



Premio Innovazione e Qualità Urbana Quarta Edizione

SEZIONE – NUOVI UTILIZZI E PROGETTAZIONI

NORME PER LA PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

BREVE CURRICULUM

(max 1500 caratteri spazi esclusi) con foto del candidato o del gruppo

La **SAMEP – Ingegneria dei Sistemi di Trasporto**, costituita ufficialmente a Torino nel febbraio 1991 dagli ingegneri **Piero Mondo** e **Ernesto Mondo** ha una struttura societaria configurata giuridicamente come "Associazione tra Professionisti".

L'**Ing. Piero Mondo**, nato a Torino il 06.04.1963, laureatosi in ingegneria civile nel 1987 presso il Politecnico di Torino, proviene dal settore dell'organizzazione e della gestione aziendale avendo operato, dal 1988 al 1990, nell'*Arthur Andersen Management Consultants*.

Attualmente ricopre il ruolo di *partner* nello Studio **SAMEP**, dopo essere stato anche socio ordinario e amministratore unico di **Mondo Associati & C. s.a.s.**

E' stato "libero docente" presso il Politecnico di Torino per i Diplomi Universitari dal 1996 al 2003, e "docente a contratto" della Facoltà di Ingegneria Civile presso la Scuola di Applicazione di Torino dal 1991 al 2000.

Attualmente è anche "docente" della Scuola Superiore dei Trasporti nel settore della Pianificazione dei Trasporti, "membro" della Commissione Prezzi presso la Camera di Commercio di Torino dal 2000 ed iscritto all'Albo dei Consulenti Tecnici del Giudice,

L'**Ing. Ernesto Mondo**, nato a Torino il 29.07.1965, laureatosi in ingegneria civile nel 1989 presso il Politecnico di Torino, proviene dal settore "dell'ingegneria dei trasporti" avendo operato, dal 1989 al 1990, presso la Società per il Piano dei Trasporti del Luganese - S.I.P.T.A.L. s.a. di Lugano - in Svizzera.

Attualmente ricopre il ruolo di *partner* nello Studio **SAMEP**, dopo essere stato anche socio ordinario di **Mondo Associati & C. s.a.s.** E' "responsabile dei sistemi informativi" della SAMEP oltre a essere "membro" della Commissione Prezzi presso la Camera di Commercio di Torino dal 2000.

L'attività di **SAMEP** si fonda sulla base della pluriennale esperienza maturata tra il 1989 e il 1994 nell'elaborazione del "Piano dei Trasporti della Regione del Luganese (P.T.L)" in Svizzera.

In particolare l'**Area Trasporti** di **SAMEP** ha avuto un notevole sviluppo sia in **ITALIA**, i cui interventi di maggior rilievo sono stati:

- ◆ i "Piani Urbani del Traffico (P.U.T.)" delle Città di Acqui Terme, Asti, Chieri, , Moncalieri, Novara, Novi Ligure, Rivoli e Ponderano.
- ◆ i "Piano dei Trasporti" delle Province di Asti, Biella, Novara, Verbania e Torino (stato attuale).
- ◆ i "Piani del T.P.L." dei bacini del Com. di Asti, di Casale Monferrato e di Novi Ligure, della Prov. di Asti, di Biella, di Novara, di Bergamo e dell'Area conurbata di Napoli;
- ◆ Implementazione e/o fornitura del "Sistema informativo QRSII&GNE per il monitoraggio della viabilità privata e del T.P.L." per le seguenti Amministrazioni: Province di: Asti, Alessandria, Bergamo, Biella, Catanzaro, Milano, Novara, Torino, Ascoli-Piceno, Benevento e Catanzaro; Comuni di Asti, Rivoli, Chieri, Casale Monferrato, Moncalieri, Novi Ligure, ecc..

che in **CAMPO INTERNAZIONALE**, tra cui si citano:

- ◆ Piano dei Trasporti della Regione del Luganese (Canton Ticino) – (collaborazione) **SVIZZERA**
- ◆ Piano del sistema di trasporto collettivo della città di Ashagabad e di Mary (Turkmenistan) – **ASIA**
- ◆ Rilievo e progetto del sistema delle infrastrutture viarie urbane di Ashagabad (Turkmenistan) – **ASIA**

◆ Progetto per la valutazione della domanda di trasporto dell'utenza del Trasporto Pubblico delle città di Bukkara - Samarcanda - Almalyk – Namangan dello Stato dell'Uzbekistan – **ASIA** operando, tra gli altri, per Enti Internazionale come la "**Banca Mondiale di Washington**" (The World Bank) e per la "**Comunità Europea**".

Inoltre, dall'**aprile 1999** la divisione **SAMEP-Trasporti** stipulava un "**Accordo di Collaborazione**" con la **Società Americana "A.J.H. Associates"** del Wisconsin, relativamente alla COMMERCIALIZZAZIONE E ALLA ASSISTENZA TECNICA SU TUTTO IL TERRITORIO ITALIANO del "**Software di Pianificazione, Progettazione e Gestione del Trasporto stradale e collettivo**" denominato "**QRSII & GNE**" (Quick Response System and General Network Editor).

Nel **1995** **SAMEP** iniziava a collaborare nello sviluppo di progetti relativi alla pianificazione dei trasporti nei paesi in via di sviluppo finanziati dalla "**THE WORLD BANK**" di **Washington**, operando sia in Europa che in Asia.

Nel maggio **1999**, **SAMEP** stipulava un "Accordo di Collaborazione" con la Società Americana "**A.J.H. Associates**" del Wisconsin, per la *Commercializzazione e Assistenza tecnica in Italia* del "**Software di Pianificazione dei Trasporti**" denominato "**QRSII&GNE**".

