



**CITTA' DI SALO'**  
**PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO**

**DOCUMENTO**                   **VARIANTE GENERALE:  
DOCUMENTO DI PIANO  
PIANO DELLE REGOLE  
PIANO DEI SERVIZI**  
ai sensi della Legge Regionale n. 12 del 2005 e s.m.i.

**OGGETTO**                   **STUDIO DELLA COMPONENTE DELLA MOBILITA'**

**ALLEGATO**                   **smRG - RELAZIONE GENERALE**

**DATA**                       **SETTEMBRE 2016**

**COMMITTENTE**           **COMUNE DI SALO'**  
Lungolago Zanardelli, 52 - 25087 - Salò (BS)  
tel. 0365/296866 - fax 0365/42926 e-mail: urbanistica@comune.salo.bs.it  
CF/PI 00559570981

**REDAZIONE**  
**STUDIO AR ASSOCIATO**  
Dott. Ing. Antonino Mario Alesci  
Via della Repubblica 243, Sarezzo 25068 (BS)  
tel: 0308900939 - fax: 0308900967  
e-mail: ar.mario@tecnocquattro.com  
pec: antoninomario.alesci@ingpec.eu

**Il Sindaco**

**Il Segretario**

**Il Responsabile del Procedimento**

**ADOTTATO - Delibera del C.C. n° del**

**APPROVATO - Delibera del C.C. n° del**

**A TERMINI DI LEGGE QUESTO DISEGNO NON POTRA' ESSERE COPIATO O RIPRODOTTO SENZA AUTORIZZAZIONE DEI PROGETTISTI**



# **Piano di Governo del Territorio**

## **Documento di Piano**

### **STUDIO DELLA COMPONENTE DELLA MOBILITA'**

## **Relazione Generale**

Settembre 2016

Ing. Antonino Mario Alesci



## Indice

1 – Premessa .....	pag.	4
2 – Inquadramento della viabilità di Salò .....	pag.	5
3 – Rilevazioni/Analisi del traffico .....	pag.	8
4 – Struttura del traffico veicolare .....	pag.	22
5 – Flussi di traffico nelle principali intersezioni .....	pag.	22
6 – Indagini sulla sosta .....	pag.	26
7 – Indagini origine/destinazione .....	pag.	26
8 – Dati sull'incidentalità .....	pag.	44
9 – Valutazione delle previsioni di Piano .....	pag.	44
10 – Stima dei volumi di traffico indotti dalle previsioni di Piano .....	pag.	46
11 – Problematiche rilevate .....	pag.	57
12 – Classificazione funzionale delle strade .....	pag.	58
13 – Infrastrutture viarie di previsione .....	pag.	64
14 – Rete di trasporto pubblico .....	pag.	65

## 1 - Premessa

Il “*Sistema della Mobilità*”, quale componente del Documento di Piano del PGT, è uno degli elementi ordinatori del territorio ed è strettamente connesso alle politiche di sviluppo socio-economico e di miglioramento della vivibilità per i cittadini, la cui funzionalità è condizione essenziale per uno sviluppo equilibrato.

La Legge Regionale 12/2005, e in particolare l’art. 102 bis, come introdotto dalla L.R. 4/2008, stabilisce norme speciali di salvaguardia dei territori interessati dalle infrastrutture per la mobilità, ribadendo espressamente il ruolo determinante della pianificazione urbanistica sia con riferimento alle previsioni di nuovi interventi, sia attraverso la cura e razionalizzazione della rete esistente, mediante l’individuazione di un insieme di disposizioni volte alla salvaguardia dei tracciati e alla corretta relazione con le scelte di sviluppo insediativo, anche al fine di una qualificazione complessiva del territorio.

All’interno del quadro conoscitivo del PGT, l’analisi del sistema delle infrastrutture della mobilità consente di individuare, con idoneo dettaglio:

- la situazione della rete infrastrutturale esistente (nei suoi elementi lineari e puntuali) e le sue principali criticità in termini funzionali, ma anche paesistico-ambientali;
- la valutazione delle interconnessioni tra i diversi livelli gerarchici e funzionali del sistema viario, operata sulla base della vigente classificazione, e tenendo conto degli scenari di sviluppo infrastrutturale di ambito vasto;
- gli elementi necessari alla valutazione delle interferenze, connessioni e sinergie tra le nuove previsioni insediative e il sistema della mobilità;
- la rete ciclabile e della «mobilità dolce»;
- il sistema della portualità lacustre,

al fine di:

- soddisfare i fabbisogni di mobilità dei cittadini;
- abbattere i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;
- ridurre i consumi energetici;
- aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
- minimizzare l’uso individuale dell’automobile privata, moderare il traffico e favorire l’uso di mezzi alternativi di trasporto a basso impatto;
- incrementare la capacità di trasporto;
- ridurre i fenomeni di congestione.

Il presente studio consiste quindi in un preliminare lavoro (VAS – Quadro conoscitivo) di analisi della mobilità della Città di Salò, ed in una successiva seconda parte (Relazione Generale) nella quale, tenendo in considerazione le componenti della mobilità in relazione alle dinamiche socio-economiche del territorio, con identificazione delle principali criticità, verrà definita la gerarchia della rete viaria, sia nella condizione attuale che nello scenario di previsione, individuando gli interventi infrastrutturali da prevedersi ai fini del superamento delle criticità identificate e gli interventi di adeguamento del sistema infrastrutturale conseguente agli sviluppi urbanistici previsti dal PGT.

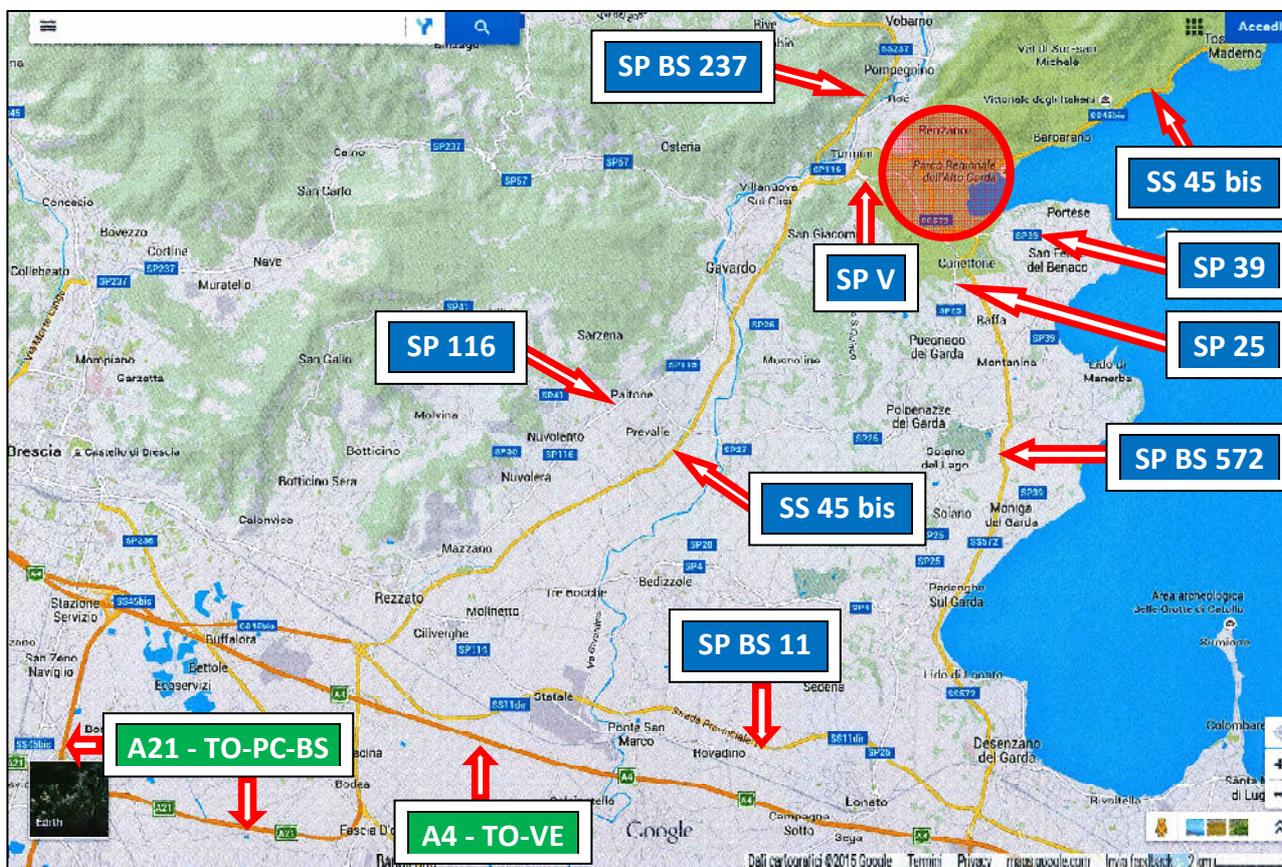
In riferimento alla acquisizione dei dati utili alla rappresentazione dello stato di fatto, si precisa che, nel presente studio, ove di interesse, si farà uso dei dati, messi a disposizione dagli uffici comunali, contenuti nelle "Indagini e stato di fatto" facenti parte del recente PGTU, prodotto in data 21/05/2013 dallo Studio PLANiter ed a firma del Dott. Ing. Giulio Maternini.

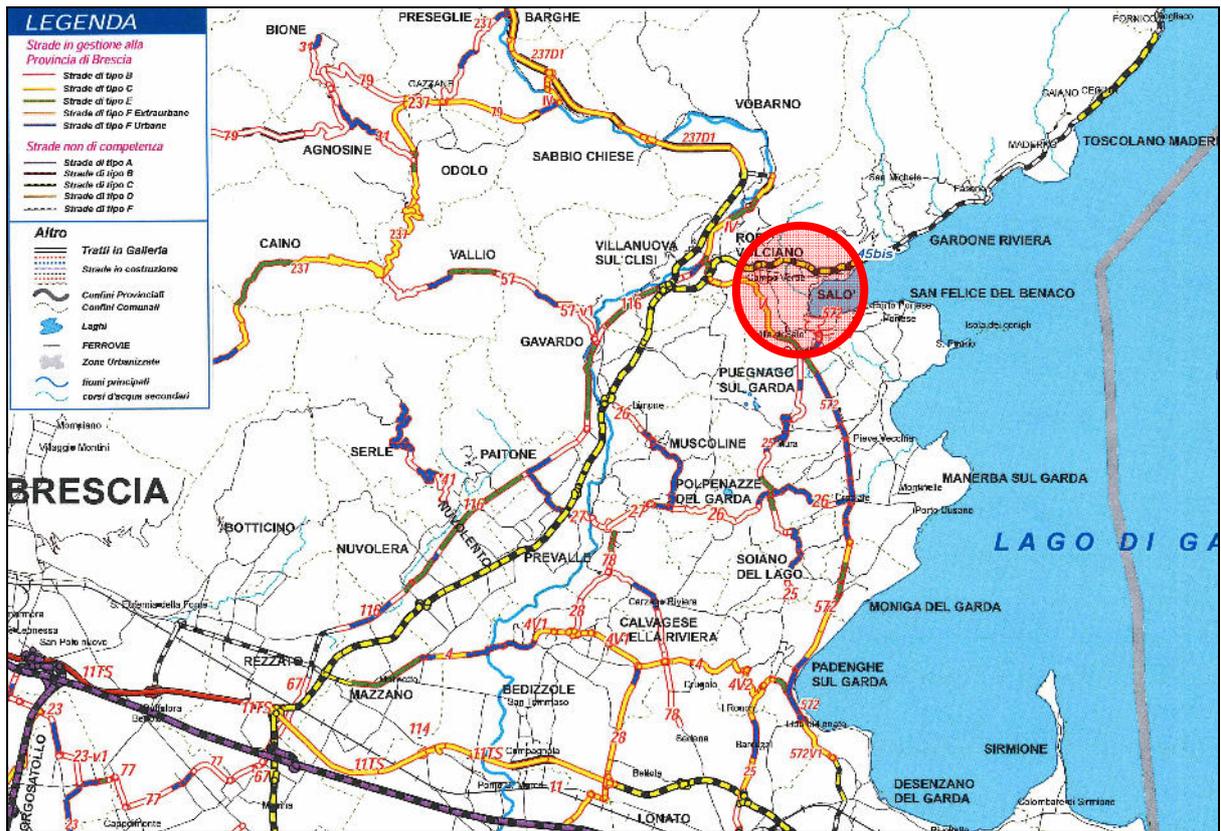
## 2 – Inquadramento della viabilità di Salò

Il territorio comunale di Salò è collocato in un ambito che risulta servito dalla seguente viabilità statale e provinciale:

- SP BS 237 *del Caffaro (Brescia – Ponte Caffaro)*;
- SS 45 bis *Gardesana Occidentale (Rezzato – Limone del Garda)*;
- SP BS 11 *Padana Superiore (Brescia – Peschiera del Garda)*;
- SP 116 *Virle Tre Ponti – Villanuova sul Clisi*;
- SP BS 572 *Salò – Desenzano del Garda*;
- SP V *Tormini – Cunettone*;
- SP 39 *Zette – San Felice del Benaco – Moniga del Garda*;
- SP 25 *Cunettone – Puegnago del Garda – Esenta*,

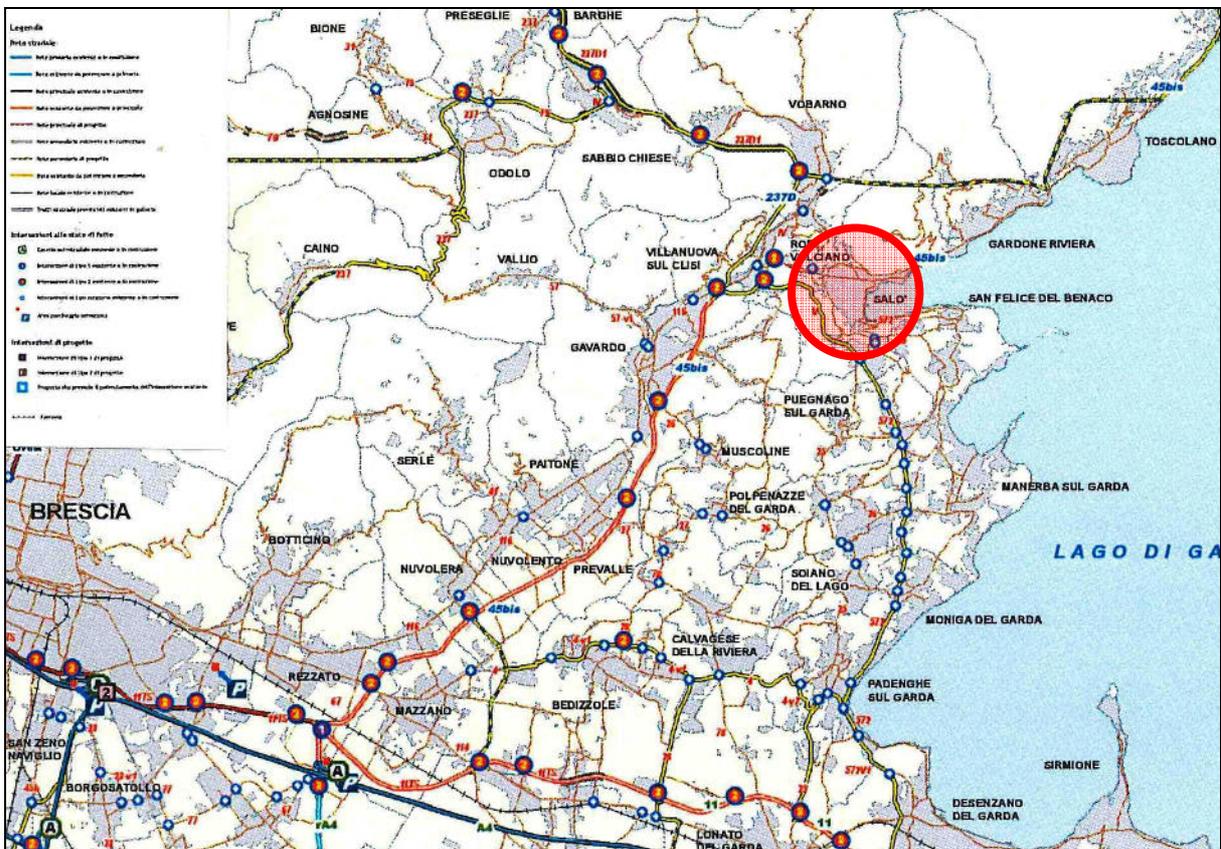
e risulta servito anche, a più ampio raggio, dalle autostrade A4 *Torino-Venezia* e A21 *Torino-Piacenza-Brescia*.





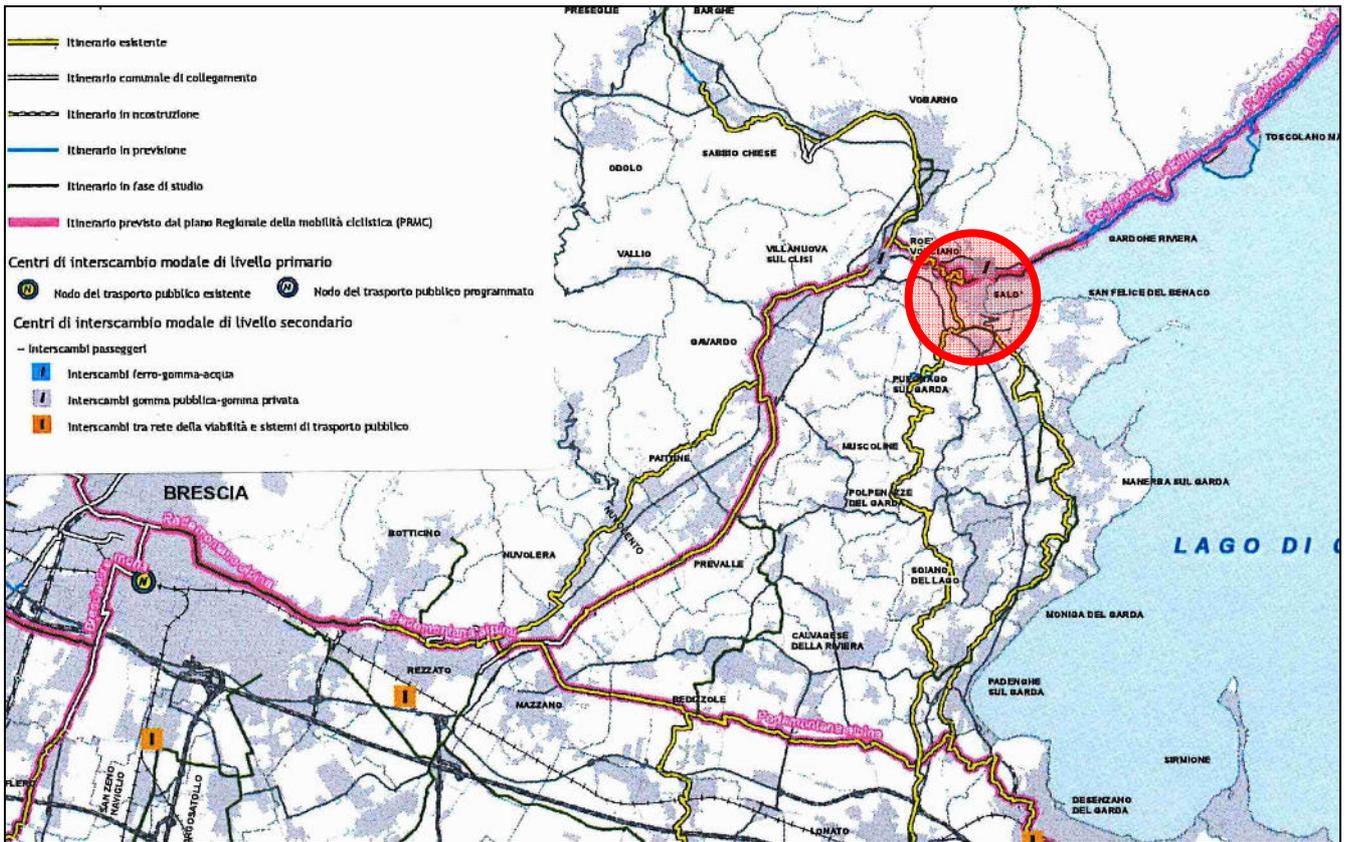
Classificazione tecnico-funzionale rete stradale esistente

fonte: PTVE



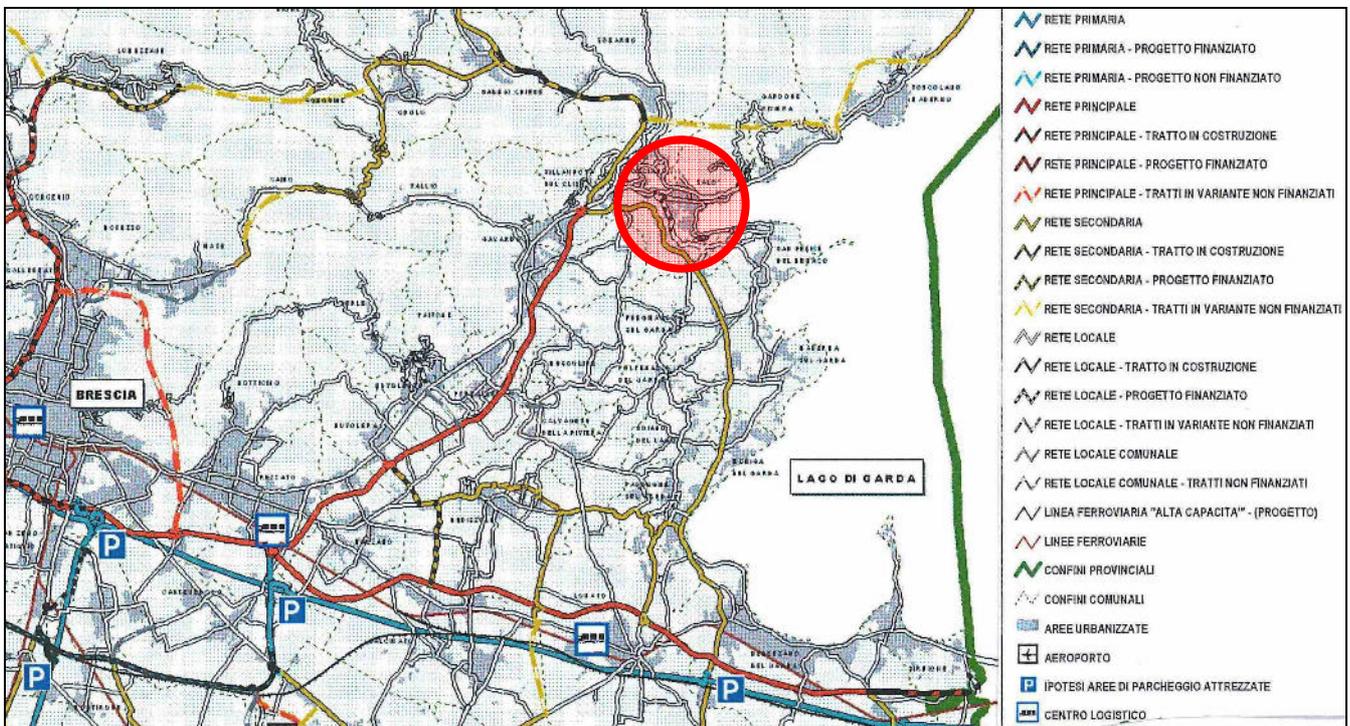
Infrastrutture viarie

fonte: PTCP



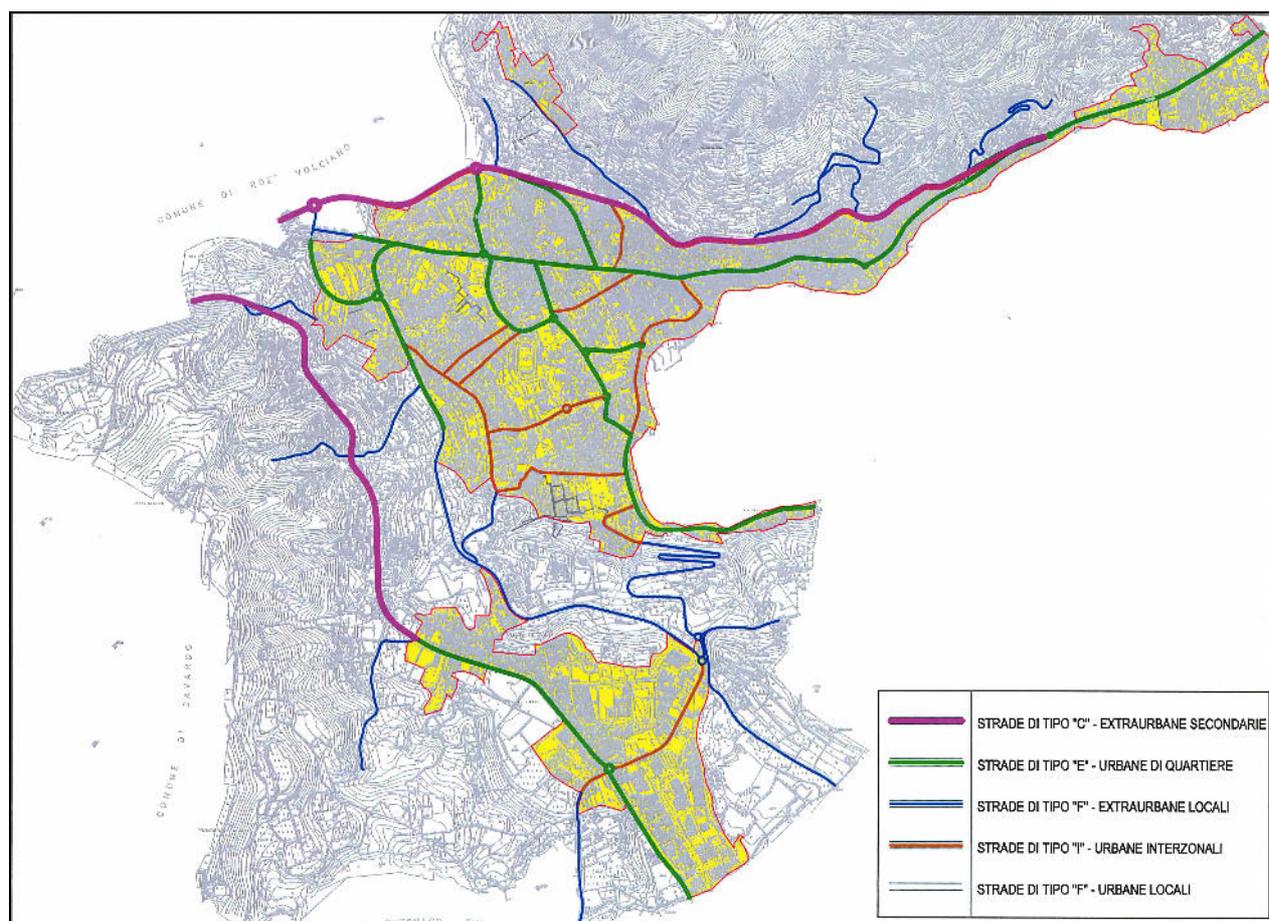
Itinerari ciclopedonali sovracomunali

fonte: PTCP



Linee programmatiche di indirizzo

fonte: Provincia di Brescia

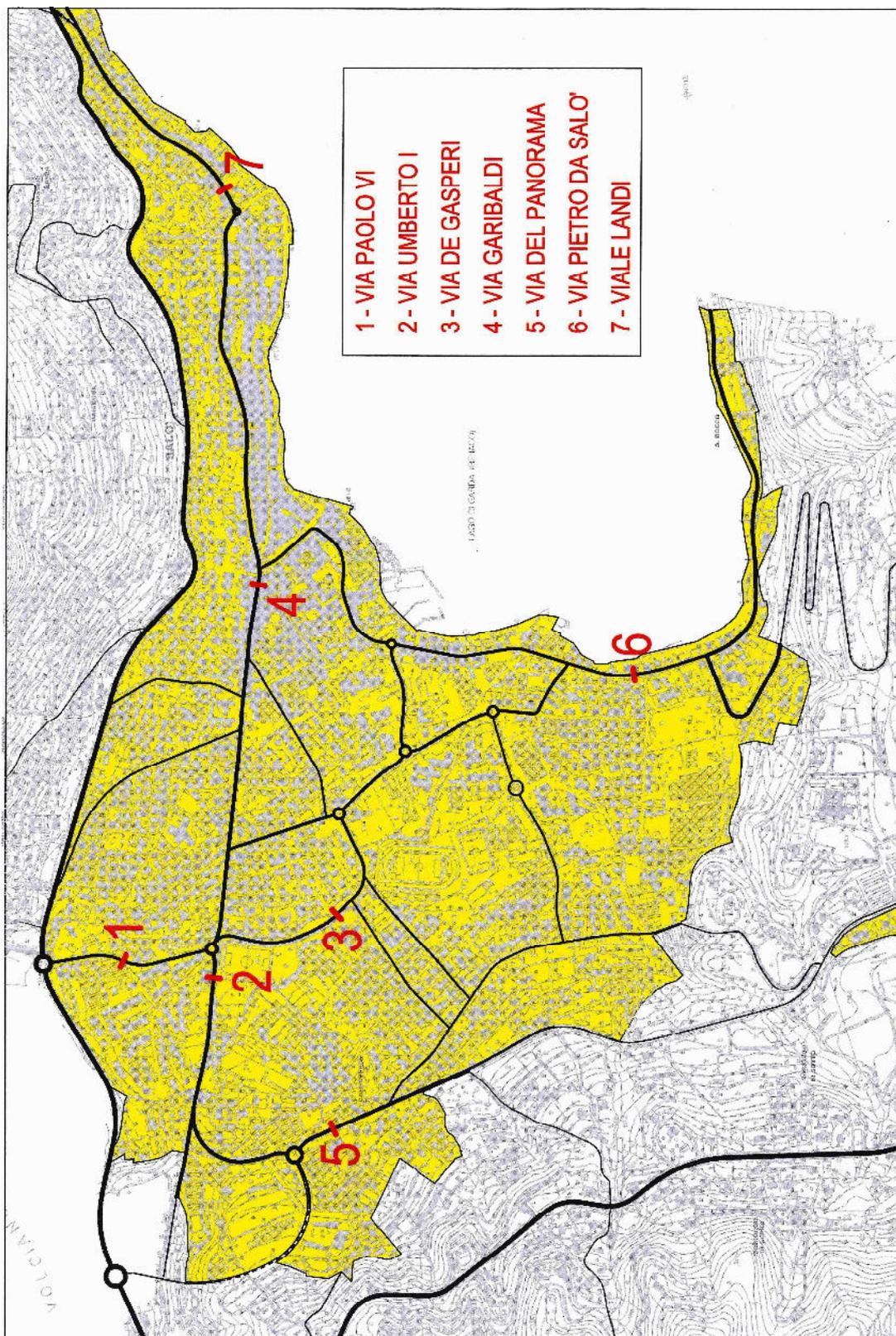


La principale viabilità interessante il territorio di Salò è costituita, come da sopra riportato schema planimetrico dello stato di fatto da classificazione del PGT vigente, da: a) una strada extraurbana di tipo C (SS 45bis), con direzione est-ovest, al limite nord dell'abitato; b) una strada extraurbana di tipo C (SP V), con direzione nordovest-sudest, di collegamento tra la SS 45bis (in località Tormini) e la SP 572 (in località Cunettone), con un tratto in centro abitato; c) una strada urbana interquartiere di collegamento, a nord, tra la località Campoverde e la località Barbarano; d) una strada urbana interquartiere di collegamento tra la località Campoverde e la località Cunettone (extraurbana locale nei tratti esterni al centro abitato); e) una strada extraurbana locale (le Zette) di collegamento tra la località Cunettone ed il Lungolago; f) i collegamenti locali con i comuni limitrofi di San Felice del Benaco e di Puegnago.

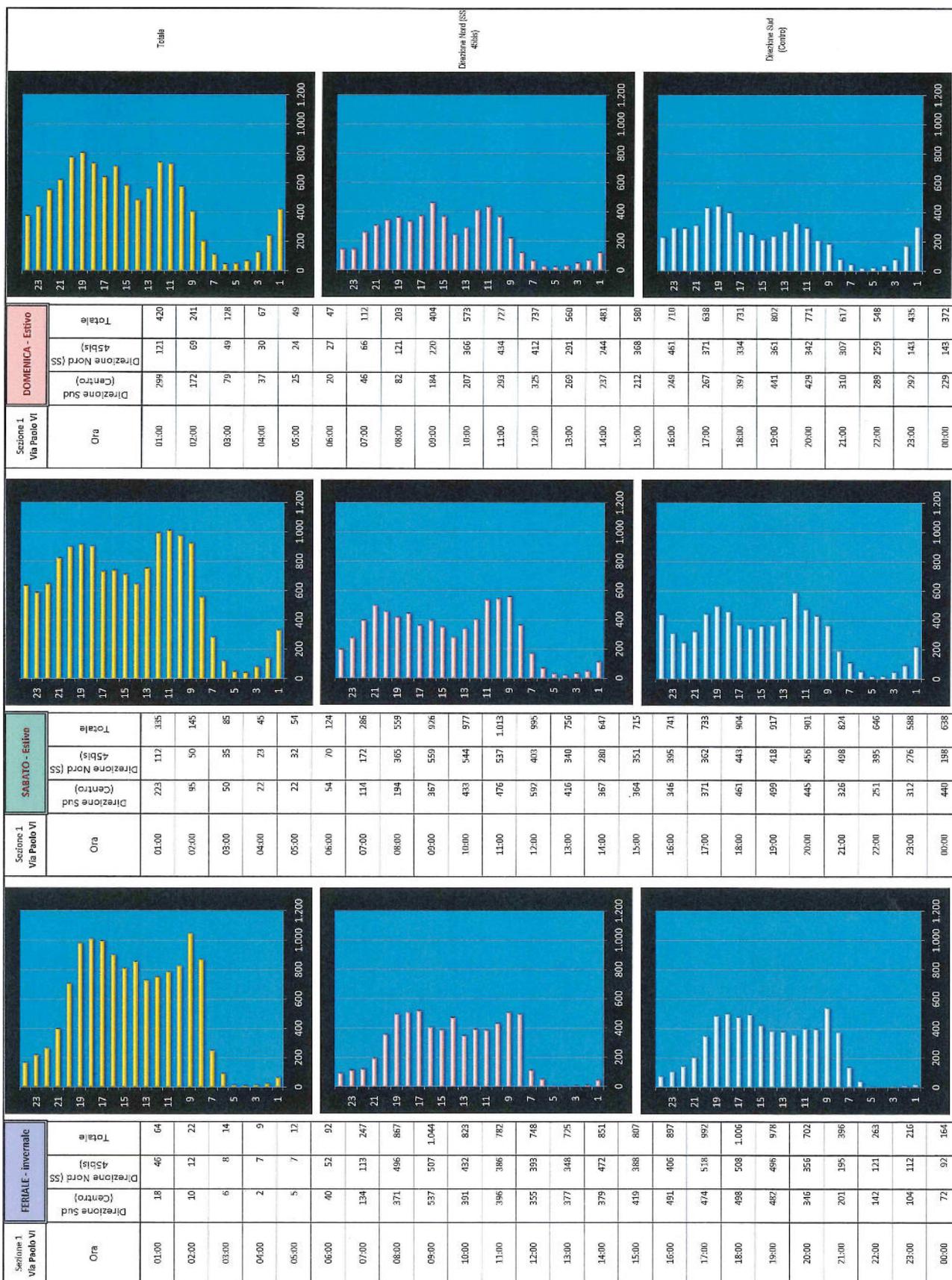
### 3 – Rilevazioni/Analisi del traffico

Come anticipato in premessa, per la rappresentazione dello stato di fatto, si farà uso dei dati, messi a disposizione dagli uffici comunali, contenuti nelle "Indagini e stato di fatto" facenti parte del recente PGTU, prodotto in data 21/05/2013 dallo Studio PLANiter ed a firma del Dott. Ing. Giulio Martenini. Le indagini furono svolte in due differenti periodi: nei mesi di agosto/settembre al fine di indagare il traffico di natura turistica, e nei mesi di ottobre novembre al fine di indagare il traffico pendolare, ovvero i movimenti casa/lavoro e casa/scuola.

