ALLEGATO A

NUOVA Scheda descrittiva

Comune di BOLOGNA

Progetto:

Interventi sul sistema della mobilità

Codice Intervento AM-07/01

SEZIONE A) - INFORMAZIONI GENERALI

TITOLO INTERVENTO: Interventi sul sistema della mobilità

CODICE INTERVENTO¹: AM 07 01

TIPOLOGIA DELL'INTERVENTO: realizzazione di corsie preferenziali TPL, busvie, rotatorie, sistemi di telecontrollo, pedonalizzazioni di nuove aree e realizzazione di isole ambientali

SOGGETTO BENEFICIARIO E RESPONSABILE DELLA

REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO: COMUNE DI BOLOGNA

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: ING. CLETO CARLINI

ENTE DI APPARTENENZA COMUNE DI BOLOGNA

INDIRIZZO E RECAPITO TELEFONICO SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE - PIAZZA LIBER PARADISUS, 10 - 40129 BOLOGNA. Tel. 051/2193072

E-MAIL cleto.carlini@comune.bologna.it

LOCALIZZAZIONE DELL'OPERA

- PROVINCIA: BOLOGNA

- COMUNE/I: BOLOGNA

- AREA OBIETTIVO FONDI U.E. [2] [_]

ULTERIORI FINANZIAMENTI a fondo perduto RICHIESTI SI [_] NO [X]

(SE SI INDICARE QUALI _____)

ULTERIORI FINANZIAMENTI a fondo perduto OTTENUTI SI [_] NO [X]

(SE SI INDICARE QUALI _____)

¹ Indicare un codice di identificazione composto dal suffisso provinciale, dall'indicazione dell'anno di programmazione, seguita da numerazione progressiva (esempio RA 06-1, RA06-2, ...)

SEZIONE B) CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO

TIPO DI INTERVENTO PREVISTO DAL PROGETTO:

- nuovo intervento [x]
- completamento [_]
- adeguamento [_]
- manutenzione straordinaria [_]
- ampliamento [_]
- potenziamento [_]
- ampliamento/adeguamento [_]

CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO:

- opera completa [x]
- lotto funzionale di un'opera maggiore [_]

(Nel caso si tratti di un lotto funzionale di un'opera maggiore è necessario descrivere l'intervento generale cui si fa riferimento, i relativi costi complessivi, il numero di lotto o stralcio funzionale candidato a finanziamento)

titolo progetto generale _____

costo progetto generale € _____

di cui il presente è il lotto/stralcio funzionale n. _____

SEZIONE C): COPERTURA FINANZIARIA DEI COSTI DELL'INTERVENTO

COSTO PREVISTO DELL'INTERVENTO (al netto di I.V.A. se detraibile)	€. 5.675.849,63
FINANZIAMENTO RICHIESTO	€. 3.346.862,93
VALORE IN % 58,96%	
COFINANZIAMENTO PREVISTO	€. 2.328.986,70
VALORE IN % 41,04%	
di cui:	
cofinanziamento ente locale e ATC	€. 2.328.986,70

SEZIONE D): NUOVO QUADRO ECONOMICO INTERVENTO

CODI- CE VOCI	VOCI DI COSTO	VALORI IN €.	di cui: contributo Ministero Ambiente	di cui: a carico del soggetto beneficiario
1	Progetto linea 14	€. 1.627.744,75	€. 918.000,00	€. 709.744,75
1a + 1b	<i>Progetto linea 14: interventi di messa in sicurezza parte Massarenti ed Andrea Costa</i>	<i>€. 1.030.000,00</i>	<i>€. 618.000,00</i>	<i>€. 412.000,00</i>
1c	<i>Progetto linea 14: realizzazione rotatoria via Due Madonne/via Carlo Marx</i>	<i>€. 597.744,75</i>	<i>€. 300.000,00</i>	<i>€. 297.744,75</i>
2	Efficientamento direttrici del trasporto pubblico	€. 1.850.000,00	€. 1.110.000,00	€. 740.000,00
2a	<i>Efficientamento direttrici del trasporto pubblico: interventi di rtifunionalizzazione del canale stradale</i>	<i>€. 1.300.000,00</i>	<i>€. 780.000,00</i>	<i>€. 520.000,00</i>
2b	<i>Efficientamento direttrici del trasporto pubblico: installazione di più varchi RITA</i>	<i>€. 550.000,00</i>	<i>€. 330.000,00</i>	<i>€. 220.000,00</i>
3	Pedonalizzazioni	€. 398.104,88	€. 238.862,93	€. 159.241,95
3a	<i>Pedonalizzazioni: lavori di pedonalizzazione Piazza San Domenico</i>	<i>€. 398.104,88</i>	<i>€. 238.862,93</i>	<i>€. 159.241,95</i>
4	Isole ambientali	€. 1.800.000,00	€. 1.080.000,00	€. 720.000,00
	TOTALE COSTO INTERVENTO	€. 5.675.849,63	€. 3.346.862,93	€. 2.328.986,70