Nel **2000** gli ing.ri Mondo fondavano la Soc. **Mondo Associati & C. s.a.s.** (cessata nel maggio 2007), costituita prevalentemente con lo scopo di gestire due importanti commesse relative alla realizzazione della **linea ferroviaria ad Alta Velocità (TAV) Torino-Milano** e ai lavori di adeguamento **dell'autostrada A4 Torino-Milano**. Attualmente la struttura operativa di **SAMEP** è articolata in sei "**Divisioni**", in grado di coprire tutte le fasi procedurali di realizzazione di un intervento, dalla pianificazione e realizzazione al monitoraggio e al supporto legale, ovvero:

- ❑ **Pianificazione dei trasporti**
- ❑ **Progettazione e Direzione lavori**
- ❑ **Monitoraggi, rilievi e servizi**
- ❑ **Sistemi informativi di mobilità**
- ❑ **Consulting**
- ❑ **Consulenze Tecnico-legali**

In termini di "**incarichi**" **SAMEP** vanta lo sviluppo di:

- ☞ **n. 5** progetti sviluppati in campo internazionale (Europa e Asia) per Organismi Mondiali;
- ☞ **n. 21** studi di pianificazione dei trasporti di livello regionale e provinciale;
- ☞ **n. 20** studi di pianificazione del T.P.L. di livello provinciale e comunale;
- ☞ **n. 9** Piani Urbani del Traffico (P.U.T.);
- ☞ **oltre 44** studi di viabilità e parcheggi per Centri Commerciali, Nuove Infrastrutture viarie....;
- ☞ **oltre 20** studi di viabilità e parcheggi per realizzazione Nuove Infrastrutture viarie....;
- ☞ **oltre n. 60** interventi di progettazione, direzione lavori e collaudi di opere private/pubbliche;
- ☞ **oltre 50** consulenze tecniche di ingegneria nell'ambito di contenziosi (Cause, Arbitrati, ecc..).
- ☞ **oltre n. 25** campagne di monitoraggio dei volumi di traffico nell'ambito di grandi progetti (linea TAV–Torino-Novara, linea TAV–Novara-Milano, autostrada A4–Torino-Milano)
- ☞ **n. 31** Sistemi informativi di mobilità QRSII&GNE presso Enti Pubblici e privati
- ☞ oltre a decine di progetti, studi e ricerche sui trasporti, viabilità e ambiente.

<i>Descrizione</i>	SAMEP – STUDIO ASSOCIATO INGEGNERI MONDO
<i>Nome del file con estensione (JPG o TIF) della foto allegata</i>	Pieromondo.jpeg
SCHEDA IDENTIFICATIVA	
<i>Titolo del progetto</i>	PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.) – IL MODELLO AD ANELLI CONCENTRICI
<i>Area Tematica: Tecnologie, Mobilità, Città e Architettura</i>	MOBILITA'
<i>Ente proponente</i>	SAMEP – STUDIO ASSOCIATO INGEGNERI MONDO
<i>Settore/Ufficio proponente</i>	
<i>Indirizzo (Via, Cap, Città, Provincia)</i>	Via Paolo Sacchi n. 44 – 10128 TORINO
REFERENTE DI PROGETTO	
<i>Nome e cognome</i>	Piero Mondo
<i>Funzione</i>	Progettista
<i>Ente</i>	SAMEP – STUDIO ASSOCIATO INGEGNERI MONDO
<i>Telefono</i>	011-597540
<i>Fax</i>	011-597540
<i>e.mail</i>	mondo@samep.it
<i>Indirizzo Via, Cap, Città, Provincia</i>	Via Paolo Sacchi n. 44 – 10128 TORINO
PROGETTISTI / AUTORI (se non fossero sufficienti i tre campi si possono aggiungere)	
<i>1) Nome e cognome</i>	Ing. Piero Mondo
<i>Funzione</i>	progettista
<i>Ente, Collaboratore esterno</i>	SAMEP
<i>e.mail</i>	piero.mondo@samep.it
<i>2) Nome e cognome</i>	Ing. Ernesto Mondo
<i>Funzione</i>	Co-progettista
<i>Ente, Collaboratore esterno</i>	SAMEP
<i>e.mail</i>	mondo@samep.it
<i>3) Nome e cognome</i>	
<i>Funzione</i>	
<i>Ente, Collaboratore esterno</i>	
<i>e.mail</i>	
COLLABORATORI (se non fossero sufficienti i tre campi si possono aggiungere)	
<i>1) Nome e cognome</i>	Ing. Roberto Medail
<i>Funzione, Qualifica</i>	Modello di simulazione del traffico
<i>Ente, Collaboratore esterno</i>	SAMEP
<i>2) Nome e cognome</i>	Arch. Silvana Iannace
<i>Funzione, Qualifica</i>	Redazione tavole di progetto
<i>Ente, Collaboratore esterno</i>	SAMEP
<i>3) Nome e cognome</i>	
<i>Funzione, Qualifica</i>	
<i>Ente, Collaboratore esterno</i>	
CRONOLOGIA (se non fossero sufficienti i campi per la completa descrizione delle fasi cronologiche si possono aggiungere)	
<i>Anno/Periodo di Progettazione</i>	2000-2008
<i>Anno di Adozione/Approvazione</i>	2000
<i>Periodo di Realizzazione</i>	2005-2006
SITO INTERNET	www.samep.it