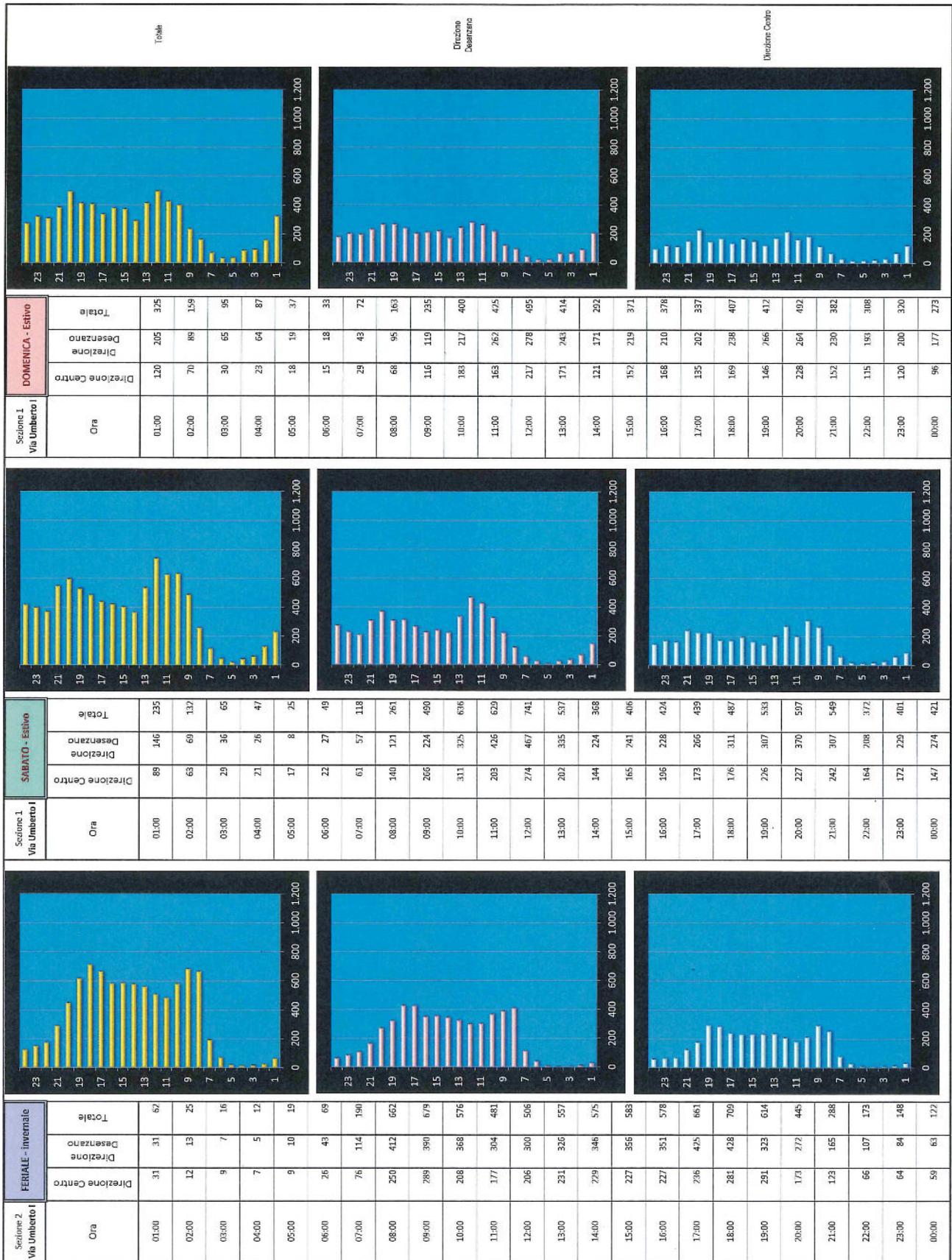
Di seguito vengono esposti, con l'ausilio di tabelle e grafici, gli esiti delle indagini svolte nell'ambito dello studio richiamato, in corrispondenza alle sezioni sotto indicate.



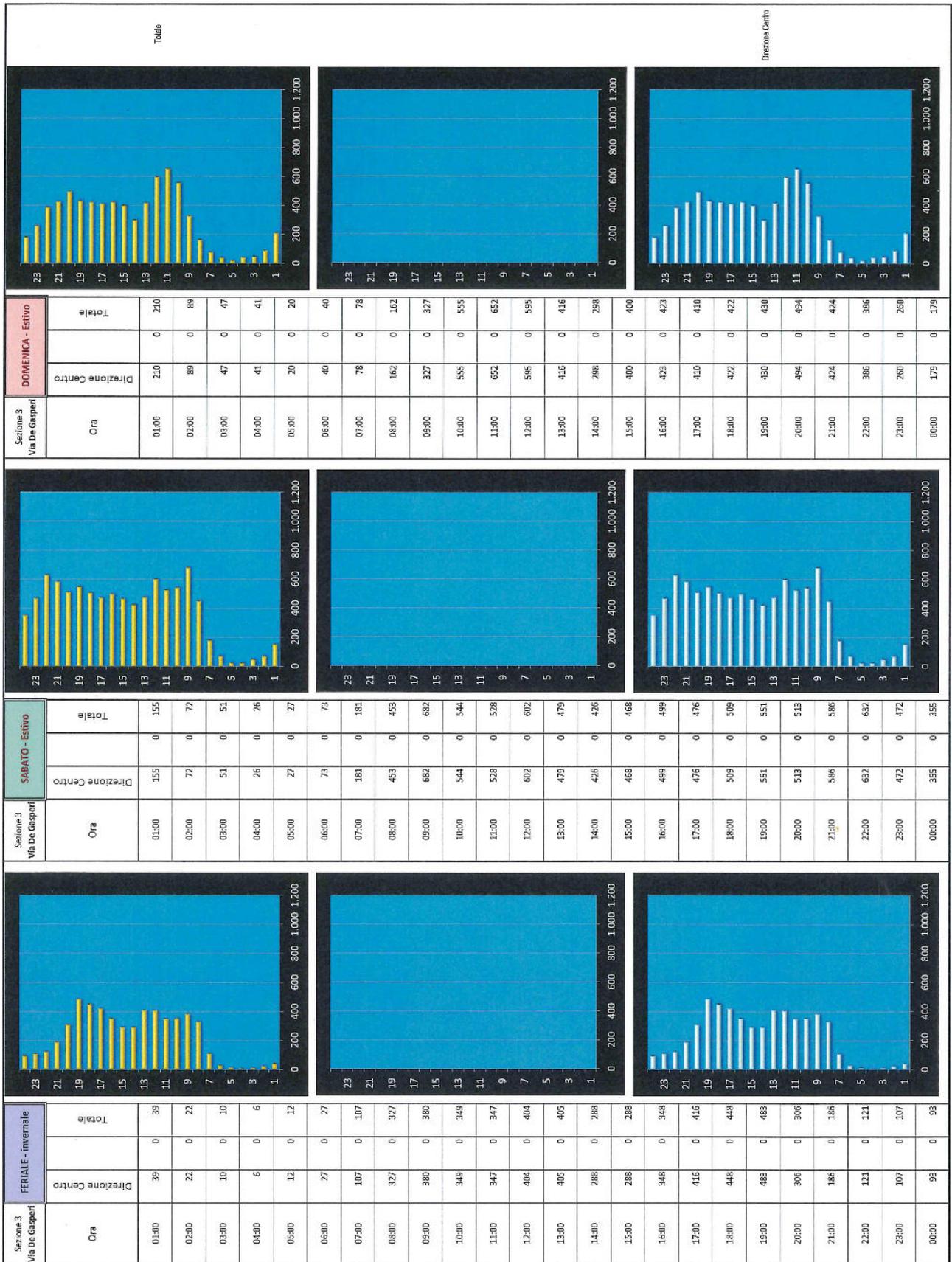
Sezioni di rilievo



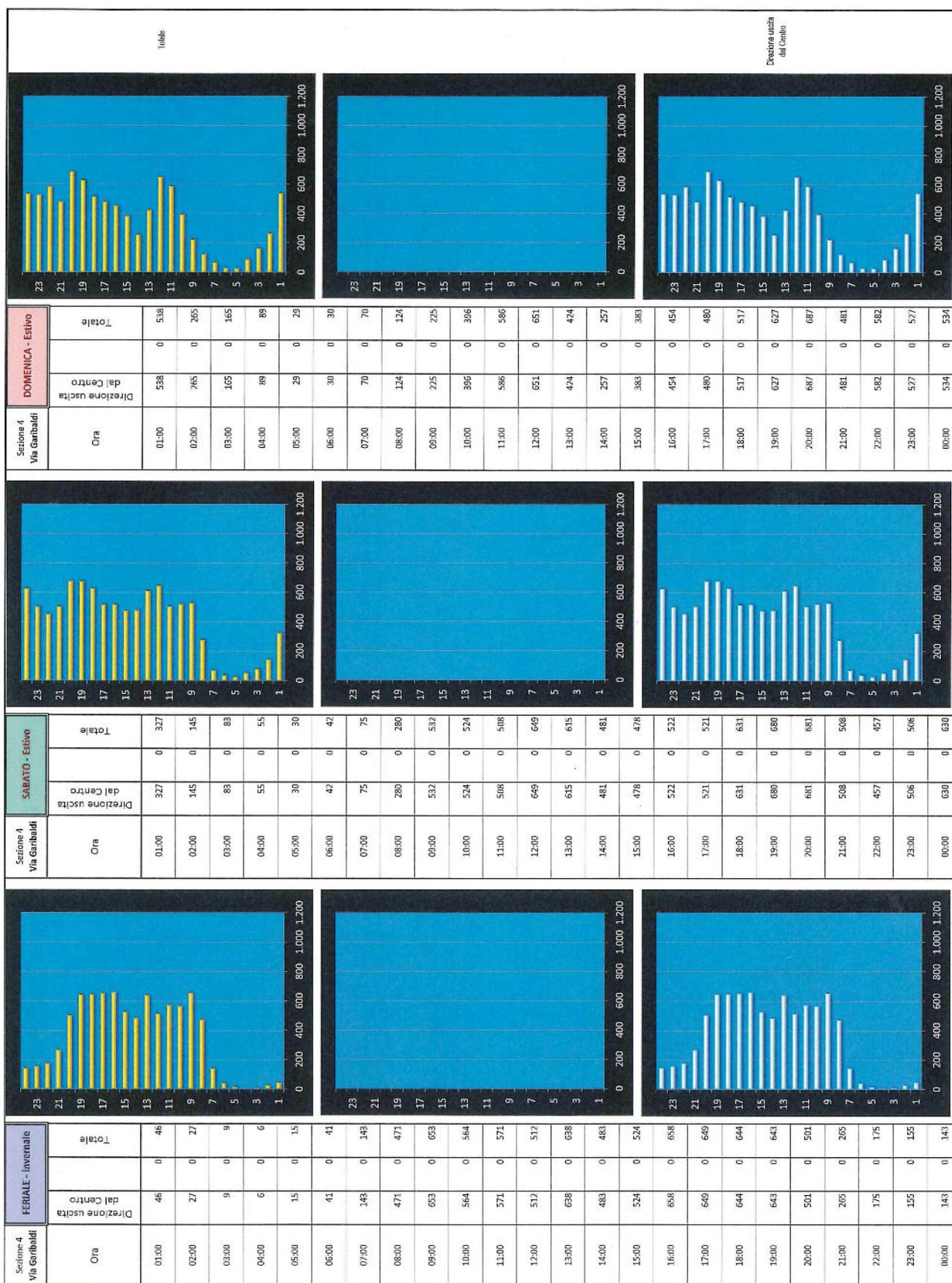
Sezione 1 – Via Paolo VI



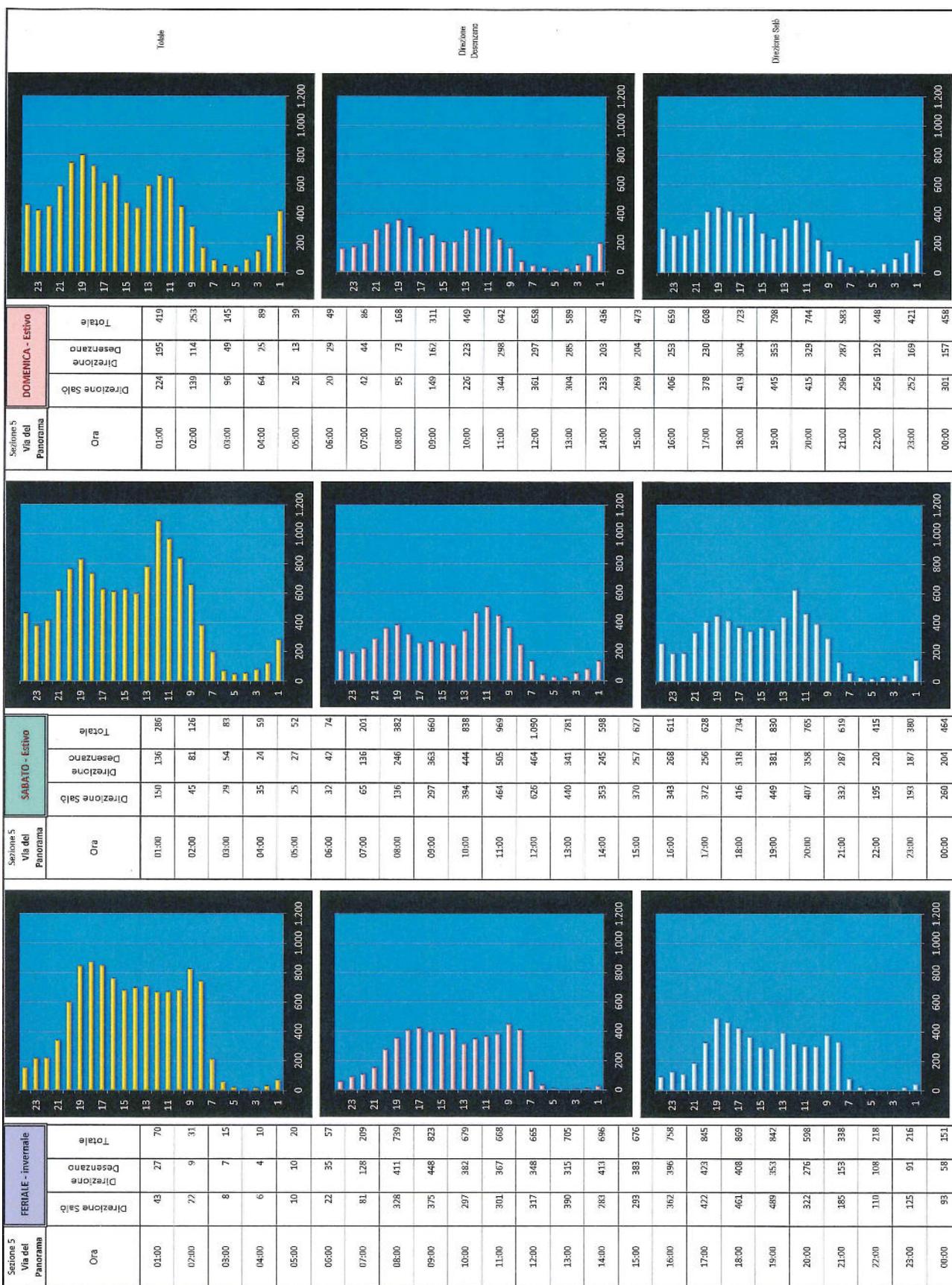
Sezione 2 - Via Umberto I



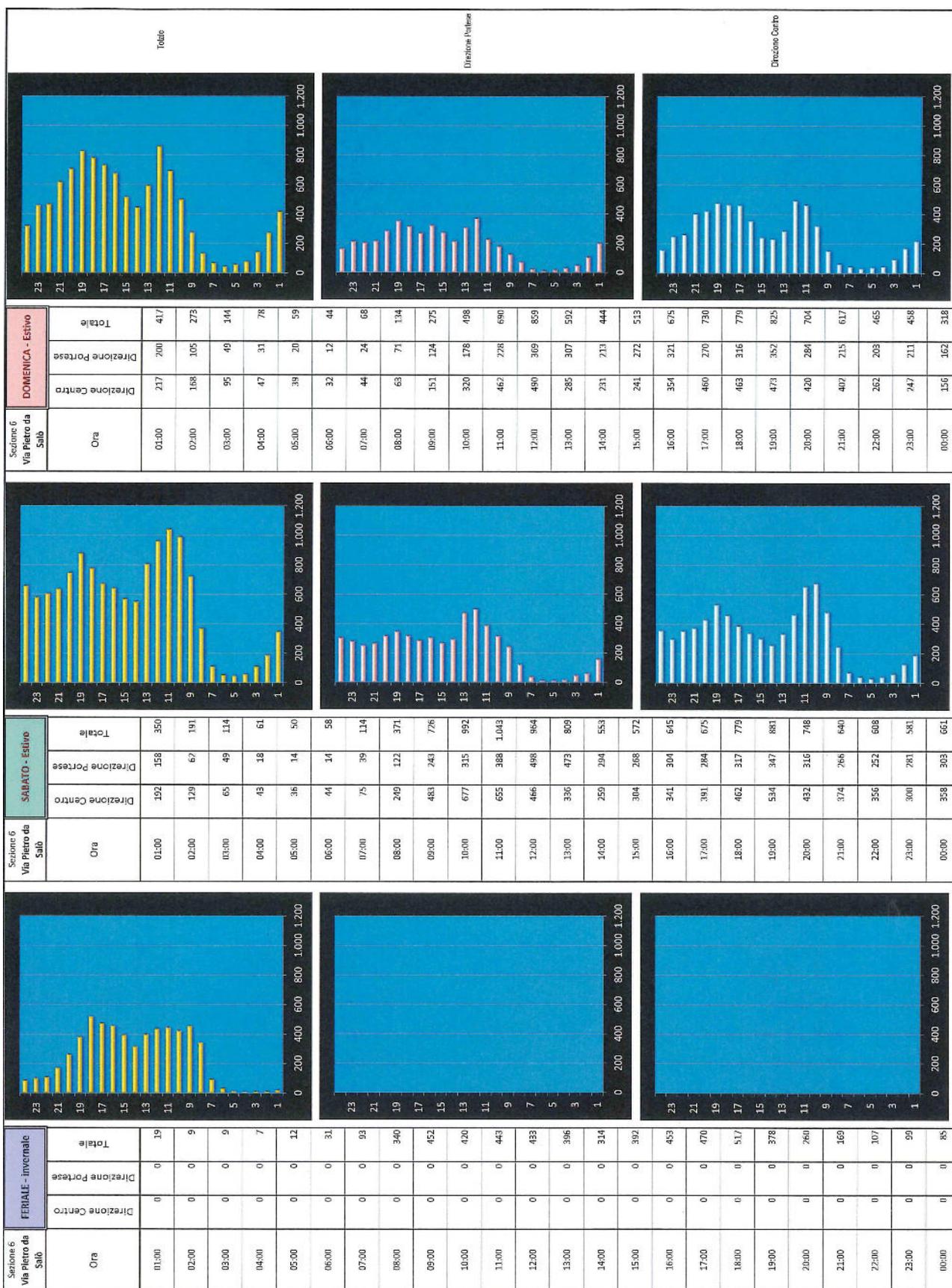
Sezione 3 - Via De Gasperi



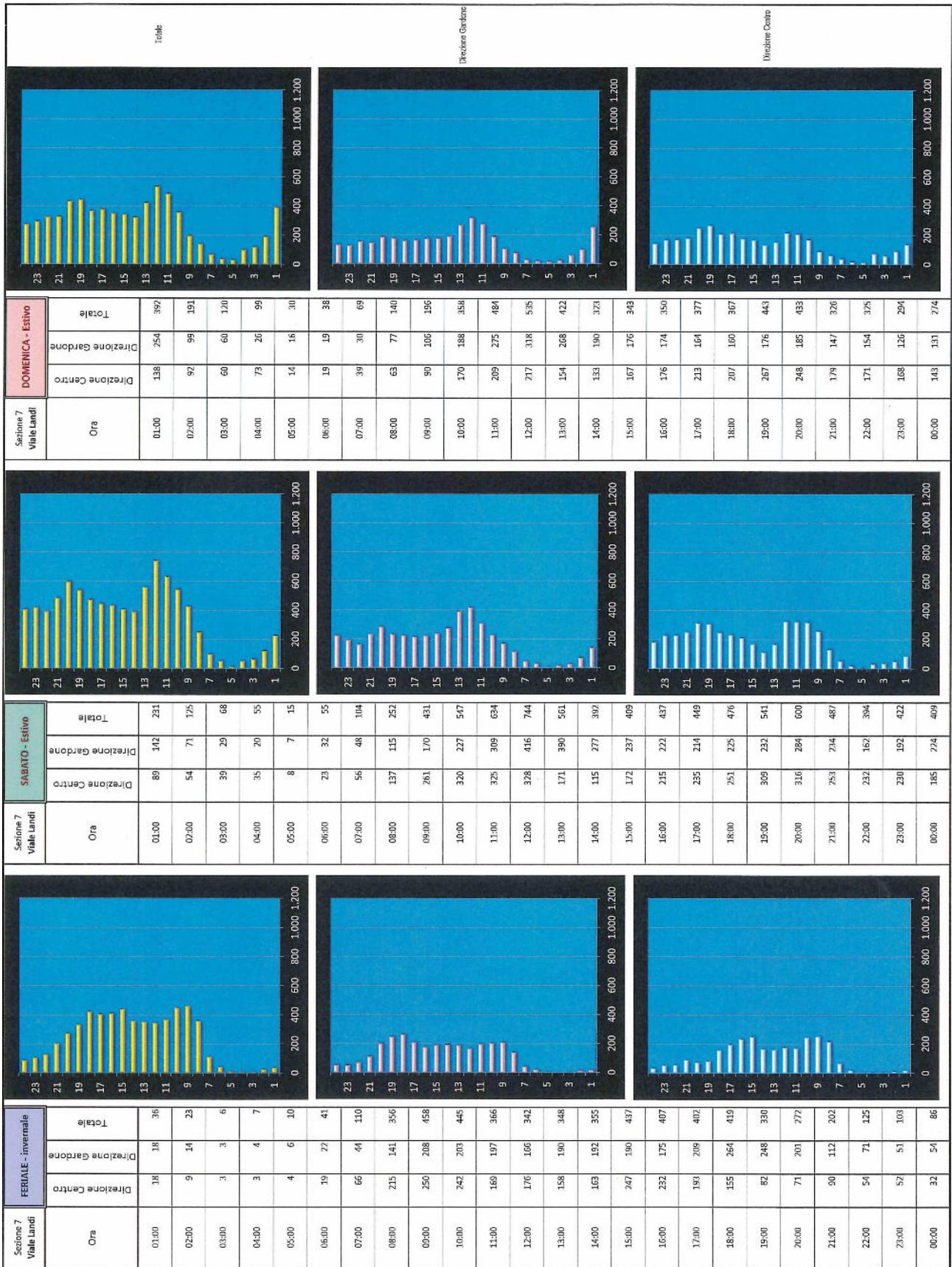
Sezione 4 - Via Garibaldi



Sezione 5 - Via del Panorama

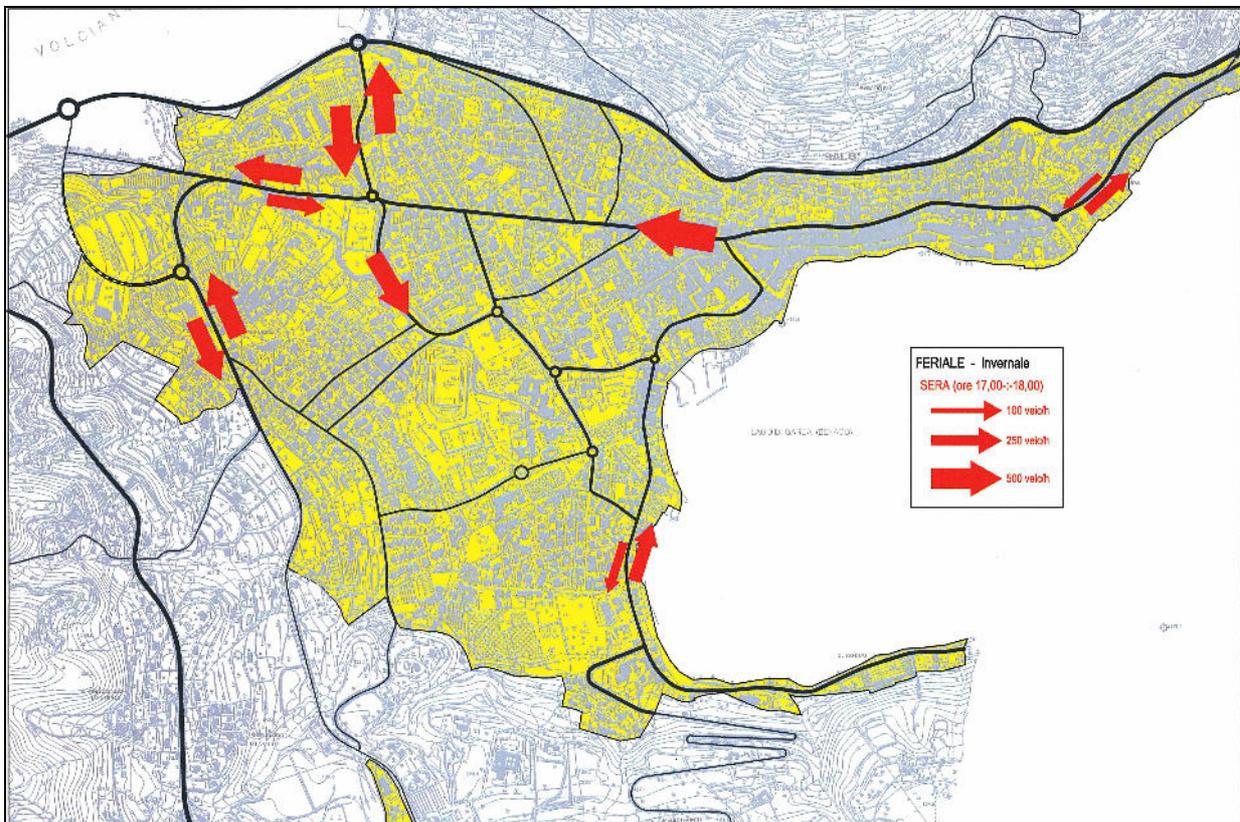
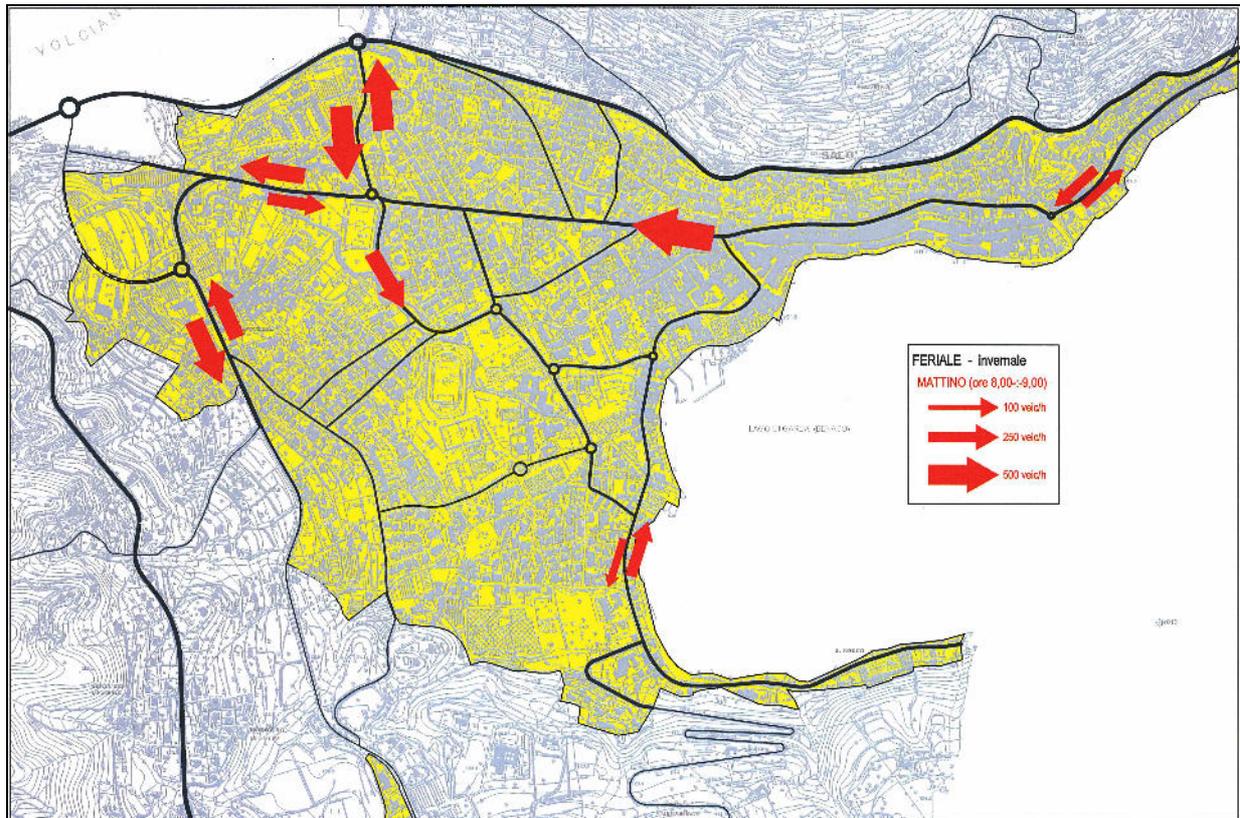


Sezione 6 - Via Pietro da Salò

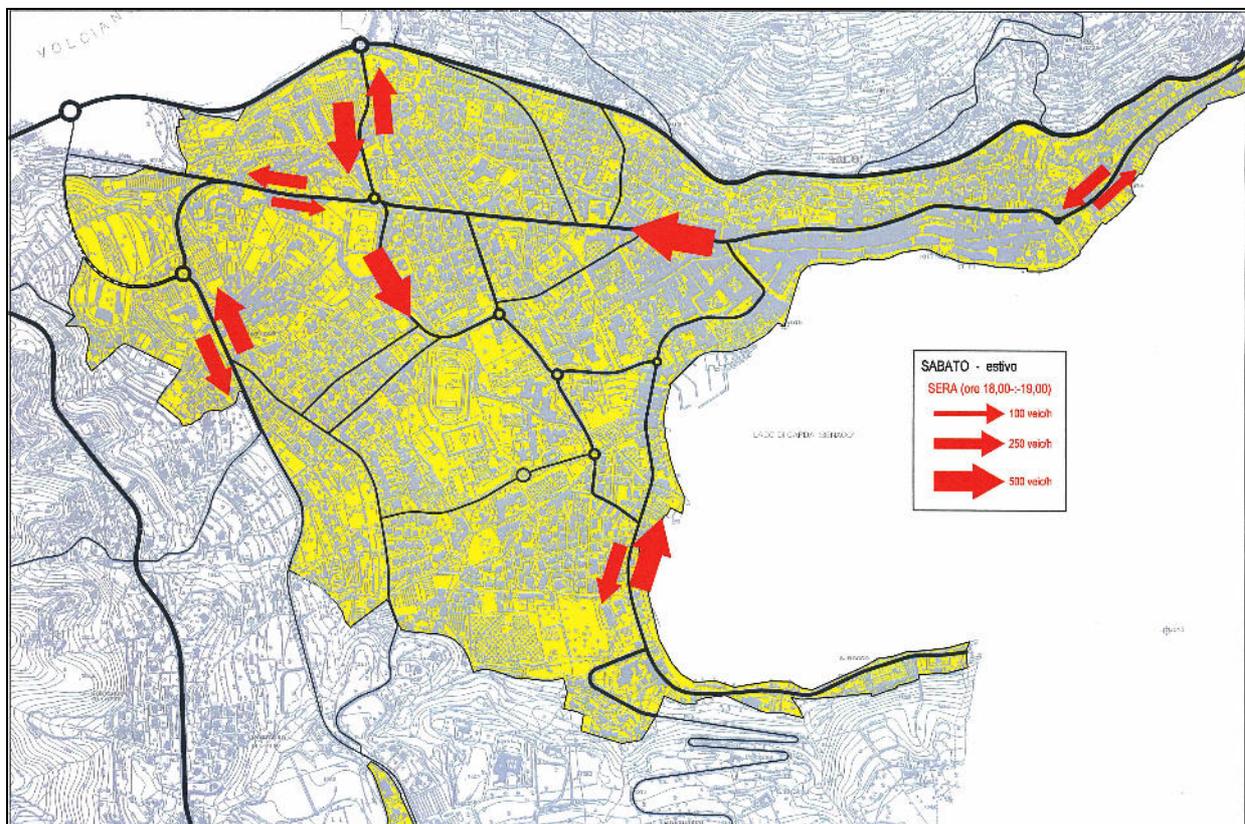
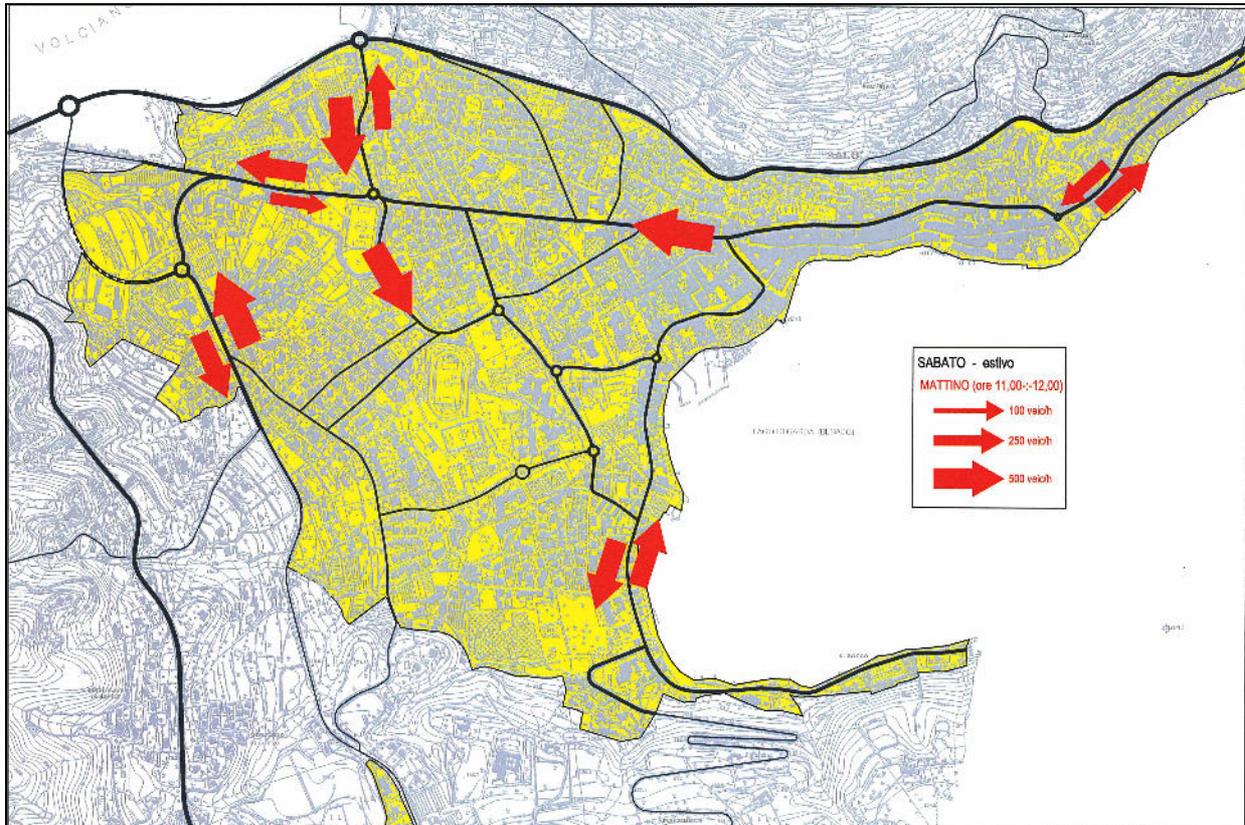


Sezione 7 - Viale Landi

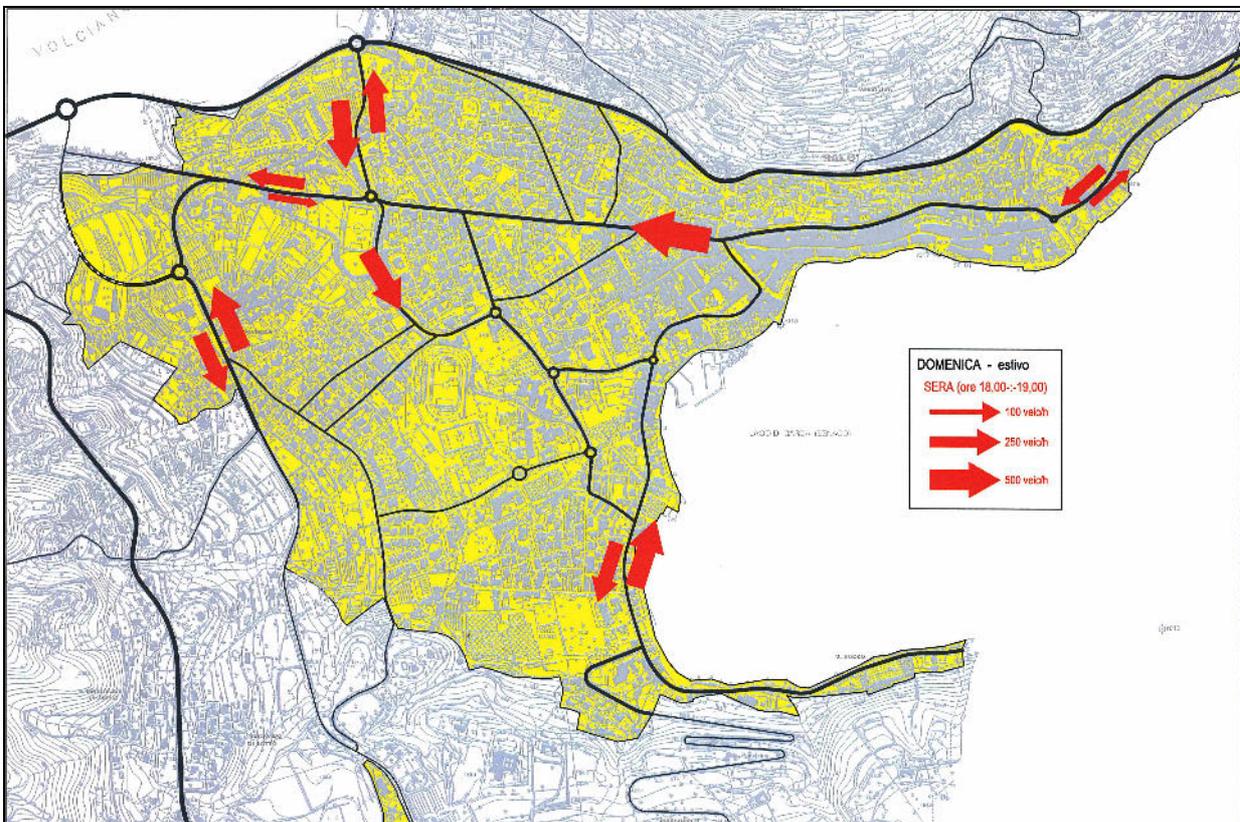
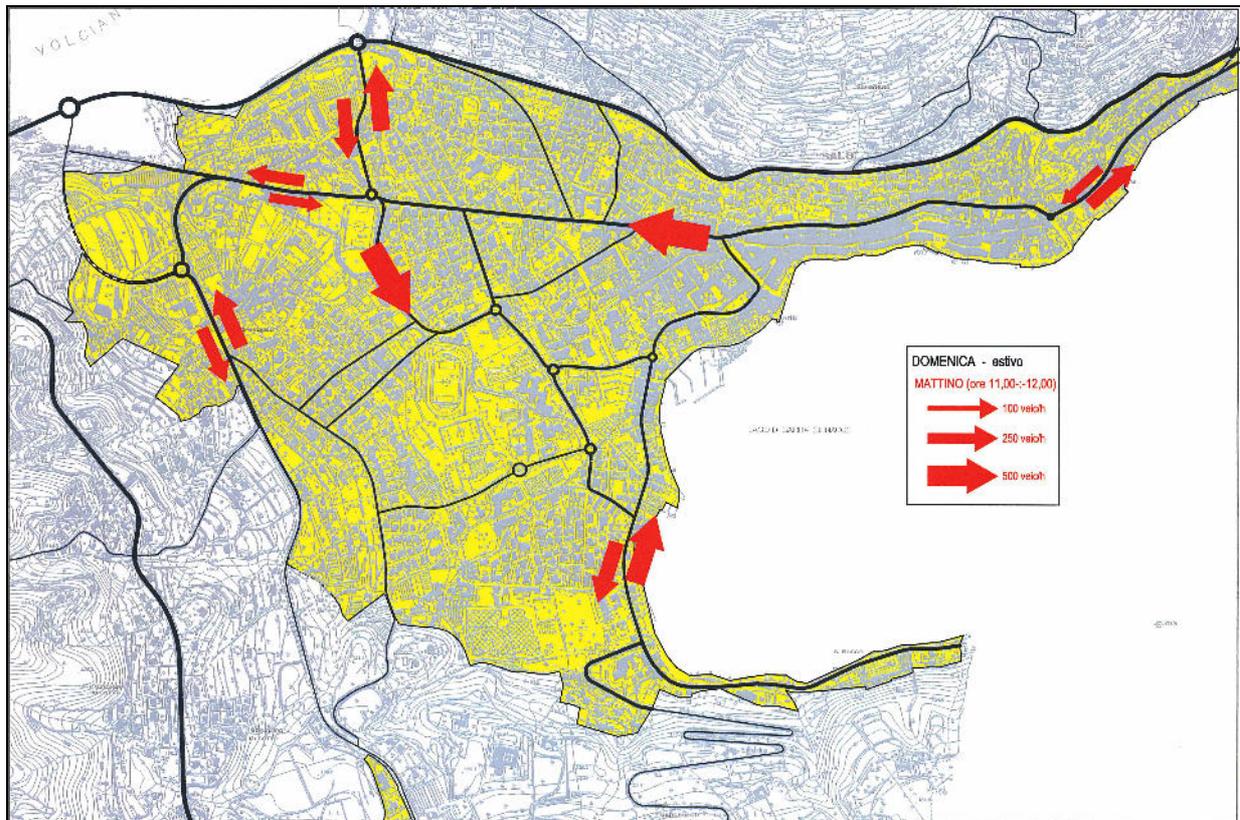
## ***FERIALE in periodo invernale***



