nel logo identificativo del piano:

- ACCESSIBILITÀ**
- TUTELA AMBIENTALE**
- SICUREZZA STRADALE**
- QUALITÀ DELLA VITA**



Gli **obiettivi quantitativi** cui mirare nel lungo periodo sono:

- obiettivi di **modal split**: un incremento **fino al 20%** degli spostamenti sostenibili con conseguente riduzione degli spostamenti non sostenibili;
- obiettivi di **sicurezza stradale**: **azzeramento** del numero delle vittime di incidenti stradali entro il 2050 e del numero di morti tra pedoni e ciclisti nel 2030.

Il PUMS individua un insieme di **Strategie** di azione organizzate per “macroambiti” di intervento:

## MOBILITÀ PEDONALE

- Accessibilità **universale**
- **Sicurezza e continuità dei percorsi in ambito urbano**
- Aree dedicate alla pedonalità
- Incrementare la qualità dei **nodi multimodali**
- **Accessibilità scolastica**
- Orientamento spaziale

## MOBILITÀ CICLABILE

- Aumentare la **sicurezza** per i ciclisti
- Aumentare gli spostamenti effettuati in bici
- Sviluppo della **cultura ciclistica**
- Cicloturismo
- Migliorare **spostamenti diretti** tra centro città e quartieri

## TRASPORTO PUBBLICO

- **Efficientamento** dell'integrazione con il trasporto su ferro
- Recupero della velocità commerciale
- Informazione dell'utenza
- **Rinnovo** del parco bus
- Servizio bus flessibile
- Bigliettazione elettronica

## TRASPORTO PRIVATO

- Interventi di messa in sicurezza della rete stradale
- Ampliamento della **Zona a traffico limitato**
- Sistema dei parcheggi
- Strategie di **regolamentazione della sosta**

## INNOVAZIONE PER LA CULTURA E SOSTENIBILITÀ

- Diffusione del fenomeno della **Sharing Mobility**
- Definizione della MaaS
- Utilizzo degli ITS e di sistemi di **infomobilità**

## LOGISTICA

- Incentivo della distribuzione urbana sostenibile e **carbon free**
- Innovare i servizi logistici
- Promozione sinergica tra pubblico e privato

## MOBILITÀ PEDONALE

Il PUMS del Comune di Treviso si avvicina alla pianificazione della mobilità pedonale per generare un cambiamento nella concezione della rete stradale da spazio conteso a **spazio condiviso**.

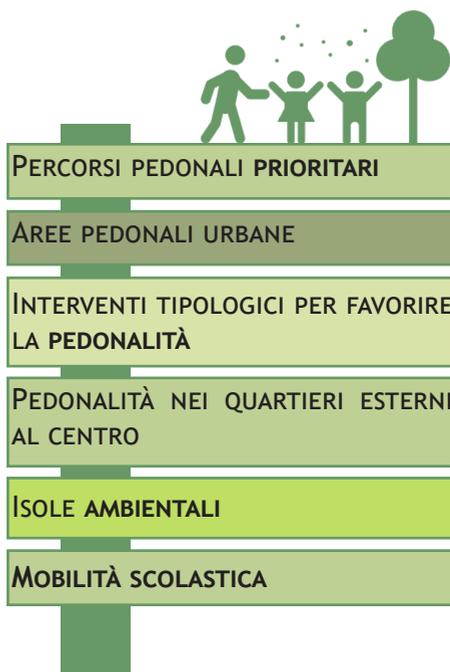
Il Piano promuove il concetto di **accessibilità universale** in tutte le tipologie di azioni previste, avendo un'attenzione generalizzata alla progettazione di spazi e percorsi **universalmente accessibili e sicuri**.

Gli interventi sono volti ad aumentare la **pedonalità** intesa come tutela delle funzioni indispensabili a garantire la mobilità pedonale in qualsivoglia ambito ciò sia consentito mitigando i conflitti con le altre componenti di traffico.

Il PUMS individua una rete di **percorsi pedonali prioritari** lunghi complessivamente **6,3 km** che collegheranno il cuore del centro storico con i principali **nodi** della mobilità pubblica e privata



### PERCORSO PEDONALE PRIORITARIO



## PERCORSI PEDONALI PRIORITARI

### STRATEGIE

- Creare un **ambiente pedonale sicuro**;
- Favorire la creazione di aree dedicate alla **pedonalità**;
- Incrementare la qualità e l'**efficienza** della mobilità pedonale nei nodi del TPL.

penetrando in centro dai varchi della cerchia muraria. Questi percorsi mirano a **riqualificare** e migliorare la qualità urbana di quelle direttrici pedonali già consolidate e molto utilizzate.