RELAZIONE DI PROGETTO (max 6000 caratteri spazi esclusi) con il seguente schema (obbligatorie i paragrafi indicati). Attenzione: si ricorda che per ciascuna delle n. 5 tavole/immagini da allegare viene richiesta una breve descrizione/didascalia (di max 800 caratteri spazi esclusi per ogni tavola/immagine), che deve servire per puntualizzare gli aspetti specifici del progetto (vedi la parte finale della scheda).	
TITOLO	PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.) – IL MODELLO AD ANELLI CONCENTRICI
INTRODUZIONE	
<i>Contesto di intervento</i>	Progettazione della mobilità in area urbana, ovvero nell'ambito del Centro Abitato del Comune. Il Modello ad Anelli Concentrici messo a punto dallo Studio SAMEP è stato sino ad ora progettato e/o sperimentato su Città di dimensione variabile dai 20.000 abitanti ai 110.000 abitanti.
<i>Destinatari</i>	Amministrazioni Comunali
<i>Motivazioni del progetto</i>	Redazione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) ai sensi dell'art. 36 del Codice della Strada (obbligatorio per Comuni con più di 30.000 abitanti)
<i>Obiettivi di massima</i>	Il Piano Generale del Traffico Urbano- P.G.T.U. affronta e sviluppa tutti gli elementi contenuti nelle indicazioni delle Direttive per la redazione ed attuazione dei P.U.T. emanate dal Ministero dei LL.PP. il 12 aprile 1995. Esso rappresenta lo strumento di pianificazione e di gestione della mobilità della Città negli aspetti più direttamente legati al traffico, in termini di inquinamento acustico ed atmosferico, di occupazione di spazi pubblici da parte delle auto, di barriere alla mobilità e alla socialità. Secondo le Direttive di cui sopra il P.G.T.U. ha pertanto la finalità di individuare delle soluzioni alla mobilità urbana da attuarsi nel breve periodo (secondo i disposti nel biennio successivo alla sua approvazione) nell'ambito del Centro Abitato, ovvero in grado di fornire delle risposte alle criticità della mobilità urbana in tempi rapidi. Il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), che rappresenta il progetto complessivo del sistema dei trasporti in ambito urbano, definisce gli interventi generali di organizzazione dell'offerta e di orientamento della domanda di mobilità, i criteri generali di progettazione e illustra gli elementi fondamentali delle scelte progettuali nei diversi settori, finalizzati ad una mobilità sostenibile. Obiettivi di massima: * riduzione del congestionamento veicolare; * miglioramento della sicurezza della mobilità di pedoni e ciclisti; * trasferimento di parte della domanda di mobilità su modi di trasporto alternativi all'auto (ferro, bus, bici, piedi e sistemi di trasporto collettivi alternativi); * generalizzata riduzione del carico ambientale (acustico e atmosferico); * riqualificazione delle aree urbane e in particolare del centro storico della città; * fluidificazione del traffico e moderazione della velocità dei veicoli.
METODOLOGIA DI COSTRUZIONE DEL PROGETTO	
<i>Fasi di progettazione</i>	Nel suddetto schema si individuano 3 macro-fasi operative , ovvero: - 1^ Macro-fase: Inventario della situazione attuale; - 2^ Macro-fase: Analisi delle criticità attuali; - 3^ Macro-fase: Interventi proposti e attuazione del P.U.T.; Nell'ambito delle tre macro-fasi su esposte si propone poi un secondo livello di dettaglio articolato secondo 9 fasi operative , ovvero: - 1^ Fase: Analisi delle politiche dei trasporti; - 2^ Fase: Inventario della situazione attuale del Sistema Trasporti; - 3^ Fase: Costituzione del "modello di traffico - QRSII&GNE"; - 4^ Fase: Simulazione dello scenario attuale- Confronto domanda-offerta; - 5^ Fase: Definizione delle criticità dell'attuale Sistema Trasporti; - 6^ Fase: Definizione di principi, obiettivi e standard; - 7^ Fase: Proposte di progetto e di attuazione del Piano; - 8^ Fase: Verifica delle scelte progettuali; - 9^ Fase: Elaborazione del "documento finale" di Piano.
<i>Soggetti coinvolti</i>	I vari settori dell'Amministrazione Comunale (<i>Urbanistica, Ambiente, Lavori Pubblici, Trasporto e viabilità, Polizia Municipale, ecc.</i>) oltre a processi di condivisione con gli Enti di categoria (<i>Commercio, Artigianato, Industria, Circoscrizioni di quartiere, Associazioni ambientaliste, Cittadini, ecc.</i>) ad esempio attuando tavoli di Agenda 21.
<i>Materiali, Strumenti, Tecnologie</i>	In FASE DI PROGETTAZIONE: Utilizzo di "Modello di Simulazione del Traffico" al fine di simulare preventivamente (in fase di progetto) le misure di intervento adottate ed

eventualmente loro rettifica. Nella fattispecie SAMEP utilizza il Modello di simulazione del traffico "QRSII&GNE" prodotto dalla AJH Associates di Millwaukee (U.S.A.) e commercializzato in Italia dalla stessa SAMEP.

L'impiego del "modello di traffico calibrato" si traduce infatti nella possibilità di simulare, con buona approssimazione di risultato, qualunque tipo di scenario progettato, verificandone la fattibilità e la compatibilità con gli obiettivi prefissati, ivi inclusi quelli ambientali, consentendo il QRSII&GNE di valutare oltre ai carichi veicolari e passeggeri anche i quantitativi di emissioni delle quattro principali sostanze inquinanti.

Il QRSII&GNE è un sistema informatico di "pianificazione, programmazione e gestione" del sistema della viabilità privata e del trasporto pubblico.

Si tratta di un "software" specialistico caratterizzato da:

- facilità di utilizzo unita alle sue grandi potenzialità;
- sicurezza di possedere un software di elevato contenuto tecnologico e di rilevanza internazionale (QRSII & GNE è stato già venduto in oltre 1.600 copie ed è utilizzato in 57 nazioni di tutto **il mondo**);
- in **Italia** è stato fornito ed implementato in 19 Amministrazioni Provinciali e Comunali dalla ns. Società oltre che ad Aziende di Trasporto, Enti Privati, CNR, Politecnico, ecc.;
- possibilità reale di trasferire il know-how necessario alla gestione autonoma del "programma" da parte dei tecnici dell'Amministrazione.

Tutte le attività relative alla costituzione del "Modello informatico di gestione della viabilità privata/pubblica" potranno essere effettuate sulla base delle informazioni desumibili dagli attuali archivi gestiti dal Sistema Informativo Territoriale e degli ulteriori dati integrativi necessari.

In **FASE DI MONITORAGGIO ANTE E POST OPERAM:**

Valutazione dei principali parametri che caratterizzano la mobilità urbana:

TRAFFICO VEICOLARE:

Per quanto riguarda i "parametri oggetto di osservazione" del traffico veicolare, si osserva che sono stati rilevati i seguenti fattori:

- **Flussi di Traffico Veicolare (NU-METRICS NC-97):**

- Valutazione dell'"**entità dei volumi di traffico**" orari-giornalieri transitanti per sezione stradale (n. 9 sezioni) per mezzo di ANALIZZATORI DI TRAFFICO NU-METRICS NC-97 a rilevazione dell'immagine magnetica dei veicoli con classificazione per:

- "tipo di mezzo" (auto, mezzi commerciali, mezzi pesanti),

- "velocità di transito", transitanti per sezione stradale;

- "la distribuzione dei volumi di traffico" orari nell'arco delle 24 ore-g.

Tutti i rilievi di cui sopra sono stati effettuati sia per il giorno feriale medio che per il giorno feriale di mercato.

- **Tempi di percorrenza lungo le principali direttrici urbane (auto)**

Rilievo dei "**tempi medi di percorrenza in auto**", per accedere dal limite del Centro Abitato al centro cittadino, lungo le principali arterie stradali urbane. In punto i rilievi dei tempi di viaggio sono stati effettuati in corrispondenza di:

- Tutti gli itinerari radiali di accesso al centro urbano;

- Tutti gli itinerari circolari di circonvallazione del C.S.;

- nel periodo di punta mattutino 8.00-9.00 e nel periodo di punta pomeridiano 18.00-19.00 di un giorno feriale medio.

L'elaborazione è stata condotta con rilievo di tutti i tempi parziali di percorrenza del generico itinerario in modo così da valutare sia i tempi di viaggio effettivi che i tempi di attesa, oltre che fornire un interessante quadro circa i punti della rete stradale che generano i maggiori ritardi veicolari (congestione).