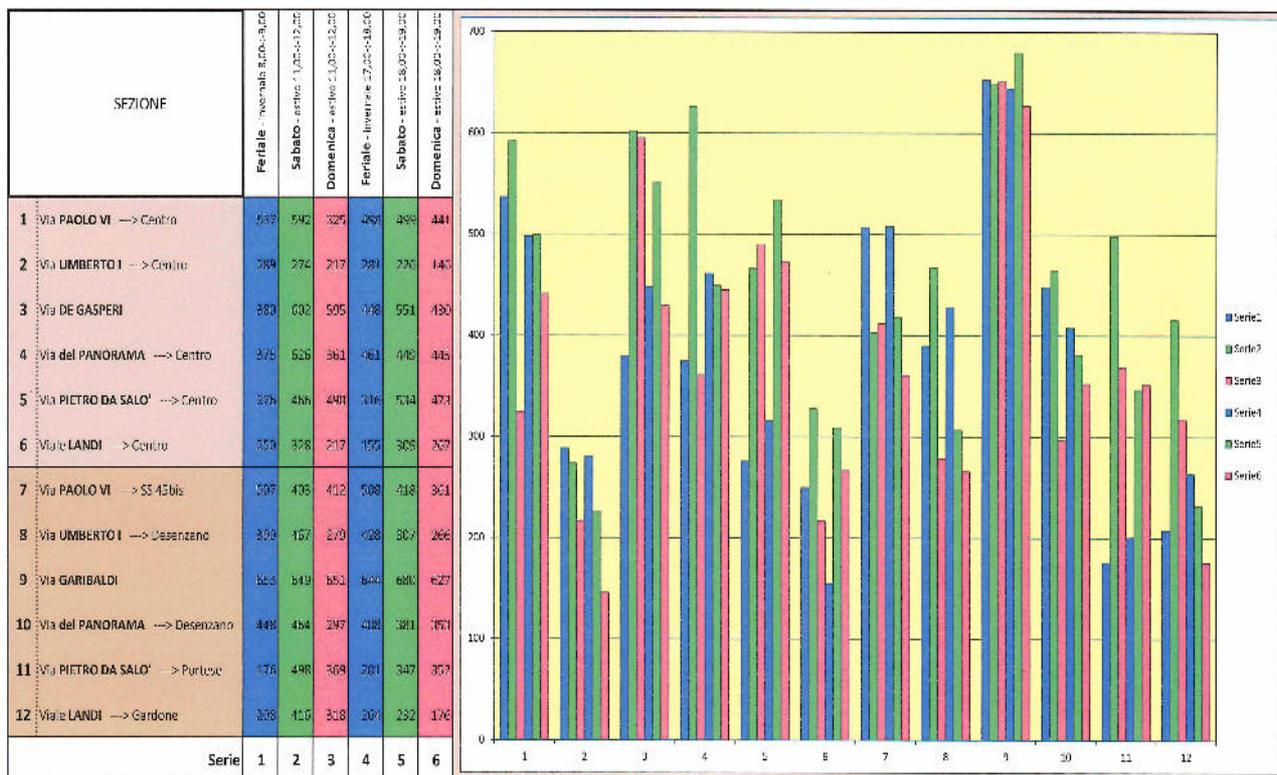
## SABATO in periodo estivo



## DOMENICA in periodo estivo



## FLUSSI negli orari di punta



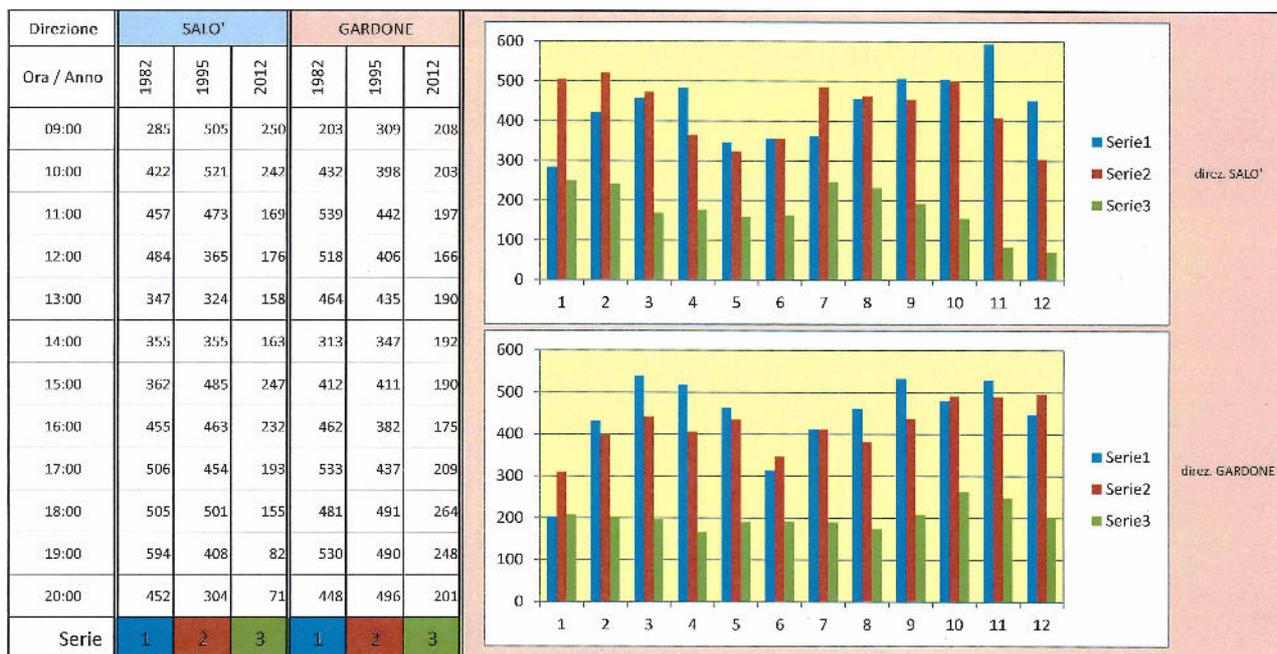
La tabella riepilogativa sopra riportata, con la relativa esposizione grafica, unitamente ai grafici esposti in precedenza, consente di leggere l'andamento dei flussi di traffico, nelle sezioni rilevate e per le ore di punta mattutina e serale, sia in relazione alle variazioni nell'ambito della giornata, sia in relazione alle variazioni stagionali.

Non è questa la sede per l'effettuazione di approfondite analisi Origine/Destinazione, le quali necessitano di campi di indagine di maggior impegno, che trovano la loro sede naturale all'interno di studi finalizzati alla redazione di un Piano Generale del Traffico Urbano, ma è però possibile, sulla scorta dei dati disponibili, riconoscere la presenza di traffico di transito su alcune strade urbane, che risultano essere utilizzate come «scorciatoie» rispetto alla pur esistente viabilità tangenziale.

Risulta dall'analisi dei flussi riportati nei grafici precedenti, che la Via Umberto I assorbe una quota di traffico in entrata da Via Paolo VI, in direzione Cunettone (ed anche nel verso opposto, con provenienza da Cunettone verso Via Paolo VI); traffico, che dovrebbe viceversa utilizzare la apposita viabilità tangenziale Anas. Pare opportuno, a tale riguardo, porre in atto interventi di moderazione al fine di rendere meno conveniente l'attuale scelta di percorso da parte degli utenti.

La disponibilità di dati raccolti nel 1982 e nel 1995 consente di fornire spiegazione alla circostanza appena esposta. Infatti, dal raffronto tra le tre rilevazioni (ed a prescindere dalle variazioni dell'indice di motorizzazione) emerge con chiarezza che una rilevante quota di traffico allora entrante da Viale Landi (in assenza della Via Paolo VI e della bretella Anas di Campoverde), oggi privilegia i due nuovi percorsi (in misura molto rilevante il percorso Via Paolo VI / Via Umberto I / Via del Panorama, ed in misura modesta il percorso bretella Anas / Via del Panorama). La medesima circostanza si rileva, anche se in misura diversa, anche nel senso di marcia opposto.

## FLUSSI in Viale Landi negli anni 1982, 1995, 2012



Si può constatare come i flussi in Viale Landi, complessivamente rimasti pressoché invariati nel periodo 1982-1995, dopo la realizzazione della Via Paolo VI e della bretella Anas di Campoverde, si siano mediamente ridotti di circa il 55%.

## FLUSSI in Via del Panorama / Via Umberto I

Direzione	da CUNETTONE									verso CUNETTONE								
	Sezione 5 feriale invernale	Sezione 2 feriale invernale	Δ Sezione 5 - Sezione 2	Sezione 5 sabato estivo	Sezione 2 sabato estivo	Δ Sezione 5 - Sezione 2	Sezione 5 domenica estivo	Sezione 2 domenica estivo	Δ Sezione 5 - Sezione 2	Sezione 5 feriale invernale	Sezione 2 feriale invernale	Δ Sezione 5 - Sezione 2	Sezione 5 sabato estivo	Sezione 2 sabato estivo	Δ Sezione 5 - Sezione 2	Sezione 5 domenica estivo	Sezione 2 domenica estivo	Δ Sezione 5 - Sezione 2
09:00	375	289	86	297	266	31	149	116	33	448	390	58	363	224	139	162	119	43
10:00	297	208	89	394	311	83	226	183	43	382	368	14	444	325	119	223	217	6
11:00	301	177	124	464	203	261	344	163	181	367	304	63	505	426	79	298	262	36
12:00	317	206	111	626	274	352	361	217	144	348	300	48	464	467	-3	297	278	19
13:00	390	231	159	440	202	238	304	171	133	315	326	-11	341	335	6	285	243	42
14:00	283	229	54	353	144	209	233	121	112	413	346	67	245	224	21	203	171	32
15:00	293	227	66	370	165	205	269	152	117	383	356	27	257	241	16	204	219	-15
16:00	362	227	135	343	196	147	406	168	238	396	351	45	268	228	40	253	210	43
17:00	422	236	186	372	173	199	378	135	243	423	425	-2	256	266	-10	230	202	28
18:00	461	281	180	416	176	240	419	169	250	408	428	-20	318	311	7	304	238	66
19:00	489	291	198	449	226	223	445	146	299	353	323	30	381	307	74	353	266	87
20:00	322	173	149	407	227	180	415	228	187	276	272	4	358	370	-12	329	264	65
	4.312	2.775	1.537	4.931	2.563	2.368	3.949	1.969	1.980	4.512	4.189	323	4.200	3.724	476	3.141	2.689	452
	<b>-36 %</b>			<b>-48 %</b>			<b>-50 %</b>			<b>7 %</b>			<b>11 %</b>			<b>14 %</b>		

L'esame dei dati riportati nella suesposta tabella, inerenti ai flussi rilevati lungo la Via del Panorama (Sezione 5) e Via Umberto I (Sezione 2), sebbene essi debbano essere tarati alla luce del fatto che i rilievi sono stati eseguiti a soli sei mesi dall'apertura al traffico della bretella Anas, e quindi la situazione è oggi certamente migliorata, sotto il profilo di un maggior utilizzo della medesima, consente di effettuare valutazioni circa le modalità di utilizzo della stessa. Si osserva, infatti, che la frazione percentuale di traffico che la utilizza cresce con il crescere della componente non locale del traffico (turisti nel periodo estivo). Si osserva anche che la corrente di traffico «*da Cunettone*» utilizza la bretella in maniera significativa, mentre la corrente «*verso Cunettone*» la utilizza in maniera molto contenuta. Si giunge, quindi, per altra via, alle conclusioni sopra espresse, ovvero la necessità di porre in atto interventi di moderazione del traffico al fine di rendere meno conveniente l'attuale utilizzo delle vie Umberto I e Paolo VI da parte degli utenti.

#### 4 – Struttura del traffico veicolare

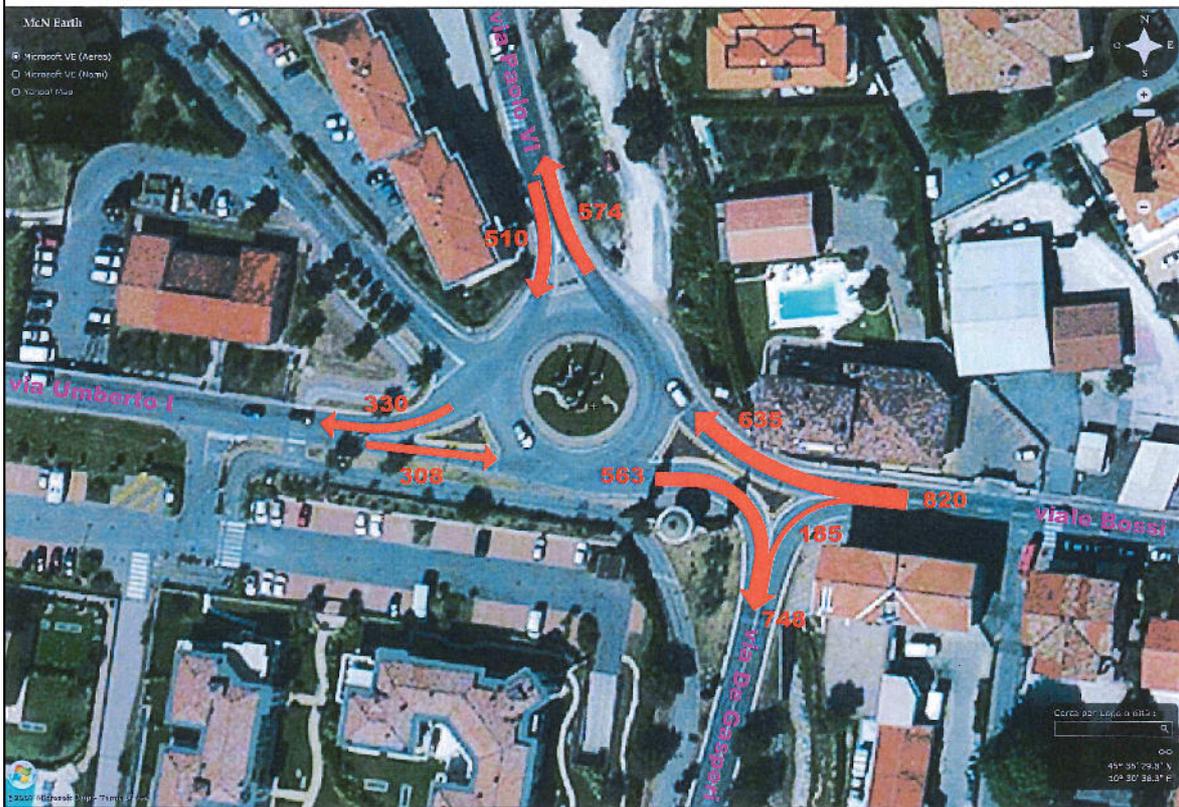
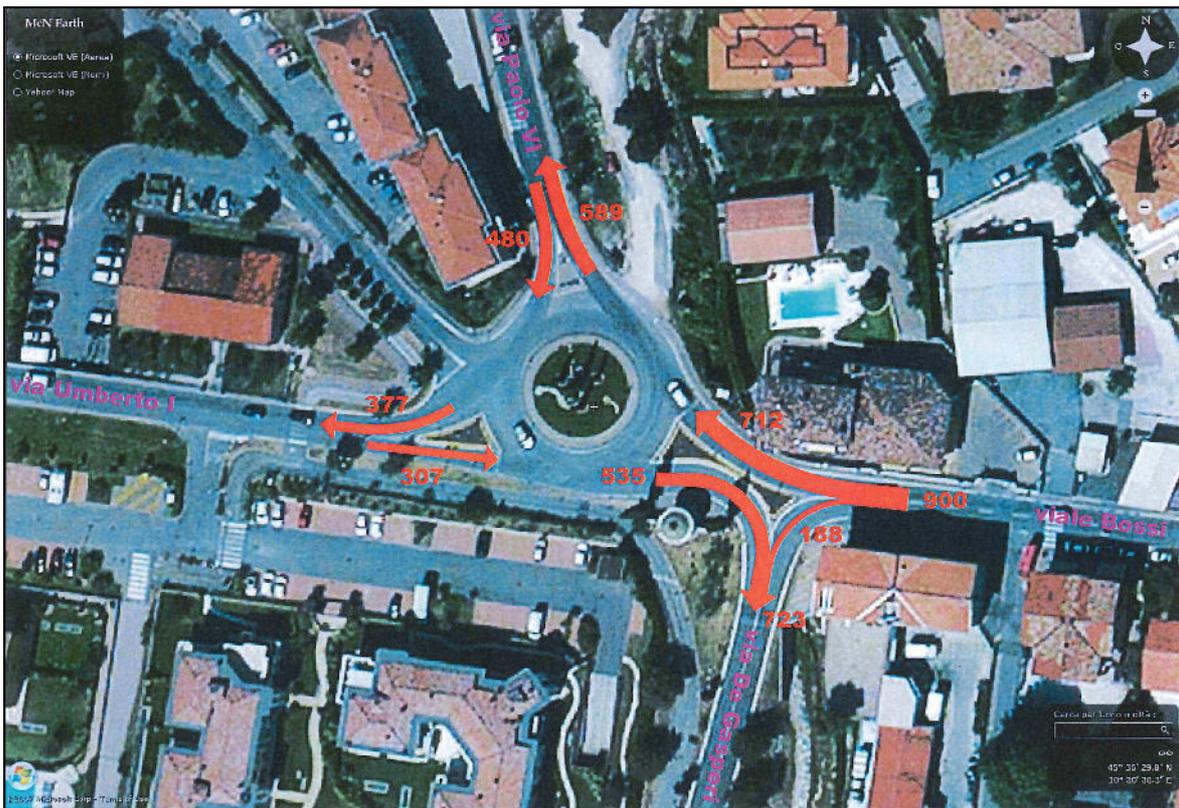
I flussi sono composti essenzialmente da traffico leggero, come si ricava dalla tabella seguente,

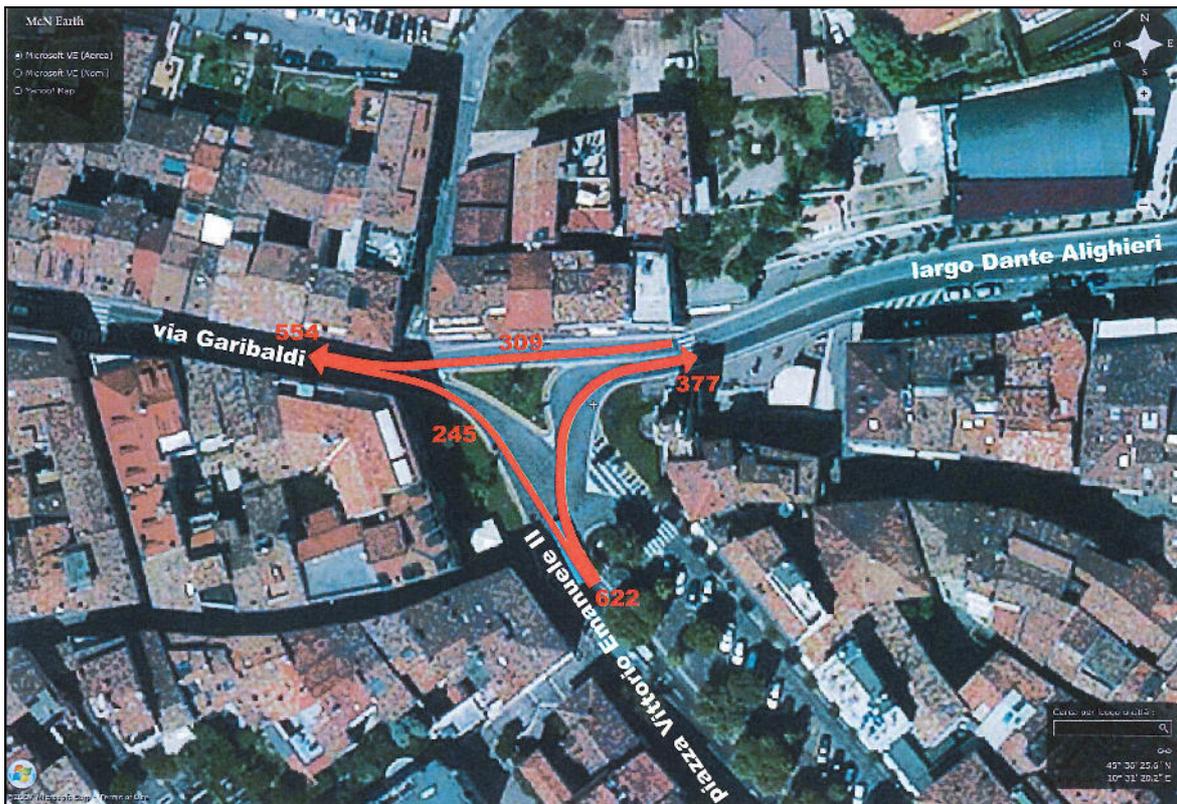
SEZIONE	Feriale Invernale				Sabato Estivo				Domenica Estivo			
	Leggeri	Pesanti	Totali	%P.	Leggeri	Pesanti	Totali	%P.	Leggeri	Pesanti	Totali	%P.
<b>1</b> Via <b>PAOLO VI</b> ---> Centro	5.984	147	6.131	<b>2</b>	7.021	116	7.137	<b>2</b>	5.237	72	5.309	<b>1</b>
<b>2</b> Via <b>UMBERTO I</b> ---> Centro	3.065	177	3.242	<b>5</b>	3.560	87	3.647	<b>2</b>	2.721	58	2.779	<b>2</b>
<b>3</b> Via <b>DE GASPERI</b>	5.106	169	5.275	<b>3</b>	9.123	123	9.246	<b>1</b>	7.250	52	7.302	<b>1</b>
<b>4</b> Via del <b>PANORAMA</b> ---> Centro	4.648	421	5.069	<b>8</b>	6.018	213	6.231	<b>3</b>	5.426	170	5.596	<b>3</b>
<b>5</b> Via <b>PIETRO DA SALO'</b> ---> Centro	3.375	139	3.514	<b>4</b>	7.468	45	7.513	<b>1</b>	6.060	31	6.091	<b>1</b>
<b>6</b> Viale <b>LANDI</b> ---> Centro	2.395	166	2.561	<b>6</b>	4.173	98	4.271	<b>2</b>	3.277	69	3.346	<b>2</b>
<b>7</b> Via <b>PAOLO VI</b> ---> SS 45bis	6.036	217	6.253	<b>3</b>	6.967	131	7.098	<b>2</b>	5.361	88	5.449	<b>2</b>
<b>8</b> Via <b>UMBERTO I</b> ---> Desenzano	4.593	253	4.846	<b>5</b>	5.051	94	5.145	<b>2</b>	3.955	69	4.024	<b>2</b>
<b>9</b> Via <b>GARIBALDI</b>	8.134	163	8.297	<b>2</b>	9.808	61	9.869	<b>1</b>	9.020	43	9.063	<b>0</b>
<b>10</b> Via del <b>PANORAMA</b> ---> Desenzano	4.736	477	5.213	<b>9</b>	5.505	188	5.693	<b>3</b>	4.278	113	4.391	<b>3</b>
<b>11</b> Via <b>PIETRO DA SALO'</b> ---> Portese	2.058	146	2.204	<b>7</b>	5.519	51	5.570	<b>1</b>	4.464	37	4.501	<b>1</b>
<b>12</b> Viale <b>LANDI</b> ---> Gardone	2.735	132	2.867	<b>5</b>	4.314	82	4.396	<b>2</b>	3.348	85	3.433	<b>2</b>
<b>TOTALI</b>	<b>52.865</b>	<b>2.607</b>	<b>55.472</b>	<b>4,7</b>	<b>74.527</b>	<b>1.289</b>	<b>75.816</b>	<b>1,7</b>	<b>60.397</b>	<b>887</b>	<b>61.284</b>	<b>1,4</b>

dalla quale si rileva che, mediamente, il traffico pesante nei giorni feriali del periodo invernale raggiunge il 4,7% e che, in periodo estivo, il medesimo costituisce una quota del 1,7% e del 1,4%, rispettivamente, al sabato e alla domenica. Si può quindi affermare che, mediamente, il traffico pesante costituisce circa il 3% del totale.

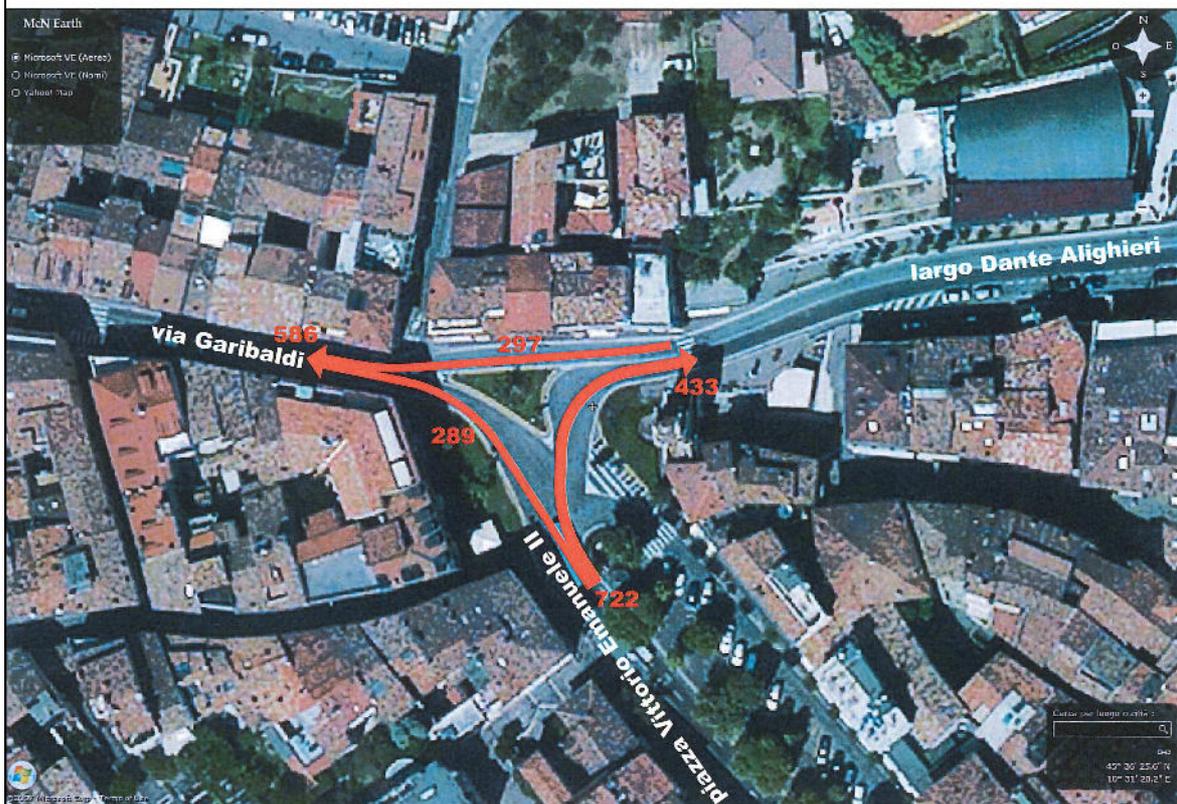
#### 5 – Flussi di traffico nelle principali intersezioni

Negli schemi che seguono, sono rappresentati i flussi di traffico rilevati nelle principali intersezioni (rotatoria via Umberto I, via Paolo VI, via De Gasperi, viale Bossi; piazza Vittorio Emanuele II, via Garibaldi, largo Dante Alighieri; via del Panorama, via Villa).

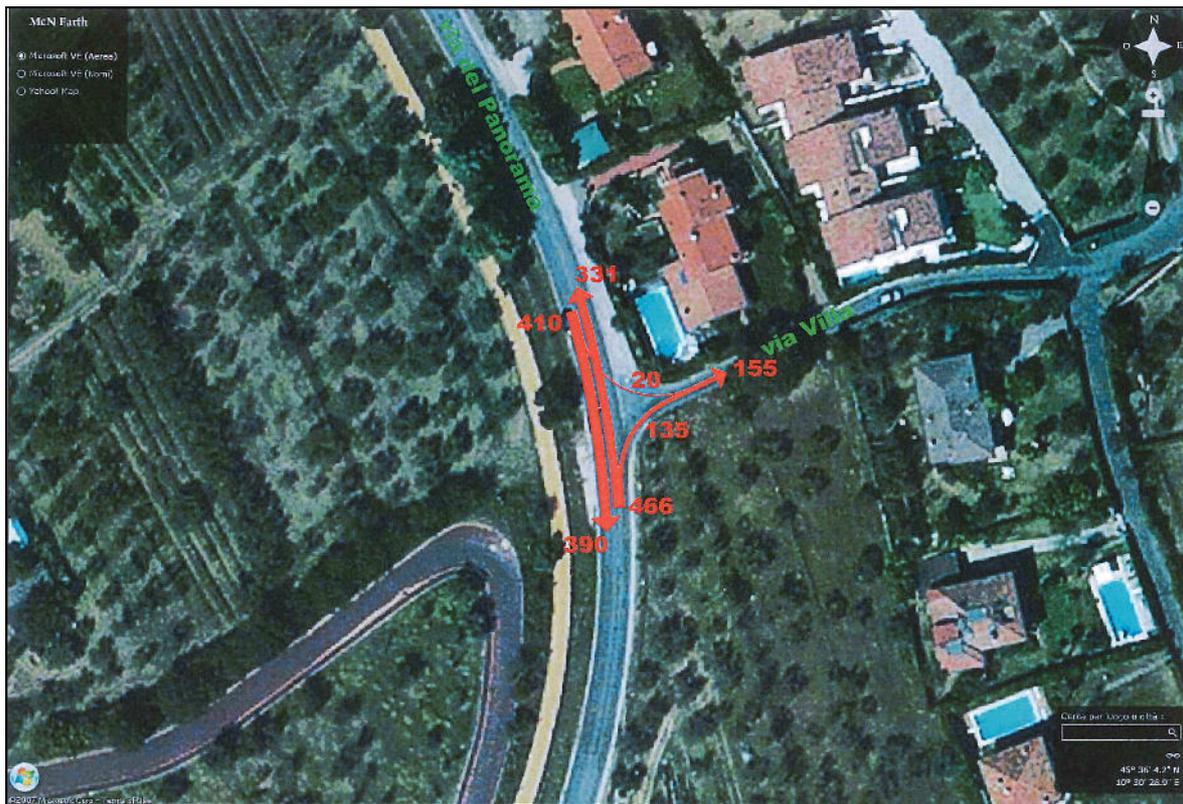




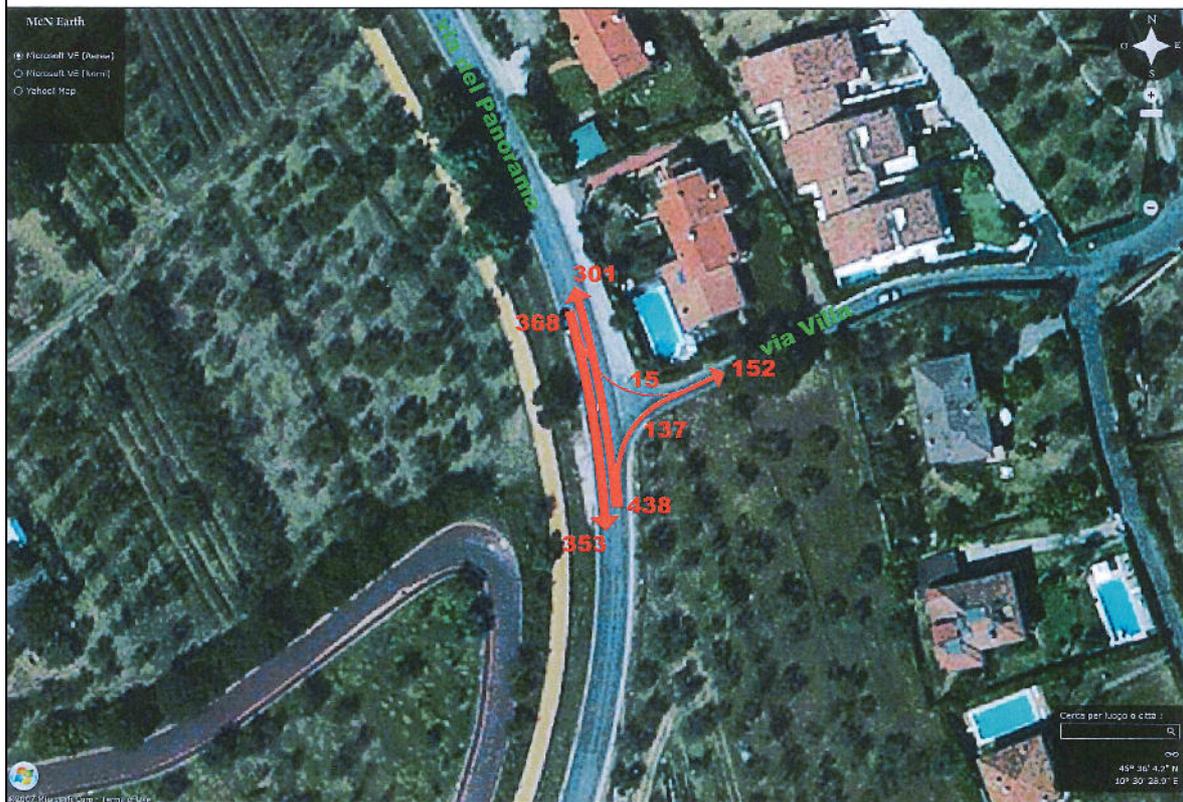
Piazza Vittorio Emanuele II, via Garibaldi e largo Dante Alighieri - Flussogramma giorno feriale estivo ore 17.30--18.30



Piazza Vittorio Emanuele II, via Garibaldi e largo Dante Alighieri - Flussogramma giorno feriale invernale ore 17.30--18.30



Via del Panorama, via Valle - Flussogramma giorno feriale estivo ore 17.30-18.30



Via del Panorama, via Valle - Flussogramma giorno feriale invernale ore 17.30-18.30

## 6 – Indagini sulla sosta

Le “*Indagini e stato di fatto*” facenti parte del recente PGTU, prodotto in data 21/05/2013 dallo Studio PLANiter ed a firma del Dott. Ing. Giulio Maternini, in merito alla sosta in parcheggi di superficie, riporta l’esito delle indagini condotte a settembre/novembre 2012 nelle seguenti quattro aree di sosta:

- Piazza Bresciani;
- Piazza Pedrazzi;
- Lungolago Zanardelli (Carmine 1 – a sud della rotatoria);
- Lungolago Zanardelli (Carmine 2 – fronte sede Polizia Locale).