Si interviene progettualmente per favorire la loro chiara identificazione e **riconoscibilità** attraverso l'arredo urbano, la pavimentazione, la segnaletica ed interventi di messa in sicurezza.

Le **isole ambientali** sono quelle zone urbane racchiuse tra le maglie della viabilità principale composte esclusivamente da strade locali

## ISOLE AMBIENTALI

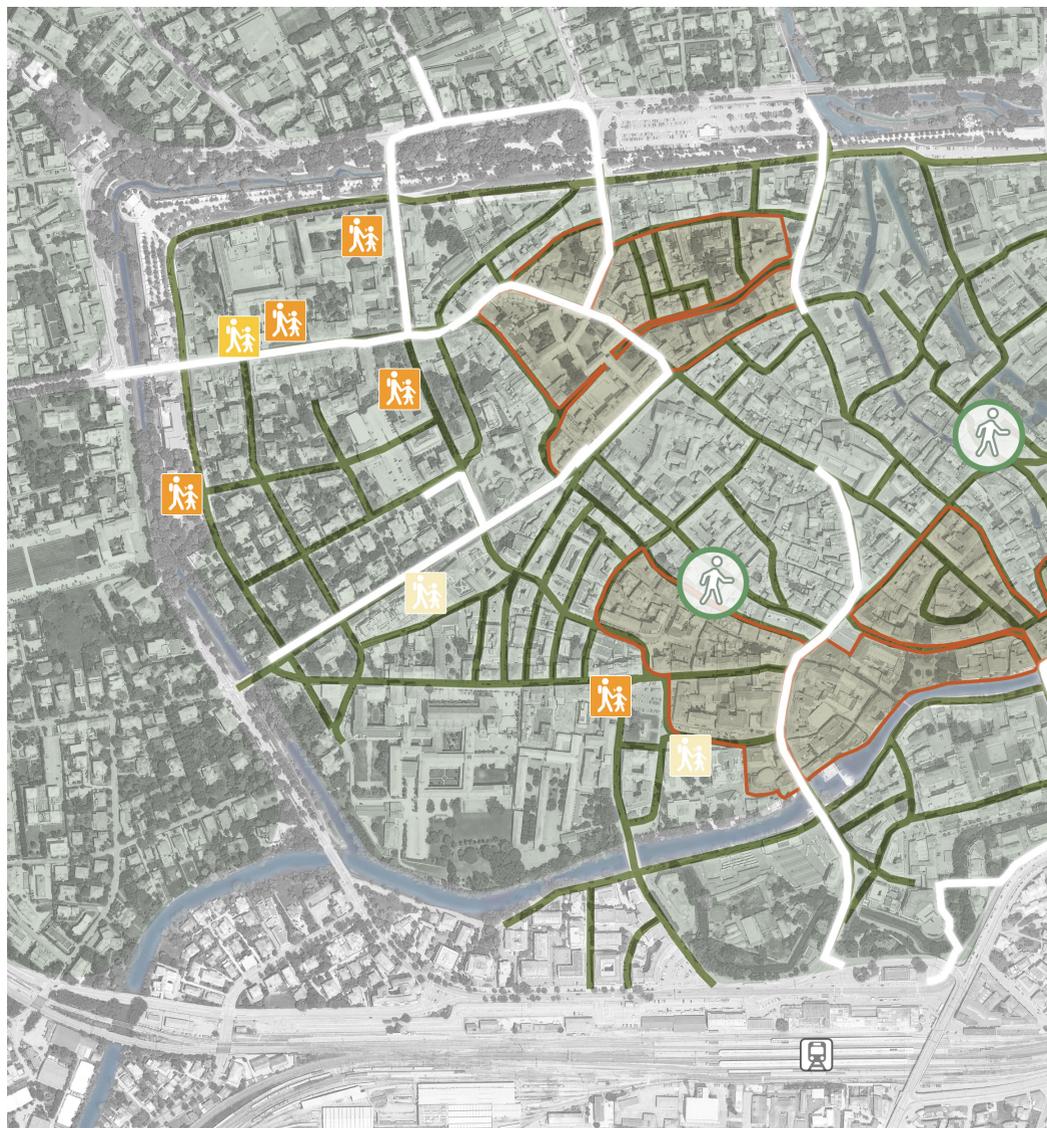
### STRATEGIE

- Promuovere l'**accessibilità universale**;
- Creare un ambiente pedonale **sicuro**;
- Favorire la creazione di aree dedicate alla **pedonalità**.

finalizzate al recupero della **vivibilità** degli spazi urbani. Le forme di **mobilità attiva** hanno la precedenza sulle auto e grazie ad opportuni interventi previsti diventano prioritarie.