- **Tempi di attesa in corrispondenza delle principali intersezioni**

Rilievo dei tempi medi di attesa dei veicoli, lungo tutti i rami di accesso al singolo incrocio, in corrispondenza di tutte le intersezioni stradali situate lungo l'anello del C.S. Nei periodi di punta giornalieri dei giorni feriali.

- **Coefficiente medio di occupazione di soste e parcheggi**

Rilevazione del numero di posti auto liberi, esistenti in un dato periodo temporale, per ciascun parcheggio oggetto di osservazione.

In punto la rilevazione è stata eseguita su:

- Almeno l'80% dei parcheggi del C.S.;

- con cadenza oraria nel corso del periodo di punta mattutino 8.00-10.00;

- nel corso di un "giorno feriale medio" e di un "giorno feriale di mercato".

Il rilievo dei posti auto liberi, effettuato con cadenza oraria nell'ambito dei periodi di punta, rapportati con l'offerta di sosta del generico parcheggio, consente di calcolare il coefficiente o grado di occupazione del parcheggio (espresso in percentuale), oltre che visualizzare l'andamento della

	<p>“distribuzione oraria” della domanda di sosta.</p> <p>TRAFFICO PEDONALE Il rilievo del traffico pedonale consente di fissare un dato certo circa i volumi di traffico pedonale transitanti proprio nell’ambito del C.S. (futura zona Z.T.M.) e, in particolar modo, nella futura zona Z.T.L.. Ciò consentirà di valutare l’effetto della creazione della Z.T.L. e della Z.T.M. proprio su una componente importante del traffico urbano come quella pedonale.</p> <p>UTENZA DEL T.P.L. Indagine sull’utenza del TPL attraverso il conteggio dei saliti discesi alle varie fermate della corsa/linea nelle fasce orarie di punta e di morbida di due giorni feriali medi.</p>
<i>Programma delle fasi di realizzazione</i>	<p>Le fasi di progettazione ed attuazione del P.G.T.U. sono così articolate:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) redazione del PGTU 2) adozione del PGTU da parte della G.C. 3) pubblicazione del PGTU 4) approvazione del PGTU da parte del C.C. 5) redazione dei Piani di Dettaglio, in particolare dei: <ul style="list-style-type: none"> - Piano della Z.T.L. (Zone a Traffico Limitato) - Piano della Z.T.M. (Zone a Traffico Moderato) - Piano delle Soste e dei Parcheggi - Piano di attuazione degli interventi di fluidificazione della viabilità (riprogettazione delle intersezioni sulla rete di 1° livello) - Piano del T.P.L. (Trasporto Pubblico Locale) - Piano delle piste ciclo-pedonali 6) Monitoraggio delle scelte operate ante-operam (indagini sulla mobilità) 7) Attuazione delle misure e degli interventi previsti 8) Monitoraggio delle scelte operate post-operam (indagini sulla mobilità) 9) Verifica della bontà delle scelte operate ed eventuali correttivi
<i>Aspetti innovativi da segnalare</i>	<p>Con il presente Modello di progetto di P.G.T.U., SAMEP in qualità di progettista, cerca di congegnare un Piano avente come obiettivo principale quello di riattribuire alla rete dei trasporti il proprio significato, ovvero ristabilire la stretta interconnessione che la rete stessa deve avere con l’assetto urbanistico di una Città.</p> <p>Non vuole essere in sostanza un Piano del Traffico che si limita a modificare qualche «senso di percorrenza», senza mutare nella sostanza lo scorrere della vita dei cittadini, forse solo spostando fisicamente da un incrocio ad un altro piuttosto che, da un parcheggio ad un altro, i problemi di sempre.</p> <p>In quest’ottica, anche e soprattutto sulla base del riscontro eseguito sullo stato attuale del sistema trasporti, che generalmente evidenzia una generale situazione di congestione del traffico cittadino, SAMEP ha ritenuto che l’unica via percorribile per cercare di rendere più agevoli gli spostamenti, ovvero la mobilità dei cittadini, fosse quella di partire dallo stesso concetto urbanistico in cui è organizzata la Città.</p> <p>A nostro parere Città di diemnsione compresa tra i 20.000 e gli oltre 100.000 abitanti, pur con tutti i loro limiti legati a fatti contingenti (morfologia, infrastrutture di attraversamento, ecc..), oltre a possedere dei Centri Storici tanto belli quanto poco adatti al transito dei moderni veicoli, (per cui non era stato infatti pensato e realizzato), possiedono tutte le carte in regola per poter avere un traffico più scorrevole e, soprattutto, che consenta una più adeguata vivibilità dei suoi spazi.</p> <p>Per ottenere ciò, è sufficiente rendere più ordinata e organizzata la Città attribuendo il giusto significato ai quartieri che la costituiscono ed alle strade che li collegano.</p> <p>È questo lo spirito con cui si è voluto disegnare il nuovo modello di P.G.T.U. che è stato da noi già progettato per Città come Asti, Chieri, Moncalieri, Novi Ligure e Novara (in corso di approvazione) e già totalmente realizzato come nella realtà di Asti o parzialmente come a Chieri e Moncalieri.</p> <p>Il termine «nuovo», sta proprio a significare che si è partiti dall’inizio, ovvero dalla situazione urbanistica e storico - ambientale della Città, per comprendere a fondo funzioni e necessità dei quartieri e, sulla base di questi bisogni, a progettare una più razionale riorganizzazione dell’esistente, concepito non solo come risposta alla soluzione delle criticità esistenti, bensì congegnato secondo una sua filosofia autonoma, basata su un disegno progettuale che fonda le proprie radici nello stesso assetto storico, culturale e urbanistico della città, per valorizzarne i contenuti e migliorarne la qualità della vita dei suoi abitanti.</p> <p>Una strategia di progetto così ideata non può che funzionare attraverso la ricerca della massima integrazione di tutte le componenti del traffico, da quella veicolare a quella pedonale.</p> <p>La filosofia del P.G.T.U. progettato secondo “il sistema ad anelli</p>

concentrici" nasce pertanto dall'idea di proporre un nuovo concetto della Città su cui si va ad operare.

Il nuovo P.G.T.U., partendo proprio dall'attuale configurazione e dall'assetto urbanistico della Città, mira ad assegnare al sistema dei trasporti, nella sua globalità, il ruolo originario di sistema in grado di consentire e di agevolare le relazioni sociali e i bisogni, siano essi lavorativi che correlati a motivazioni occasionali, corredare e collegare tra loro le zone e i quartieri del tessuto urbano in modo organico e, soprattutto, nel rispetto delle necessità di mobilità delle persone.