ORE	Feriale Invernale				Domenica Estivo				Indice di utilizzo (%)							
	Bresciani	Pedrazzi	Carmine 1	Carmine 2	Bresciani	Pedrazzi	Carmine 1	Carmine 2	Bresciani	Pedrazzi	Carmine 1	Carmine 2	Bresciani	Pedrazzi	Carmine 1	Carmine 2
9:00	28	230	27	14	11	1	14	18	82	55	64	82	32	0	33	106
10:30	30	289	32	17	33	11	42	21	88	69	76	100	97	3	100	124
12:00	28	236	26	15	33	54	43	20	82	57	62	88	97	13	102	118
14:00	17	155	32	13	32	28	42	19	50	37	76	76	94	7	100	112
16:00	14	177	28	17	32	84	42	21	41	42	67	100	94	20	100	124
18:00	13	107	22	17	34	110	42	17	38	26	52	100	100	26	100	100
20:00	10	29	27	10	18	24	43	19	29	7	64	59	53	6	102	112
<b>N° stalli legali</b>	<b>34</b>	<b>417</b>	<b>42</b>	<b>17</b>	<b>34</b>	<b>417</b>	<b>42</b>	<b>17</b>	<b>59%</b>	<b>42%</b>	<b>66%</b>	<b>87%</b>	<b>81%</b>	<b>11%</b>	<b>91%</b>	<b>113%</b>

## 7 – Indagini origine/destinazione<sup>1</sup>

Le indagini origine/destinazione sono state svolte in giornata feriale, nell’ora di punta serale (17,30:-18,30), mediante intervista a campione sui veicoli in transito.

Per l’elaborazione dei dati il territorio è stato suddiviso in zone, con le seguenti modalità:

<sup>1</sup> Fonte: “*Indagini e stato di fatto*” del PGTU redatto nel 2013 dallo Studio PLANiter del Dott. Ing. Giulio Maternini.

### **Zone esterne**

- 1 – Gardone Riviera
- 2 – San Felice del Benaco
- 3 – Roè Volciano
- 4 – zone e comuni gardesani a nord (Gargnano, Limone, Toscolano Maderno, ecc.)
- 5 – zone e comuni Valtenesi e limitrofi (Padenghe, Polpenazze, Manerba, Moniga, ecc.)
- 6 – Vallesabbia (Colli, Gavardo, Lodrino, Idro, ecc.)
- 7 – zone e Comuni gardesani a sud (Desenzano, Lonato, Sirmione, Peschiera, ecc.)
- 8 – zone e Comuni entroterra fino a Brescia (Bedizzole, Calcinato, Calvagese, ecc.)
- 9 – Brescia
- 10 – altre zone e Comuni bresciani (Borgosatollo, Ghedi, Poncarale, ecc.)
- 11 – Comuni fuori Provincia (Verona, Cremona, Mantova, ecc.)

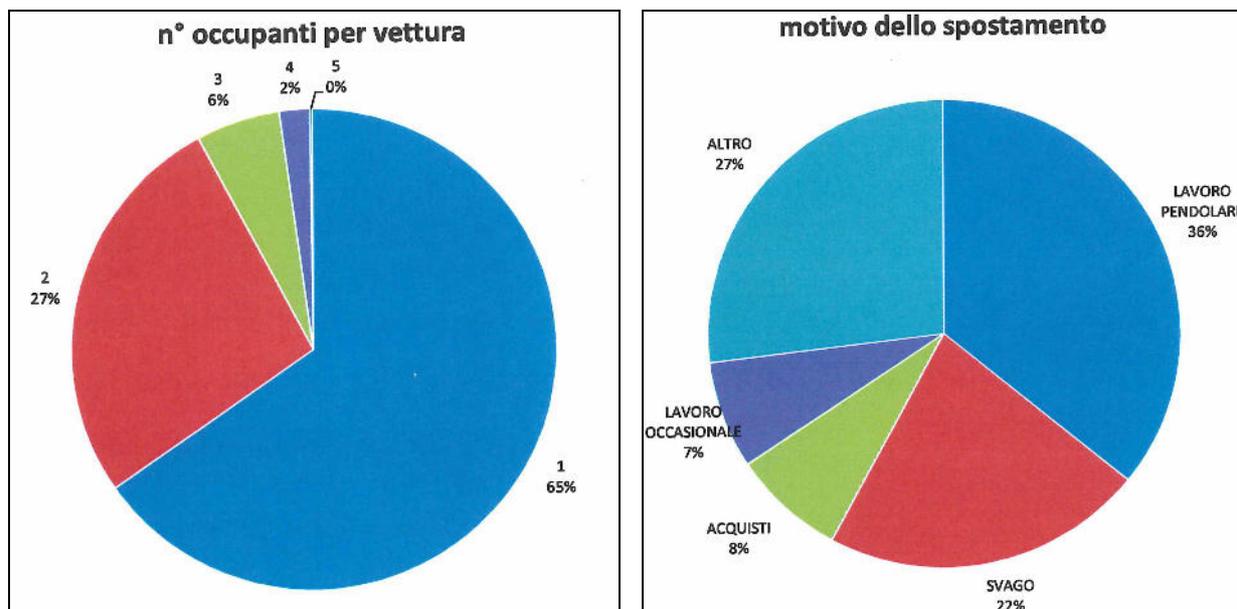
### **Frazioni di Salò**

- 12 – Barbarano, S. Bartolomeo, Renzano
- 13 – Cunettone, Villa
- 14 – Campoverde

### **Zone interne Salò**

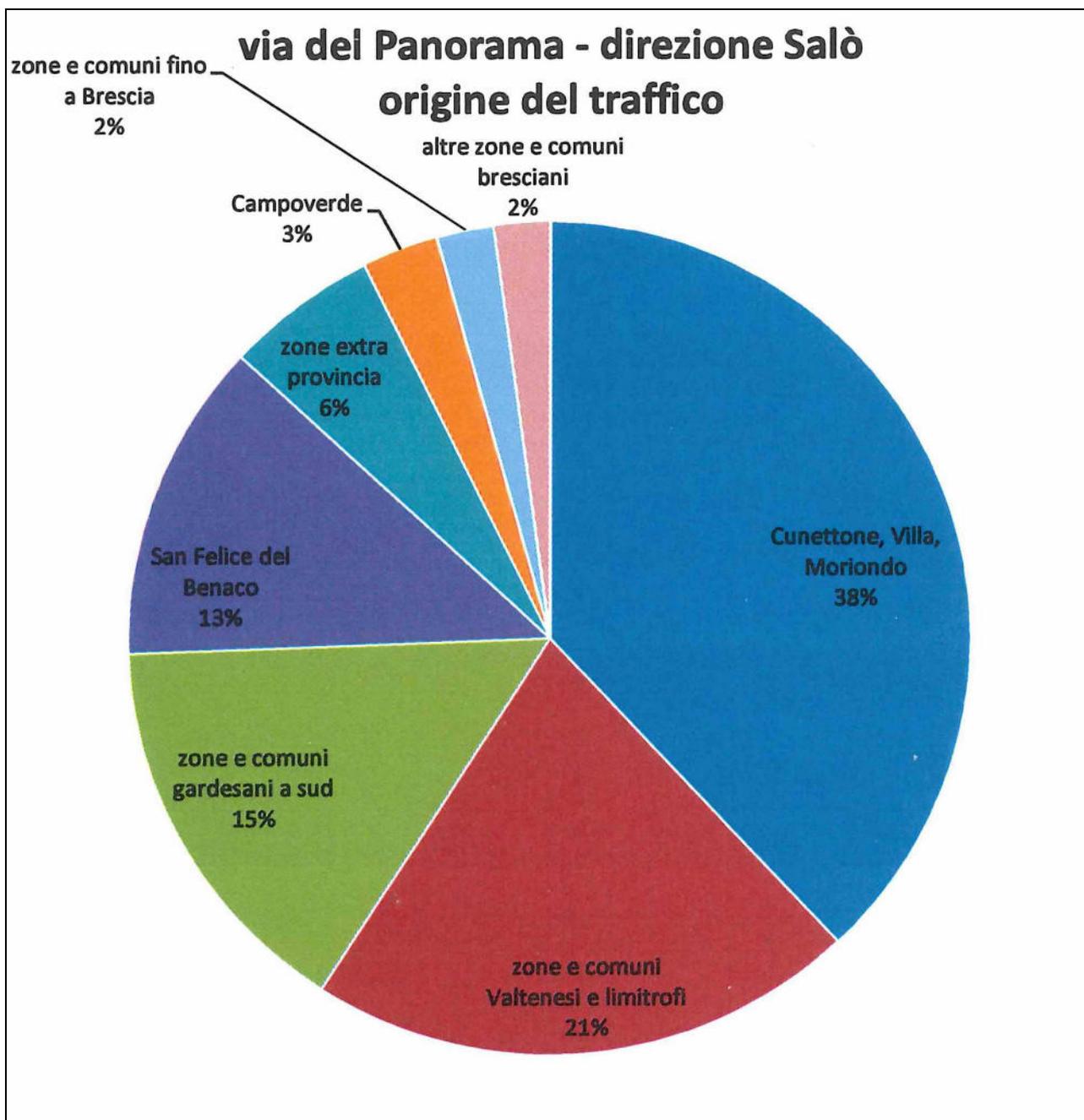
- 15 – Zona Tavina fino al campo sportivo
- 16 – Zona Carmine
- 17 – Lungolago e Centro Storico
- 18 – Nord di via Garibaldi
- 19 – Sud di via Garibaldi

Sono stati inoltre rilevati il numero di occupanti per vettura ed i motivi dello spostamento.

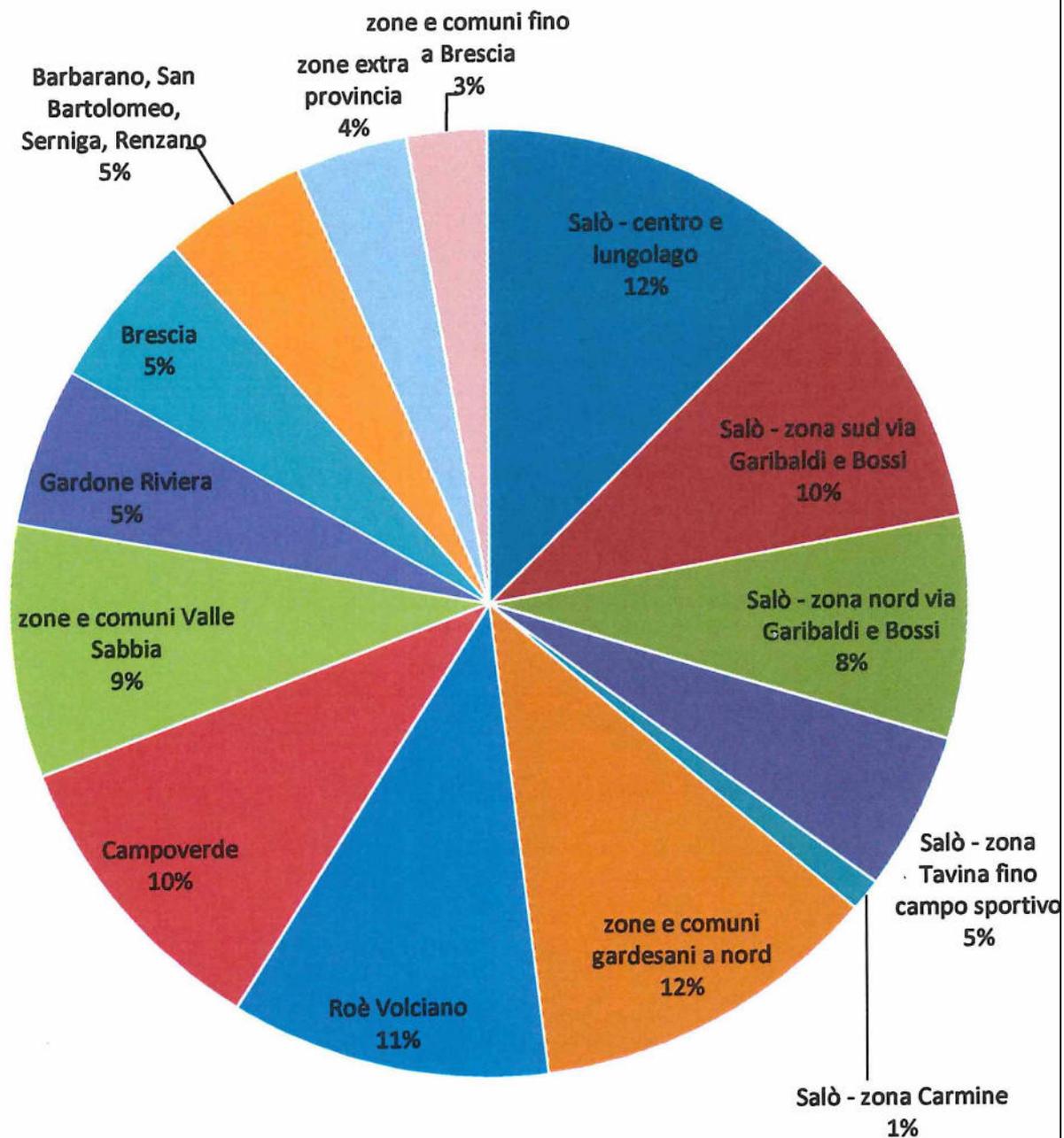


Gli esiti delle indagini origine/destinazione sono riportati nelle pagine seguenti.

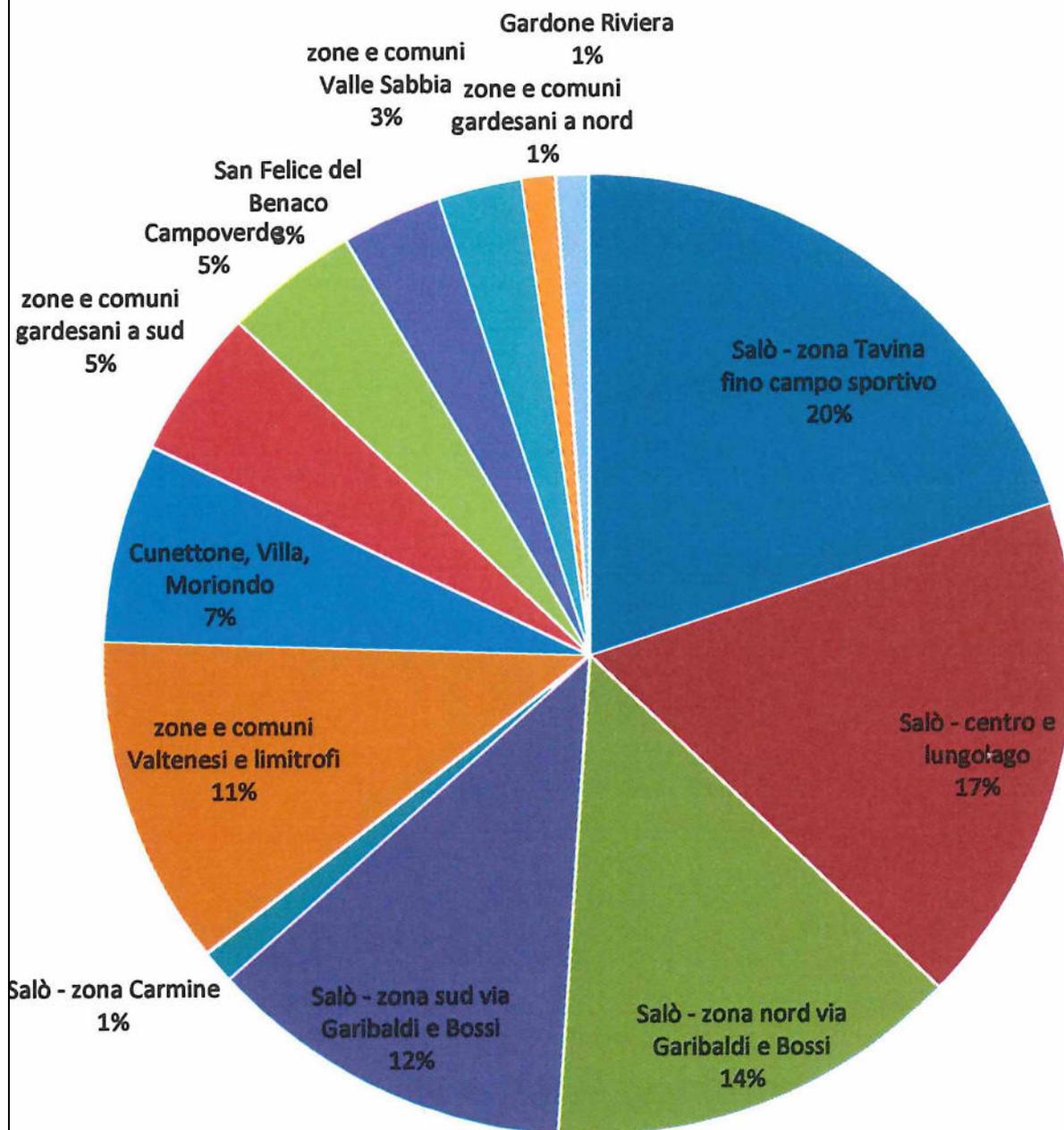
### Origine dello spostamento:



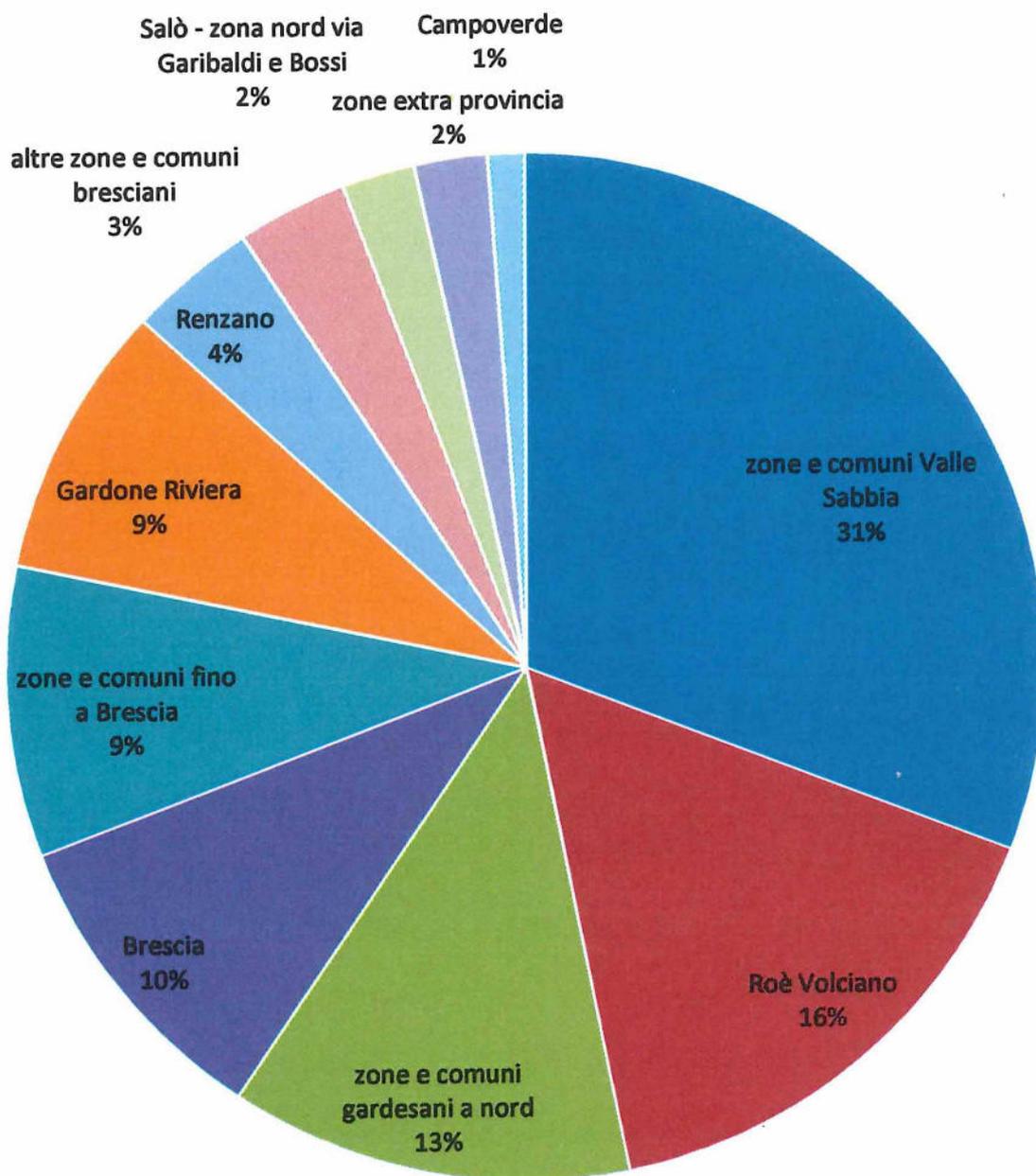
## via del Panorama - direzione Desenzano - origine del traffico



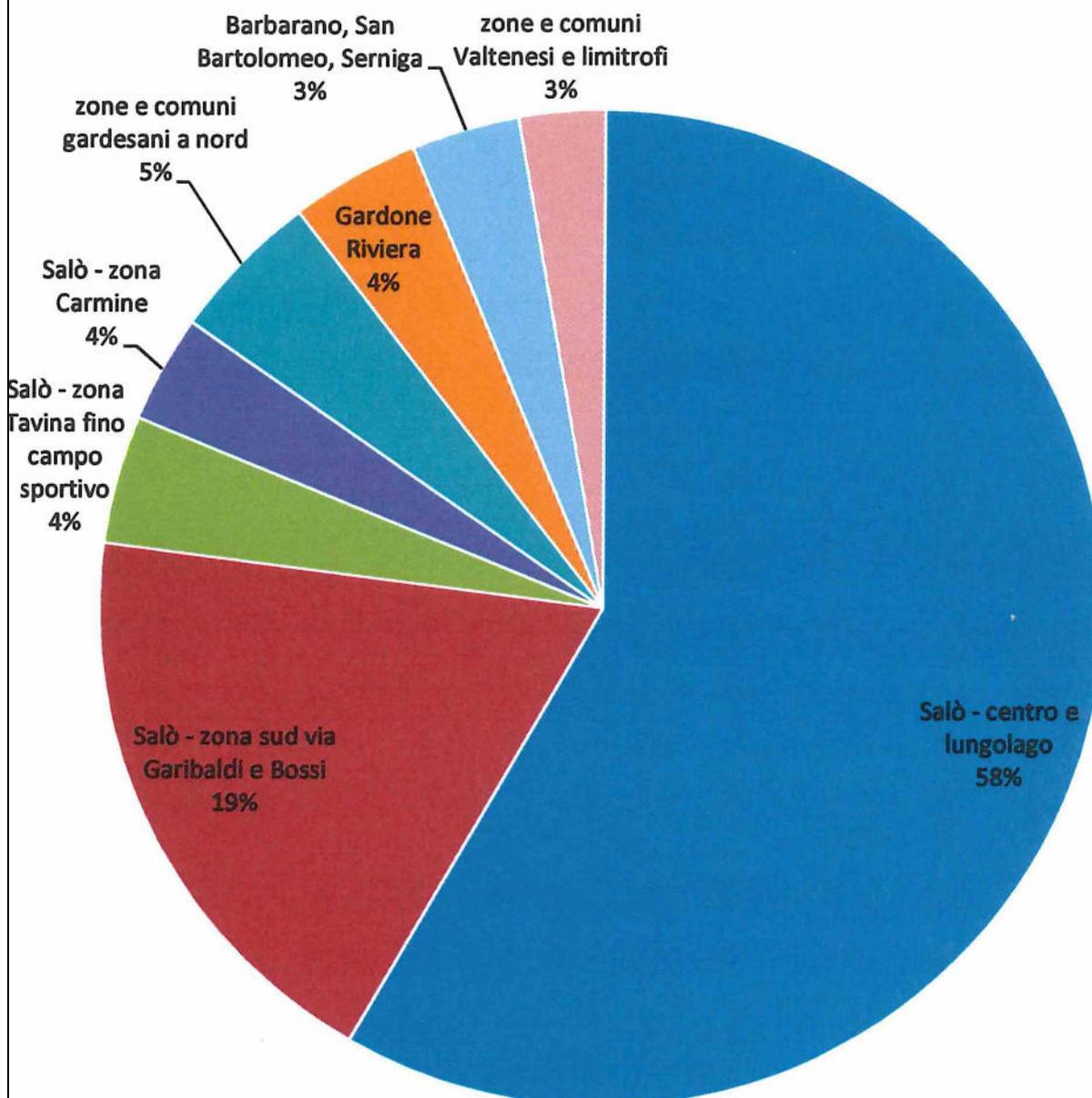
## via Paolo VI - direzione nord - origine del traffico



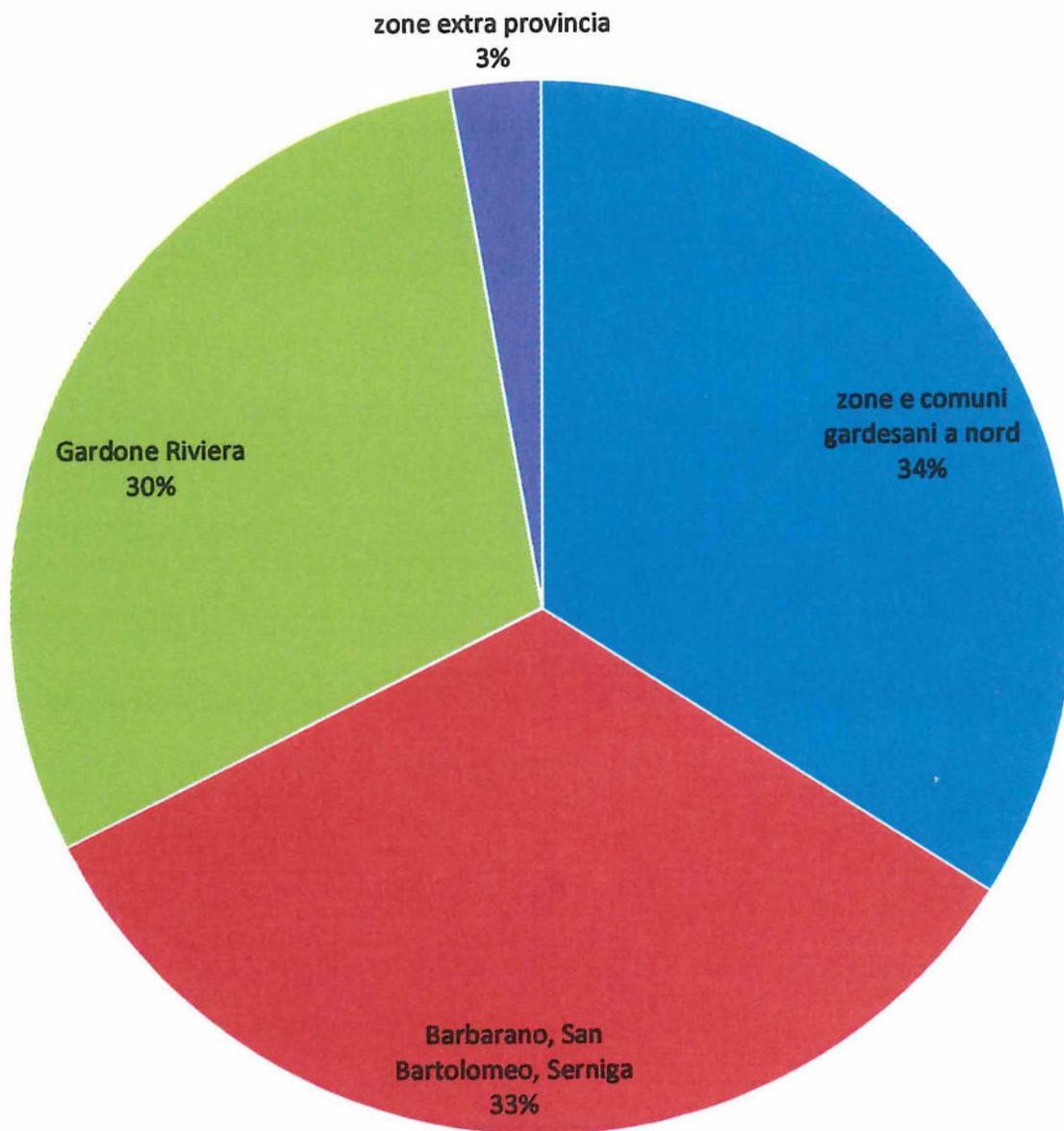
## via Paolo VI - direzione sud - origine del traffico



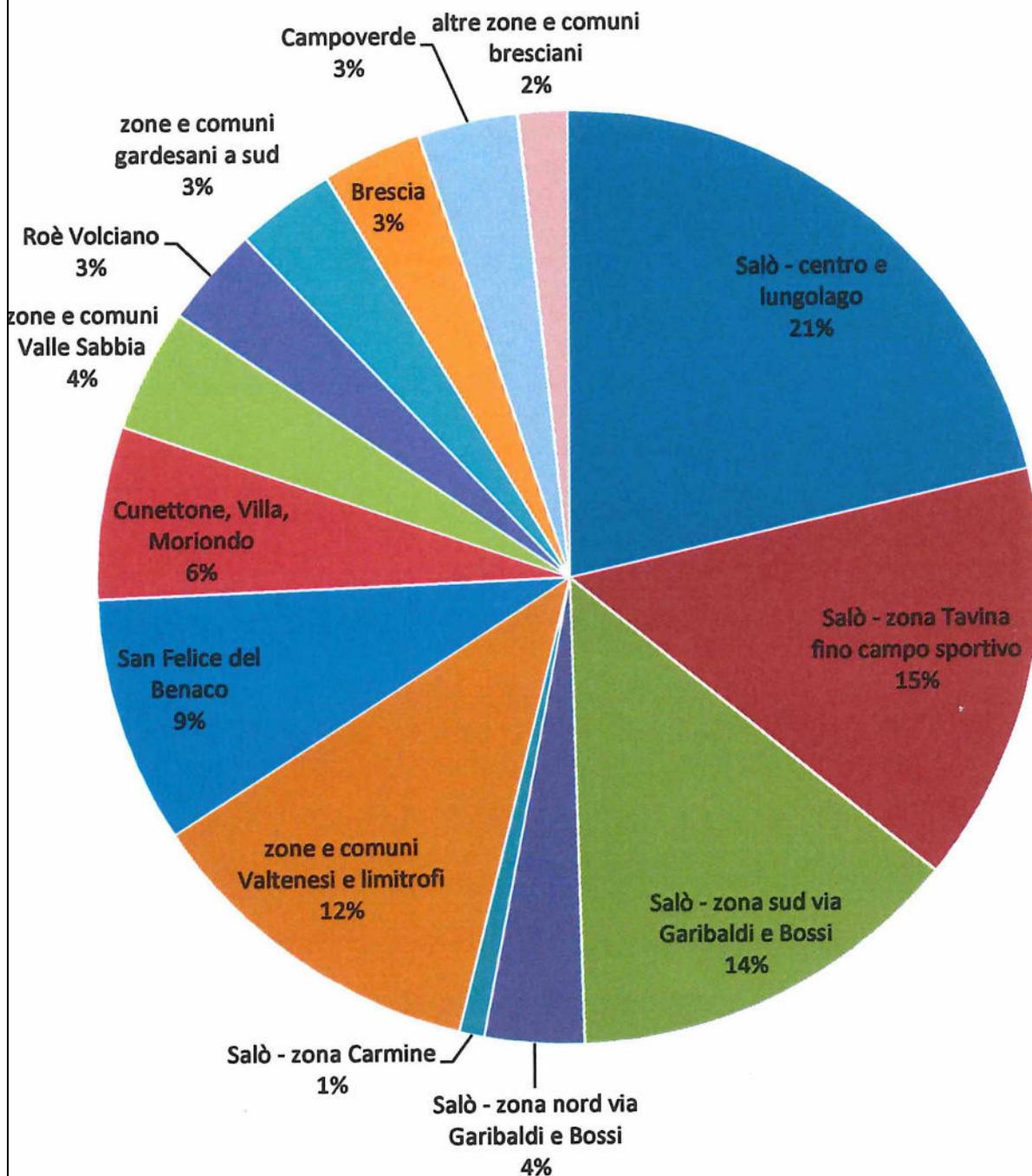
## via Garibaldi origine del traffico



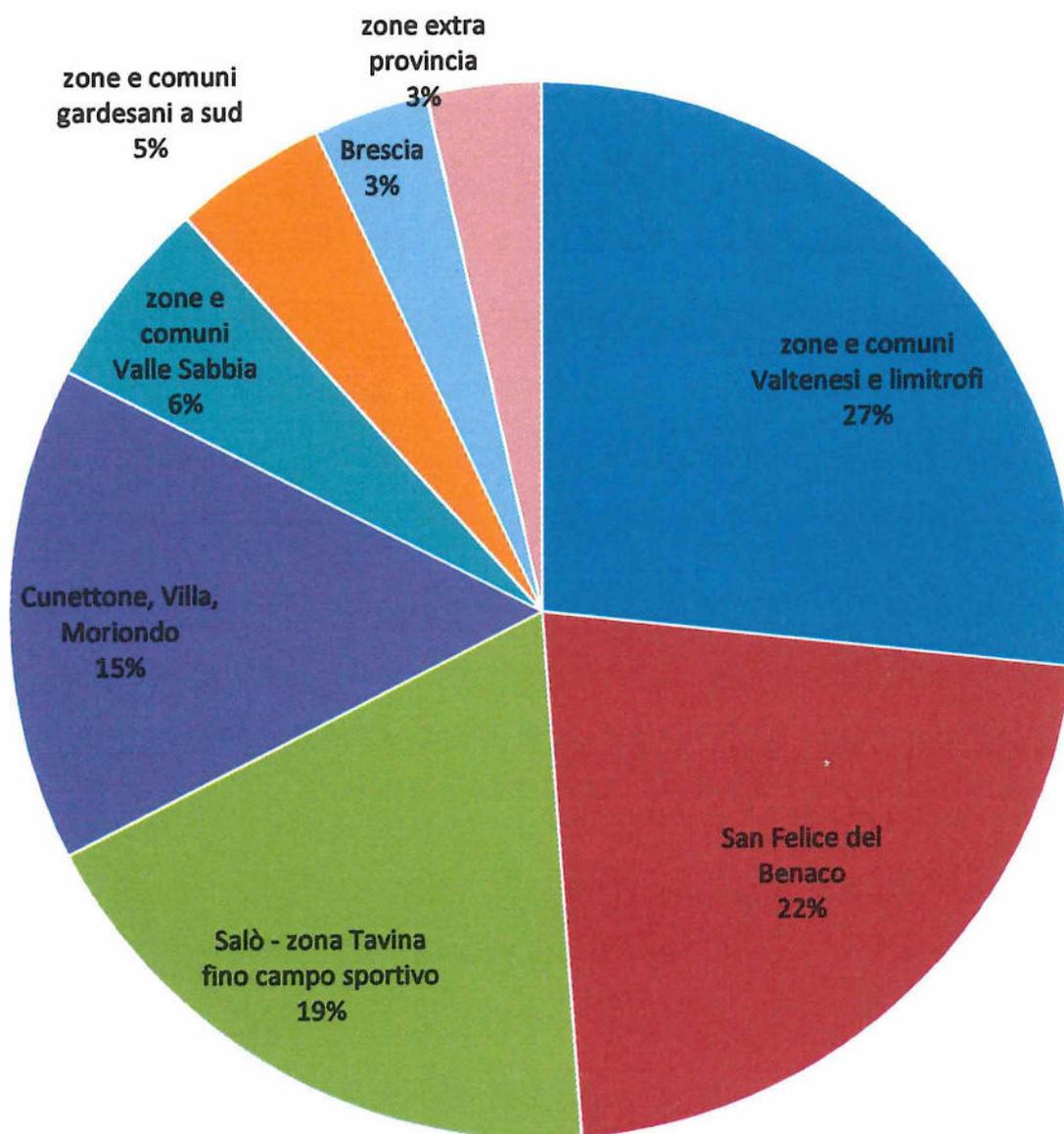
## via Landi - direzione Salò - origine del traffico



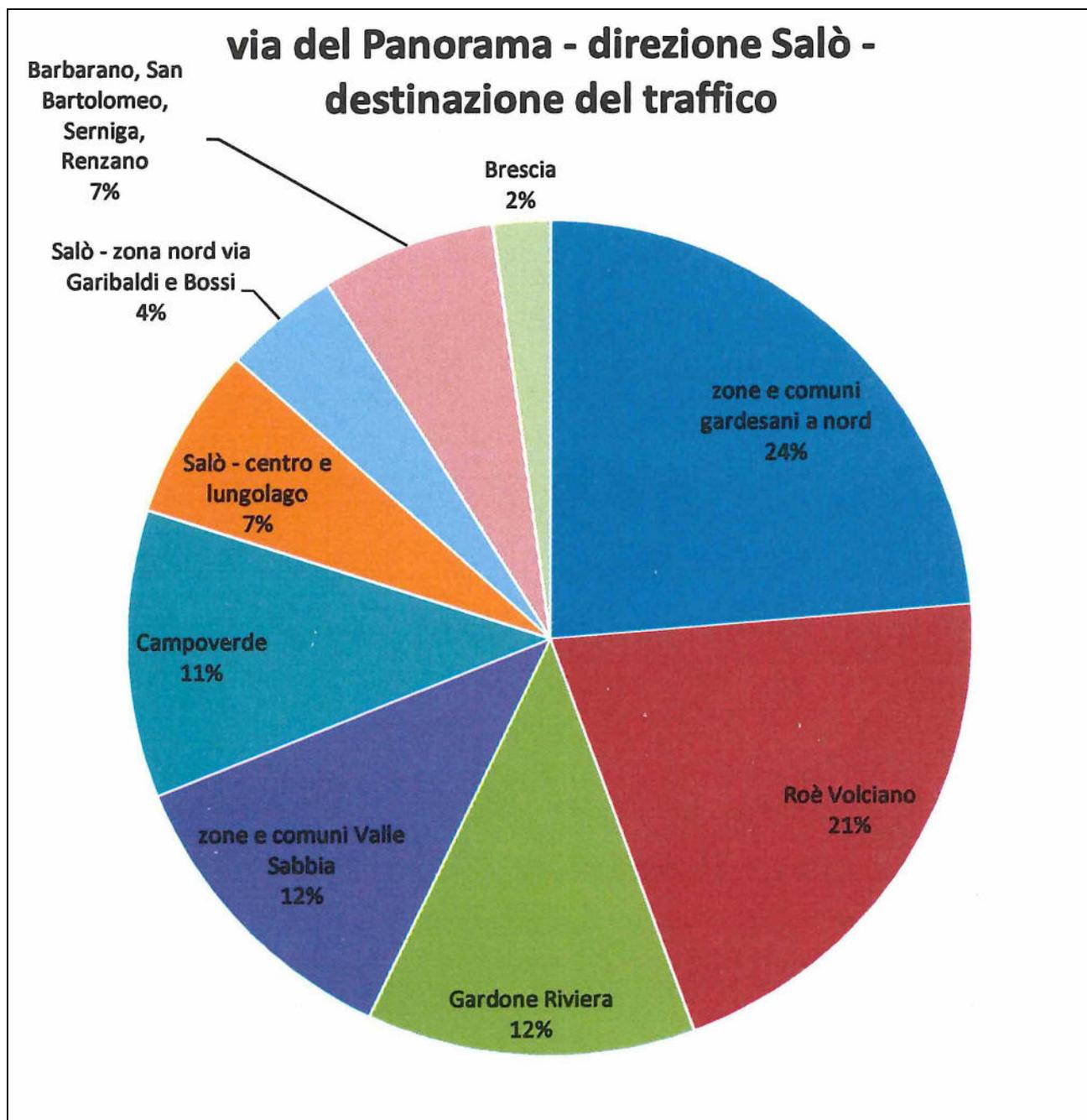
### via Landi - direzione Barbarano - origine del traffico