Tali interventi riguarderanno il design delle strade, l'arredo urbano e il verde, l'assetto circolatorio e i limiti di velocità imposti con lo scopo di ridurre il traffico motorizzato. Le isole ambientali previste comprendono tutti i quartieri, non solo il centro storico.

MOBILITÀ PEDONALE





## CENTRO STORICO

I percorsi pedonali prioritari permetteranno un facile accesso al centro storico dai principali nodi di mobilità esistenti e previsti dal PUMS come la Stazione ferroviaria, le fermate del trasporto pubblico e i parcheggi a margine del centro.

Questa rete, anche grazie alla specifica segnaletica, consentirà una facile circolazione pedonale non solo ai cittadini di Treviso, ma anche ai “city user” e ai turisti.

Particolare cura quindi è dedicata alla strutturazione delle informazioni fornite dall’apparato di wayfinding così da rendere la pedonalità una valida alternativa anche per gli spostamenti sistematici.





## RETE CICLABILE CICLOPOLITANA

### STRATEGIE

- Aumentare la **quota** di spostamenti effettuati in bici;
- Aumentare la **sicurezza** per i ciclisti;
- Migliorare i **collegamenti** tra centro città e quartieri;
- Sviluppare il cicloturismo.

La Ciclopolitana è un progetto anticipato nel Biciplan dove era stata definita la **struttura portante** della rete ciclabile.

Questo progetto è in corso di realizzazione e prevede la realizzazione di una vera e propria **rete ciclabile portante** strutturata su diverse linee convergenti dalla periferia verso il centro storico.

Il PUMS propone il completamento della rete estendendola lungo alcune **direttrici** non servite, completando quelle già definite e comprendendo anche alcuni percorsi trasversali principali. Una volta completata, la rete portante della Ciclopolitana sarà lunga **66,5 km**.

Con la realizzazione di tutti gli interventi previsti Treviso disporrà di una rete ciclabile che si strutturerà su **tre livelli** :



### La Ciclopolitana

svolge la funzione di struttura portante



### La rete secondaria

con funzione di completamento della maglia ciclabile, adduzione alla rete portante e collegamento trasversale che consentirà un agevole spostamento intra e inter-quartiere