Necessità di mobilità che deve tuttavia essere soddisfatta sia nel rispetto di tutte le sue componenti motivazionali e dei diversi modi di trasporto esistenti, sia con riguardo particolare agli aspetti correlati alla qualità della vita (inquinamento atmosferico, acustico, qualità ambientale, ecc...).

Tali obiettivi sono conseguibili solo attuando un disegno del Piano finalizzato all'ottenimento di una integrazione tra tutti i "modi" di trasporto esistenti, ovvero un «**Sistema Integrato dei Trasporti**» per una **mobilità sostenibile**.

Il "**Sistema ad anelli concentrici**" si basa su pochi criteri di progetto in modo che risultino chiari ed immediatamente percepibili dai Cittadini.

I **criteri di progetto** basilari si possono così sintetizzare:

A) SUDDIVIDERE LA CITTA' IN "ZONE OMOGENEE" SECONDO ANELLI CONCENTRICI E "SETTORI RADIALI"

suddividere la Città in "ZONE" SECONDO UNA CONFIGURAZIONE AD "ANELLI CONCENTRICI", nel rispetto dell'assetto viario e urbanistico pre-esistente, facendo in modo che a ciascun "ANELLO" corrisponda fisicamente una strada (ad esempio una tangenziale per l'anello più esterno, piuttosto che una strada di circonvallazione del C.S. o della City per gli "anelli" più interni alla città).

Ad esempio in un **Modello a 4 anelli concentrici** si potrà avere:

- più "**Settori di Traffico**", zone comprese tra il 1° e il 2° anello di filtro delimitati radialmente dalle direttrici stradali di penetrazione. Comprende la periferia urbana sede di residenze oltre che di strutture commerciali e/o produttive;
- un **Centro Urbano (C.U.)**, zona circolare compresa tra il 2° e il 3° anello di filtro che racchiude la zona prevalentemente urbanizzata della Città a carattere prevalentemente residenziale (ma anche terziario commerciale);
- un **Centro Storico (C.S.)**, zona circolare compresa tra il 3° e il 4° anello di filtro che comprende il centro storico cittadino propriamente detto;
- una **City**, zona centrale compresa entro il 4° anello di filtro che racchiude il «cuore» della città sia dal punto di vista storico - ambientale che per quanto riguarda la concentrazione delle attività economiche commerciali e terziarie. Come per tutte le città, la City è quella porzione di area urbana che meglio riesce a rappresentare l'elemento distintivo della città.

B) REGOLAMENTARE LA MOBILITA' IN MODO OMOGENEO PER ZONA

individuare un tipo di REGOLAMENTAZIONE DELLA MOBILITA' OMOGENEA PER ZONA, che risulti più penalizzante per il traffico veicolare privato a mano che si proceda dall'anello più esterno (limite Centro Abitato C.A.) verso l'anello centrale (centro città).

In questo senso uno dei possibili "modelli", questa volta ad esempio articolato su 3 Anelli Concentrici, potrà essere così regolamentato:

1° anello di filtro (confini del C.A.) – Zona a Traffico Ordinario (ZTO)

Regolamentazione della viabilità: Zona a Traffico Ordinario (ZTO);

Regolamentazione delle soste: Zona Bianca (parcheggi liberi);

Traffico prevalente: Auto

2° anello di filtro (confini del C. S.)–Zona a Traffico Moderato (ZTM)

Regolamentazione della viabilità: Zona a Traffico Moderato (ZTM);

Regolamentazione delle soste: Zona Blu (parcheggi a pagamento);

Traffico prevalente: Piedi – Auto - Bici

3° anello di filtro (confini della City)–Zona a Traffico Limitato (ZTL)

Regolamentazione della viabilità: Zona a Traffico Limitato (ZTL);

Regolamentazione delle soste: Zona Verde (parcheggi riservati residenti);

Traffico prevalente: Piedi - Bici

Il modello può essere **esteso anche a 4 o più anelli** a seconda della dimensione e della configurazione urbanistica e viaria della Città, introducendo fasce concentriche con regolamentazione delle soste con zona a disco orario o con regolamentazione della viabilità con ZTL ambientali per fasce orarie od altre soluzioni ancora.

C) INTEGRAZIONE TRA I DIVERSI MODI DI TRASPORTO

E' un concetto chiave che sta alla base di una plurima offerta di trasporto ai cittadini.

Le diverse componenti del sistema integrato sono:

- a) il **sistema di trasporto individuale**, costituito da una rete viaria diversificata, adeguata e compatibile con la struttura urbana; esso deve risultare rispettoso della componente dei quartieri e deve essere mirato al servizio degli elementi di attrattività e di centralità della città. La viabilità interna all'area urbana deve essere adeguatamente controllata, fluida e sicura.
- b) il **sistema di trasporto collettivo**, formato da una struttura concatenata costituita dalle linee ferroviarie, dalla rete delle autolinee provinciali e dal trasporto urbano. La piattaforma d'interscambio principale tra questi sistemi di trasporto collettivi è costituita dalla Stazione F.S. di P.zza Marconi, collegata pedonalmente e meccanicamente in modo efficiente con il centro dell'agglomerato (la City e il C.S.).
- c) il **sistema di traffico lento**, costituito da percorsi pedonali e ciclabili, in gran parte «protetti» dai percorsi stradali.

L'integrazione dei diversi sistemi di trasporto deve essere favorita al massimo mediante la formazione di **parcheggi di interscambio** attrattivi, efficienti e collocati in punti strategici della città.

Generalmente l'attuale situazione che si riscontra nelle Città italiane è quella che vede nei Centri Storici una distribuzione a «macchia di leopardo» dei parcheggi liberi e di quelli a pagamento. Questa è la peggiore delle soluzioni in quanto induce il guidatore a cercare una sosta prima nei parcheggi liberi e, solo dopo non esserci riuscito, a recarsi presso un parcheggio a pagamento.

Si genera in tal modo un effetto di caos nel traffico provocato da un numero di veicoli, che transita sulle strade urbane, superiore a quelle che sono le reali necessità degli spostamenti.

Poiché negli anelli più interni (City e C.S.) la mobilità in auto dovrà essere scoraggiata occorre che i veicoli che penetrano nel C.S. abbiano la **possibilità di trovare parcheggio lungo la via più breve e nel tempo minore possibile.**

In tal modo è possibile evitare che le circa 5.000-10.000 vetture (a seconda delle città) che tutte le mattine penetrano nel C.S. generino un traffico pari a quello di 7-12.000 veicoli, proprio a causa della ricerca di un parcheggio ove sostare. Il tutto con la conseguenza di transitare ripetutamente su vie che, al contrario, non si sarebbero dovute percorrere.