(*) tenere presente i limiti massimi di % di contributo indicati nelle schede-misura

SEZIONE F) DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO

Il Consiglio Comunale di Bologna il 25 Giugno 2007 ha approvato il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano - PGTU 2006 (O.d.g. n. 128, P.G.109827/2007).

Nella definizione del Piano sono stati individuati i principali campi di criticità (inquinamento, incidentalità, congestione) che quotidianamente affliggono la vita dei cittadini, peggiorandone salute, sicurezza e qualità della vita. Dall'analisi di tali criticità si è passati alla quantificazione degli obiettivi da raggiungere e all'individuazione delle azioni in grado di dare risposte efficaci alle diverse problematiche. Le azioni del nuovo PGTU sono finalizzate ad un miglioramento complessivo della qualità della vita di tutti i cittadini con interventi integrati mirati a garantire un'accessibilità sostenibile e diffusa in tutte le aree della città, in una logica di incremento del trasporto pubblico e della ciclabilità e di tutela delle zone a maggior pregio ambientale e architettonico.

Il piano assume quindi il ruolo di strumento di riorganizzazione complessiva della mobilità urbana in grado di incidere non solo nel breve ma anche nel medio periodo.

I principali obiettivi del PGTU 2006 si possono quindi riassumere nei seguenti:

- riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico e risparmio energetico;
- aumento della sicurezza stradale;
- riduzione della congestione e miglioramento della fluidità della circolazione e dell'assetto stradale;
- tutela delle parti più sensibili della città (Centro storico, ma non solo);
- miglioramento dell'accessibilità e riduzione dell'esclusione sociale;
- diversione modale a favore del trasporto pubblico e delle altre modalità a minore impatto;
- miglioramento dei parchi veicolari (flotta pubblica, privata e commerciale).

Visto l'avanzato stato progettuale e la possibilità di dare immediata attuazione ad alcuni interventi del Nuovo PGTU, con questa proposta si intendono realizzare i seguenti progetti:

1. Progetto linea 14: progetto di velocizzazione della linea 14, con l'implementazione di nuove corsie preferenziali dotate di telecontrollo RITA, messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali e filoviarizzazione della linea fino al deposito 2 Madonne e realizzazione rotatoria per consentirne l'inversione c/o il Deposito Due Madonne;

2. Efficientamento direttrici del TPL: interventi sul canale stradale per l'efficientamento del TPL e installazione di più varchi RITA a protezione degli interventi di preferenziazione semaforica;
3. Pedonalizzazioni: pedonalizzazione dell'area universitaria e dell'area di Piazza San Domenico;
4. Isole ambientali: istituzione di nuove isole ambientali con interventi di moderazione del traffico a favore dell'utenza debole e della ciclabilità.

Nello specifico si riporta il dettaglio dei quattro progetti suddivisi complessivamente in otto voci:

1) Progetto linea 14

Nell'attuale configurazione del servizio di trasporto pubblico urbano di ATC a Bologna le linee portanti sono sette (11, 13, 14, 19, 20, 25, 27); la 14 è una delle principali.

1a e 1b) Interventi di messa in sicurezza in Via Massarenti ed Andrea Costa

Il progetto di via Andrea Costa consiste nella riorganizzazione del canale stradale con la costruzione di isole spartitraffico, la realizzazione di una rotonda all'intersezione con via dello Sport e la risagomatura dei marciapiedi.