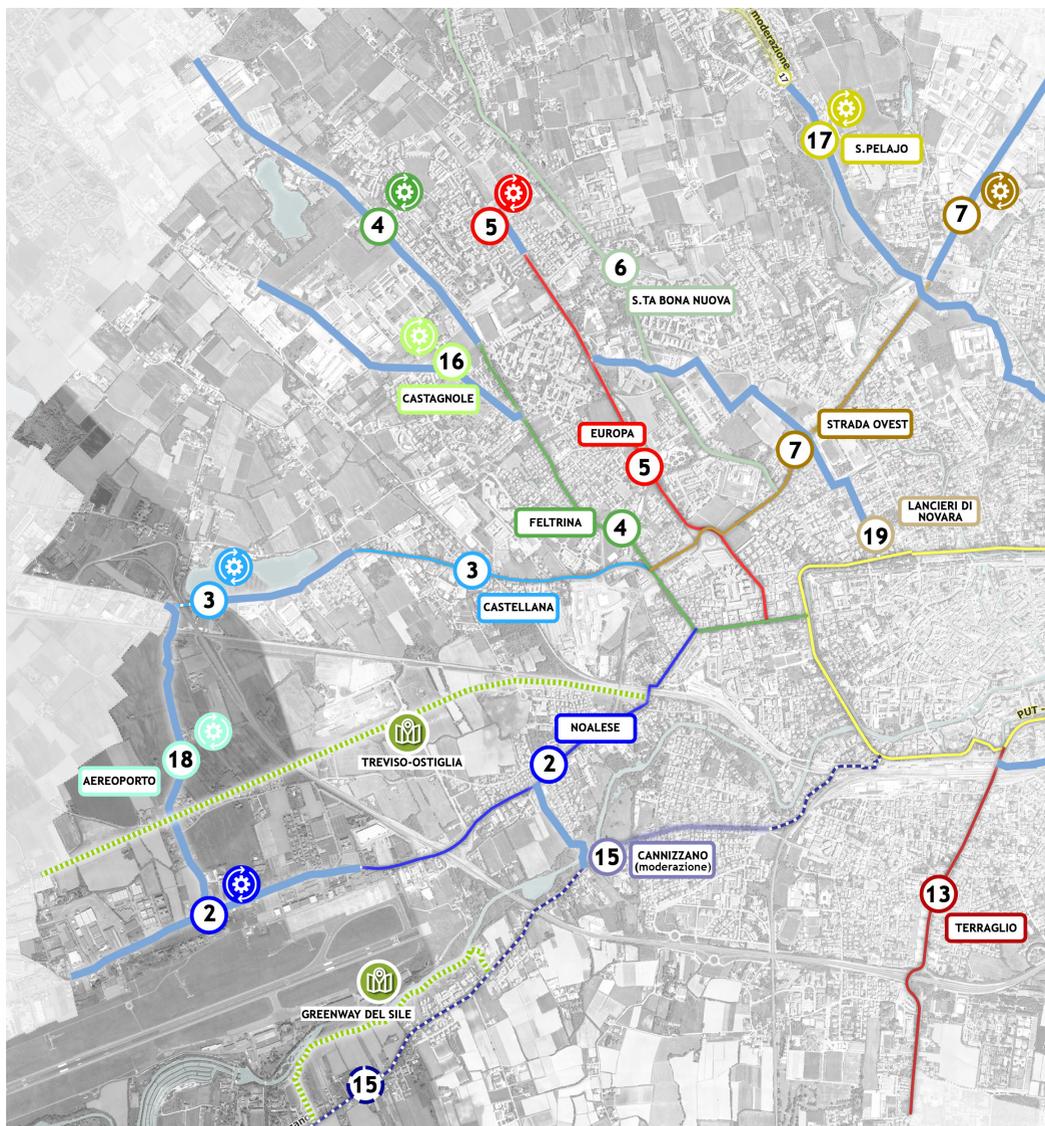


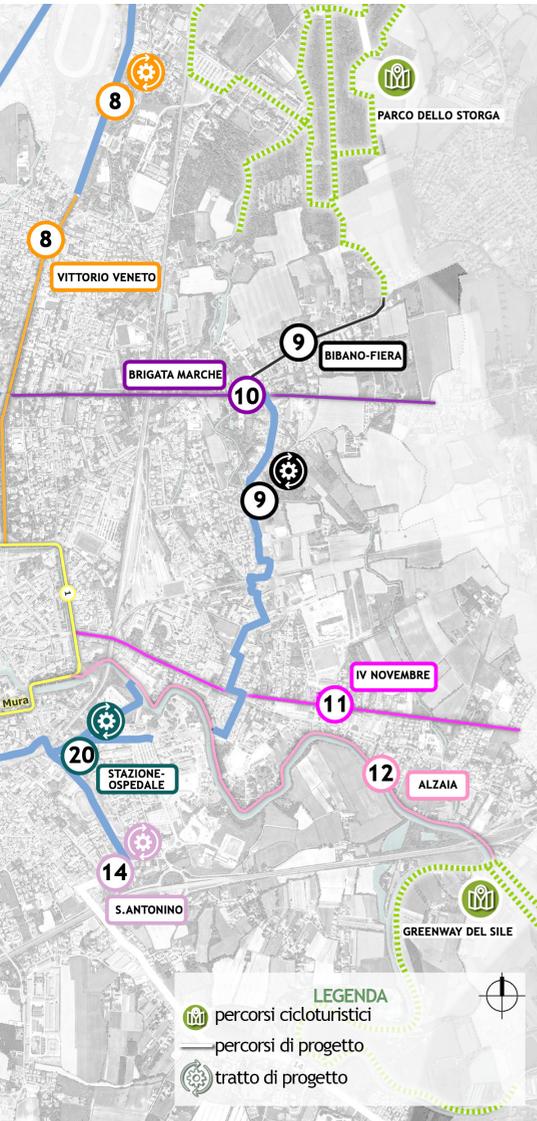
### I percorsi cicloturistici

per lo svago e il tempo libero, di collegamento con gli ambiti di particolare pregio ambientale



# MOBILITÀ CICLISTICA





## RISULTATI ATTESI

- Realizzazione di percorsi ciclabili **diretti** e più **sicuri**;
- Maggiore utilizzo della rete ciclopedonale del centro;
- Migliore **accessibilità** ciclabile dal centro alla periferia;
- Miglioramento dei collegamenti dagli ambiti residenziali ai poli scolastici;
- Miglioramento del collegamento centro storico -Stazione - Ospedale - Fiera
- Aumento del cicloturismo.

### SINTESI KM TOTALI

	ESISTENTE	PROGETTO	TOTALE
RETE CICLABILE	63,3 km	50,6 km	113,9 km
RETE CICLOTURISTICA	17,4 km	17,3 km	34,7 km
TOTALE	80,7 km	67,9 km	148,6 km



## TREVISO È IN MOVIMENTO

### TRASPORTO PUBBLICO

Le strategie del PUMS nell'ambito del trasporto pubblico a Treviso sono state delineate sulla base degli obiettivi specifici e delle criticità individuate dall'analisi dello stato attuale.