A corona del C.S. dovranno essere ubicati i «Parcheggi di Interscambio» ad uso degli spostamenti in entrata nella città.

Tali «**Parcheggi di Interscambio**» dovranno avere le seguenti caratteristiche:

- essere localizzati a corona del 2° o 3° anello di filtro (a seconda del modello adottato);
- essere dotati di un numero di soste adeguato alla domanda di parcheggio di medio-lungo periodo;
- essere regolamentati tutti secondo la medesima modalità.

La ragione della loro **localizzazione a corona del C.S.** consente infatti lo stazionamento delle vetture in una posizione strategica ai fini dell'agevolazione dell'interscambio con il traffico pedonale.

Vero infatti che dal parcheggio così localizzato sarà possibile raggiungere con una breve percorrenza a piedi sia le zone del C.S. che quelle della City.

Questo principio è rafforzato dalla configurazione planimetrica dei parcheggi di interscambio localizzati a corona del 2° o 3° anello di filtro.

Per quanto riguarda la loro dimensione, ovvero **l'offerta di parcheggio**, è di fondamentale importanza che il numero di stalli risponda alle esigenze della domanda di sosta. Ciò onde evitare che si generi quel traffico parassita originato dall'unica motivazione legata alla ricerca di un parcheggio.

La domanda di sosta potrà essere classificata in:

- sosta di breve periodo (mobilità non sistematica);
- sosta di medio periodo (prevalentemente mobilità sistematica);
- sosta di lungo periodo (mobilità sistematica);
- sosta residua dei residenti;
- sosta per il carico-scarico.

Da ultimo, determinante è la scelta di optare per una **regolamentazione unica** di tutti i parcheggi all'interno delle varie "zone". Essi dovranno essere pertanto tutti con sosta libera piuttosto che con sosta a pagamento o, ancora, con sosta a disco orario. Così come le tariffe all'interno di una "zona"

dovranno mantenere il principio della omogeneità.

D) CLASSIFICARE LA RETE VIARIA IN 1° e 2° LIVELLO

Classificare la **RETE STRADALE DI 1° LIVELLO** che sarà costituita da:

- una **rete principale** costituita da:
 - tutte le direttrici di penetrazione radiali che partendo dai limiti del C.A. conducano verso il Centro Storico;
 - le strade di circonvallazione che rappresentano fisicamente gli "ANELLI" e che delimitano le "ZONE".Saranno entrambe classificate come "strade di scorrimento" o di "interquartiere".
- Una **rete secondaria** costituita da:
 - Poche direttrici di distribuzione per ciascuna "zona" che, dalla rete principale consentano di accessi alle varie "zone".Saranno classificate come "strade di quartiere" di distribuzione.

La rete viaria principale consentirà anche di individuare tra il 1° e il secondo anello di filtro delle "ZONE SPECIALI" denominate "SETTORI DI TRAFFICO" a forma di spicchio in quanto delimitate radialmente dalle direttrici di penetrazione.

Classificare la **RETE STRADALE DI 2° LIVELLO** che sarà costituita da tutte le altre strade che ricadono all'interno nelle "zone". Esse saranno tutte classificate come strade locali e pedonali, ovvero unicamente dedicate alla ricerca del parcheggio.

E) FLUIDIFICARE LE INTERSEZIONI LUNGO LA RETE DI 1° LIVELLO

La classificazione funzionale della rete viaria di 1° livello consente di individuare e limitare il numero delle intersezioni importanti, ovvero quelle su cui convergeranno i flussi di traffico di maggior importanza che, tipicamente rappresentano i punti di congestione che provocano l'effetto caos veicolare.

Tale conoscenza consente pertanto di selezionare le intersezioni importanti su cui intervenire attuando misure di regolamentazione adeguate (rotatorie, impianti semaforici, canalizzazioni..).

Si segnala come troppo spesso vengano realizzate "rotatorie" senza aver prima effettuato le dovute analisi sui flussi di traffico in manovra nelle intersezioni, con la conseguenza di raggiungere troppo spesso il limite di saturazione nelle ore di punta, creando ingorghi e ritardi ben peggiori di quelli di un semaforo.

A questo proposito, soprattutto in intersezioni complesse e con elevati volumi di traffico convergenti da tutte i rami, abbiamo sperimentato come sia preferibile e garantisca una migliore fluidità di marcia la realizzazione di un impianto semaforico del tipo "a gestione dinamica di Piano" rispetto ad una rotatoria.

Trattasi di un sistema semaforico evoluto che, mediante un sistema di microspire e di una centralina elettronica, modifica costantemente sia il Piano delle fasi che il Tempo di ciclo semaforico in funzione dei reali volumi di traffico che transitano sui vari rami dell'intersezione.

F) ADEGUARE IL T.P.L. URBANO ALLA NUOVA STRATEGIA DI PIANO

Le linee del TPL urbano dovranno adeguarsi alla nuova strategia di Piano.

In questo senso si propone un sistema di trasporto pubblico urbano articolato in:

*** linee di penetrazione radiali**

Rappresentano il sistema di forza del T.P.L. urbano, a soddisfacimento della mobilità sistematica concentrata nelle ore di punta. Per tale ragione dovrà essere caratterizzata da un servizio a frequenza elevata.

Le linee radiali sono idealmente caratterizzate da attestamenti ai rispettivi limiti opposti del C.A. e da tracciati brevi e lineari, con giacitura prevista solo sulle direttrici di penetrazione e di attraversamento.

Ciò per godere dei vantaggi di percorrere una viabilità di tipo «privilegiato».

Il disegno delle linee è finalizzato al conseguimento dell'integrazione tra i diversi modi di trasporto, per cui deve prevedere:

- l'interscambio con il sistema ferroviario;
- l'interscambio con il sistema di T.P.L. urbano;
- l'interscambio con i parcheggi di interscambio a corona del C.S..


*** linee di distribuzione circolari**

Rappresentano il sistema di distribuzione del T.P.L. urbano, a servizio della mobilità di tipo intrazonale tra i diversi Settori di Traffico.