In particolare le lavorazioni previste consistono in:

- abbattimento delle barriere architettoniche;
- rifacimento di marciapiedi, compreso il riallineamento e messa in quota delle cordonate di granito;
- rifacimento di tratti di percorsi pedonali;
- rifacimento e potenziamento di tratti di condotti fognari per la raccolta delle acque meteoriche stradali;
- ripristino parziale delle coperture stradali in conglomerato bituminoso;
- interventi di modifica e/o integrazione, di segnaletica orizzontale e verticale; necessaria per la sicurezza stradale (veicolare, ciclabile e pedonale);
- ripristino delle opere civili, necessarie per le modifiche e/o integrazioni agli impianti semaforici e/o di pubblica illuminazione;
- realizzazione isole spartitraffico;
- modifica della sosta.

Il progetto di Via Massarenti prevede la sistemazione dei marciapiedi, e la sistemazione del canale stradale.

In particolare le lavorazioni previste consistono in:

- Realizzazione dell'abbattimento delle barriere architettoniche;
- Allargamento di marciapiedi, compreso il riallineamento e messa in quota delle cordone di granito;
- Creazione di piste ciclabili su marciapiede;
- Realizzazione di penisole di fermata per il trasporto pubblico;
- Modifica della sosta;
- Ripristino parziale delle coperture stradali in conglomerato bituminoso;
- Interventi di modifica e/o integrazione, di segnaletica orizzontale e verticale; necessaria per la sicurezza stradale (veicolare, ciclabile e pedonale);
- ripristino delle opere civili, necessarie per le modifiche e/o integrazioni agli impianti semaforici e/o di pubblica illuminazione.

Il progetto prevede la riqualificazione del canale stradale nel tratto di via Massarenti prospiciente l'AOSP Sant'Orsola Malpighi al fine di favorire l'utenza del trasporto pubblico in un tratto importante della rete (linee 14, 25, 89, 99, navetta B, e linee in servizio extra urbano), e migliorare l'accessibilità ciclopedonale al polo ospedaliero attraverso la messa in sicurezza degli attraversamenti e la sistemazione dei marciapiedi.

1c) Realizzazione rotatoria via Due Madonne /via Marx propedeutica alla realizzazione della filoviarizzazione fino al Deposito 2 Madonne

(Il soggetto attuatore dell'intervento è ATC S.p.A.)

L'intervento è previsto in corrispondenza del luogo ove attualmente esiste un'intersezione lineare a raso tra le strade via Due Madonne, via Carlo Marx/Malvezza, nei pressi del Deposito ATC.

La rotatoria ha lo scopo di permettere ai filobus della linea 14 (la cui filoviarizzazione è in fase di completamento) di invertire la marcia per riprendere il tragitto in senso inverso.

Altri effetti riguardano la fluidificazione del traffico nonché la realizzazione di un tratto di percorso ciclo pedonale che consenta di ottenere un'ottimale facilità di utilizzo della bici sull'intero perimetro della rotatoria.

2) Efficientamento di direttrici del TPL

Le linee portanti del servizio urbano sono caratterizzate dalle seguenti caratteristiche:

- elevata frequenza (almeno 5 minuti nell'ora di punta);
- sono tutte passanti rispetto al Centro storico;
- raccolgono complessivamente il 70% dell'utenza complessiva urbana di Bologna;

- la percentuale del loro percorso all'interno della ZTL è compresa tra il 8% e il 15%;
- sono dotate di corsie preferenziali tra il 13% e il 21% dell'intero tracciato.

L'azione di efficientamento delle direttrici portanti del TPL riguarda in particolare la rifunzionalizzazione del canale stradale che è uno degli strumenti che il PGTU ha previsto per il miglioramento del livello di servizio del trasporto pubblico urbano, nonché il ricorso agli strumenti del telecontrollo.

2a) Rifunzionalizzazione del canale stradale

Relativamente alla rifunzionalizzazione del canale stradale si illustrano gli interventi individuati come prioritari:

- Intersezione Stalingrado-Liberazione-Creti-Moro: l'intervento consiste nella modifica dell'assetto circolatorio dell'intersezione e del canale stradale degli archi che su di essa si immettono, al fine di migliorare il deflusso dei mezzi di trasporto pubblico e dei veicoli privati.
- Via Corticella: l'intervento consiste nella riqualificazione dei marciapiedi e del canale stradale di Via Corticella, con l'obiettivo di migliorare la circolazione dei veicoli e contrastare la sosta irregolare in doppia fila.
- Via Zanardi: l'intervento consiste nella riqualificazione del canale stradale di Via Zanardi, con l'obiettivo di migliorare la qualità del servizio di trasporto pubblico ed aumentare l'offerta di sosta dell'area. L'intervento più importante è la soppressione della corsia preferenziale in direzione centro. Tale intervento sembrerebbe in contrasto con le finalità del progetto, ma è necessario tenere ben presente il contesto in cui si opera: la corsia preferenziale è allo stato di fatto utilizzata come area di sosta, vanificando quindi i vantaggi per i mezzi di trasporto pubblico. Inoltre la sosta irregolare ostacola l'attestamento degli autobus alla fermata rendendo più lenta e difficoltosa la salita e discesa dei passeggeri.