E' stato fissato come obiettivo l'**incremento del 12%** dell'utilizzo del trasporto pubblico locale.

Aumentare l'utilizzo del trasporto pubblico a discapito del trasporto privato motorizzato ha l'obiettivo di ridurre la congestione e l'inquinamento.

L'obiettivo finale è quello di ottenere una **rete** di trasporti **efficiente** che consenta di rispondere alle esigenze di mobilità della cittadinanza nel rispetto degli obiettivi di sostenibilità ambientale.



Nuovi bus elettrici



## INTERVENTI DI VELOCIZZAZIONE

### STRATEGIE

- Lo sviluppo di una **mobilità collettiva sostenibile**;
- La promozione di **tecnologie ITS** tramite interventi diffusi per aumentare la velocità commerciale.

Gli interventi consistono nella creazione in ambito urbano di **corsie riservate** e nell'adozione di sistemi di preferenziazione alle intersezioni. Una delle tipologie di intervento più interessanti è il "**BUS GATE**", un sistema attuabile in corrispondenza di un incrocio semaforizzato dotato di rilevatori elettronici e di una centralina in grado di modificare il ciclo semaforico per favorire il passaggio dei mezzi pubblici. Il sistema rileva la presenza dei bus e modifica il ciclo semaforico aggiungendo una specifica fase per farlo transitare o per prolungare la fase di verde fino a superamento dell'incrocio avvenuto.

## VALUTAZIONE PROGETTI ESISTENTI

### PROGETTI DEI PIANI VIGENTI

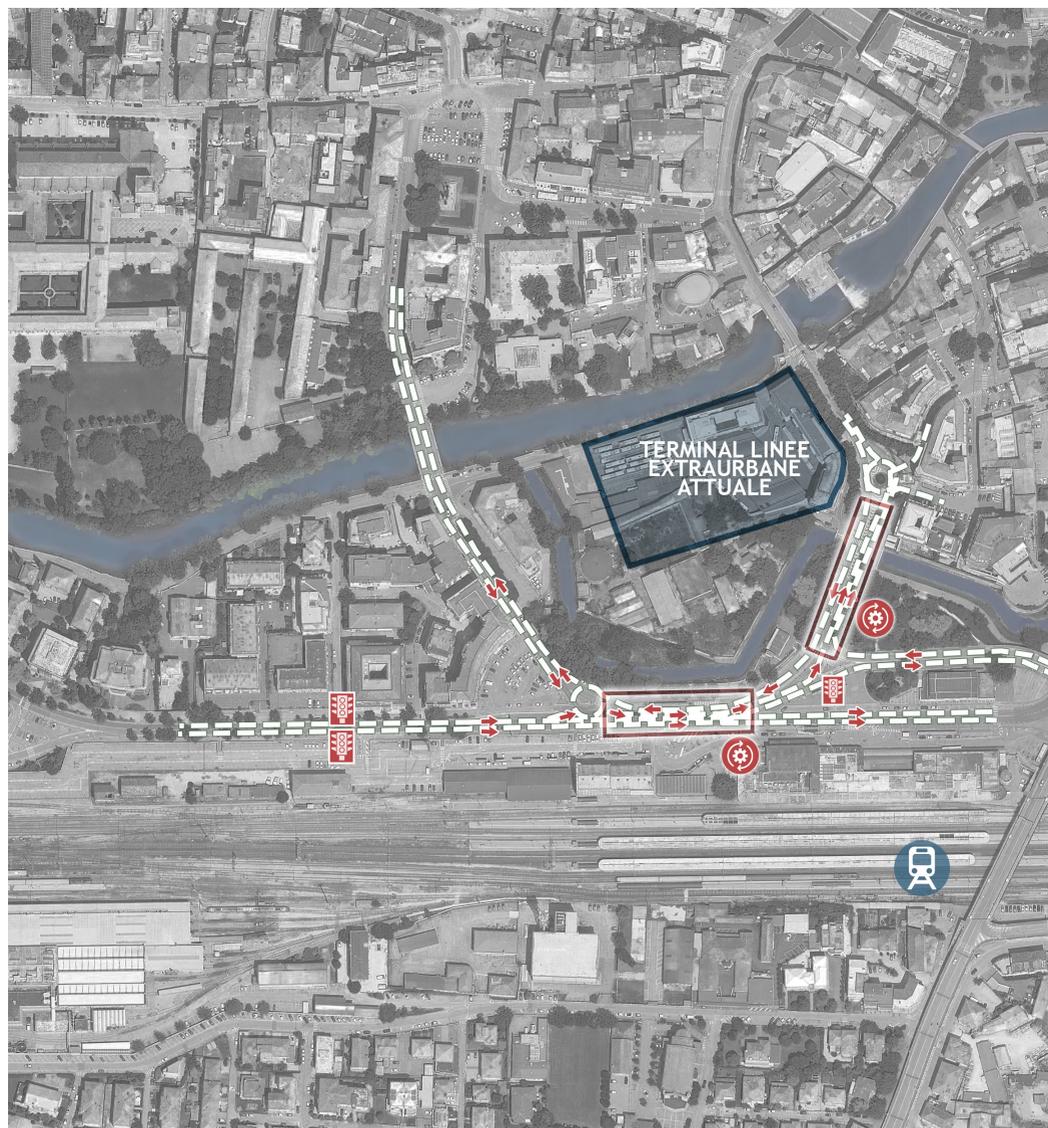
- **Riqualificazione** del piazzale antistante la stazione FS.