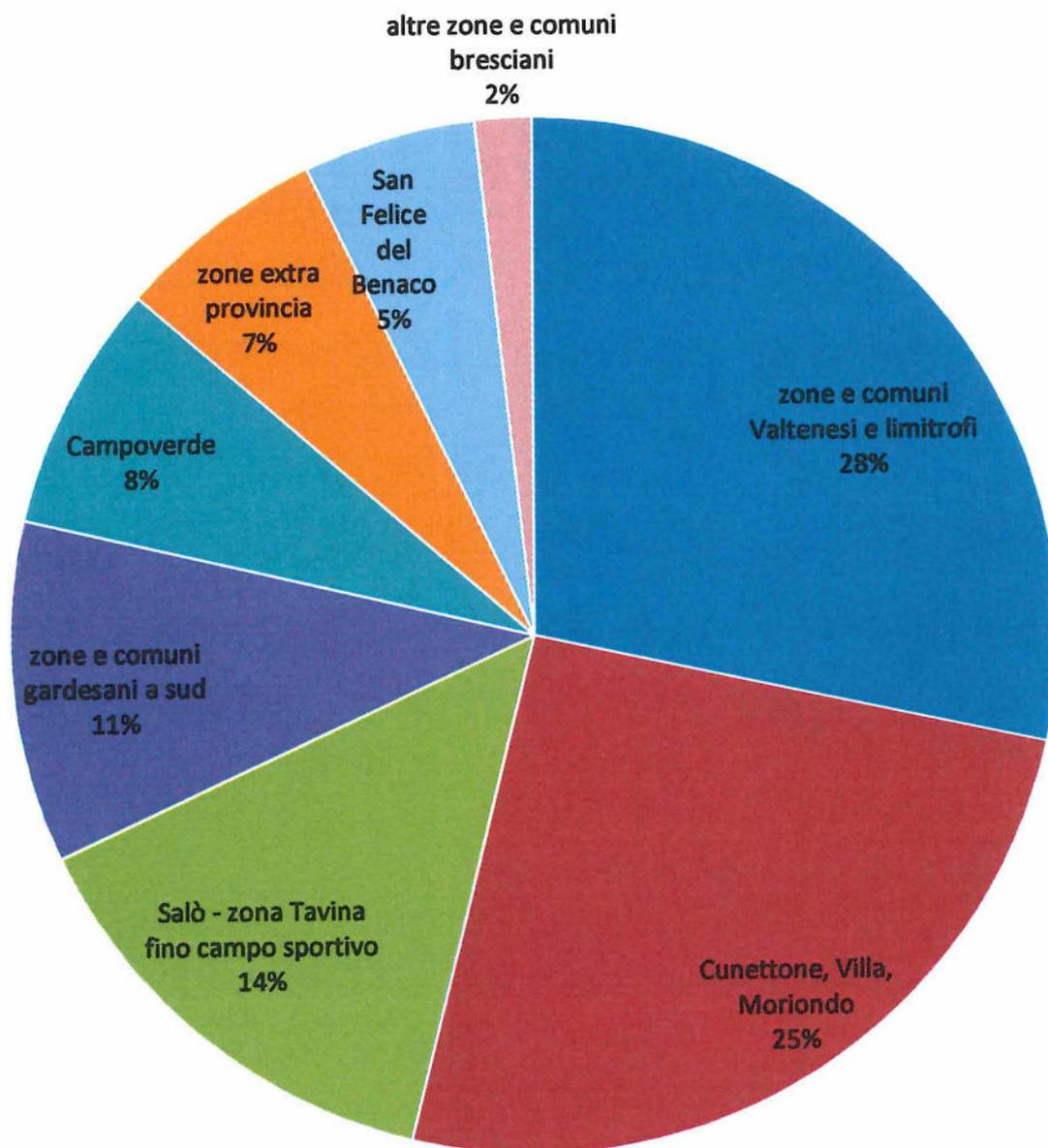
## via Pietro da Salò - direzione Salò - origine del traffico



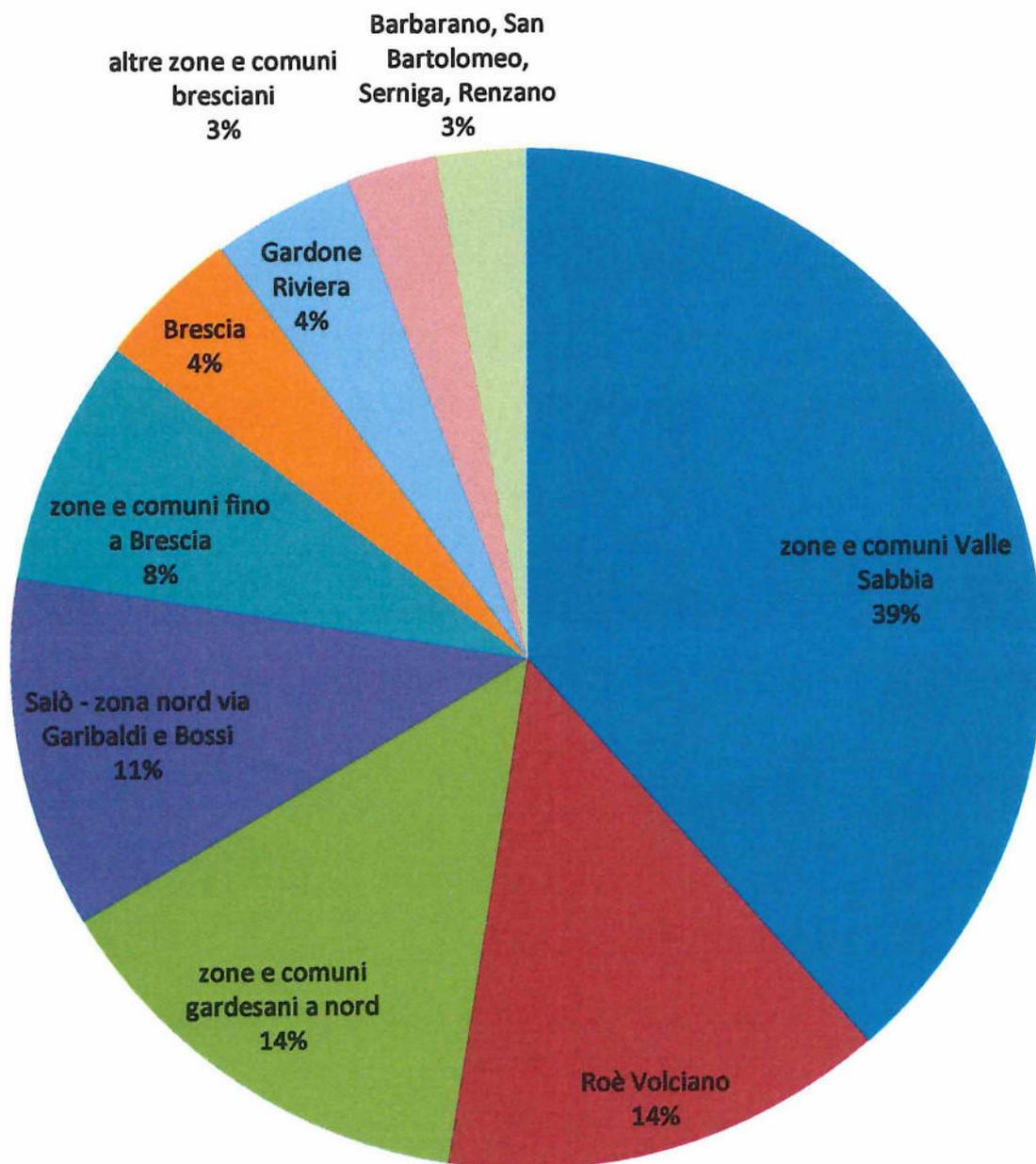
### Destinazione dello spostamento:

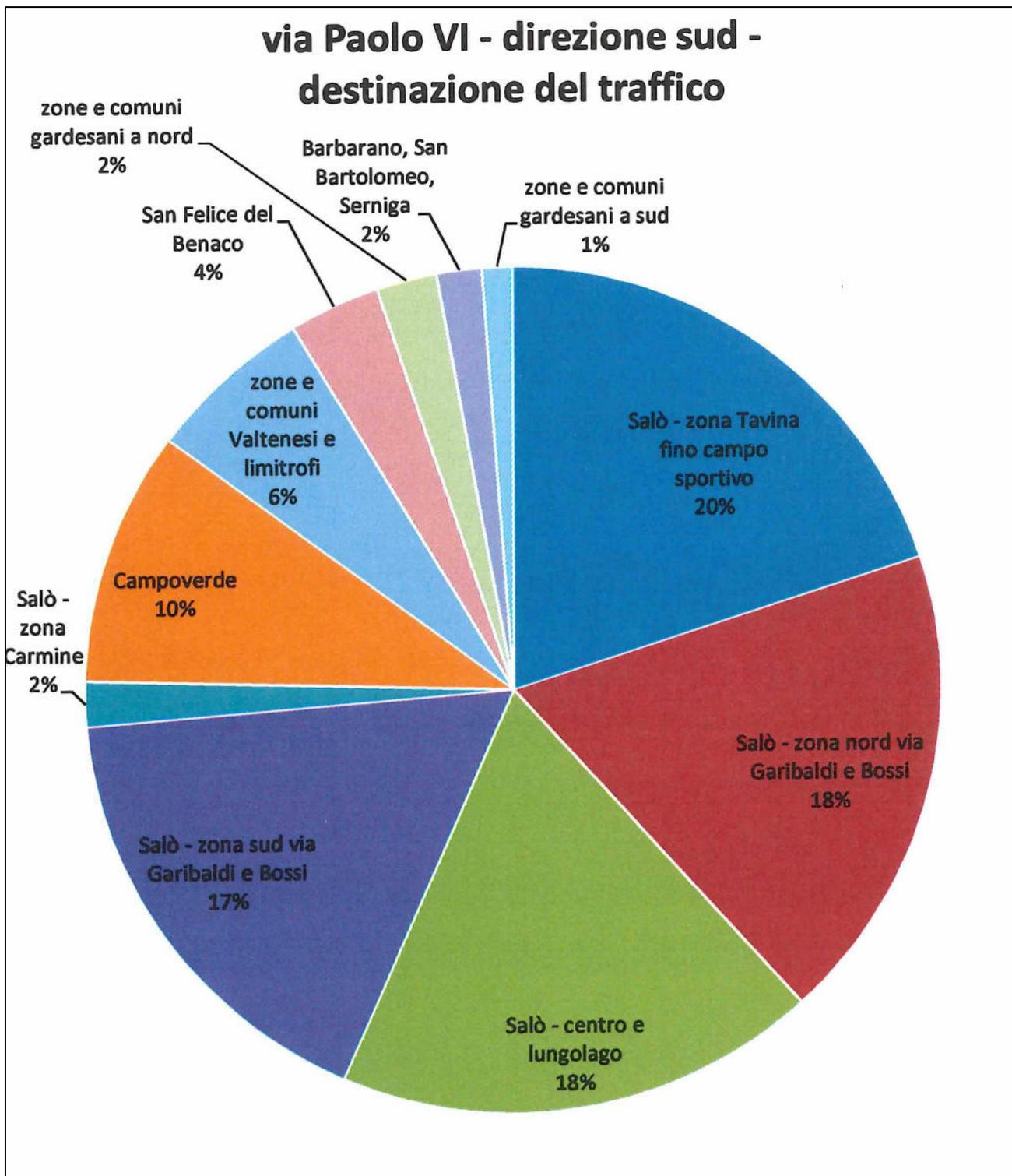


## via del Panorama - direzione Desenzano - destinazione del traffico

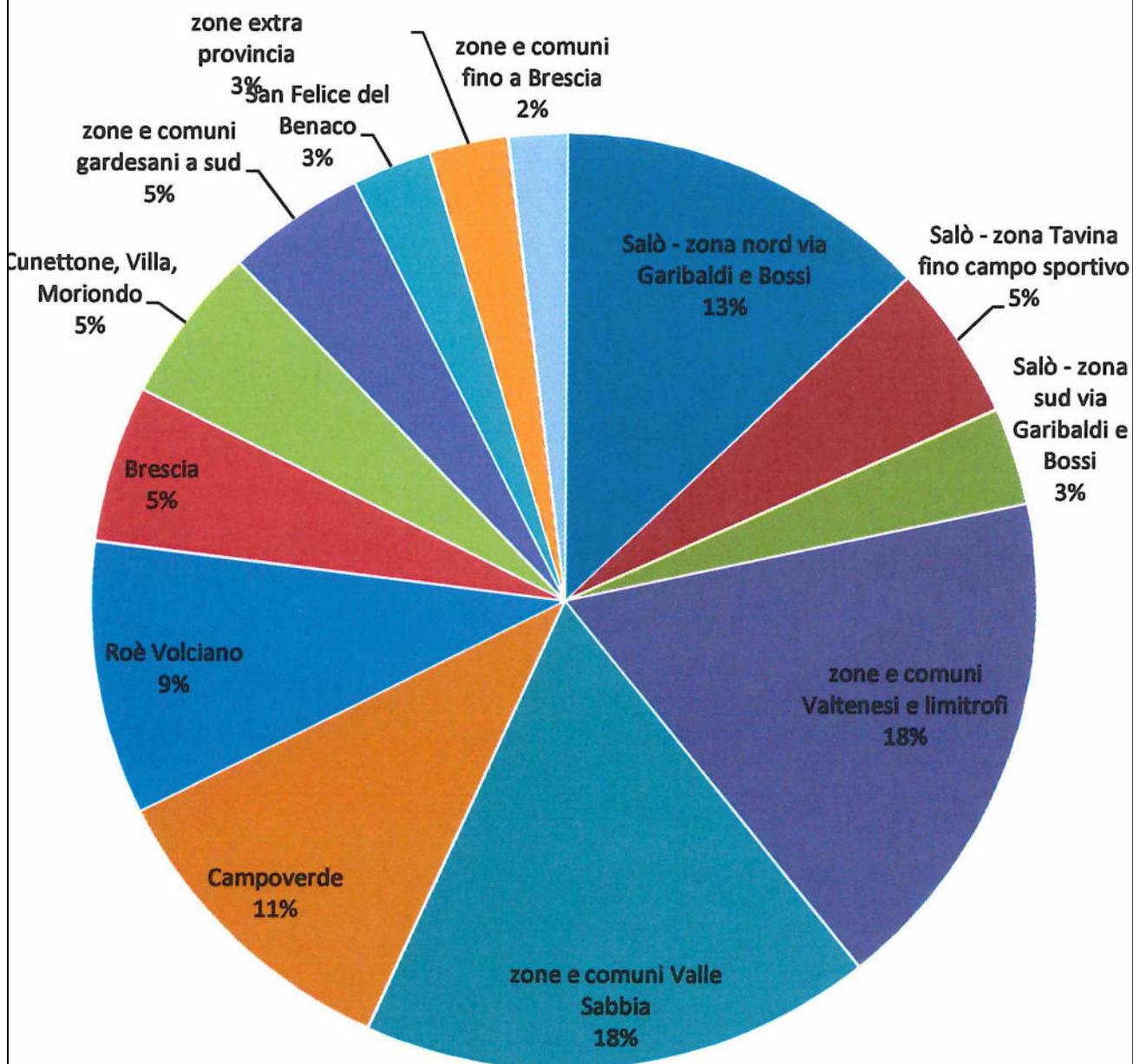


## via Paolo VI - direzione nord - destinazione del traffico

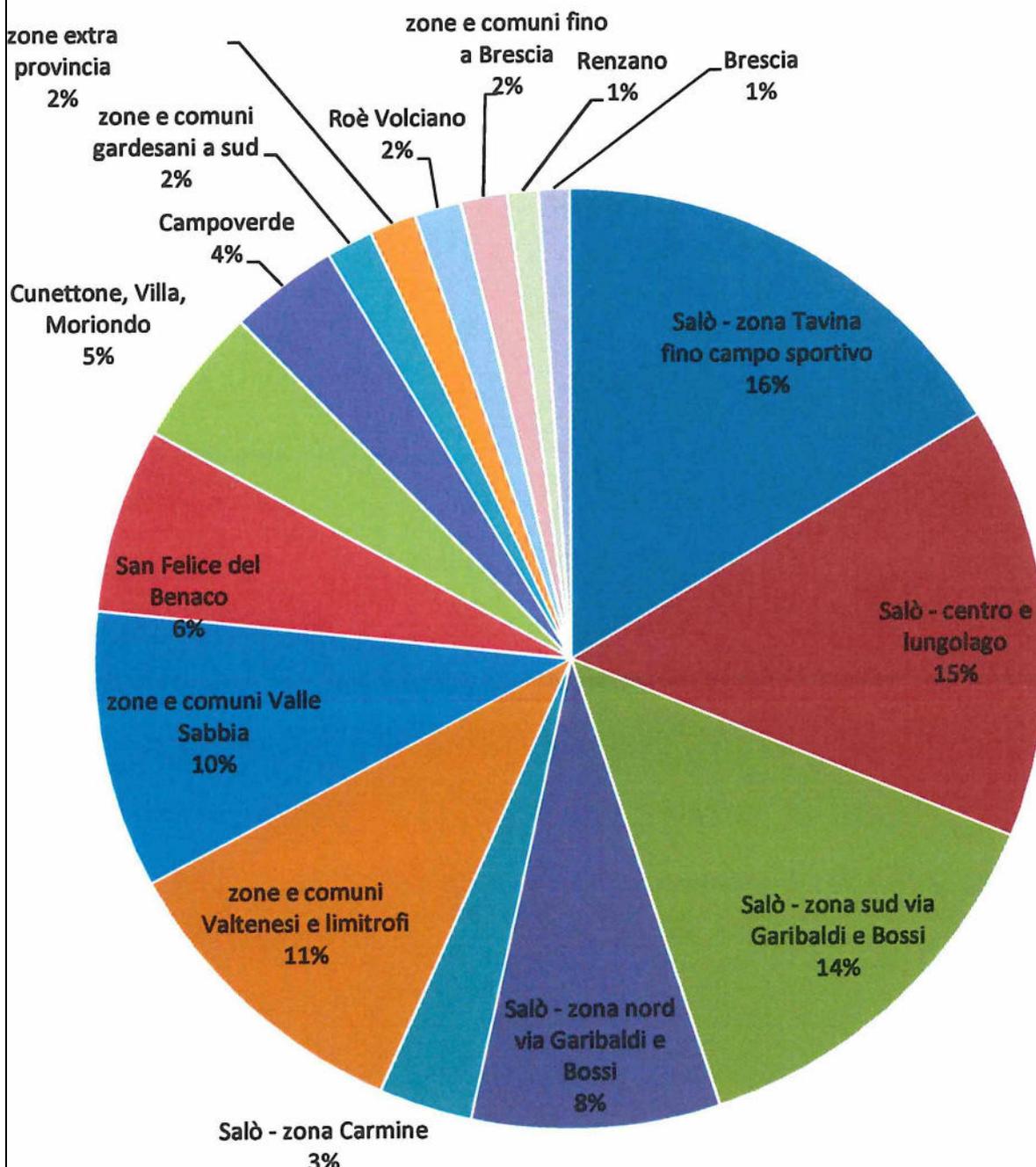




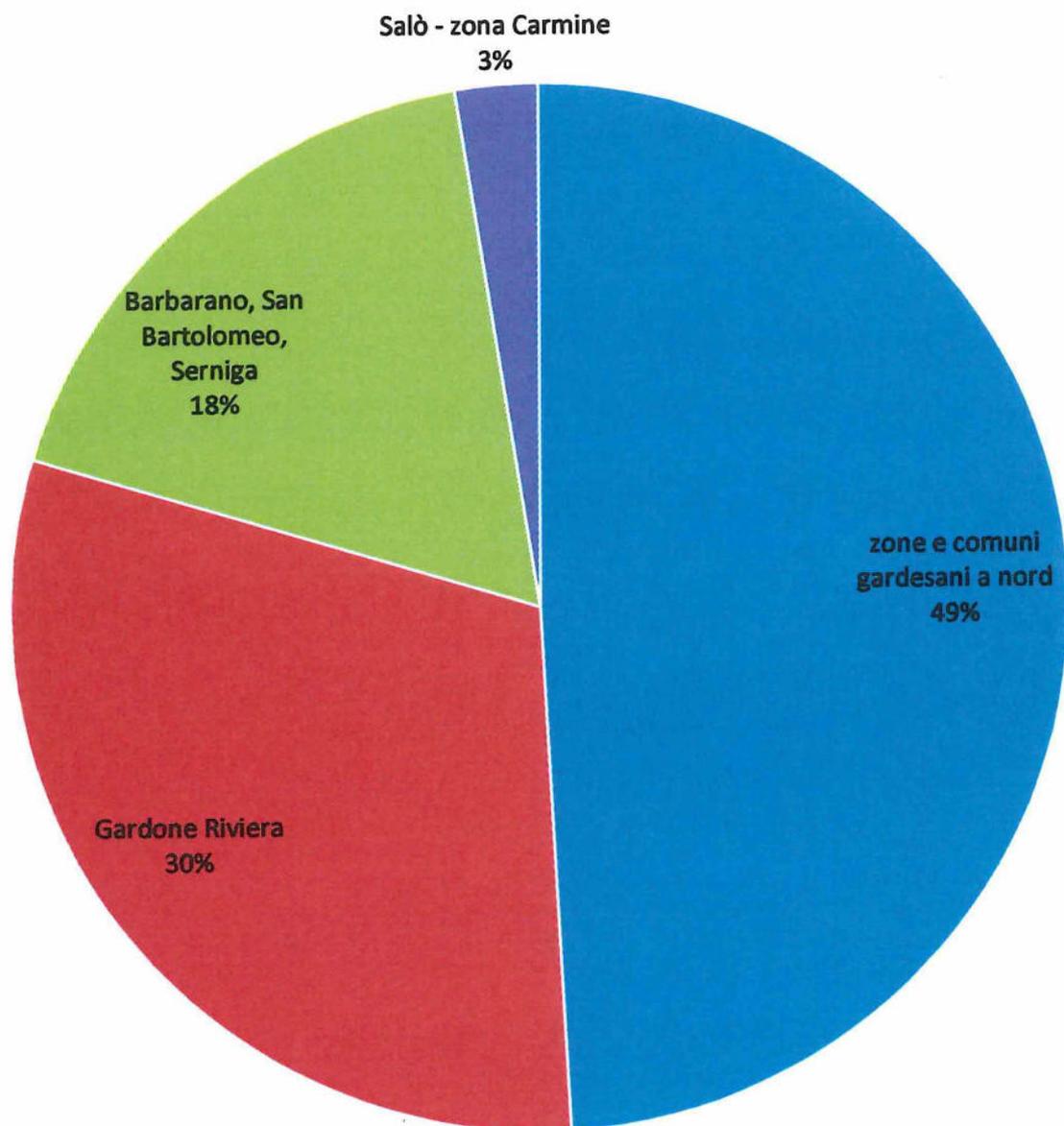
## via Garibaldi - destinazione del traffico



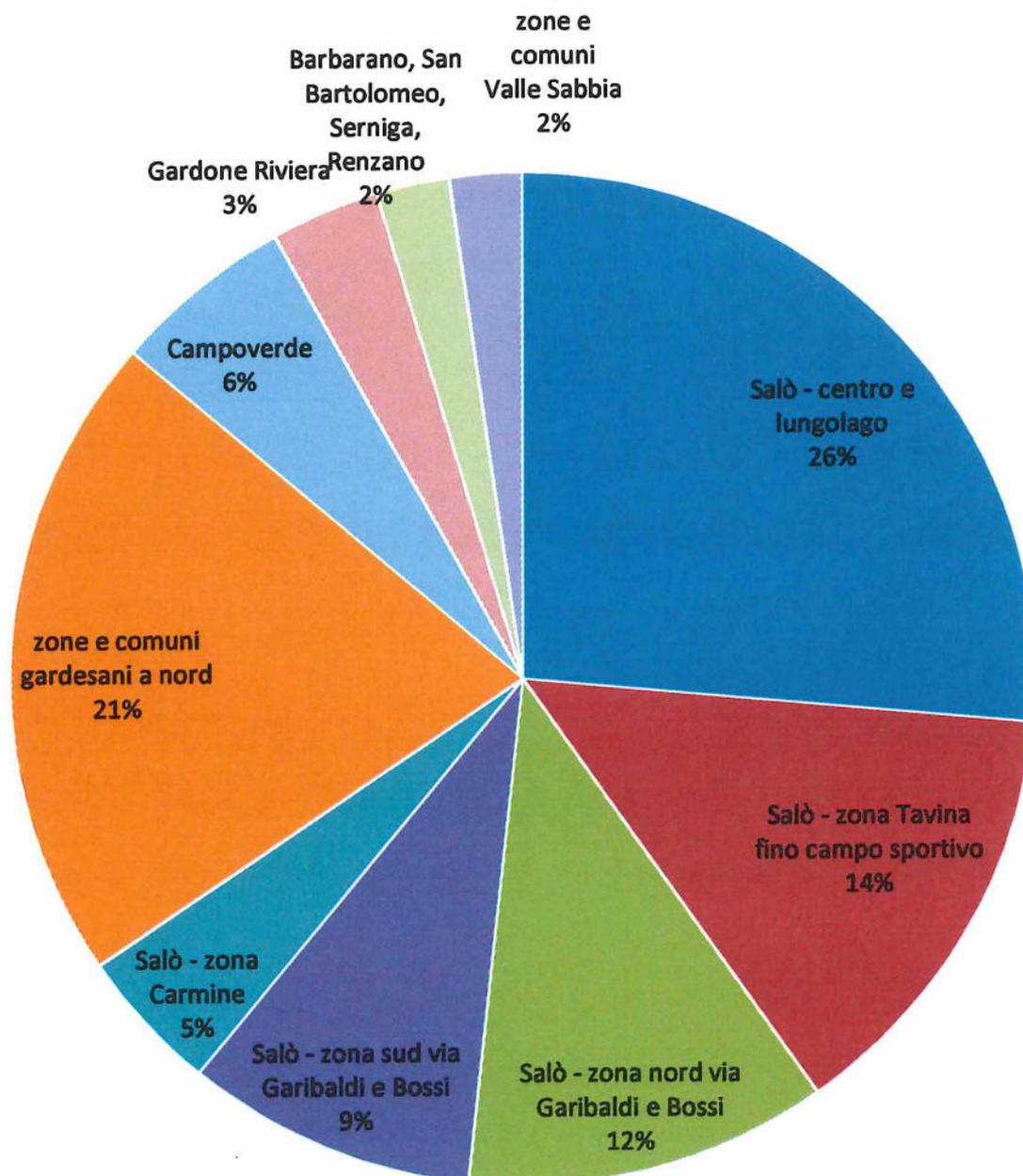
## via Landi - direzione Salò - destinazione del traffico



## via Landi - direzione Barbarano - destinazione del traffico

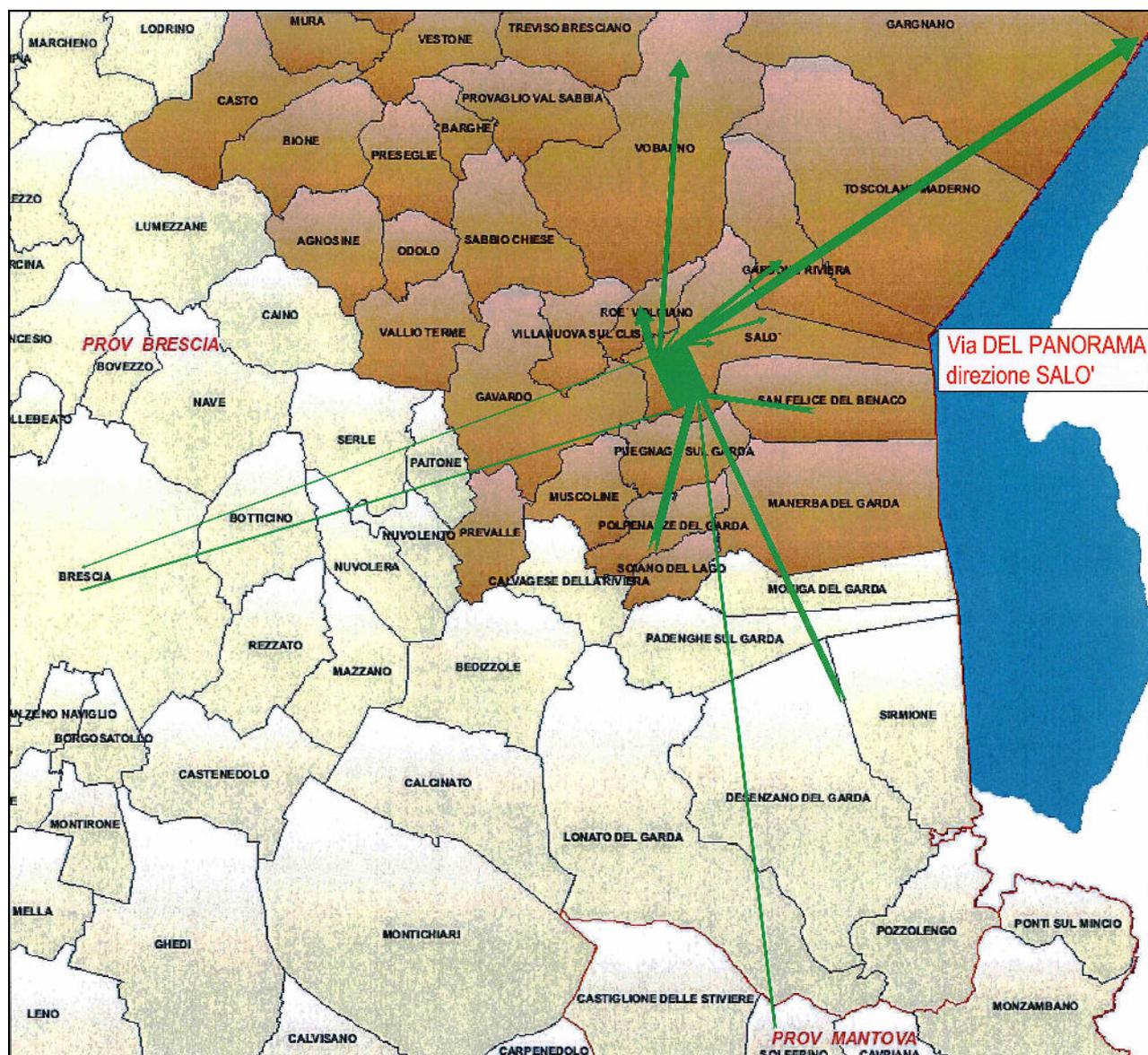


## via Pietro da Salò - direzione salò - destinazione del traffico



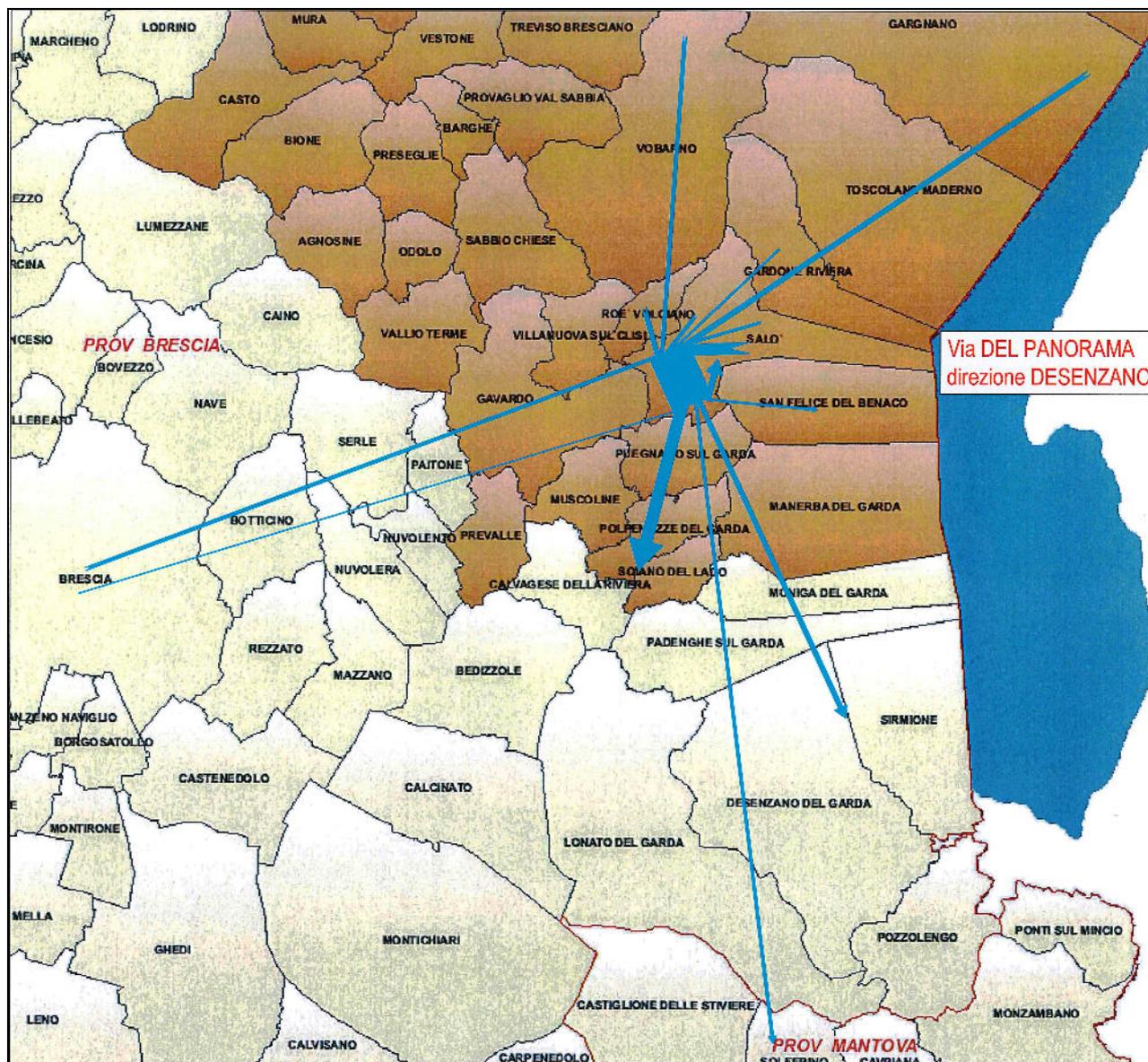
Le risultanze dei diagrammi sopra esposti sono state graficizzate sulle planimetrie che seguono, al fine di effettuarne la lettura e l'interpretazione dei flussi di traffico da esse derivanti. Va però precisato che le rilevazioni furono eseguite nel 2013, ad appena sei mesi dall'apertura al traf-

fico della bretella ANAS di Campoverde, e che sulla medesima non è stata individuata una sezione di rilievo, per cui viene a mancare un elemento di valutazione in merito all'utilizzo della bretella stessa. Le argomentazioni che seguono sono quindi influenzate da tali condizioni.