Tali linee saranno caratterizzate da uno o più percorsi circolari o semi-circolari che, nell'insieme configurino un tracciato ad anello che tagli tutti i Settori di Traffico e che, in corrispondenza delle linee di penetrazione, consentano un agevole interscambio uni-modale.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE ED EVENTUALI FASI ULTERIORI	
<i>Commenti e riflessioni</i>	<p>Importanza di creare un Piano per Zone Omogenee, Integrazione dei Sistemi di Trasporto e Trasparenza di regolamentazione della Mobilità sono i concetti chiave per una mobilità sostenibile.</p> <p>Trasparenza nella formazione delle zone, nella regolamentazione delle soste e nella omogeneità di tariffazione per zona, nella regolamentazione della viabilità omogenea per zona senza eccezioni, nella frequenza di esercizio dei bus (tutti i bus con la medesima frequenza per fasce orarie), ecc.. sono tutti elementi che contribuiscono ad aiutare il cittadino nell'effettuare i propri spostamenti in modo più ordinato.</p> <p>Se voglio andare in centro con l'auto saprò che se non vorrò pagare il parcheggio sarà inutile entrare dentro i limiti del C.S., poiché all'interno avrò tutti parcheggi a pagamento.</p> <p>Al contrario se voglio sostare a pagamento potrò entrare nel C.S. da qualunque direzione e parcheggiare appena possibile. Infatti all'interno del C.S. i parcheggi a pagamento avranno tutti la medesima tariffa.</p> <p>Se voglio andare da un capo all'altro della città saprò che non potrò più passare per le vie del C.S. perché ci sarà una zona (CITY) con ZTL a 24 ore che non consentirà più l'attraversamento del C.S. stesso. Dovrò pertanto percorrere l'anello di circoscrizione urbana che, allo scopo, avrà subito gli interventi di fluidificazione necessari per rendere più scorrevole il transito.</p> <p>Se voglio andare in centro e non avrò voglia di camminare e di pagare il parcheggio, potrò prendere il Bus che mi porterà direttamente nel cuore della ZTL. E così via.</p>
<i>Fasi ulteriori di sviluppo del progetto</i>	Redazione dei Piani di dettaglio, in particolare quelli delle Zone ZTL e ZTM e soprattutto del Piano delle soste e dei parcheggi e quello degli interventi di fluidificazione della rete viaria di 1° livello.
<i>Criteri di valutazione e/o monitoraggio dei risultati attesi</i>	<p>In Città (di circa 75.000 abitanti) in cui è stato attuato completamente il PGTU secondo lo schema ad "Anelli Concentrici", a seguito dell'analisi del confronto tra il monitoraggio ante e post operam (a soli 4 mesi dall'attuazione del Piano) si sono potuti rilevare i seguenti benefici:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ riduzione del traffico veicolare di penetrazione in Città valutati al cordone di circa il 15% (circa - 20.000 auto-giorno). ▪ riduzione dei tempi di percorrenza in auto dell'anello del C.S. ridotti di circa il 12%; ▪ netta riduzione dei tempi di attesa in tutte le rotatorie di nuova realizzazione lungo la rete di 1° livello; ▪ aumento generalizzato del traffico pedonale nelle aree di nuova istituzione della ZTL (prima a traffico ordinario) con incremento dei pedoni dal 14% al 23% a secondo delle sezioni rilevate. ▪ Aumento dell'utenza del Bus urbano del 28% circa; ▪ Raddoppio della vendita degli abbonamenti del Bus urbano; ▪ Riduzione del 20% circa del numero di giorni in cui la soglia di superamento dell'inquinamento atmosferico da PM10 previsto dalla Legge sono stati superati (ciò in soli 4 mesi).
COSTO e RISORSE	
<i>Costo complessivo del progetto</i>	Mediamente le misure di intervento previste da un PGTU progettato con questa metodologia, per una città con circa 70-100.000 abitanti varia da 3 ai 4 milioni di Euro , mentre per città con 20-40.000 abitanti varia da 1,5 a 2,5 milioni di Euro . Gran parte di dette somme (<u>circa il 70%</u>) sono tuttavia da addebitarsi ad interventi infrastrutturali (non sempre tutti prioritari) relativi a realizzazione di rotatorie, semafori e piste ciclabili.
<i>Fonti di finanziamento</i>	Comunali con eventuali finanziamenti Provinciali e Regionali.
<i>Risorse umane e strumentali impegnate per il progetto:</i>	<p>A livello di Studio di progettazione sono stati impiegate le seguenti risorse umane:</p> <ul style="list-style-type: none"> - N. 2 ingegneri progettisti - N.1 ingegnere per la modellistica applicata - N. 1 architetto per la redazione dei progetti <p>A livello strumentale sono stati impiegati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il modello di simulazione del traffico QRSII&GNE per la rete stradale e per la rete del Trasporto Collettivo; - il software H.C.S. (High Capacity Software) per il calcolo dei parametri prestazionali delle strade e delle intersezioni; - il software H.D.M. (Highway Data Management) per l'elaborazione dei dati di traffico rilevati con gli analizzatori di traffico NU-Metrics NC-97; - il software ROTACALC (di SAMEP) per il calcolo delle rotatorie; - strumenti di progettazione grafica (CAD); - software di ufficio (WORD, Excel, ecc.); - Rilevatori di traffico NU-Metrics NC-97 a rilevazione magnetica; - Rilevatori a telecamera.