L'area antistante la Stazione FS è oggetto di un importante progetto di **riqualificazione**. Gli effetti più evidenti sono la sua trasformazione in **Nodo intermodale** del TPL di Treviso, la modifica alla circolazione dei veicoli e dei mezzi del trasporto pubblico della zona, il miglioramento dell'accessibilità e la modifica delle aree di sosta.

Gli interventi nel complesso andranno a rifunzionalizzare la circolazione del piazzale e delle adiacenti arterie viarie. La Stazione diventerà un polo **intermodale** non solo per il trasporto ferroviario e per il TPL urbano, ma anche per il TPL extraurbano su gomma, la ciclabilità e la pedonalità.

TRASPORTO PUBBLICO





## NODO INTERMODALE

Gli interventi nel complesso andranno a **rifunzionalizzare la circolazione** del piazzale della Stazione e la **modifica della viabilità**.

Si realizzeranno due rotatorie, una per permettere l'accesso verso il centro da viale De Gasperi e l'altra tra via Roma e Largo Porta Altinia ed entrambi i tratti di strada diventeranno a doppio senso di marcia.

Si prevede lo spostamento della stazione dei bus extraurbani da Lungosile Mattei all'area dell'ex Cuor, la riorganizzazione delle fermate dei bus urbani su via Roma e la realizzazione di una Velostazione.



## TREVISO È IN MOVIMENTO

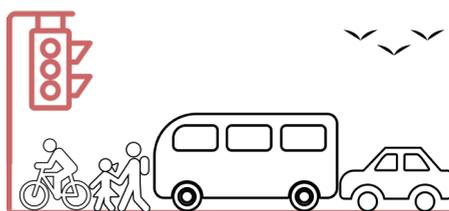
### TRASPORTO PRIVATO

Il PUMS propone una serie di interventi stradali, la cui realizzazione è distribuita nei diversi scenari temporali. L'obiettivo principale è il miglioramento del livello di sicurezza stradale nella rete urbana.

Tali interventi sono valutati in ragione del contributo a favore della **riduzione** della congestione ed **efficientamento** del sistema della mobilità e sono asset infrastrutturale per integrare le politiche di gestione del traffico privato e le misure di **regolamentazione** in termini ambientali.

L'obiettivo fissato di **ridurre** il traffico motorizzato del **13,6%** nell'intero territorio comunale è accompagnato da una politica coerente sulla rete stradale comunale tale da favorire e promuovere un uso consapevole e responsabile dello spazio esistente.

Si incentivano le offerte di soluzioni di mobilità alternative a **minor impatto ambientale**, intervenendo in maniera graduale ed in funzione della classe ecologica dei veicoli autorizzati ZTL.