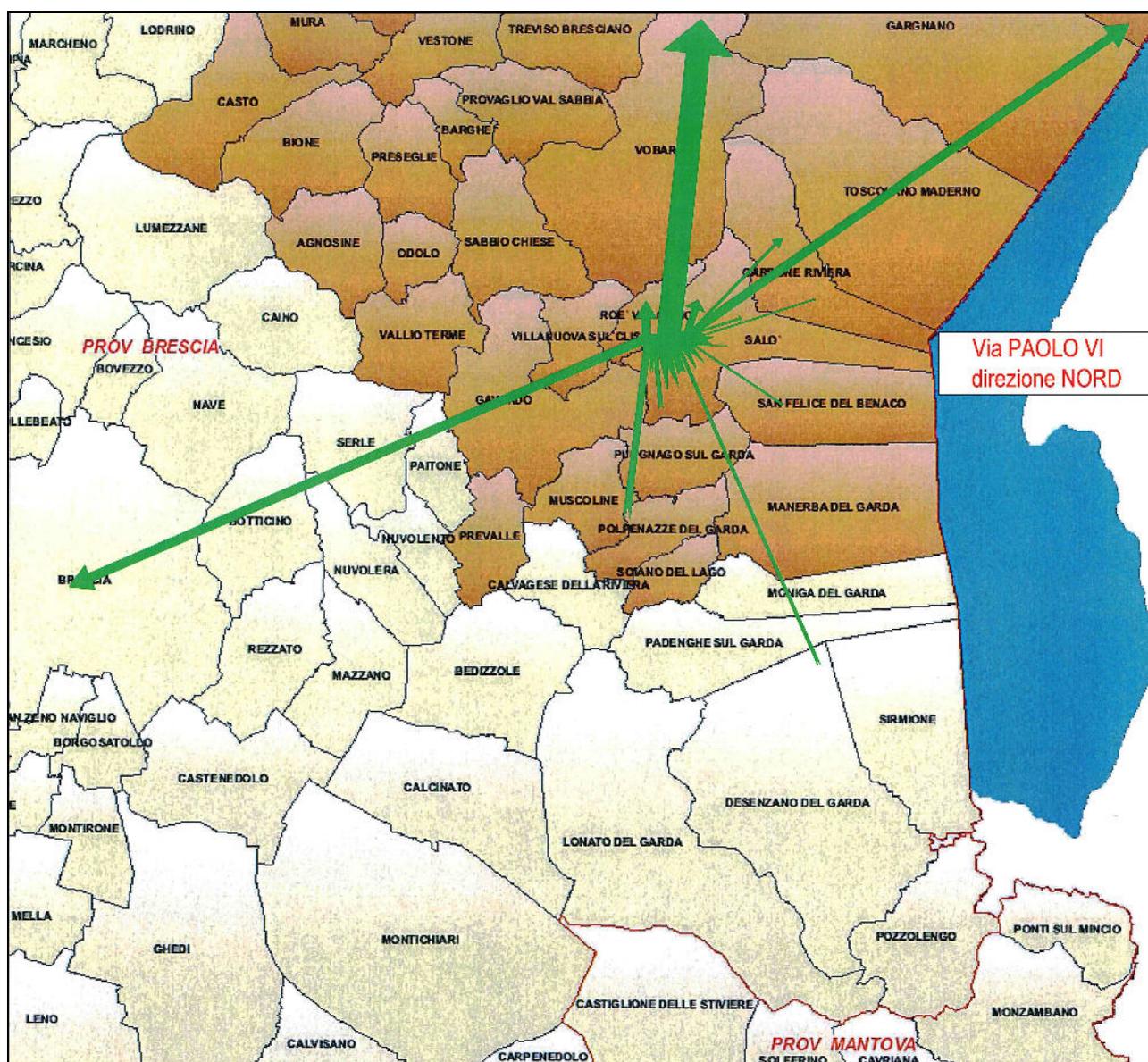


Si rileva che il 59% del traffico ha origine all'esterno del territorio comunale e che il 71% ha destinazione verso altri comuni. Se ne deduce che almeno il 30% costituisce traffico passante. In mancanza della sezione di rilevamento sulla bretella ANAS, i ragionamenti vanno condotti confrontando i dati di questa sezione con quelli evidenziati dalla sezione su Via Paolo VI. Si può ragionevolmente ipotizzare che una quota del rilevato 30% di traffico passante vada ad impegnare, impropriamente, l'uscita da via Paolo VI. Per una sua esatta quantificazione, ove ritenuto di interesse, sarà possibile eseguire rilevazioni di dettaglio sulla presente sezione, in contemporanea con le sezioni su via Paolo VI e sulla bretella ANAS. Si ritiene comunque che per le valutazioni di compe-

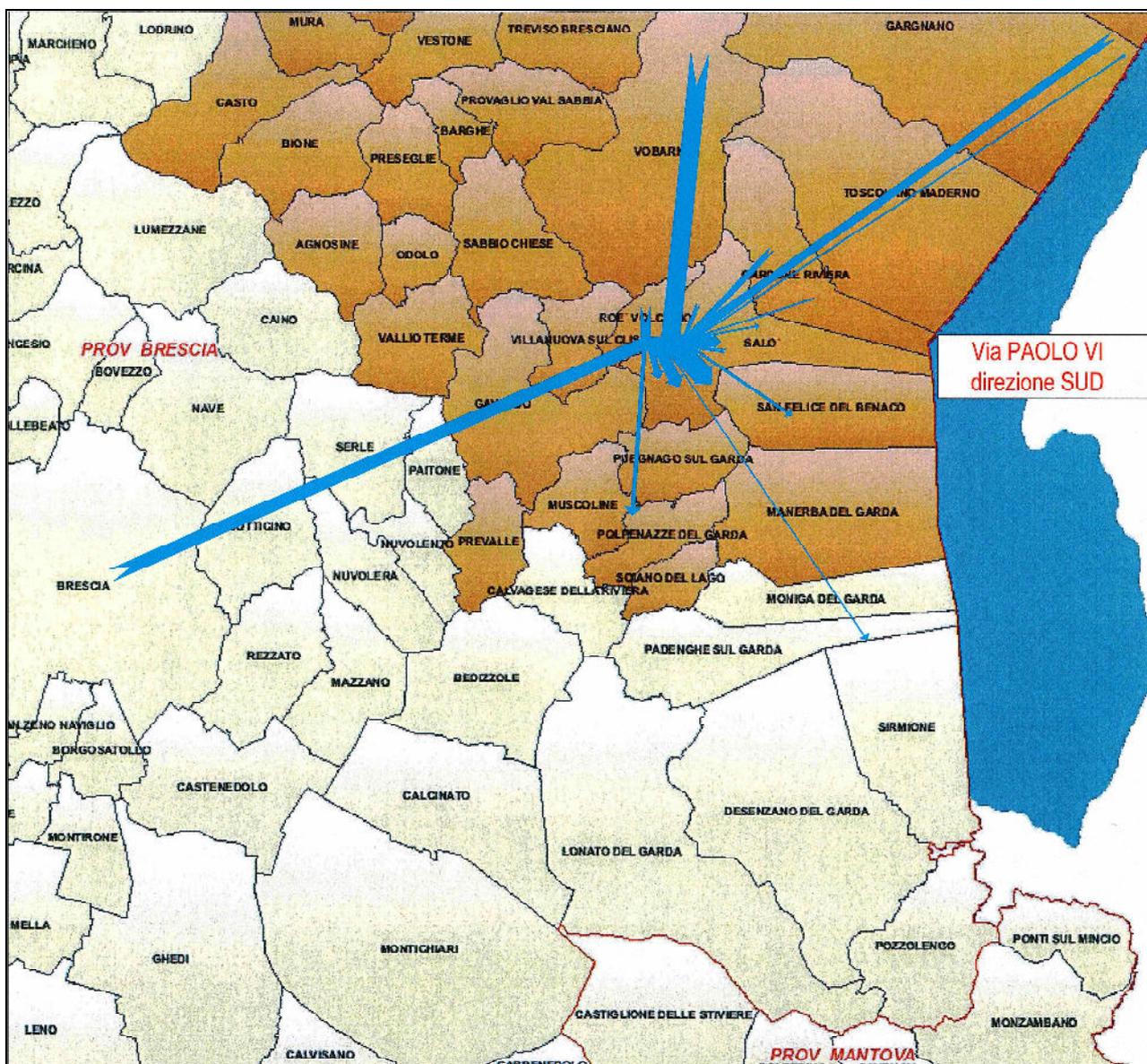
tenza del presente documento risultino sufficienti gli esiti qualitativi (senza necessità di esatta quantificazione).



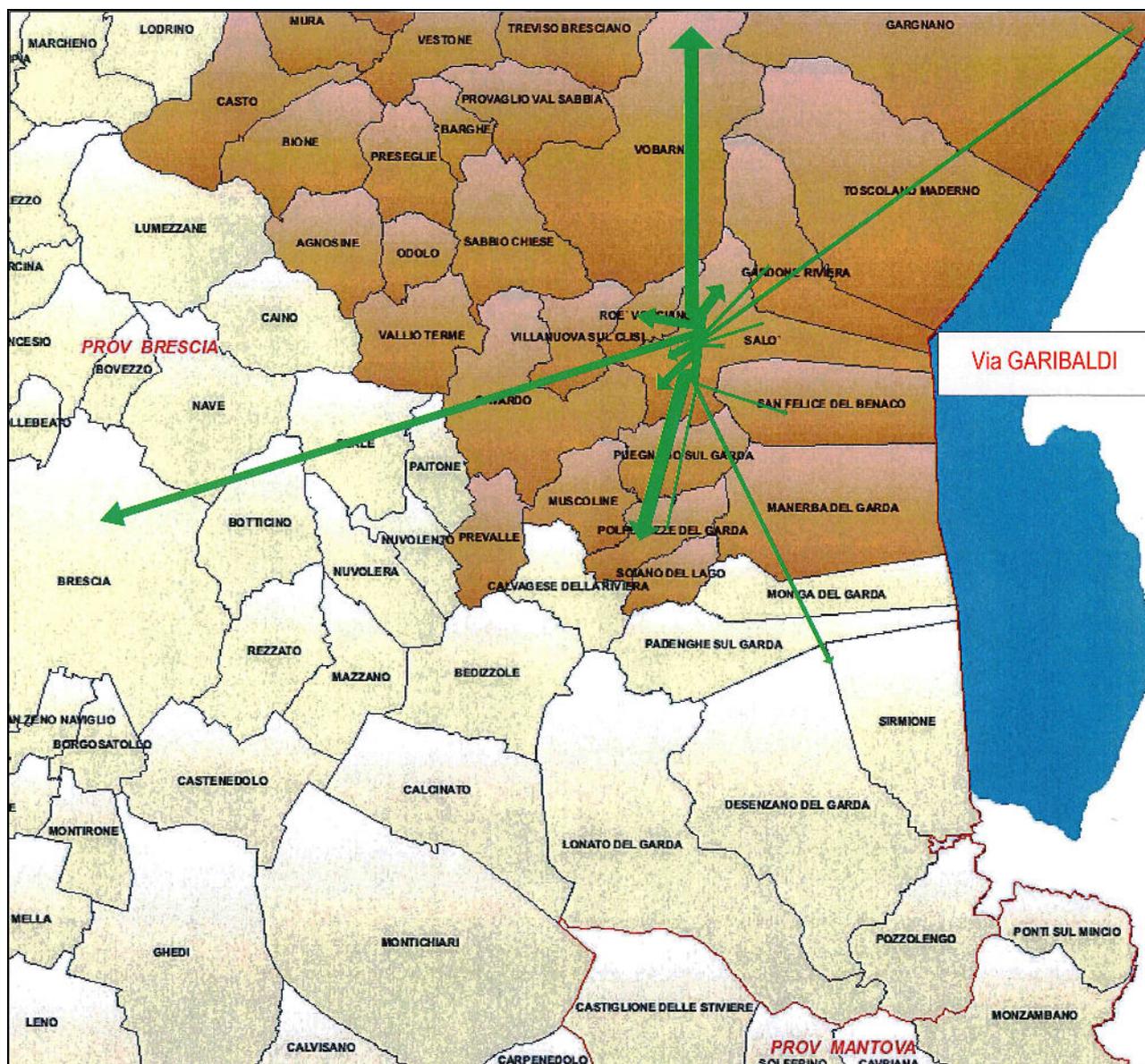
Si riscontra che il 49% del traffico ha origine all'esterno del territorio comunale e che il 53% ha destinazione fuori dal territorio comunale. La mancanza di una sezione di rilievo al cordone, in corrispondenza all'innesto della bretella ANAS, non consente di effettuare valutazioni in merito all'eventuale presenza di traffico passante con origine all'esterno del territorio comunale, che dovrebbe utilizzare detta bretella.



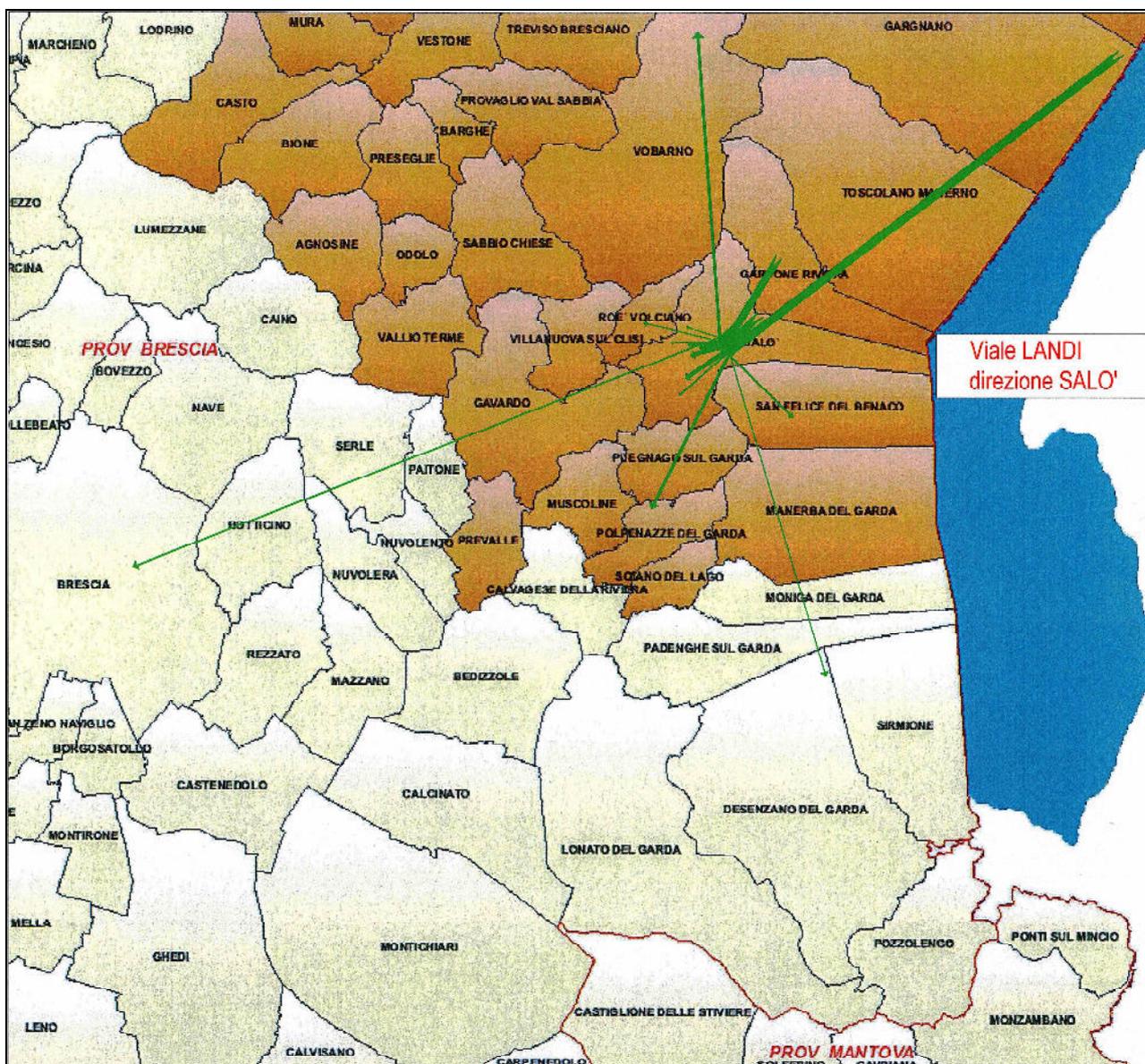
Si osserva che il 76% del traffico ha origine all'interno del territorio comunale e che l'86% ha destinazione all'esterno del territorio comunale. In mancanza della sezione di rilevamento sulla bretella ANAS, i ragionamenti vanno condotti confrontando i dati di questa sezione con quelli evidenziati dalla sezione su Del Panorama. Si può ragionevolmente ipotizzare che una quota del rilevato 30% di traffico passante sulla via Del Panorama impegni, impropriamente, l'uscita da questa sezione. Per una sua esatta quantificazione, ove ritenuto di interesse, sarà possibile eseguire rilevazioni di dettaglio sulla presente sezione, in contemporanea con le sezioni su via Del Panorama e sulla bretella ANAS. Si ritiene comunque che per le valutazioni di competenza del presente documento risultino sufficienti gli esiti qualitativi (senza necessità di esatta quantificazione).



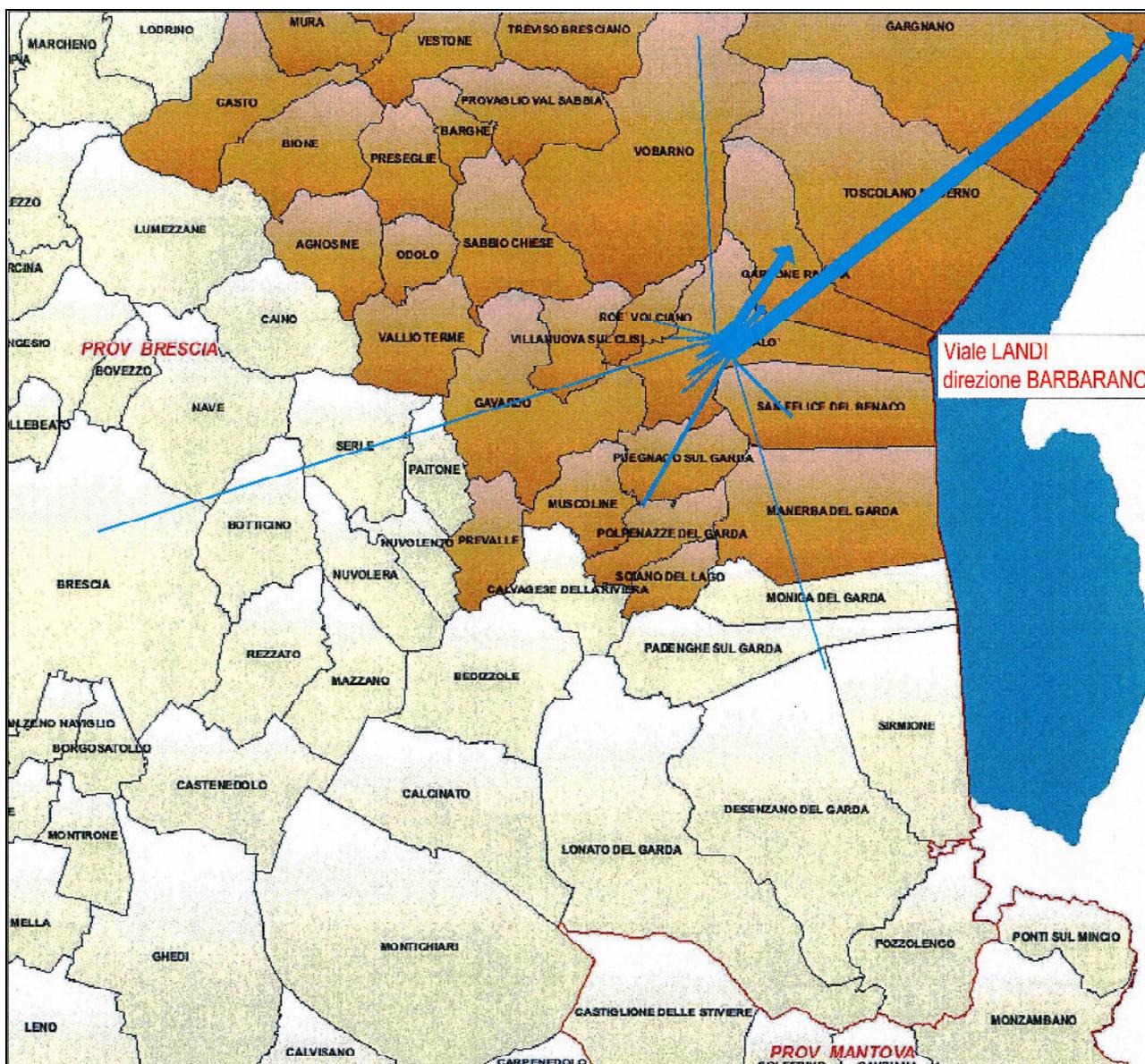
Si rileva una quota del 13% di traffico con destinazione all'esterno del territorio comunale. La mancanza di una sezione di rilievo al cordone, in corrispondenza all'innesto di via Paolo VI, non consente di valutare quanta parte di detto traffico ha anche l'origine all'esterno del territorio comunale (che, più propriamente, dovrebbe utilizzare la bretella ANAS). La comunque scarsa rilevanza quantitativa del flusso, da correlare con l'orario di rilevazione (serale), fa ritenere che lo stesso possa avere un valore significativo in orario mattutino (non rilevato). Valgono, a tale proposito, le considerazioni già espresse in merito ai flussi con direzione Nord, circa la possibilità di una esatta quantificazione, ritenendo comunque che per le valutazioni di competenza del presente documento risultino sufficienti gli esiti qualitativi (senza necessità di esatta quantificazione).



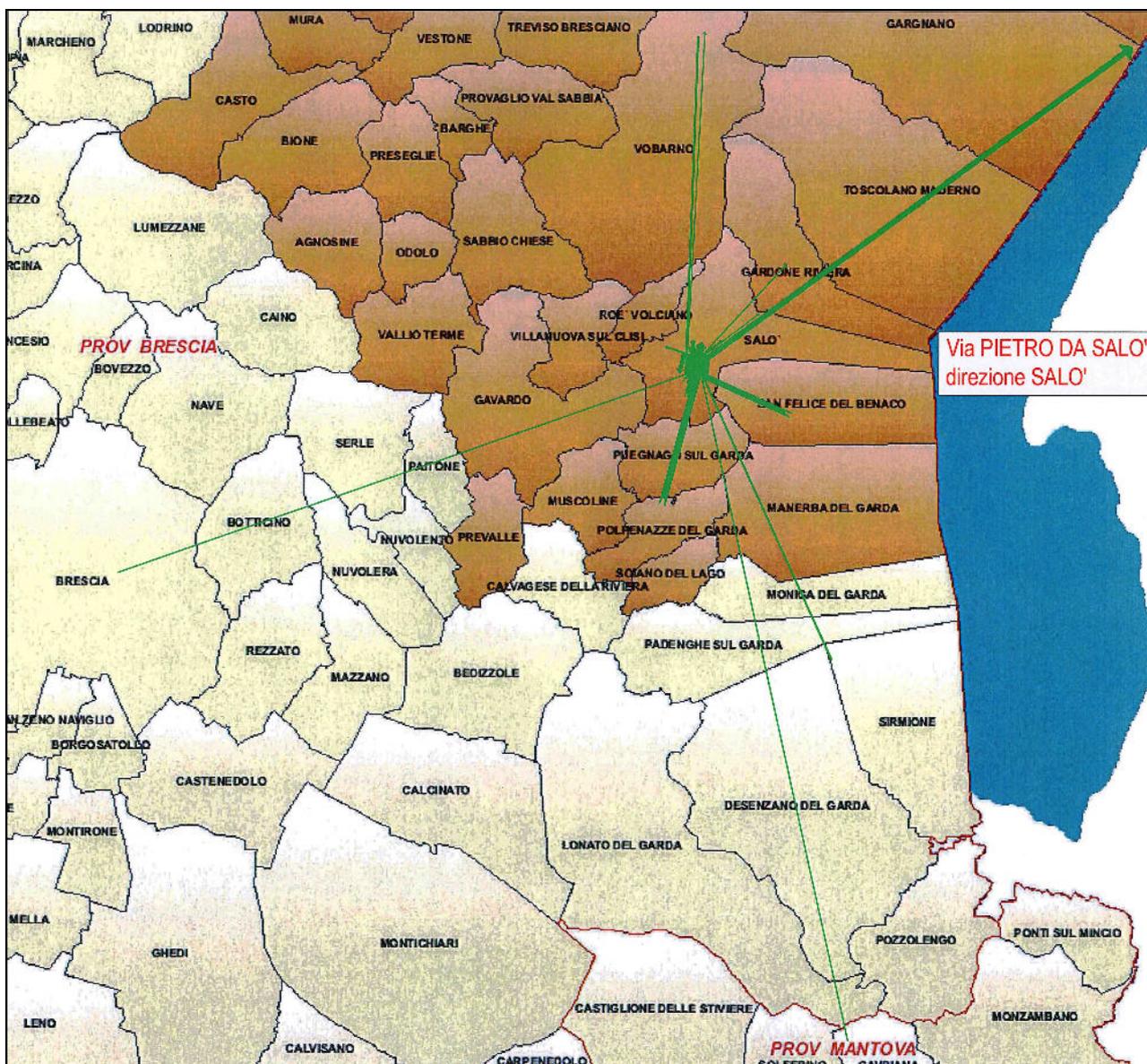
Si osserva che il 58% del traffico rilevato in questa sezione origina dal centro e dal lungolago, che il 63% ha destinazione all'esterno del territorio comunale, e che circa il 60% di quest'ultima utilizza la viabilità con direzione Brescia. Al fine di valutare l'entità del flusso che potrebbe essere reindirizzato verso Brescia senza utilizzare la via Garibaldi, sarà opportuno effettuare apposite rilevazioni ad hoc, determinando il potenziale utilizzo di un'uscita in direzione Brescia provenendo dalla zona Est del territorio comunale. La previsione dell'attuale "rondoncino" di viale Landi, viene riconfermata nel presente documento, nell'ipotesi di effettuare i necessari approfondimenti per la migliore sua collocazione.



Si osserva che il 33% del traffico proviene dal territorio comunale e che il 36% ha destinazione all'esterno del territorio comunale. Se ne deduce che una quota, probabilmente modesta, transita, impropriamente, nell'abitato pur avendo origine/destinazione esterne.



Il traffico proveniente dal territorio comunale è pari al 64% ed il traffico diretto verso i comuni posti a nord è pari al 79%. Se ne deduce che una quota del flusso di traffico transita, impropriamente, nell'abitato pur avendo origine/destinazione all'esterno.

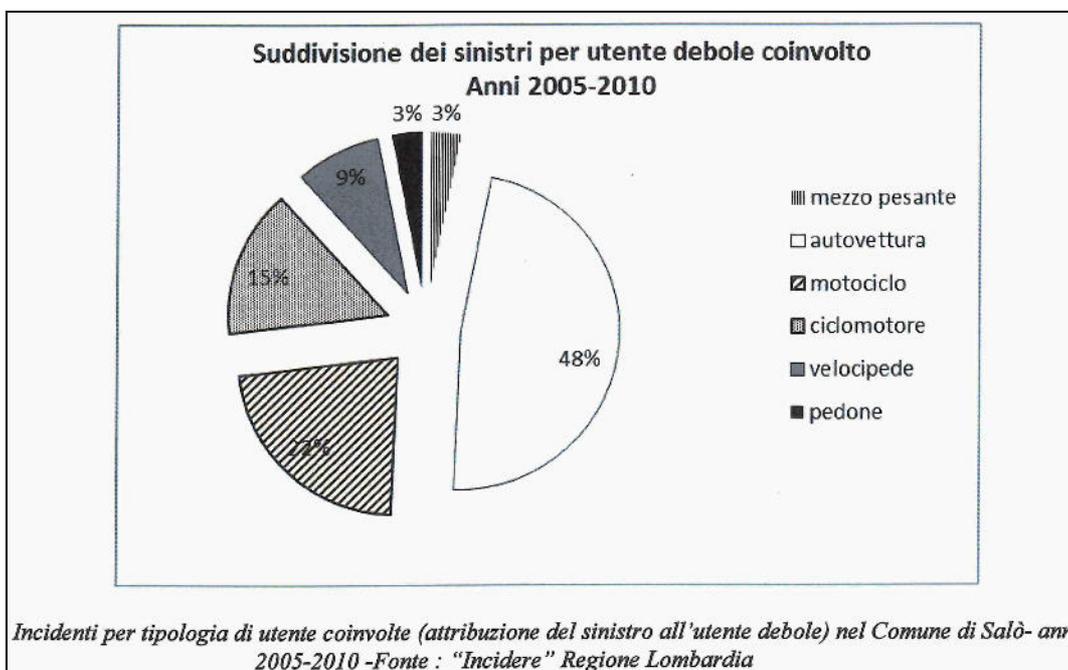
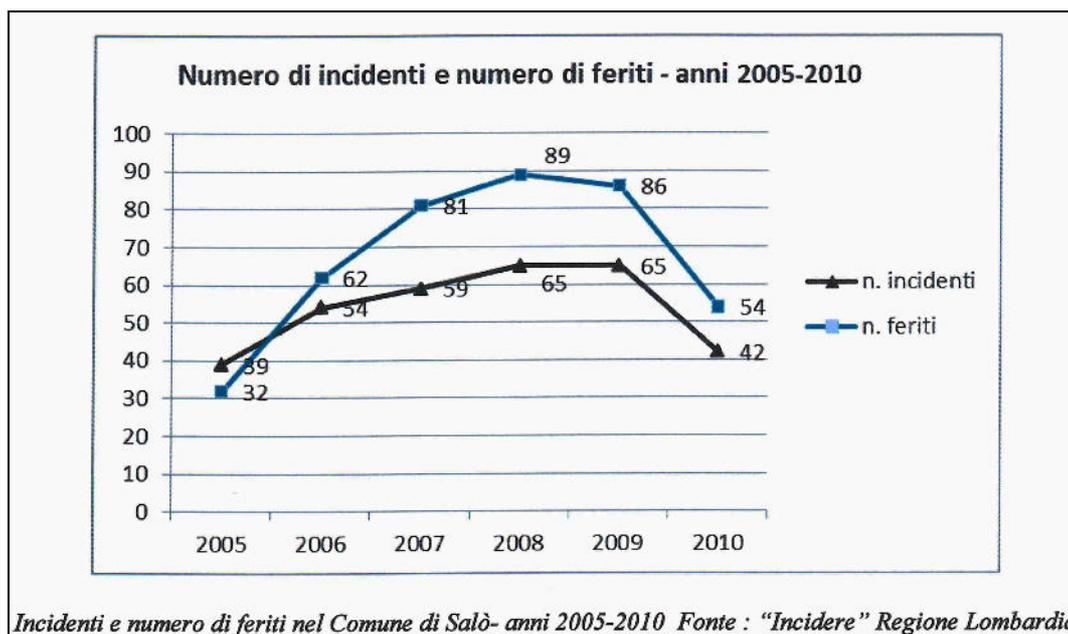


Il traffico proveniente dal territorio comunale è pari al 34% ed il traffico diretto verso i comuni posti a Nord è pari al 26%. Non si dispone di sufficienti elementi per poter ipotizzare che una parte di quest'ultimo possa avere origine all'esterno del territorio comunale.

## 8 – Dati sull'incidentalità<sup>2</sup>

I dati raccolti per il PGTU del 2013 indicano che gli itinerari più critici sono quelli delle strade provinciali, la SPV, la SP572 e la SS45 bis, e che in ambito urbano uno degli itinerari con maggior numero di incidenti è quello di via Garibaldi e via Bossi.

Si riportano di seguito le tabelle maggiormente significative, estratte dalle "Indagini e stato di fatto" redatte dall'Ing. Maternini.



<sup>2</sup> Fonte: "Indagini e stato di fatto" del PGTU redatto nel 2013 dallo Studio PLANiter del Dott. Ing. Giulio Maternini.

## 9 – Valutazione delle previsioni di Piano

Ai sensi dell'art. 5 della Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001, secondo quanto previsto nell'Allegato I, nel presente paragrafo vengono effettuate le valutazioni attinenti ai possibili effetti significativi sull'ambiente, in ragione dei riflessi sulla mobilità indotti dalle (nuove) previsioni di Piano (Ambiti di trasformazione).

Per individuare i possibili effetti significativi si devono considerare i «*ricettori*» di tali effetti (*cfr.* l'elenco di fattori all'allegato I, lettera f), e cioè la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la fauna, la flora, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori). Devono essere tenute in considerazione anche le caratteristiche indicate nella nota a piè di pagina dell'allegato I, lettera f) (vale a dire se gli effetti sono secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi).

Saranno, quindi, valutati come *significativi* i possibili effetti delle (nuove) previsioni di Piano sulla mobilità laddove essi comportino una modificazione infrastrutturale (nuove opere o modificazione delle preesistenti) e/o una modificazione nell'utilizzo dell'infrastruttura (maggiore e significativo utilizzo, con incremento di emissioni nocive, quali rumori, gas di scarico, etc.), che incidano sui fattori dell'allegato I, lettera f), sopra riportati.

Alla luce di tali criteri, si procede con la valutazione degli effetti sulla mobilità derivanti dalle previsioni di Piano relative agli Ambiti di Trasformazione.

*AdT N. 2 – località Fontane:* l'entità della volumetria prevista nell'Ambito non comporta significative modificazioni né per quanto attiene alla necessità di nuova viabilità o di modifica dell'esistente, né per quanto attiene ad un maggior utilizzo della viabilità esistente. Gli effetti possono considerarsi *non significativi*.

*AdT N. 3A - via Renzano:* l'entità della volumetria prevista nell'Ambito non comporta significative modificazioni per quanto attiene ad un maggior utilizzo della viabilità in essere; l'allargamento del tratto di via Renzano prospiciente l'ambito di trasformazione, in ragione della conformazione dell'attuale viabilità e delle aree ad essa latitanti, non comporta interventi tali da incidere sui caratteri ambientali del sito. Gli effetti possono considerarsi *non significativi*.

*AdT N. 3B – via dei Colli (San Zago):* l'entità della volumetria prevista nell'Ambito non comporta significative modificazioni né per quanto attiene alla necessità di nuova viabilità o di modifica dell'esistente, né per quanto attiene ad un maggior utilizzo della viabilità esistente. Gli effetti possono considerarsi *non significativi*.

*AdT N. 4 – via Pozzo:* l'entità della volumetria prevista nell'Ambito non comporta significative modificazioni né per quanto attiene alla necessità di nuova viabilità o di modifica dell'esistente, né per quanto attiene ad un maggior utilizzo della viabilità esistente, ma il Piano Attuativo dovrà prevedere adeguate soluzioni per la viabilità di accesso. Gli effetti possono considerarsi *non significativi*.

*AdT N. 5 – via dei Colli – via San Jago (oby one):* l'entità della volumetria prevista nell'Ambito non comporta significative modificazioni né per quanto attiene alla necessità di nuova viabilità o di modifica dell'esistente, né per quanto attiene ad un maggior utilizzo della viabilità esistente, ma il Piano Attuativo dovrà prevedere adeguate soluzioni per la viabilità di accesso e per il sistema dei parcheggi, che dovrà soddisfare totalmente al suo interno le nuove esigenze derivanti dall'intervento. Gli effetti possono considerarsi *non significativi*.

*AdT N. 6 – via Bossi – via Belvedere – via Pietre Rosse (ex Enel):* l'entità della volumetria prevista nell'Ambito, associata alla conformazione viabilistica esistente, può comportare modificazioni nell'utilizzo della medesima. Pertanto, il Piano Attuativo dovrà prevedere adeguate soluzioni per la viabilità di accesso e per il sistema dei parcheggi, che dovrà soddisfare totalmente al suo interno le nuove esigenze derivanti dall'intervento.

*AdT N. 7 – via Bossi – via IV Novembre (Tassoni):* la riconversione funzionale della volumetria esistente, associata alla conformazione viabilistica esistente, può comportare modificazioni nell'utilizzo della medesima. Pertanto, il Piano Attuativo dovrà prevedere la connessione tra via Bossi e via IV Novembre.

*AdT N. 9 – via Rillosi – via Santa Firmina (Ortaglie):* pur in presenza di una volumetria, prevista nell'Ambito, di entità non significativa, in ragione della conformazione della viabilità e del contesto urbano esistenti, l'intervento può comportare modificazioni significative per quanto attiene alla necessità di nuova viabilità di accesso. Pertanto, il Piano Attuativo dovrà prevedere adeguate soluzioni per la viabilità di accesso.

*AdT N. 10A-10B – via Mulini – via Panoramica (Campoverde):* l'entità della volumetria prevista nell'Ambito non comporta significative modificazioni né per quanto attiene alla necessità di nuova viabilità o di modifica dell'esistente, né per quanto attiene ad un maggior utilizzo della viabilità esistente. Gli effetti possono considerarsi *non significativi*. Da prevedersi la messa in sicurezza dell'accesso al liceo pubblico e la realizzazione della fermata del trasporto pubblico locale di servizio agli utenti del liceo stesso.

*AdT N. 11 – via Pietro da Salò – via Zette:* la riconversione funzionale della volumetria esistente non comporta significative modificazioni né per quanto attiene alla necessità di nuova viabilità o di modifica dell'esistente, né per quanto attiene ad un maggior utilizzo della viabilità esistente, ma il Piano Attuativo dovrà prevedere adeguate soluzioni per la viabilità di accesso e per il sistema dei parcheggi, che dovrà soddisfare totalmente al suo interno le nuove esigenze derivanti dall'intervento.

*AdT N. 12A-12B – via Zette – via del Panorama:* l'entità della volumetria prevista nell'Ambito può comportare significative modificazioni sia per quanto attiene alla necessità di nuova viabilità o di modifica dell'esistente, sia per quanto attiene ad un maggior utilizzo della viabilità esistente. Pertanto, il Piano Attuativo dovrà prevedere adeguate soluzioni per la viabilità di accesso e per il sistema dei parcheggi, che dovrà soddisfare totalmente al suo interno le nuove esigenze derivanti dall'intervento.

*AdT N. 14A-14B – via Europa – SP25 (Cunettone):* l'entità della Slp produttiva prevista nell'Ambito può comportare significative modificazioni sia per quanto attiene alla necessità di nuova viabilità di accesso, sia per quanto attiene ad un maggior utilizzo della viabilità esistente. Pertanto, il Piano Attuativo dovrà prevedere adeguate soluzioni per la viabilità di accesso, concertate con l'Ente gestore della strada (Provincia).

*AdT N. 16 – SS572 – SP25 (Cunettone):* l'entità della volumetria e le funzioni previste nell'Ambito possono comportare significative modificazioni sia per quanto attiene alla necessità di nuova viabilità di accesso, sia per quanto attiene ad un maggior utilizzo della viabilità esistente. Pertanto, il Piano Attuativo dovrà prevedere adeguate soluzioni per la viabilità di accesso, concertate con l'Ente gestore della strada (Provincia).

*AdT N. 17 – via Trento (Barbarano):* l'entità della volumetria prevista nell'Ambito non comporta significative modificazioni per quanto attiene ad un maggior utilizzo della viabilità in essere; l'allargamento della strada che collega la viabilità pubblica (SS45 bis) con la spiaggia a lago, non comporta interventi tali da incidere sui caratteri ambientali del sito. Gli effetti possono considerarsi *non significativi*.

*AdT N. 19A - via Canottieri – via Bolzati (Ospedale):* l'invarianza volumetrica e funzionale prevista nell'Ambito non comporta significative modificazioni né per quanto attiene alla necessità di nuova viabilità o di modifica dell'esistente, né per quanto attiene ad un maggior utilizzo della viabilità esistente. Gli effetti possono considerarsi *non significativi*.