2b) Installazione di più varchi RITA

Relativamente all'installazione di più varchi RITA si riportano le seguenti azioni progettuali:

- protezione delle corsie preferenziali dal transito di veicoli non autorizzati tramite implementazione di sistemi di telecontrollo elettronico (RITA);
- risistemazione della sede stradale nelle corsie bus promiscue al fine di rendere efficaci il telecontrollo;
- vigilanza sulle direttrici interessate dal TPL al fine di eliminare la sosta vietata e/o in doppia fila o in intralcio al transito dei mezzi di TPL;

- istituzione di corsie preferenziali, soprattutto da progettarsi rispetto al traffico privato contromano o in corsia centrale, per quel che riguarda in particolare le tratte interessate dalle linee portanti;
- ulteriore miglioramento delle condizioni di circolazione per i mezzi di linea nella ZTL e "T", perseguendo una ulteriore riduzione dei veicoli che attraversano impropriamente le due aree.

In particolare, l'intervento riguarda l'installazione di nuovi varchi di telecontrollo analoghi a quelli già esistenti nelle vie di seguito indicate:

- Via Ferrarese (direzione centro);
- Via Mezzofanti (direzione periferia);
- Via Massarenti (direzione periferia);
- Via Zaccherini Alvisi (verso Via Malaguti);
- Via della Liberazione (verso via Stalingrado)
- Via Donato Creti (verso Piazza dell'Unità).

3) Pedonalizzazioni

In riferimento a quanto previsto dal vigente PGTU, gli interventi potranno essere attuati su tutta l'area comunale, con particolare attenzione al Centro Storico. Lo scopo degli interventi è quello di individuare delle aree pedonali che si prefigurino come luoghi destinati prevalentemente ad una "fruizione lenta", congruamente sia alla struttura urbanistica di ciascun comparto (inadatto a sopportare transiti veicolari eccessivi e al contempo facilmente percorribile a piedi o in bicicletta), sia alla peculiarità della zona, (in funzione delle caratteristiche residenziali, commerciali e storico-monumentali).

Si prevede l'adozione di più progetti, ognuno specifico della relativa area di intervento.

Gli interventi adottabili potranno essere:

- revisione, riorganizzazione e/o ottimizzazione dell'assetto circolatorio;
- regolamentazione fisica degli accessi;
- riqualificazione urbana (rifacimento pavimentazioni,...);
- potenziamento della permeabilità ciclabile;
- arredo urbano;
- installazione e revisione della segnaletica fissa o a messaggio variabile;
- indagini e rilievi di traffico "prima e dopo" l'attuazione degli interventi;
- campagna di stampa relative alle nuove misure circolatorie;

- realizzazione, distribuzione e gestione di eventuali nuovi permessi di accesso.

Inizialmente era previsto l'intervento limitatamente all'interno della zona Universitaria (ed in particolare era stata identificata quale area di intervento Via Mascarella) poi esteso anche alla limitrofa Piazza S. Domenico.

3a) Lavori di pedonalizzazione Piazza San Domenico

In Piazza San Domenico, considerate le esigenze dei diversi attori presenti, fra i quali il Tribunale di Bologna, si ritiene opportuno rendere completamente pedonale l'area in fregio alla basilica di San Domenico e ricavare un'area marginale della piazza per la sosta dei veicoli di disabili e dei mezzi della polizia penitenziaria, garantendo solo un accesso provvisorio e controllato per l'avvicinamento dei veicoli all'ingresso del tribunale. Nel progetto si prevede una riqualificazione complessiva della piazza con eliminazione dei punti di accumulo improprio delle acque piovane, la sostituzione di cercini delle alberature presenti con una corona di materiale lapideo e la riorganizzazione delle "carraie" pedonali in lastre di granito delimitate con fittoni di arenaria similari a quelli già presenti nelle parti perimetrali della piazza. Per la gestione degli accessi si prevede l'installazione di un dissuasore mobile simile a quelle già presenti sul territorio comunale in posizione marginale alla piazza.

