

Da un lato, quindi, sul piano concretamente operativo così come esplicitato al Capitolo 4 *Modello di traffico*), è stato definito uno scenario di "domanda di mobilità" (matrice O-D futura) coerente con lo strumento urbanistico generale.

Sono state cioè prese in considerazione dal presente le aree che il DP individua e/o conferma per la trasformazione (AT) ritenute significative in termini di attrazione/generazione del traffico; tali valutazioni hanno condotto a una stima di incremento rispetto alla situazione odierna pari a 300/400 veicoli circa nell'ora di punta antimeridiana, ovvero circa il 8-10% della domanda complessiva attuale (matrice O/D).

Dall'altro, sulla base della classificazione della gerarchia di rete del PGTU, è stato inoltre operato un coordinamento volto alla definizione della normativa di PGT sulle fasce di rispetto stradale; nonché una coerenza delle scelte in materia di itinerari ciclopedonali.

Non si deve dimenticare che gli interventi classificati dal PGTU come cogenti sono recepiti in termini di sagoma e ingombro dalle tavole di PGT così da assumere efficacia prescrittiva.