*AdT 19B – via Zane (parcheggio pubblico):* le funzioni previste nell'Ambito comportano significative modificazioni sia per quanto attiene ad un maggior utilizzo della viabilità esistente, sia per le nuove esigenze di sosta e sia per la riduzione delle aree di sosta esistenti. In relazione a queste ultime, le rilevazioni condotte sul finire del 2012 (cfr. tabella a pag. 26) forniscono utili informazioni, dalle quali risulta che l'occupazione media giornaliera delle aree di parcheggio è pari al 42% di quella massima disponibile e che l'occupazione di punta raggiunge il 69%. Pertanto, il Piano Attuativo dovrà verificare, al momento della sua attivazione, l'equilibrio tra la sommatoria di nuove esigenze e stalli rimossi, da un lato, e la disponibilità residua di punta del parcheggio esistente, dall'altro. Il Piano Attuativo dovrà, inoltre, fornire adeguate soluzioni alla viabilità di accesso.

## **10 – Stima dei volumi di traffico indotti dalle previsioni di Piano**

La stima del traffico indotto è riferita all'ora di punta. Essa si basa sull'utilizzo di indici per categoria di destinazione d'uso parametrizzati su grandezze caratteristiche.

Per l'uso residenziale, si può assumere un indice di 1 spostamento indotto ogni 75 mq di SLP.

Per l'uso alberghiero, si può assumere un indice di 1 spostamento indotto ogni 80 mq di SLP.

Per l'uso commerciale nelle grandi e medie strutture di vendita, si può assumere 1 spostamento indotto ogni 15 mq di SLP.

Per l'uso commerciale nei negozi di vicinato, si può assumere 1 spostamento indotto ogni 20 mq di SLP.

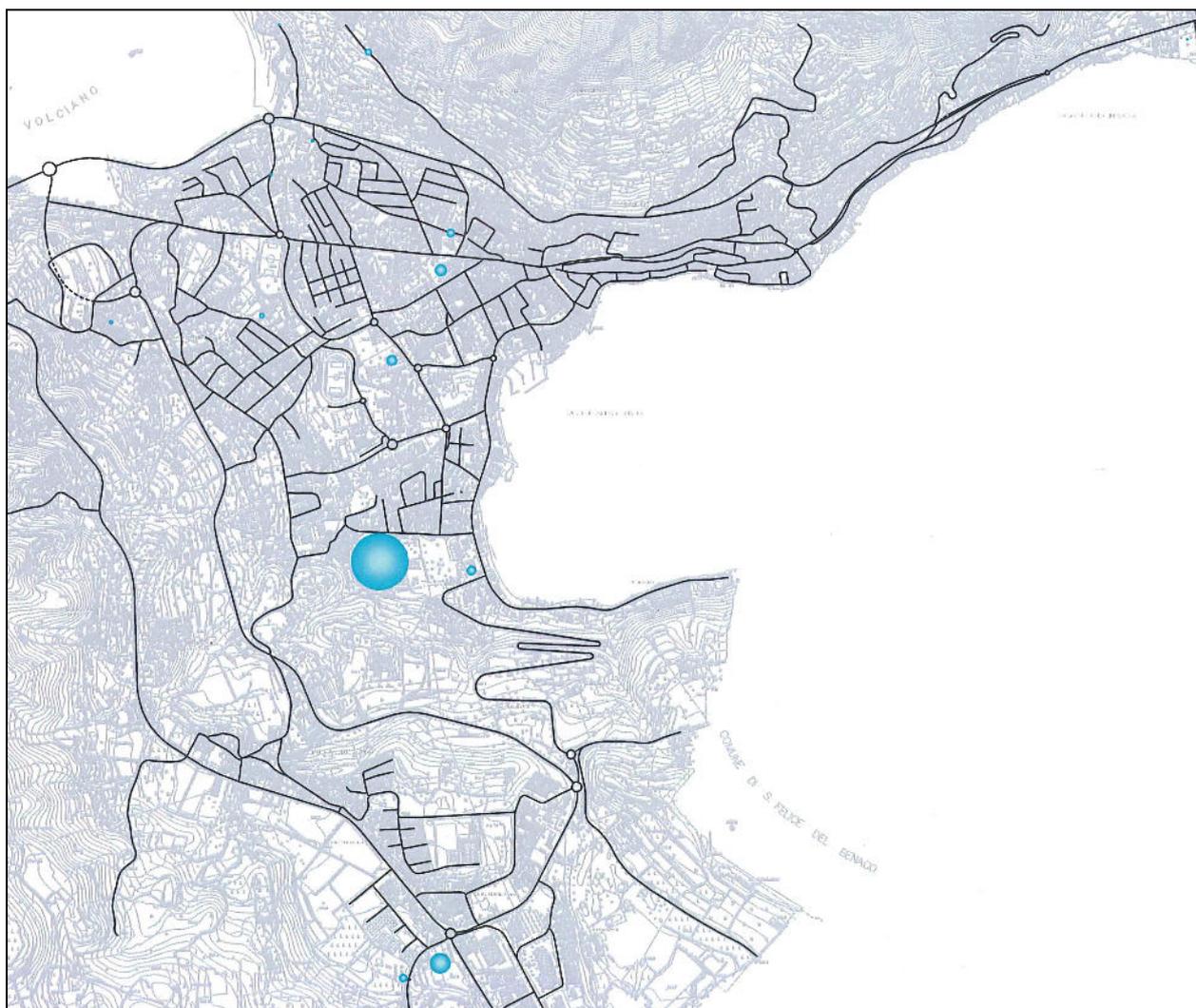
Per l'uso direzionale, si può assumere 1 spostamento indotto ogni 45 mq di SLP.

Per l'uso produttivo, si può assumere 1 spostamento indotto ogni 120 mq di SLP (fatta eccezione per destinazioni particolari).

Negli ambiti in cui è prevista la possibilità di destinazioni diverse, si tiene conto dello sfasamento delle ore di punta per le diverse destinazioni.

Con riferimento ai suesposti indici e criteri, è possibile stimare il traffico indotto, nelle rispettive ore di punta, dalle previsioni del Piano, secondo il prospetto che segue, graficizzato nella Tavola (riportata a seguire) "sm06 – Volumi di traffico indotti dalle previsioni di Piano":

AdT N. 2 – località Fontane: .....	10 veic/h <sub>p</sub>
AdT N. 3A - via Renzano: .....	20 veic/h <sub>p</sub>
AdT N. 3B – via dei Colli (San Zago): .....	20 veic/h <sub>p</sub>
AdT N. 4 – via Pozzo: .....	15 veic/h <sub>p</sub>
AdT N. 5 – via dei Colli – via San Jago (oby one): .....	15 veic/h <sub>p</sub>
AdT N. 6 – via Bossi – via Belvedere – via Pietre Rosse (ex Enel) .....	50 veic/h <sub>p</sub>
AdT N. 7 – via Bossi – via IV Novembre (Tassoni) .....	75 veic/h <sub>p</sub>
AdT N. 9 – via Rillosi – via Santa Firmina (Ortaglie) .....	30 veic/h <sub>p</sub>
AdT N. 10A-10B – via Mulini – via Panoramica (Campoverde) .....	20 veic/h <sub>p</sub>
AdT N. 11 – via Pietro da Salò – via Zette .....	60 veic/h <sub>p</sub>
AdT N. 12A-12B – via Zette – via del Panorama .....	380 veic/h <sub>p</sub>
AdT N. 14A-14B – via Europa – SP25 (Cunettone) .....	50 veic/h <sub>p</sub>
AdT N. 16 – SS572 – SP25 (Cunettone) .....	130 veic/h <sub>p</sub>
AdT N. 17 – via Trento (Barbarano) .....	10 veic/h <sub>p</sub>
AdT N. 19A - via Canottieri – via Bolzati (Ospedale) .....	-----
AdT 19B – via Zane (parcheggio pubblico) .....	65 veic/h <sub>p</sub>



Tenuti in considerazione gli sfasamenti delle rispettive ore di punta relative alle diverse destinazioni d'ambito, si può quindi stimare un interessamento del territorio comunale, per veicoli aggiuntivi in ora di punta, derivanti dalle previsioni di Piano, per circa 550-:-600 veic/h<sub>p</sub>.

## 11 – Problematiche rilevate

Come ricordato in premessa, il presente studio ha il compito di definire la gerarchia della rete viaria, sia nella condizione attuale che nello scenario di previsione, individuando gli interventi infrastrutturali da prevedersi ai fini del superamento delle criticità identificate e gli interventi di adeguamento del sistema infrastrutturale conseguente agli sviluppi urbanistici previsti dal PGT.

Alla luce delle rilevazioni disponibili ed esaminate, risulta possibile (essendo state realizzate la gran parte delle previsioni indicate dal PUT del 1998) identificare le residue problematiche infrastrutturali, che possono essere così riepilogate:

- 1) Moderazione/Controllo del traffico su via Umberto I, al fine di «*persuadere*» i residui impropri utilizzatori della viabilità interna, del più opportuno maggior utilizzo della bretella ANAS;

- 2) Moderazione del traffico sulla viabilità di accesso al Centro (Via Bolzati, Piazza Vittorio Emanuele II), al fine di razionalizzare l'uso delle aree centrali, migliorandone la qualità urbana, mediante interventi di riqualificazione e arredo degli spazi viabili, mantenendone l'accessibilità ed incentivando l'utilizzo dei parcheggi al contorno;
- 3) Moderazione/Controllo del traffico lungo Via Brunati;
- 4) Rafforzamento della viabilità ciclabile (percorso ciclabile Salò-Limone, tratto Via Cure del Lino-Palazzo Martinengo);
- 5) Messa in sicurezza dell'accesso al "Liceo" (Fermate BUS + area parcheggio);
- 6) Messa in sicurezza dell'innesto tra Via Del Panorama e Via Muro (sistemazione a rotatoria);
- 7) Innesso per il nuovo stabilimento "Tavina" sulla SP 25 "Salò – Puegnago", e regolazione, in mano destra, del traffico in uscita dalla zona industriale di Via Ebranati sulla medesima SP 25;
- 8) Uscita dalla zona Est di Salò con direzione Brescia, senza l'interessamento del Centro;
- 9) Cancellazione della rotatoria "Stella" ed esecuzione corsie di svolta protette in Via Europa.

## 12 – Classificazione funzionale delle strade

La strada è un'infrastruttura che consente il movimento di persone e merci tra luoghi diversi. E' l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e di [alcune specie di] animali. La circolazione lungo le strade (pubbliche o assimilabili ad esse) è regolamentata dal D. Lgs. 285/1992 (Codice della Strada [CdS]) e dal D.P.R. 495/1992 (Regolamento di attuazione [Reg]) e loro successive modificazioni ed integrazioni.

### *Classificazione delle strade*

Il CdS (art. 2) prevede due diverse classificazioni delle strade.

La prima (comma secondo) stabilisce le categorie delle strade in funzione delle loro caratteristiche minime costruttive, tecniche e funzionali. Questa classificazione è stata poi ripresa nel D.M. n. 6792 del 05/11/2001 ("*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*") che definisce i criteri per la progettazione degli aspetti funzionali e geometrici delle strade per ogni tipologia. Le strade<sup>(3)</sup> sono suddivise in:

#### C - STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA

Strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine;

#### E - STRADA URBANA DI QUARTIERE

Strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata; La loro funzione è di collegamento tra settori e quartieri limitrofi. Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta delle autovetture purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra. La velocità massima ammessa è di 50 Km/h;

---

<sup>(3)</sup> per i tipi di interesse del presente studio

## F - STRADA LOCALE

Strada urbana od extraurbana non facente parte degli altri tipi di strade; sono a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati;

### F-bis. ITINERARIO CICLOPEDONALE

Strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

La seconda modalità di classificazione delle strade (comma quinto) soddisfa invece esigenze amministrative. Le strade possono quindi essere "statali", "regionali", "provinciali", "comunali" con Enti proprietari rispettivamente lo Stato, la Regione, la Provincia, il Comune in relazione alle caratteristiche funzionali e di servizio che tali strade assumono.

Da ricordare che:

- i tratti stradali extraurbani (comma secondo, lettere B, C ed F) si possono allocare (in funzione delle loro caratteristiche) in ognuna delle quattro tipologie (*statali, regionali, provinciali, comunali*);
- le strade urbane sono sempre comunali, quando siano situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti;
- le strade vicinali sono assimilate (per gli effetti del CdS) a quelle comunali; per strada vicinale (o poderale o di bonifica) si intende "strada privata fuori dai centri abitati ad uso pubblico" (art. 3, primo comma, punto 52, CdS)
- non sempre l'Ente proprietario di una strada esercita su di essa tutti i poteri stabiliti dal CdS affidandoli ad un soggetto detto "gestore" (potere sostitutivo per una strada in concessione - art. 14, terzo comma CdS).

Cercando di semplificare il concetto di classificazione, si può affermare che la prima tipologia definisce le caratteristiche tecniche della strada e delle sue pertinenze e ne determina requisiti dimensionali e prestazionali, mentre la seconda classificazione individua sostanzialmente l'Ente che ha competenza nella gestione della circolazione.

### *Fascia di rispetto*

Il CdS ce ne fornisce la definizione: "Striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili" (art. 3, primo comma, punto 22, CdS). Confine stradale: "limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea" (art. 3, primo comma, punto 10, CdS).

Il Codice della Strada disciplina la gestione delle fasce di rispetto in tre articoli:

Art. 16 - Fasce di rispetto in rettilineo ed aree di visibilità nelle intersezioni fuori dei centri abitati

Art. 17 - Fasce di rispetto nelle curve fuori dei centri abitati

Art. 18 - Fasce di rispetto ed aree di visibilità nei centri abitati

Delimitazione dei centri abitati [art. 4 CdS] (definizione di centro abitato: art. 3, primo comma, punto 8, CdS “*insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada*”)

#### Fasce di rispetto fuori dai centri abitati

##### Art. 26

(art. 16 Cod. Str.)

##### Fasce di rispetto fuori dai centri abitati

2. Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'articolo 4 del codice, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

**30** metri per le strade di tipo C;

**20** metri per le strade di tipo F, ad eccezione delle strade vicinali come definite dall'art. 3, comma 1, n. 52 del codice;

**10** metri per le strade vicinali di tipo F.

3. Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'articolo 4 del codice, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

**10** metri per le strade di tipo C;

--- per le strade di tipo F.

4. Le distanze dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare nella costruzione o ricostruzione di muri di cinta, di qualsiasi natura e consistenza, lateralmente alle strade, non possono essere inferiori a:

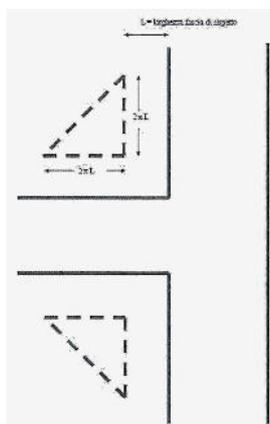
**3** metri per le strade di tipo C, F.

5. Per le strade di tipo F, nel caso di cui al comma 3, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale, ai fini della sicurezza della circolazione, sia per le nuove costruzioni, le ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali e gli ampliamenti fronteggianti le case, che per la costruzione o ricostruzione di muri di cinta di qualsiasi materia e consistenza. Non sono parimenti stabilite distanze minime dalle strade di quartiere dei nuovi insediamenti edilizi previsti o in corso di realizzazione.

9. Le prescrizioni contenute nei commi 1 ed 8 non si applicano alle opere preesistenti.

#### Aree di visibilità fuori dei centri abitati

Nel caso di intersezioni stradali a raso, le fasce di rispetto (con esclusione di quelle previste per canali, fossi, etc.), vengono incrementate della cosiddetta area di visibilità: triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio delle distanze stabilite nel regolamento, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.



## Fasce di rispetto nelle curve fuori dai centri abitati

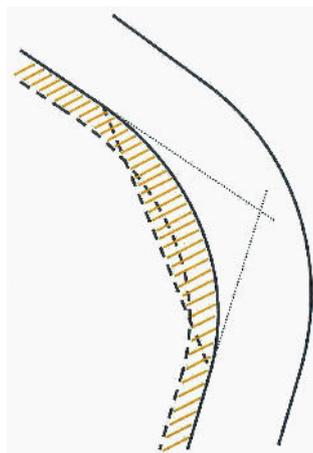
### Art. 27

(art. 17 Cod. Str.)

#### Fasce di rispetto nelle curve fuori dai centri abitati

1. La fascia di rispetto nelle curve fuori dai centri abitati, da determinarsi in relazione all'ampiezza della curvatura, è soggetta alle seguenti norme:

- nei tratti di strada con curvatura di raggio superiore a 250 m si osservano le fasce di rispetto con i criteri indicati all'art. 26;
- nei tratti di strada con curvatura di raggio inferiore o uguale a 250 m, la fascia di rispetto è delimitata verso le proprietà latitanti, dalla corda congiungente i punti di tangenza, ovvero dalla linea, tracciata alla distanza dal confine stradale indicata dall'art. 26 in base al tipo di strada, ove tale linea dovesse risultare esterna alla predetta corda.



## Fasce di rispetto per l'edificazione nei centri abitati

### Art. 28

(art. 18 Cod. Str.)

#### Fasce di rispetto per l'edificazione nei centri abitati

2. Per le strade di tipo E ed F non sono stabilite distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza della circolazione.

Nei centri abitati, per le nuove costruzioni, ricostruzioni ed ampliamenti le fasce di rispetto sono individuate dallo strumento urbanistico.

La suddivisione, operata dall'art. 2 del codice, in due sottosistemi, quello delle strade extraurbane e quello delle strade urbane, corrisponde non tanto a due diversi livelli di funzionalità, quanto all'individuazione delle strade esterne al centro abitato e di quelle interne.

La rete stradale urbana (che per il territorio salodiano è costituita da strade di tipo E ed F) è suddivisa poi in "*rete urbana principale*" e "*rete urbana locale*". La prima ha la funzione principale di soddisfare le esigenze del traffico veicolare ed è caratterizzata dall'esclusione della sosta dalle carreggiate. La seconda è costituita da strade locali a servizio diretto degli edifici, per gli spostamenti motorizzati iniziali e terminali.

La classificazione funzionale viene redatta, nel presente documento, tenuto conto che le caratteristiche strutturali previste dall'art. 2 del codice devono considerarsi come "*obiettivo da raggiungere*" per le strade esistenti, in quanto la presenza di vincoli fisici, non immediatamente eliminabili, può non consentirne l'adeguamento.

Nelle Direttive emanate successivamente all'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada è stato evidenziato che, al fine di adattare la classificazione funzionale alle caratteristiche delle strade esistenti, possono prevedersi anche altri tipi di strade con funzioni e caratteristiche intermedie rispetto ai tipi definiti dal codice, in quanto non è possibile prescindere, per la viabilità esistente, dalle funzioni in atto, non sempre compatibili con il criterio di assegnare, a termini di legge, funzioni alle varie strade. Tipico, in tal senso, è il caso dell'inadeguatezza della sosta esistente, spesso priva dei prescritti spazi di manovra.

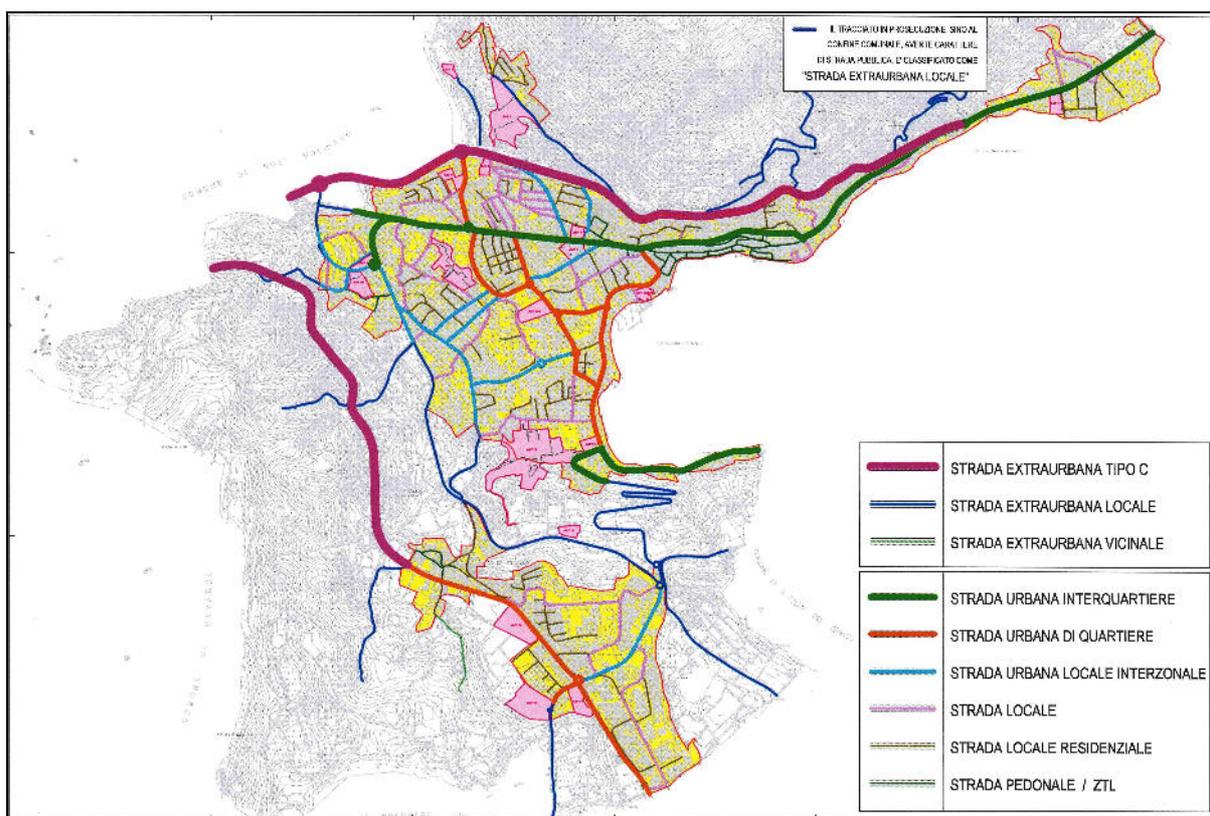
Nella classificazione di progetto, come da sotto riportato schema, si sono quindi individuati i seguenti tipi di strade:

a) Extraurbane:

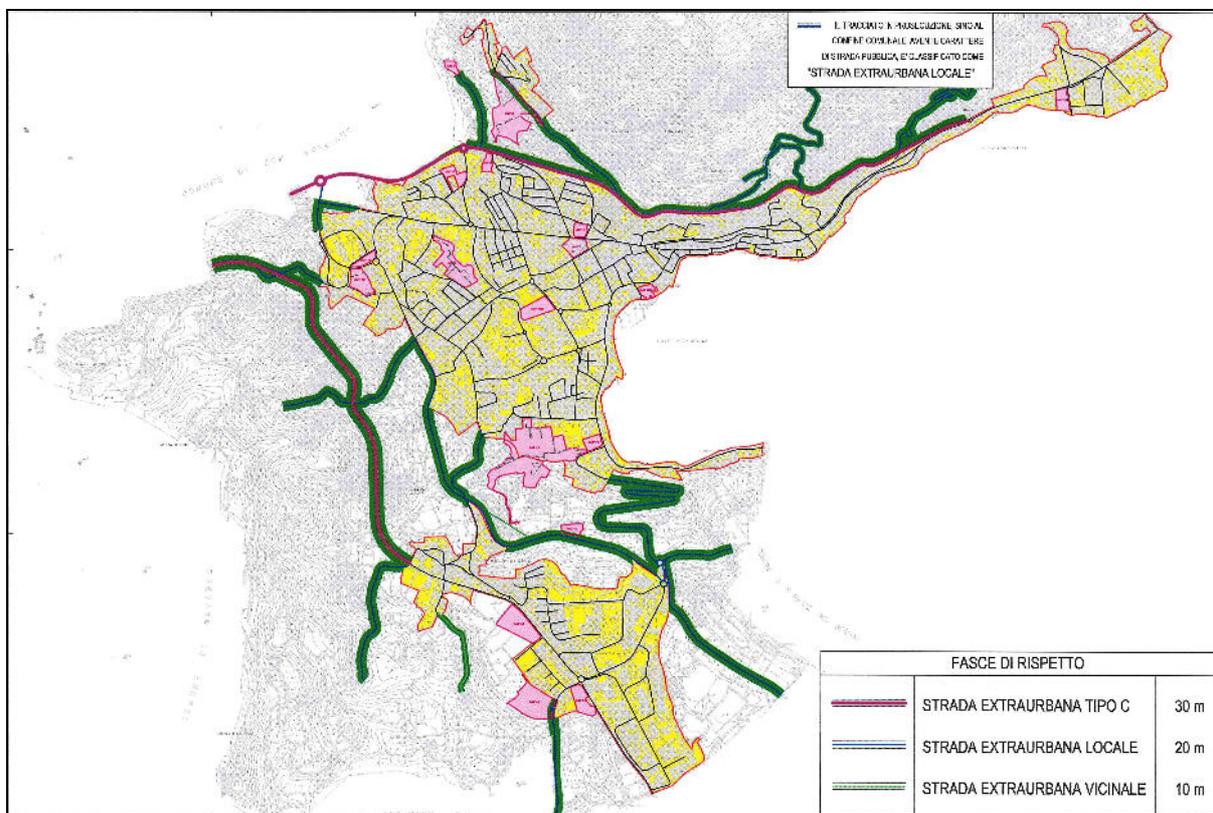
- Strade extraurbane tipo C: (*strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine*), costituite dal tratto esterno al centro abitato della SS 45 bis e della SP V. Tali tracciati non possiedono le caratteristiche geometriche indicate dal DM 6792/2001, mancando del tutto delle banchine, ma la ineliminabile presenza di vincoli fisici non ne consente l'adeguamento.
- Strade extraurbane locali tipo F: (*strada non facente parte degli altri tipi, a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati*), costituite dal tratto esterno al centro abitato delle strade provinciali "Via del Panorama" e SP 25 "Cunettone-Puegnago", dalla strada provinciale SP 39 "Zette-San Felice" e dalle strade comunali esterne al centro abitato.
- Strade extraurbane vicinali.

b) Urbane:

- Strade urbane interquartiere: strade intermedie tra quelle di scorrimento e quelle di quartiere.
- Strade urbane di quartiere: strade ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata. Le strade di quartiere hanno funzione di collegamento tra settori e quartieri limitrofi.
- Strade urbane locali interzonali: le strade locali interzonali sono intermedie tra quelle di quartiere e quelle locali.
- Strade locali: sono le strade non facenti parte degli altri tipi di strade, al servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati.
- Strade locali residenziali: sono analoghe alle strade locali, ma servono esclusivamente aree residenziali.
- Strade pedonali / ZTL: strade aventi sezione ridotta, la cui principale fruizione è indirizzata verso i pedoni, e in cui il transito dei veicoli risulta limitato dai caratteri fisici della strada.



Dalla classificazione funzionale ne discende la determinazione delle fasce di rispetto, per come riportate nello schema che segue:



### 13 – Infrastrutture viarie di previsione

Con riferimento a quanto evidenziato al precedente paragrafo 11, si espongono qui di seguito gli interventi migliorativi previsti.

In merito al punto 1) si ritiene che, per incentivare il corretto utilizzo della viabilità tangenziale esistente, evitando l'uso improprio di viabilità interna al centro abitato da parte dei flussi di traffico di passaggio, sia necessario disporre adeguate misure di moderazione/controllo del traffico in Via Umberto primo (preferibilmente attraverso limitazione della velocità e controllo della medesima).

La viabilità di accesso al Centro (da Via Bolzati sino al limite nord della piazza Vittorio Emanuele II°) necessita di una regolamentazione d'uso da parte dei veicoli, pur nella permanenza dei medesimi. Nell'ottica di una riqualificazione urbana delle aree centrali, con pavimentazioni di pregio e arredo urbano di qualità, risulta necessario rendere maggiormente fruibili tali aree da parte dei pedoni, invertendo i rapporti pedone/veicolo. Tale risultato potrà essere raggiunto, oltre che con la riqualificazione ambientale e con la risagomatura, non solo planimetrica, delle superfici viabili, anche con la costituzione di una Zona 30, e con l'incentivazione all'utilizzo dei parcheggi periferici presenti immediatamente a ridosso del Centro.

In merito al punto 3) si ritiene di dover instaurare una moderazione/controllo del traffico in Via Brunati, al fine di limitare la velocità in aree urbane con rilevanti presenze pedonali.

Il rafforzamento della viabilità ciclabile, di cui al punto 4), prevede la realizzazione di un tratto (da Via Cure del Lino a Palazzo Martinengo) del percorso ciclabile Salò-Limone.

La problematica di cui al punto 5), ovvero la messa in sicurezza dell'accesso al Liceo, trova soluzione nella predisposizione della fermata del BUS degli studenti e nella realizzazione di un parcheggio a servizio delle esigenze dell'istituto, nell'area a ciò dedicata nell'Ambito di Trasformazione N. 10.

L'innesto tra la Via del Panorama e la Via Muro necessita di un intervento per la sua messa in sicurezza, mediante la realizzazione di una intersezione a rotatoria. Nell'ambito di tale studio potrà valutarsi sia la realizzazione di un tracciato pedonale (parallelo e sopraelevato) lungo il tratto sud di Via Muro. Per il tratto a nord della medesima Via Muro, al fine di fornire adeguata risposta all'ipotesi di un suo allargamento, che ne consenta l'utilizzo a doppio senso e con un tracciato pedonale al margine, sarà opportuno effettuare approfondite indagini in merito alle origini/destinazioni dei potenziali fruitori. Ciò, al fine di valutare gli eventuali effetti sui flussi di traffico, tenendo in debito conto le peculiarità ambientali del sito, nonché le ricadute sulle aree residenziali.

In merito al punto 7), le problematiche viabili derivanti dal trasferimento della "Tavina" lungo l'asse viario della SP 25 trovano adeguata soluzione in una intersezione a semirotoratoria (ovvero un "cappio" che consente sia l'entrata allo stabilimento, sia l'uscita in sicurezza in direzione "rota-

*toria Cunettone*”, sia altresì la medesima manovra ai mezzi in uscita dal comparto produttivo di Via Ebranati, con sola manovra in mano destra.

L’uscita dalla zona est di Salò con direzione Brescia, senza interessare il Centro (ovvero, in particolare, la Via Garibaldi) è l’annoso problema, da sempre sofferto dalla cittadina salodiana. Nel presente studio, è stato riconfermato il rondoncino previsto dal PGT vigente (nella parte terminale di Via Cure del Lino). Tale previsione, che appare non soddisfacente, né sotto il profilo viabile, né sotto quello ambientale, dovrà essere adeguatamente studiata, anche attraverso il confronto con soluzioni alternative, già prese in esame, che però necessitano di approfondimenti. A tal fine si ritiene di notevole utilità l’effettuazione di rilevazioni di traffico mirate, tendenti a stabilire la reale entità dei potenziali flussi.

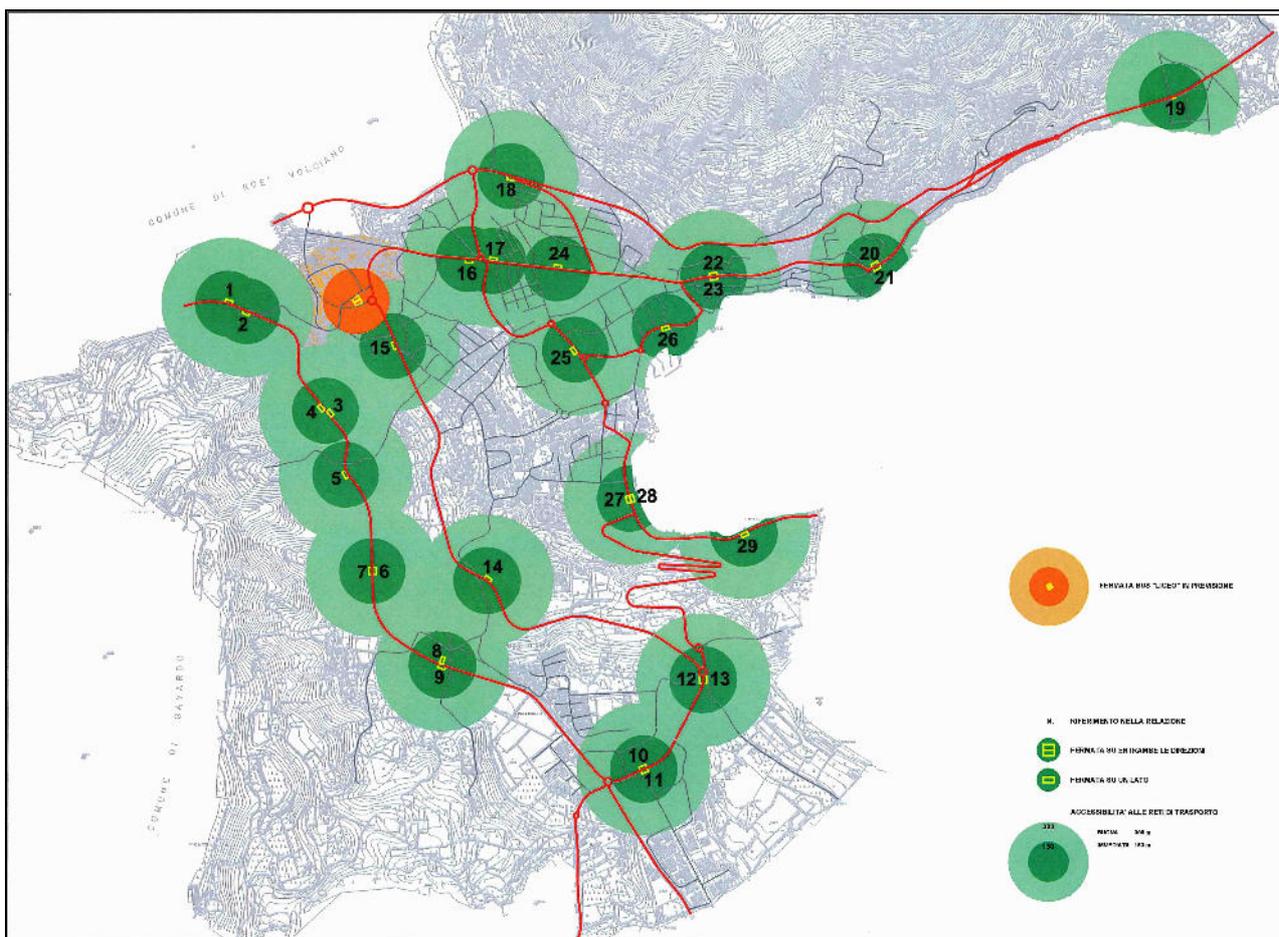
Il presente studio prevede la cancellazione della cosiddetta “*rotatoria Stella*”, sia per le modificazioni viabilistiche intervenute di recente nella frazione Villa, che ne hanno fortemente ridotto la necessità, sia per i vincoli di natura ambientale, non superabili. L’innesto esistente potrà essere razionalizzato mediante la realizzazione di svolte protette, da e per Via Europa.

## **14 – Rete di trasporto pubblico**

Il territorio comunale di Salò costituisce un forte polo attrattore, sia per la vocazione turistica dell’ambito, sia per la presenza di importanti servizi e istituti scolastici. Pertanto le linee del Trasporto Pubblico Locale debbono soddisfare la richiesta di mobilità dell’utenza scolastica e dell’utenza lavorativa e, in periodo estivo, debbono tenere conto delle esigenze della mobilità di tipo turistico.

Le linee che transitano ed effettuano fermate nel territorio comunale, evidenziate nello schema planimetrico sotto riportato, sono le seguenti:

- Salò – Cunettone – Tormini;
- Salò – Vobarno – Vestone;
- Salò – Gardone Riviera – S. Michele;
- Brescia – Salò – Gardone Riviera – Riva del Garda;
- Desenzano – Salò – Gardone Riviera – Riva del Garda;
- Desenzano – Cunettone – Salò;
- Desenzano – Portese – Salò.