<i>Eventuali risorse tecnologiche:</i>	E' previsto il video-controllo degli accessi dei varchi della Zona Z.T.L. con telecamere e il sistema di indirizzamento ai parcheggi a messaggi variabili.
SEZIONI SPECIALI (opzionale) Può essere segnalata, con una breve descrizione (max 1000 caratteri spazi esclusi, per ogni sezione), la caratteristica innovativa che si correla ad ogni tematica.	
A - PROGETTAZIONE PARTECIPATA	
<i>Descrizione</i>	(didascalia di max 1000 caratteri, spazi esclusi)
<i>Nome del file con estensione</i> (JPG o TIF)	(riferimenti ad immagini specifiche allegate)
B – PROGETTAZIONE PER TUTTI	
<i>Descrizione</i>	(didascalia di max 1000 caratteri, spazi esclusi)
<i>Nome del file con estensione</i> (JPG o TIF)	(riferimenti ad immagini specifiche allegate)
C – SOSTENIBILITA' AMBIENTALE, SOLUZIONI BIOECOLOGICHE E BIOEDILIZE	
<i>Descrizione</i>	(didascalia di max 1000 caratteri, spazi esclusi)
<i>Nome del file con estensione</i> (JPG o TIF)	(riferimenti ad immagini specifiche allegate)
MATERIALI ALLEGATI Piante, sezioni, prospetti e schizzi di progetto, eventuali immagini fotografiche di plastici, immagini fotorealistiche, ecc. in formato digitale JPG o TIF (di elevata qualità). Si deve utilizzare il testo da allegare in didascalia per ogni immagine per puntualizzare gli aspetti innovativi del progetto. Complessivamente sono a disposizione max 4000 caratteri spazi esclusi.	
TAVOLA o IMMAGINE n. 1	
<i>Titolo della tavola/immagine</i>	Schematizzazione di PGTU a 4 anelli concentrici
<i>Descrizione</i>	Suddivisione in zone omogenee secondo 4 anelli concentrici. 1° anello (Centro Abitato – ZTO), 2° anello (Centro Urbano – ZTO/Z30), 3° anello (Centro Storico – ZTM), 4° anello (City – ZTL 24h). Nella prima corona circolare si individuano 9 Settori di traffico. Le linee blu individuano la rete stradale principale di penetrazione mentre quelle blu tratteggiate la rete stradale principale di circonvallazione urbana. Le linee rosse sono le strade di distribuzione mentre all'interno delle zone le linee circolari azzurre indicano l'esistenza di strade locali (2° livello). Si individua all'interno delle singole zone la diversa ma omogenea regolamentazione delle soste e della viabilità.
<i>Nome del file con estensione</i> (JPG o TIF)	Schema a 4 anelli concentrici.jpeg
TAVOLA o IMMAGINE n. 2	
<i>Titolo della tavola/immagine</i>	Schema di PGTU a 4 anelli concentrici applicato alla realtà
<i>Descrizione</i>	Quanto indicato a livello schematico nella tavola 1 trova qui riscontro nella realtà urbana di una città con oltre 100.000 abitanti in fase di progettazione.
<i>Nome del file con estensione</i> (JPG o TIF)	PGTU a 4 anelli concentrici.jpeg
TAVOLA o IMMAGINE n. 3	
<i>Titolo della tavola/immagine</i>	Schematizzazione di PGTU a 3 anelli concentrici
<i>Descrizione</i>	Suddivisione in zone omogenee secondo 3 anelli concentrici applicato ad una città di circa 30.000 abitanti. 1° anello (C.A. – ZTO), 2° anello (Centro Urbano – ZTM), 3° anello (Centro Storico – ZTL). Le linee blu individuano la rete stradale principale di penetrazione mentre quelle blu tratteggiate la rete stradale principale di circonvallazione urbana. Si individua all'interno delle singole zone la diversa ma omogenea regolamentazione delle soste e della viabilità.
<i>Nome del file con estensione</i> (JPG o TIF)	Schema a 3 anelli concentrici.jpeg
TAVOLA o IMMAGINE n. 4	
<i>Titolo della tavola/immagine</i>	Schematizzazione del TPL urbano
<i>Descrizione</i>	Adeguamento schematico del TPL urbano alla nuova strategia di PGTU secondo 3 anelli concentrici. Si individuano in rosso le linee bus di penetrazione e la linea circolare di circuitazione del C.S.
<i>Nome del file con estensione</i> (JPG o TIF)	Schema del TPL urbano.jpeg

TAVOLA o IMMAGINE n. 5	
<i>Titolo della tavola/immagine</i>	Sistema a 4 anelli concentrici – zonizzazione del C.S. e politica delle soste
<i>Descrizione</i>	Applicato ad una città di circa 35.000 abitanti, il sistema a 4 anelli è qui rappresentato nei 3 anelli più interni. Si può notare la presenza di anello arancione che individua una zona (zona arancio-C.S.) soggetta a ZTL notturna e con soste a zona disco orario, un anello più interno blu che individua una zona (zona blu-C.S. ristretto) soggetta a ZTM e con parcheggi a pagamento a rotazione ed, infine, una zona centrale (zona verde) soggetta a ZTL 24 ore e con soste riservate ai residenti. All'esterno dell'anello che individua il C.S. (anello arancione) sono localizzati a corona del C.S. i "parcheggi di interscambio" identificati con la lettera P pari ad oltre 1.500 p.a.
<i>Nome del file con estensione (JPG o TIF)</i>	Regolamentazione parcheggi nel CS.jpeg
DIRITTO DI ESPOSIZIONE E PUBBLICAZIONE	
La partecipazione al Premio Innovazione e Qualità Urbana determina l'accettazione (da parte dei partecipanti e dei vincitori) a consentire alla Maggioli S.p.A. il diritto di esporre, pubblicare in tutto o in parte gli elaborati e le documentazioni descrittive presentate al Premio che, a proprio insindacabile giudizio, ritiene interessanti, senza nulla dovere ai partecipanti, fermo restando l'obbligo di citare titolo e autori concorrenti.	
NON RESTITUZIONE DEGLI ELABORATI	
La documentazione digitale inviata per consentire la valutazione del nuovo progetto e delle opere realizzate rimarrà alla Maggioli S.p.A. e non verrà restituita.	
<i>Firma per accettazione del referente del progetto</i>	
LIBERATORIA ALL'USO DEI DATI PERSONALI INSERITI	
Informativa ex art. 13 D.Lgs 196/2003 Maggioli Spa, titolare del trattamento, raccoglie presso di sé e tratta, con modalità anche automatizzate, i dati personali il cui conferimento è facoltativo ma indispensabile per fornirle il servizio richiesto e, se ha espresso la relativa opzione, per aggiornarla su iniziative e offerte della nostra azienda. I soggetti che verranno a conoscenza di tali dati personali saranno gli incaricati addetti ai seguenti settori aziendali: c.e.d., servizi internet, editoria elettronica, mailing, marketing, fiere e congressi, formazione, teleselling, ufficio ordini, ufficio clienti, settore amministrativo. Lei potrà esercitare i diritti di cui all'art. 7 del D.Lgs 196/03, (aggiornamento, rettificazione, integrazione, cancellazione, trasformazione in forma anonima o blocco dei dati trattati in violazione di legge, opposizione, richiesta delle informazioni di cui al 1° capoverso e di cui alle lettere a), b), c), d), e) del 2° capoverso), rivolgendosi a Maggioli Spa, Via Del Carpino 8, 47822 Santarcangelo di Rom. – Servizio Clienti, oppure contattando il numero verde 800 – 846061. <u>Consenso</u> . Attraverso il conferimento dei suoi dati, del suo indirizzo e-mail e/o di telefono e/o di fax Lei esprime il suo specifico consenso all'utilizzo di detti strumenti per informazioni commerciali. Se non desidera ricevere altre offerte di iniziative e prodotti della nostra società, barri la casella qui a fianco <input type="checkbox"/>	