#### INCENTIVAZIONE

Mobilità attiva e trasporto pubblico



INTERVENTI SULLA RETE STRADALE  
PER AUMENTARE LA SICUREZZA

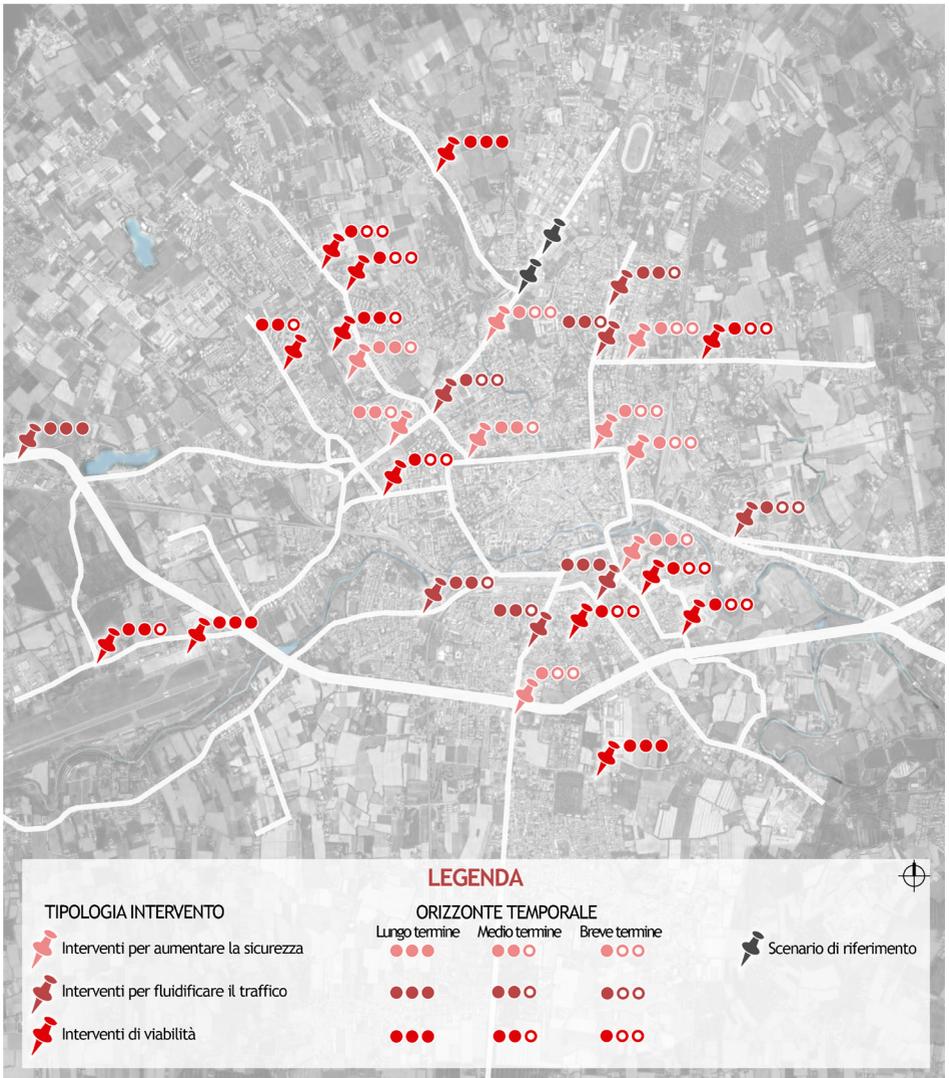
ISOLE AMBIENTALI

STRATEGIE DI REGOLAMENTAZIONE  
DELLA SOSTA

RIORGANIZZAZIONE DELLA  
VIABILITÀ IN CENTRO STORICO

AMPLIAMENTO DELLA ZTL A LUNGO PERIODO

## CLASSIFICAZIONE E MAPPATURA DEGLI INTERVENTI

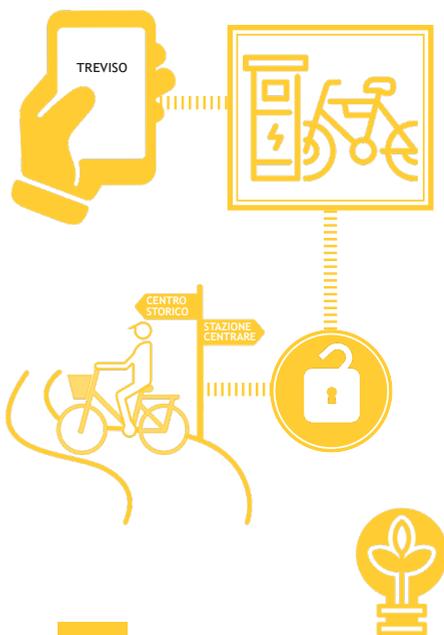


## INNOVAZIONE

### BIKESHARING E MOBILITÀ CONDIVISA

Il PUMS propone di avviare un percorso di **rinnovamento** sia tecnologico che di sistema del Bike Sharing, per garantire un'evoluzione diffusa della ciclabilità, superando i limiti dell'offerta attuale. L'obiettivo è **aumentare l'efficacia** e l'utilizzo del servizio e contemporaneamente la soddisfazione degli utenti. Il cambiamento prevede un graduale passaggio dal sistema a stazione fisse infrastrutturate verso il **free floating**. La presenza contestuale delle due tipologie di servizio avverrà in modalità integrata con:

- **Riqualificazione** e potenziamento delle principali stazioni esistenti;
- Eliminazioni delle attuali stazioni sottoutilizzate;
- Realizzazione di **nuove** stazioni virtuali;
- Introduzione di una nuova flotta di biciclette sia muscolari che a pedalata assistita;
- Ampliamento del territorio servito dal servizio;
- App per l'utilizzo



**BIKESHARING E MOBILITÀ CONDIVISA**

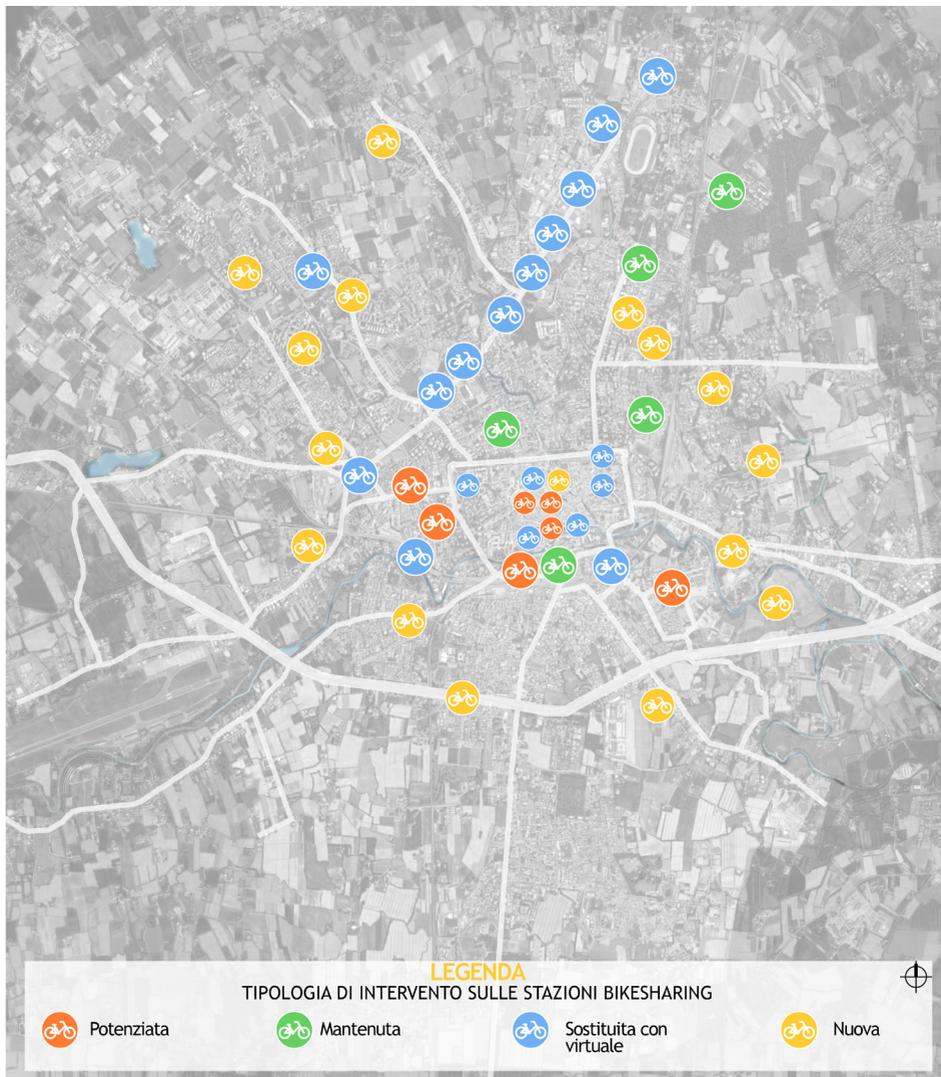
**LOKER/PUNTI DI CONSEGNA DELLE MERCI**

**DISTRIBUZIONE URBANA DELLE MERCI  
CON METODI ALTERNATIVI**

**SPAZI LOGISTICI DI PROSSIMITÀ PER  
TRASNSHIPMENT SU CARGO-BIKE**

**RIDISEGNO DELLE PIAZZOLE DI SOSTA  
E FORNITURA DEI SERVIZI**

## CLASSIFICAZIONE E MAPPATURA DEGLI INTERVENTI SULLE STAZIONI



PER MAGGIORI  
INFORMAZIONI,  
VISITA IL SITO

[www.comune.treviso.it](http://www.comune.treviso.it)

O SCANSIONA IL  
QR CODE



CITTÀ DI TREVISO

**T P S** PRO