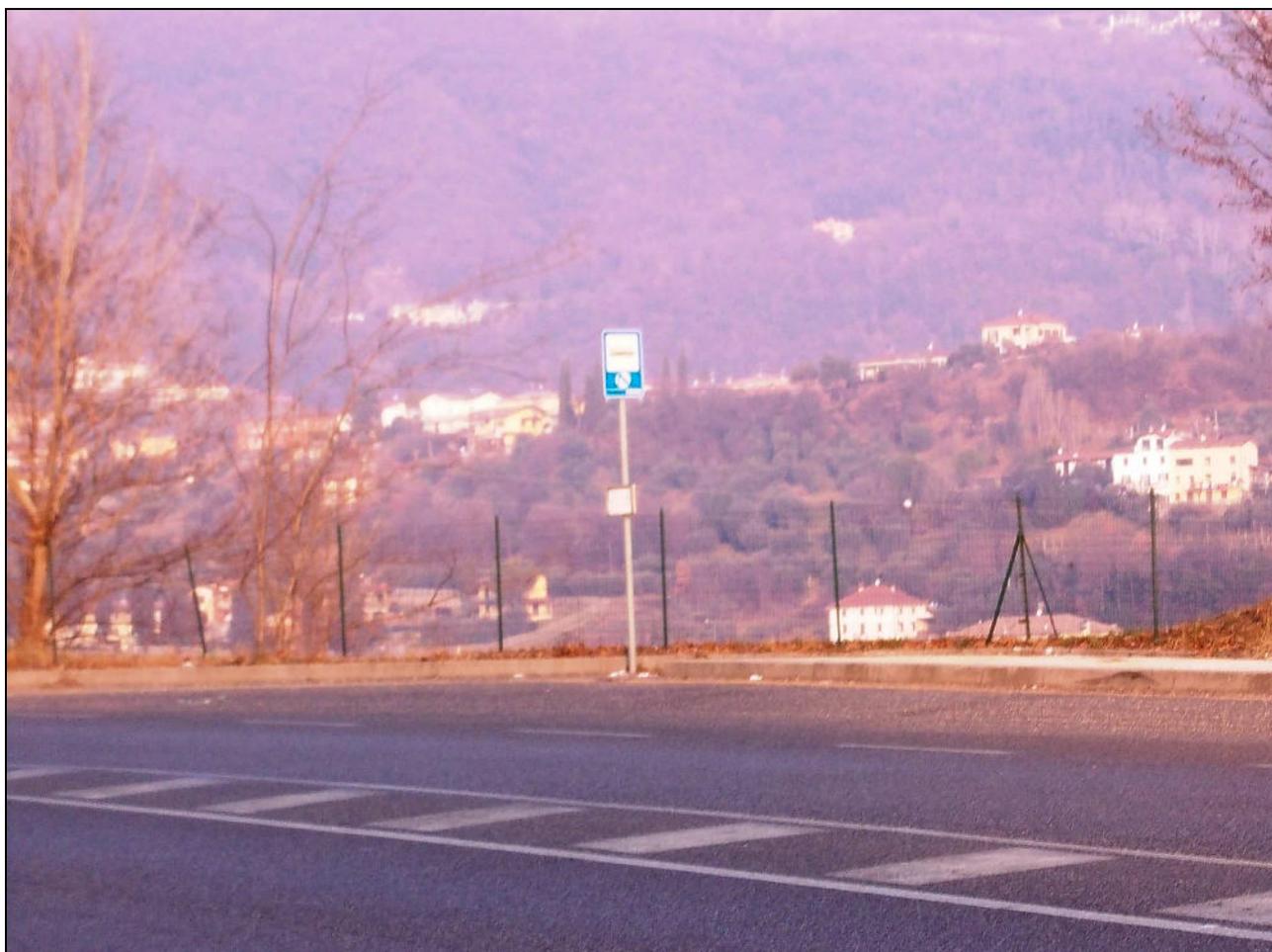


Per ognuna delle fermate delle linee sopra elencate è documentata, a seguire, la localizzazione fotografica, che permette di valutare le diverse condizioni di criticità per ognuna di esse, in merito alle seguenti tematiche:

- Localizzazione della fermata in relazione al contesto urbanistico
- Accessibilità pedonale o ciclistica alla fermata
- Fruibilità e sicurezza dell'area di attesa
- Continuità e sicurezza dei percorsi di accesso alla fermata
- Sicurezza degli attraversamenti pedonali
- Accessibilità degli utenti con ridotte capacità sensoriali e motorie
- Incoerenza delle caratteristiche funzionali della strada
- Mezzi pubblicitari
- Segnaletica verticale e orizzontale
- Percepibilità della fermata
- Visibilità della fermata e distanza dalle curve
- Localizzazione della fermata
- Distanza dalle intersezioni e tra fermate

## **Fermata N. 1 – Linea 202c - SALO'-CUNETTONE-TORMINI**

Percorso: *Salò Autostazione – Le Zette – Cunettone – Villa di Salò – Tormini*



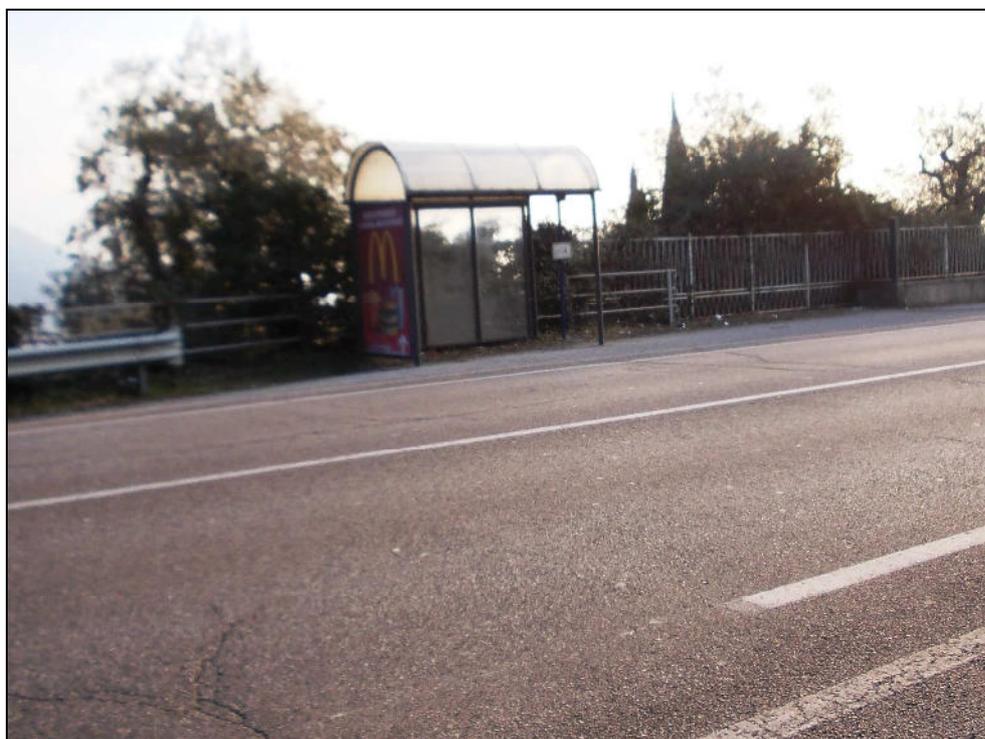
### **Fermata N. 2 –** Linea 202c - TORMINI-CUNETTONE-SALO'

Percorso: *Tormini – Villa di Salò – Cunettone – Le Zette – Salò Autostazione*



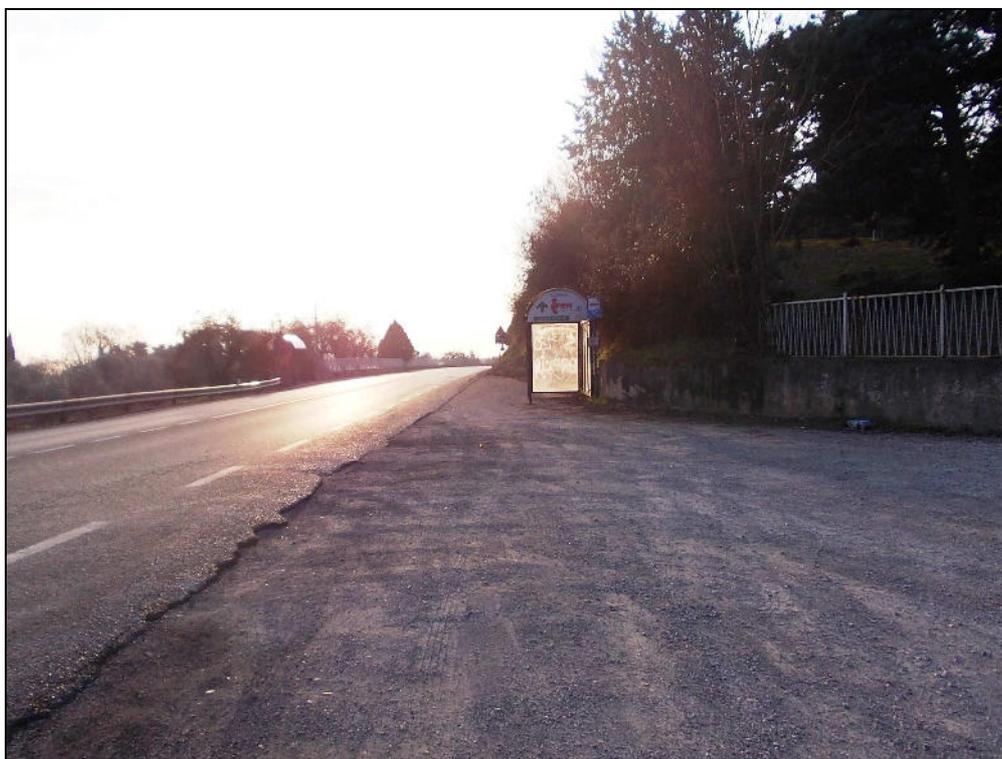
### **Fermata N. 3 –** Linea 202c - SALO'-CUNETTONE-TORMINI

Percorso: *Salò Autostazione – Le Zette – Cunettone – Villa di Salò – Tormini*



**Fermata N. 4 –** Linea 202c - TORMINI-CUNETTONE-SALO'

Percorso: *Tormini – Villa di Salò – Cunettone – Le Zette – Salò Autostazione*



**Fermata N. 5 –** Linea 202c - SALO'-CUNETTONE-TORMINI

Percorso: *Salò Autostazione – Le Zette – Cunettone – Villa di Salò – Tormini*



### Fermata N. 6 – Linea 202c - SALO'-CUNETTONE-TORMINI

Percorso: *Salò Autostazione – Le Zette – Cunettone – Villa di Salò – Tormini*



### Fermata N. 7 – Linea 202c - TORMINI-CUNETTONE-SALO'

Percorso: *Tormini – Villa di Salò – Cunettone – Le Zette – Salò Autostazione*



### Fermata N. 8 – Linea 202c - SALO'-CUNETTONE-TORMINI

Percorso: *Salò Autostazione – Le Zette – Cunettone – Villa di Salò – Tormini*



### Fermata N. 9 – Linea 202c - TORMINI-CUNETTONE-SALO'

Percorso: *Tormini – Villa di Salò – Cunettone – Le Zette – Salò Autostazione*



**Fermata N. 10** – Linea 202c - SALO'-CUNETTONE-TORMINI

Percorso: *Salò Autostazione – Le Zette – Cunettone – Villa di Salò – Tormini*

Linea LN006 - SALO'-CUNETTONE-DESENZANO

Percorso: *Salò Autostazione – Le Zette – Cunettone – Raffa ...*

Linea LN027 – RIVA DEL GARDA-GARDONE RIVIERA-SALO'-DESENZANO

Percorso: *... Gardone Riviera – Salò Autostazione – Le Zette – Raffa ...*



**Fermata N. 11 – Linea 202c - TORMINI-CUNETTONE-SALO'**

Percorso: *Tormini – Villa di Salò – Cunettone – Le Zette – Salò Autostazione*

Linea LN006 – DESENZANO-CUNETTONE-SALO'

Percorso: *... Raffa – Cunettone – Le Zette – Salò Autostazione*

Linea LN027 – DESENZANO-SALO'-GARDONE RIVIERA-RIVA DEL GARDA

Percorso: *... Raffa – Le Zette – Salò Autostazione – Gardone Riviera ...*



**Fermata N. 12 –** Linea 202c - SALO'-CUNETTONE-TORMINI

Percorso: *Salò Autostazione – Le Zette – Cunettone – Villa di Salò – Tormini*

Linea LN006 - SALO'-CUNETTONE-DESENZANO

Percorso: *Salò Autostazione – Le Zette – Cunettone – Raffa ...*

Linea LN027 – RIVA DEL GARDA-GARDONE RIVIERA-SALO'-DESENZANO

Percorso: *... Gardone Riviera – Salò Autostazione – Le Zette – Raffa ...*



**Fermata N. 13** – Linea 202c - TORMINI-CUNETTONE-SALO'

Percorso: *Tormini – Villa di Salò – Cunettone – Le Zette – Salò Autostazione*

Linea LN006 – DESENZANO-CUNETTONE-SALO'

Percorso: *... Raffa – Cunettone – Le Zette – Salò Autostazione*

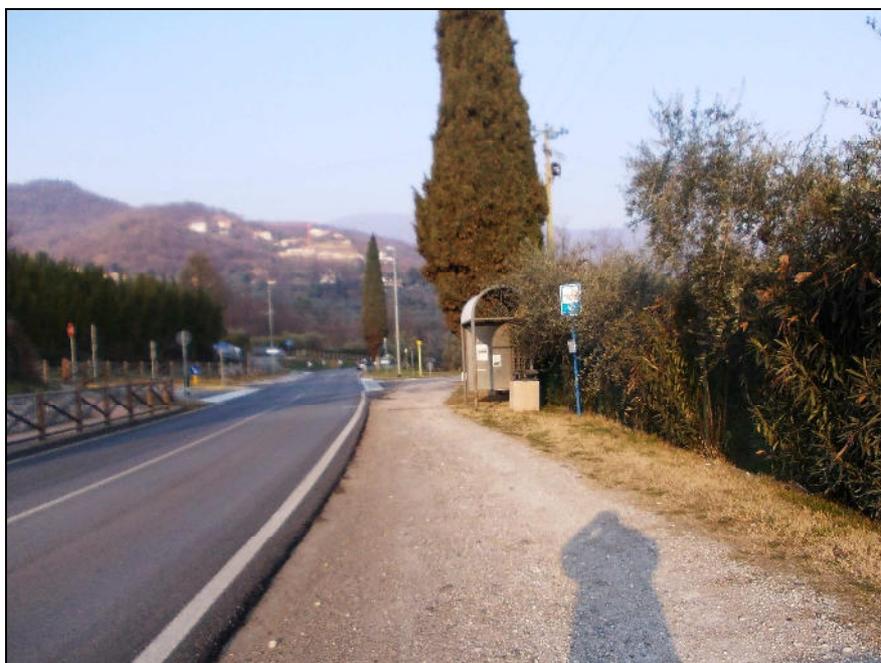
Linea LN027 – DESENZANO-SALO'-GARDONE RIVIERA-RIVA DEL GARDA

Percorso: *... Raffa – Le Zette – Salò Autostazione – Gardone Riviera ...*



**Fermata N. 14** – Linea 202c - TORMINI-CUNETTONE-SALO'

Percorso: *Tormini – Villa di Salò – Cunettone – Le Zette – Salò Autostazione*



**Fermata N. 15** – Linea 202c - SALO'-CUNETTONE-TORMINI

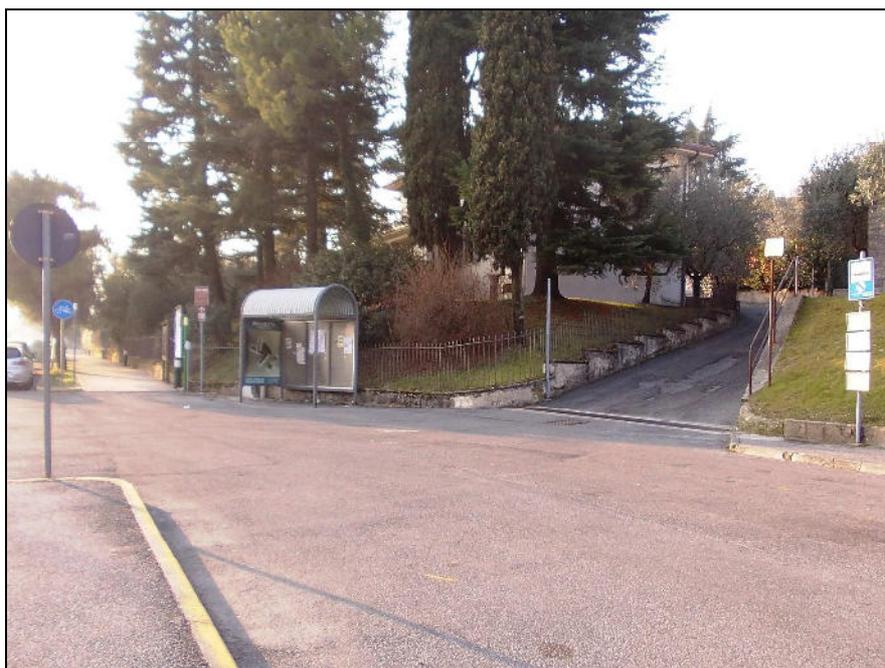
Percorso: *Salò Autostazione – Le Zette – Cunettone – Villa di Salò – Tormini*

Linea LN006 - SALO'-CUNETTONE-DESENZANO

Percorso: *Salò Autostazione – Le Zette – Cunettone – Raffa ...*

Linea LN027 – RIVA DEL GARDA-GARDONE RIVIERA-SALO'-DESENZANO

Percorso: *... Gardone Riviera – Salò Autostazione – Le Zette – Raffa ...*



**Fermata N. 16 – Linea LN027 – DESENZANO-SALO'-GARDONE RIVIERA-RIVA DEL GARDA**

Percorso: ... *Raffa – Le Zette – Salò Autostazione – Gardone Riviera* ...



**Fermata N. 17 – Linea 202c - SALÒ'-CUNETTONE-TORMINI**

Percorso: *Salò Autostazione – Le Zette – Cunettone – Villa di Salò – Tormini*

Linea 202 - SALÒ'-VOBARNO-VESTONE

Percorso: *Salò Autostazione – Tormini – Vobarno ...*

Linea 202m – RIVA DEL GARDA-SALÒ'-BRESCIA

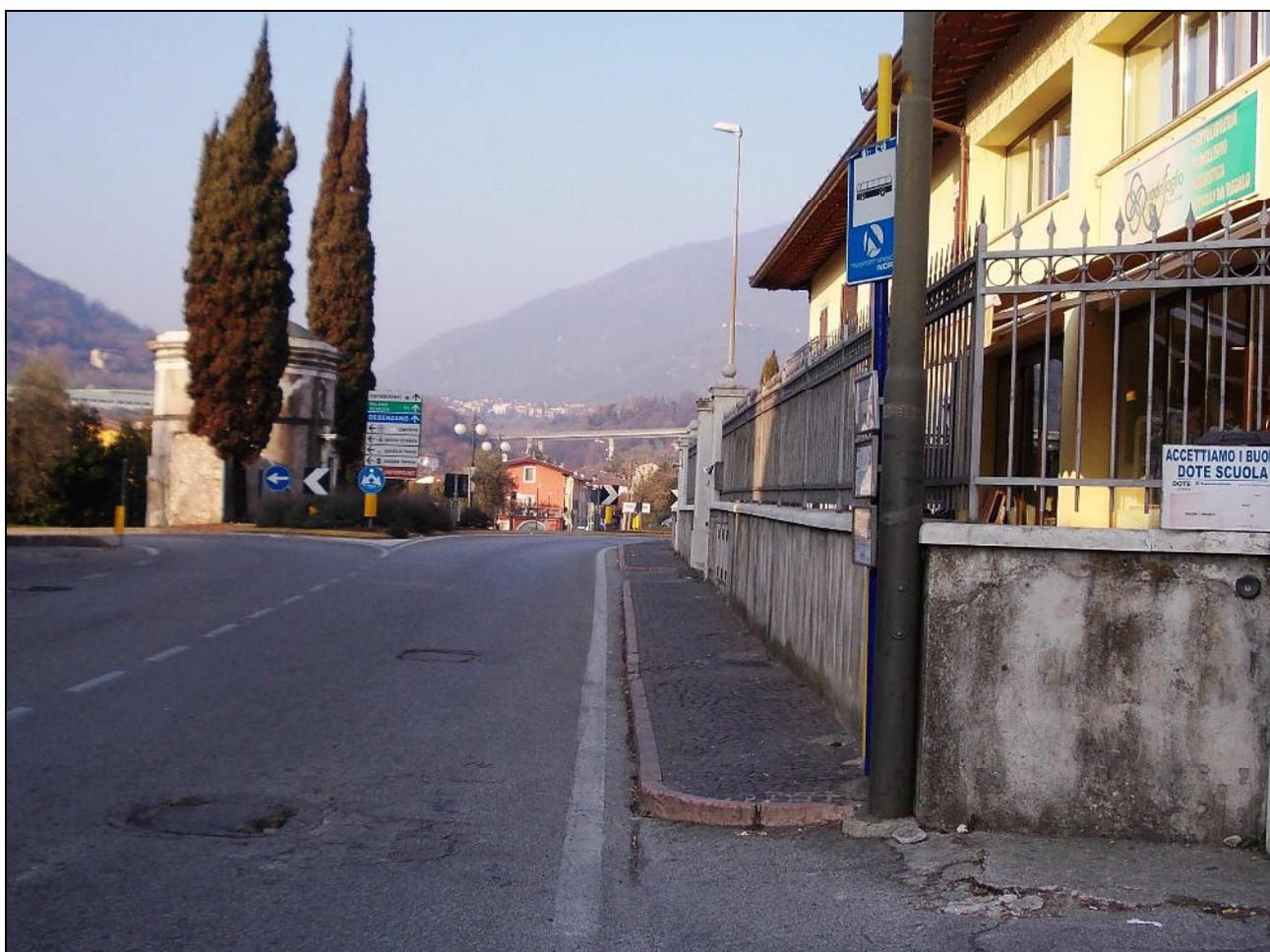
Percorso: *... Gardone Riviera – Salò Autostazione – Tormini – Villanuova ...*

Linea LN007 - SALÒ'-PORTESE-S.FELICE-DESENZANO

Percorso: *Salò Autostazione – Portese ...*

Linea LN027 – RIVA DEL GARDA-GARDONE RIVIERA-SALÒ'-DESENZANO

Percorso: *... Gardone Riviera – Salò Autostazione – Le Zette – Raffa ...*



**Fermata N. 18** – Linea 202 - SALO'-VOBARNO-VESTONE

Percorso: *Salò Autostazione – Tormini – Vobarno ...*

Linea 202m –RIVA DEL GARDA-SALO'-BRESCIA

Percorso: *...Gardone Riviera – Salò Autostazione – Tormini – Villanuova ...*



**Fermata N. 19** – Linea LN027 – DESENZANO-SALO'-GARDONE RIVIERA-RIVA DEL GARDA

Percorso: *... Raffa – Le Zette – Salò Autostazione – Gardone Riviera ...*

Linea LN005 - SALO'-GARDONE RIVIERA-S.MICHELE

Percorso: *Salò Due Pini – Salò Autostazione – Barbarano – Gardone Riviera ...*



**Fermata N. 20 – Linea 202 – RIVA DEL GARDA-SALO'-BRESCIA**

Percorso: ... *Gardone Riviera – Salò Autostazione – Tormini – Villanuova ...*

Linea LN027 – RIVA DEL GARDA-GARDONE RIVIERA-SALO'-DESENZANO

Percorso: ... *Gardone Riviera – Salò Autostazione – Le Zette – Raffa ...*

Linea LN005 - S.MICHELE-GARDONE RIVIERA-SALO'

Percorso: ... *Gardone Riviera – Barbarano – Salò Autostazione – Salò Due Pini*



**Fermata N. 21 – Linea 202m – BRESCIA-SALO'-RIVA DEL GARDA**

Percorso: ... *Villanuova – Tormini – Salò Autostazione – Gardone Riviera ...*

Linea LN027 – DESENZANO-SALO'-GARDONE RIVIERA-RIVA DEL GARDA

Percorso: ... *Raffa – Le Zette – Salò Autostazione – Gardone Riviera ...*

Linea LN005 - SALO'-GARDONE RIVIERA-S.MICHELE

Percorso: *Salò Due Pini – Salò Autostazione – Barbarano – Gardone Riviera ...*



**Fermata N. 22 – Linea 202c - SALO'-CUNETTONE-TORMINI**

Percorso: *Salò Autostazione – Le Zette – Cunettone – Villa di Salò – Tormini*

Linea LN027 – RIVA DEL GARDA-GARDONE RIVIERA-SALO'-DESENZANO

Percorso: ... *Gardone Riviera – Salò Autostazione – Le Zette – Raffa ...*

Linea 202 - SALO'-VOBARNO-VESTONE

Percorso: *Salò Autostazione – Tormini – Vobarno ...*

Linea 202m – RIVA DEL GARDA-SALO'-BRESCIA

Percorso: ... *Gardone Riviera – Salò Autostazione – Tormini – Villanuova ...*



**Fermata N. 23 –** Linea 202c - TORMINI-CUNETTONE-SALO'

Percorso: *Tormini – Villa di Salò – Cunettone – Le Zette – Salò Autostazione*

Linea LN027 – DESENZANO-SALO'-GARDONE RIVIERA-RIVA DEL GARDA

Percorso: *... Raffa – Le Zette – Salò Autostazione – Gardone Riviera ...*

Linea 202 - VESTONE-VOBARNO-SALO'

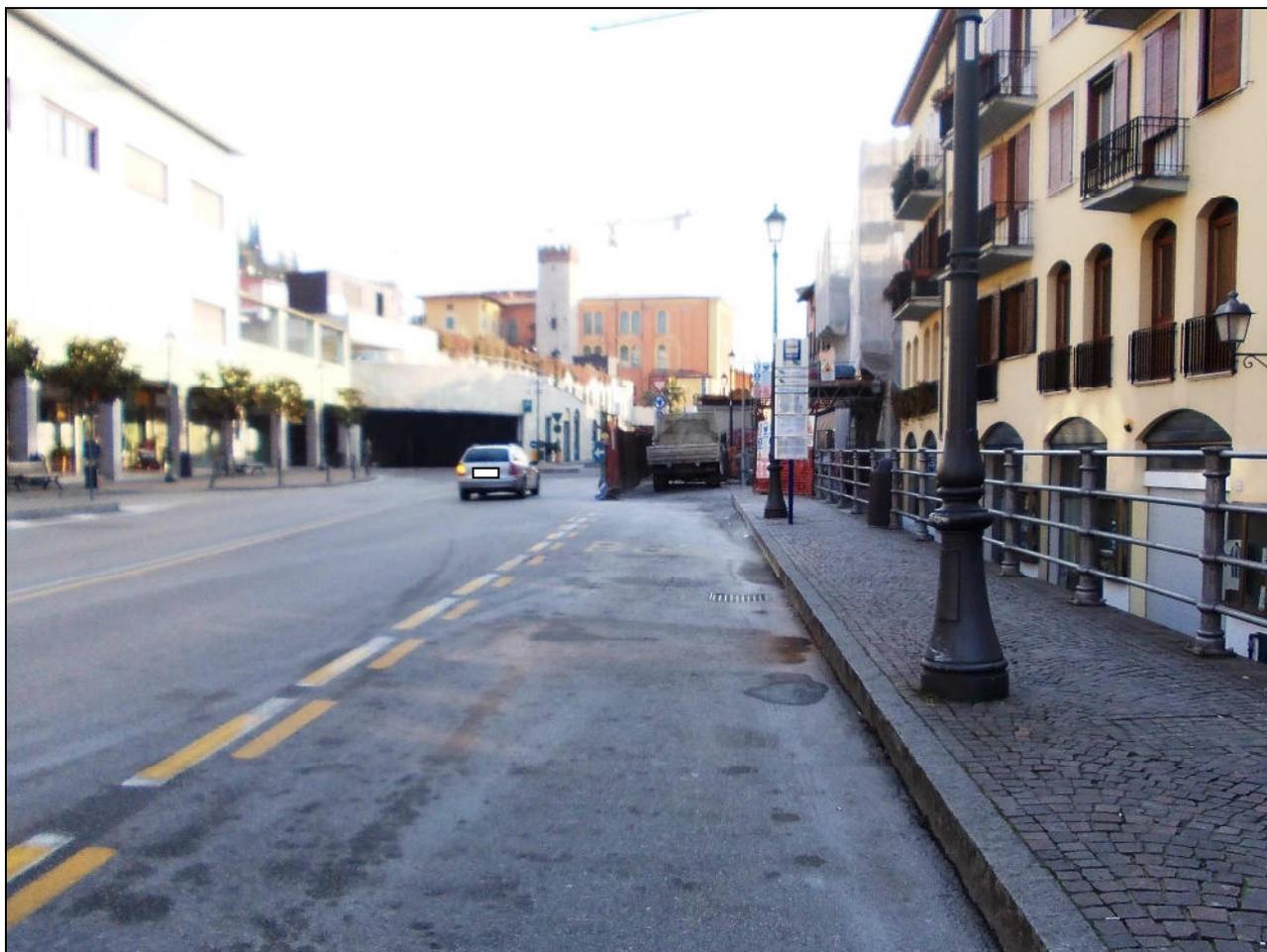
Percorso: *... Vobarno – Tormini – Salò Autostazione*

Linea 202m – BRESCIA-SALO'-RIVA DEL GARDA

Percorso: *... Villanuova – Tormini – Salò Autostazione – Gardone Riviera ...*

Linea LN005 - SALO'-GARDONE RIVIERA-S.MICHELE

Percorso: *Salò Due Pini – Salò Autostazione – Barbarano – Gardone Riviera ...*



**Fermata N. 24 – Linea 202c - SALO'-CUNETTONE-TORMINI**

Percorso: *Salò Autostazione – Le Zette – Cunettone – Villa di Salò – Tormini*

Linea 202 - SALO'-VOBARNO-VESTONE

Percorso: *Salò Autostazione – Tormini – Vobarno ...*

Linea 202m – RIVA DEL GARDA-SALO'-BRESCIA

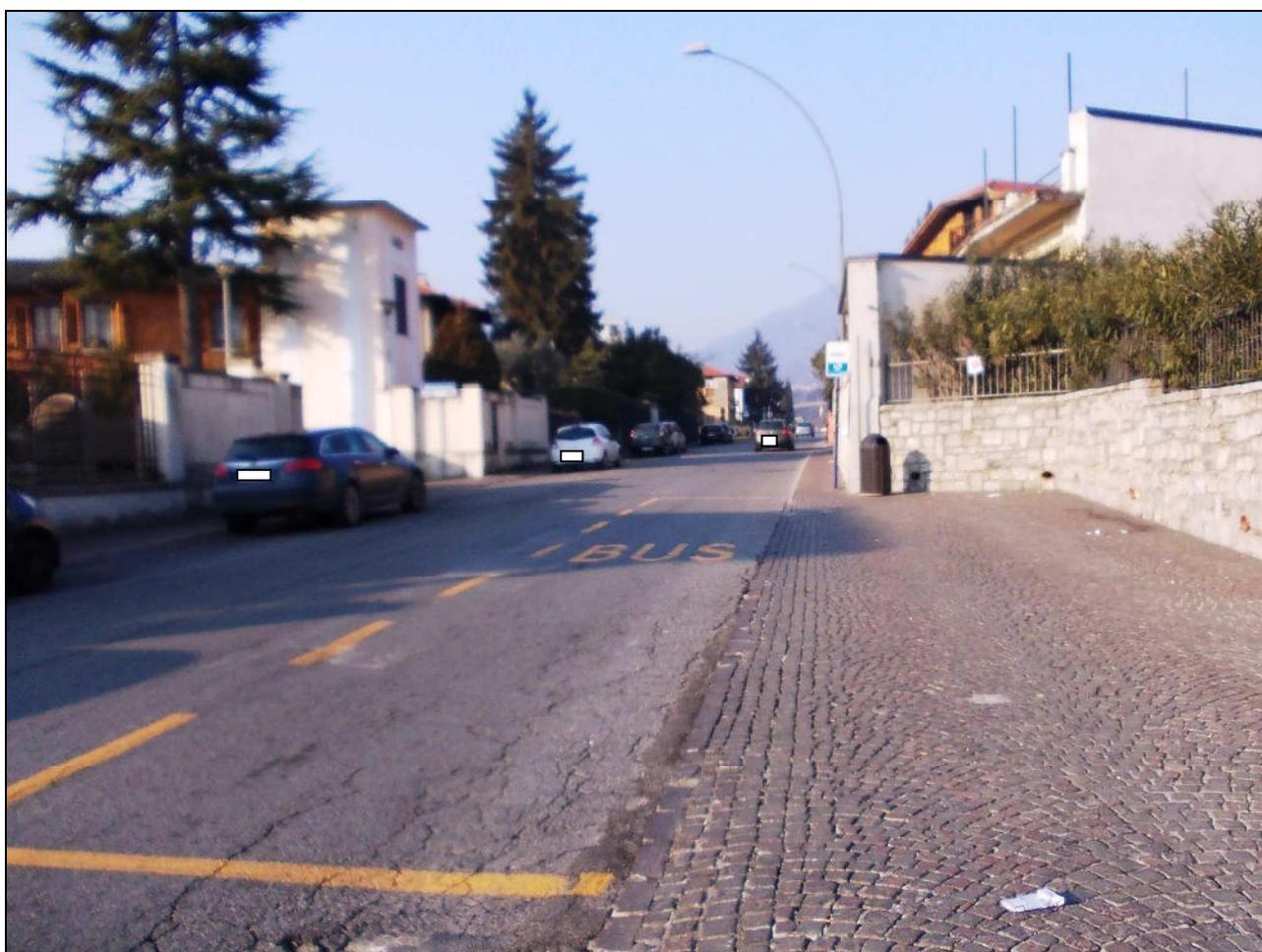
Percorso: *... Gardone Riviera – Salò Autostazione – Tormini – Villanuova ...*

Linea LN007 - SALO'-PORTESE-S.FELICE-DESENZANO

Percorso: *Salò Autostazione – Portese ...*

Linea LN027 – RIVA DEL GARDA-GARDONE RIVIERA-SALO'-DESENZANO

Percorso: *... Gardone Riviera – Salò Autostazione – Le Zette – Raffa ...*



**Fermata N. 25 – Linea 202 - VESTONE-VOBARNO-SALO'**

Percorso: ... *Vobarno – Tormini – Salò Autostazione*

Linea 202m – BRESCIA-SALO'-RIVA DEL GARDA

Percorso: ... *Villanuova – Tormini – Salò Autostazione – Gardone Riviera ...*

Linea LN007 - SALO'-PORTESE-S.FELICE-DESENZANO

Percorso: *Salò Autostazione – Portese ...*

Linea LN027 – RIVA DEL GARDA-GARDONE RIVIERA-SALO'-DESENZANO

Percorso: ... *Gardone Riviera – Salò Autostazione – Le Zette – Raffa ...*

Linea LN005 - S.MICHELE-GARDONE RIVIERA-SALO'

Percorso: ... *Gardone Riviera – Barbarano – Salò Autostazione – Salò Due Pini*



**Fermata N. 26 – Linea 202 - VESTONE-VOBARNO-SALO'**

Percorso: ... *Vobarno – Tormini – Salò Autostazione*

Linea 202m – BRESCIA-SALO'-RIVA DEL GARDA

Percorso: ... *Villanuova – Tormini – Salò Autostazione – Gardone Riviera ...*

Linea LN007 - DESENZANO-S.FELICE-ORTESE-SALO'

Percorso: ... *Portese- Salò Autostazione*

Linea LN027 – DESENZANO-SALO'-GARDONE RIVIERA-RIVA DEL GARDA

Percorso: ... *Raffa – Le Zette – Salò Autostazione – Gardone Riviera ...*

Linea LN005 - S.MICHELE-GARDONE RIVIERA-SALO'

Percorso: *Salò Due Pini – Salò Autostazione – Barbarano – Gardone Riviera ...*



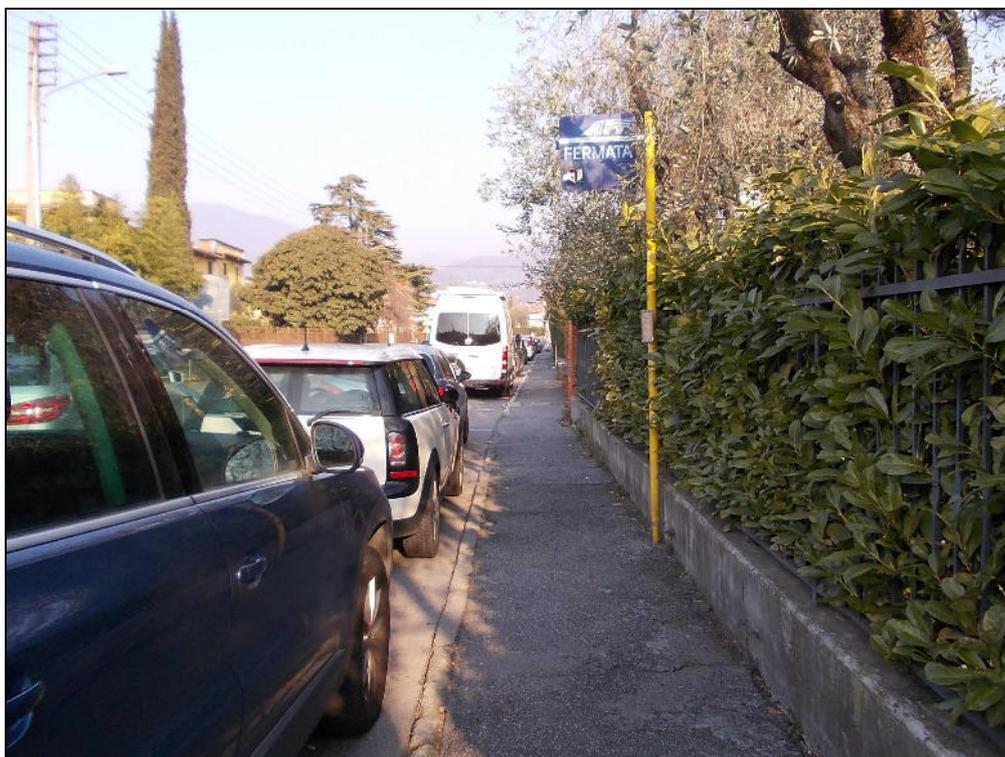
**Fermata N. 27** – Linea LN007 - SALO'-PORTESE-S.FELICE-DESENZANO

Percorso: *Salò Autostazione – Portese ...*



**Fermata N. 28** – Linea LN007 - DESENZANO-S.FELICE-PORTESE-SALO'

Percorso: *... Portese – Salò Autostazione*



## Fermata N. 29 – Linea LN007 - SALÒ'-PORTESE-S.FELICE-DESENZANO

Percorso: *Salò Autostazione – Portese ...*



Si evidenzia che, mentre la distribuzione delle linee sul territorio comunale risulta essere adeguata alle esigenze di mobilità evidenziate in premessa, la strutturazione delle fermate è, viceversa, in gran parte inadeguata alle condizioni di sicurezza esposte in premessa al paragrafo.

Pertanto, dovrà essere posto in attuazione uno specifico progetto di adeguamento, per il soddisfacimento delle condizioni di sicurezza in merito alla localizzazione della fermata, alla accessibilità pedonale o ciclistica, alla fruibilità dell'area di attesa, alla continuità dei percorsi di accesso, agli attraversamenti pedonali, all'accessibilità per gli utenti con ridotte capacità sensoriali e motorie, ai rapporti con le caratteristiche funzionali della strada, alla presenza di attrezzature pubblicitarie, alla segnaletica, alla visibilità della fermata ed alla distanza dalle curve. Il tutto, tenuto conto delle osservazioni già espresse, su alcune di esse, dalla Provincia di Brescia.

Ing. Antonino Mario Alesci