Le opere progettate sono conformi con i principali strumenti urbanistici vigenti.

Il progetto è stato autorizzato dalla Soprintendenza.

L'intervento 3b) finalizzato alla pedonalizzazione di via Mascarella non sarà realizzato.

4) Isole ambientali

Anche alla luce di analoghe esperienze europee (in tutta Europa le "Isole ambientali" si chiamano "Zone 30"), nel PGTU si prevede l'avvio di un rilevante programma di riqualificazione di vie prevalentemente residenziali che coinvolgano l'intero territorio comunale, permettendo di dare la giusta centralità anche ad aree collocate nelle periferie.

In particolare, l'*Isola ambientale* tende a superare la contrapposizione tra traffico e ambiente, puntando:

- alla valorizzazione degli spazi;
- al miglioramento della vivibilità;
- al miglioramento delle condizioni ambientali;
- alla plurifunzionalità degli spazi pubblici;

- all'integrazione della strada nel tessuto urbano.

Il progetto complessivo prevede nel Centro storico e in 12 aree esterne l'avvio del confronto con i Quartieri per la progressiva trasformazione in Zone 30, prevedendo:

- almeno 1 isola ambientale per quartiere;
- 8,08 kmq di superficie complessivamente interessata (4,05 kmq nel centro storico) e 98.686 residenti interessati (52.000 nel centro storico).

Le nuove isole interessano complessivamente il 6% della superficie comunale ed il 26% della popolazione residente.

Gli interventi del progetto finanziato rientrano nel programma di agevolazione della mobilità pedonale, e sono finalizzati alla riduzione della velocità veicolare e nella protezione dei percorsi e attraversamenti ciclabili e pedonali nelle zone a forte frequentazione da parte dell'utenza debole.

Le opere di sistemazione infrastrutturale sono mirate alla creazione di isole ambientali e zone trenta mediante l'abbassamento del livello di rischio dei pedoni, la revisione e correzione dei flussi circolatori veicolari, la riorganizzazione degli incroci, l'eliminazione della sosta abusiva ed al miglioramento del servizio di trasporto pubblico.

E' prevista la realizzazione di diversi interventi localizzati sul territorio comunale, nelle aree sottoindicate, e precisamente:

- zona "Centro Storico": realizzazione di opere di traffic-calming e di messa in sicurezza di percorsi pedonali esistenti, miglioramento della visibilità nelle immissioni e riduzione dei punti di conflitto;
- zona "Giorgione" e zona "Garavaglia": completamento delle "zona 30" recentemente istituite, come il percorso pedonale lungo via del Cardo ed il miglioramento dei percorsi pedonali all'intersezione fra le vie Agucchi e del Chiù, la creazione della zona 30 Garavaglia nel quartiere S.Donato;
- "Zona 30" nei pressi delle vie Sacco Vanzetti e Valdossola: eliminazione dei flussi di attraversamento in risposta alle richieste dei residenti e del Q.re Saragozza. Eliminazione delle barriere architettoniche. Riorganizzazione funzionale di via Tolmino che si trova a margine nord dell'area di intervento e presenta un marciapiede inidoneo al transito degli utenti disabili.

In sintesi saranno eseguiti i seguenti interventi:

- abbattimento delle barriere architettoniche;

- rifacimento di percorsi pedonali anche mediante la loro protezione mediante dissuasori di sosta;
- realizzazione di golfi alle intersezioni e di platee rialzate in carreggiata a scopo dissuasivo rispetto a velocità veicolari eccessive;
- rifacimento di percorsi ciclo-pedonali;
- interventi di modifica e/o integrazione di segnaletica orizzontale e verticale, necessaria per la sicurezza stradale (veicolare, ciclabile e pedonale);
- opere di raccolta delle acque meteoriche;
- opere civili per l'adeguamento e/o integrazione della pubblica illuminazione;
- installazione di elementi di arredo urbano quali fittoni dissuasori della sosta.

SEZIONE G) OBIETTIVI DA CONSEGUIRE E RISULTATI ATTESI IN TERMINI DI BENEFICI AMBIENTALI

In termini di miglioramento della qualità dell'aria l'obiettivo del PGTU è rappresentato da una riduzione del numero e delle percorrenze dei veicoli su strada: in particolare relativamente al benzene si ipotizza di dimezzare le concentrazioni nella ZTL. Quanto al biossido di azoto e alle PM10 i cui valori delle concentrazioni risentono di molteplici reazioni e di componenti secondarie, pur non essendo quantificabili i contributi da raggiungere attraverso le azioni proposte, tuttavia si ipotizza che riduzioni stabili di flussi di traffico in specifici ambiti siano in grado di produrre effetti positivi.

Lo scenario che si assume in termini di riduzioni nelle concentrazioni di inquinanti risulta pari a quello elaborato dal PGQA, che prevede una stima di tali riduzioni riportata nella tabella seguente:

Inquinanti	Riduzione concentrazioni (stima)	
PM ₁₀	6% -10%	inquinanti "critici" per i quali sono stati rilevati superamenti rispetto ai limiti di legge nell'agglomerato di Bologna
NO _x	9% -13%	
CO	27% -32%	inquinanti rispetto ai quali non sono state rilevate criticità nel territorio provinciale
SO ₂	0,5% -1%	

Si tenga presente che queste riduzioni di concentrazioni non sono proporzionali alle riduzioni delle emissioni, che risultano essere invece molto maggiori. Le concentrazioni degli inquinanti risentono infatti anche delle attività esterne al territorio amministrativo di competenza e dell'esercizio di alcune infrastrutture fra cui soprattutto le autostrade.

Queste valutazioni sono confermate anche dalla valutazione ambientale del nuovo Piano Strutturale Comunale dove, a fronte di un aumento contenuto dei carichi urbanistici, è prevista una diminuzione significativa della mobilità privata nella viabilità secondaria (fra -3,7 e -4,9%), nella viabilità locale (fra -6,8 e -8,3%) e nella ZTL (fra -8,4 e -8,8%).

Per quanto riguarda le emissioni di CO₂, in analogia all'inquinamento atmosferico, possono essere considerate le valutazioni formulate nel Programma Energetico Comunale, proprio in virtù della coerenza con il PGTU. Da tali valutazioni risulta, in base alle azioni previste, una potenziale riduzione delle emissioni climalteranti del settore dei trasporti del 6,7%, corrispondente ad una diminuzione delle emissioni annue complessive bolognesi, calcolata sul livello del CO₂ del 1990, del 2,4%.

Nello specifico il progetto di miglioramento delle condizioni di

esercizio della linea 14 si inserisce all'interno del Nuovo PGTU del Comune di Bologna ed è finalizzato alla riduzione delle emissioni attraverso un forte rilancio del trasporto pubblico.

Analogamente per quanto riguarda le altre linee portanti le azioni volgono ad un aumento complessivo dell'efficienza del servizio attraverso interventi sui canali stradali e un potenziamento dell'offerta lungo l'intero itinerario di ciascuna linea.

Il primo ambito d'azione per il raggiungimento degli obiettivi riportati è quello relativo ad una diffusa azione di miglioramento dei livelli di servizio della rete e in particolare delle linee portanti.

Con la completa realizzazione degli interventi volti a rilanciare il TPL si propone di raggiungere come risultato quello del rispetto della frequenza del servizio mantenendo nel 70% delle corse giornaliere distanziamenti temporali con differenze inferiori al 30% rispetto alla frequenza di progetto.

Inoltre, ulteriore obiettivo è ottenere una velocità commerciale media delle linee pari a 17 km/h (dagli attuali 14,6 km/h).

Quanto al progetto di pedonalizzazione gli obiettivi che nello specifico si vogliono perseguire riguardano:

- riduzione dei volumi di traffico (accessibilità garantita ai soli aventi diritto);
- miglioramento della qualità dell'aria (riduzione dell'inquinamento e del rumore);
- aumento della fruibilità ciclo-pedonale della zona;
- riduzione dei conflitti tra le varie componenti di traffico (soprattutto tra auto e utenza debole);
- tutela e valorizzazione dei vari aspetti artistico-monumentali;
- riqualificazione dell'area;
- uso diversificato degli spazi.

Il progetto di realizzazione delle isole ambientali si propone di produrre nelle aree in cui realizzare le isole ambientali i seguenti benefici di seguito elencati:

- minor livello di congestione;
- miglioramento dell'immagine e della funzionalità della strada;
- protezione di pedoni e utenti deboli in generale;
- riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e visivo;
- aumento della sicurezza;
- riqualificazione commerciale;
- coinvolgimento del cittadino per la propria strada.