



Gruppo tematico
“ PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO ”

Verbale dell'incontro del 2 dicembre 2005

Partecipanti

Partecipante	Gruppo - Ente
Amici della bicicletta	Sandon Gianni
ARPAV	Bergoglio Franca
ARPAV	Suman Daniele
ASCOM	Alessandro
Ass. “Ambiente e Società” circolo Embera Katio	Genghini Gianni
Ass. Alvise Corsaro	Berolesi Enrico
Ass. Bioarchitettura sez. Padova	Chiuppani Anna Elisa
Ass. Bioarchitettura sez. Padova	Sambataro Giuseppe
CDQ 5	Rossetto Maurizio
CDQ 5	Francesco Pavan
CGIL	Pistorello Maria
CGIL	Simoneggio Ilario
Collegio degli Agrotecnici e degli Agrotecnici laureati	Gomiero Giuliano
Collegio degli Agrotecnici e degli Agrotecnici laureati	Povelatto Carlo
Comitato parco Guizza e salvaguardia del verde	Bernini Cosetta
Consorzio Zona Industriale e Porto Fluviale di Padova	Lion Dino
Coop. Sociale Il sestante Onlus	Tuninetti Roberto
Italia Nostra sez. di Padova	Panajotti Maria Letizia
Legambiente Padova Onlus	Lironi Sergio
Ordine Nazionale dei Biologi	Casetta Devis
Rifondazione Comunista	Giuliana Beltrame
Salvaguardia idraulica territorio PD-VE	Battaillard Mario
Salvaguardia idraulica territorio PD-VE	Crotti Carlo
Sindacati ADL/RdB	Zambon Giuseppe
Unindustria	Furlan Roberto
UPA	Valentinotti Amedeo
Verdi per la Pace	Nicolussi Luca Maria

Scopo dell'incontro:

Definire per la parte del documento preliminare del PAT “Sistema infrastrutturale e mobilità sostenibile”

Sistema infrastrutturale e mobilità sostenibile

Sistema ferroviario nazionale

La razionalizzazione ed il potenziamento in corso e programmati appaiono un'opportunità da sviluppare e modellare in base alle esigenze di accessibilità e mobilità alla scala urbana.

1. riorganizzazione del nodo ferroviario a partire dall'attuazione dei programmi relativi alla realizzazione delle linee-Alta capacità ferroviaria della direttrice Vicenza – Padova – Venezia

Sistema ferroviario metropolitano/regionale

La realizzazione del Sistema ferroviario metropolitano regionale SFMR all'interno dell'area policentrica del Veneto centrale rappresenta un'opportunità per lo sviluppo di un modello alternativo sia alla mobilità individuale sia al fenomeno dell'urbanizzazione diffusa.

1. le scelte a scala comunale dovranno essere finalizzate a rafforzare il sistema con un'ottica di integrazione tra servizi e intermodalità,
2. progetto di completamento della gronda ferroviaria sud, anche come occasione/opportunità di incremento della mobilità collettiva;
3. sistema passeggeri SFRM;
4. sistema merci e interporto;
5. ferrovia Padova-Chioggia (sia passeggeri che merci);

Trasporto urbano

Le politiche e le azioni relative al trasporto urbano dovranno incentivare la diversione dal trasporto privato a quello pubblico e collettivo.

1. sistema di trasporto *SIR* e delle 3 linee di forza previste
2. prolungamento delle linee nei comuni di prima e seconda cintura (sul modello dell' *S-bahn* tedesca),
3. introduzione di alcune diramazioni dei tracciati principali per raggiungere le grandi polarità funzionali urbane (fiera, poli sanitari, cittadella dello sport, zona universitaria lungo Piovego), verifica della possibilità di creazione di un anello circolare attorno al centro;
4. la realizzazione di un sistema di *park&ride*, di *parcheggi di quartiere* e di nodi di interscambio nelle intersezioni con le linee della grande viabilità e le reti di trasporto metropolitane/extraurbane (SFMR).;
5. forme di trasporto privato alternative e potenziamento del trasporto pubblico su corsie preferenziali;
6. progetto di suolo e qualità degli interventi nei tessuti storici e nella città consolidata (pavimentazioni, arredi, ecc.)

Rete della grande viabilità (le grandi arterie)

Occorre perseguire l'obiettivo di riduzione dei flussi di traffico di attraversamento dell'area centrale di Padova, che attualmente si riversano impropriamente sulla viabilità urbana.

1. raccordo anulare ovest (sistema Orbitale viabilistico) (l'attenzione dovrà essere posta su: ricadute positive sulla viabilità urbana (riduzione/eliminazione percorsi di attraversamento), compatibilità ambientale dell'opera, compensazioni di carattere ambientale (salvaguardare tessitura dei campi, rimodellazione del suolo, ecc.);
2. "camionabile" padova-venezia e bovolentana;
3. accessibilità al sistema urbano e sue alternative (raccordo con le previsioni del PUT)

Rete della viabilità urbana (il sistema venoso)

Dovrà essere perseguita la gerarchizzazione della viabilità che innerva i tessuti urbani (strade interquartieri, di quartiere, residenziali), liberata dalla viabilità di attraversamento, riorganizzando i tessuti urbani con interventi di *traffic calming*, di *landscape* urbano, di riqualificazione e *rifunzionalizzazione* minuta dei tessuti esistenti.

1. riqualificazione degli assi di scorrimento urbano
2. riorganizzazione viabilistica a scala urbana con particolare riferimento al centro storico e al sistema dei viali
3. predisposizione di specifici studi di quartiere, raccordati al Piano Urbano del Traffico (PUT), che ridisegnino la micro – urbanistica locale, connessione con gli ATO individuati quali ambiti urbanistici da riqualificare e valorizzare;
4. potenziamento e messa a sistema della rete dei percorsi ciclo-pedonali.

Sistema fluviale

1. idrovia

Sistema aeroportuale

L'incontro è iniziato con la presentazione degli argomenti infrastrutture e mobilità da parte dei capisettore del Comune di Padova Agostini (mobilità) e Rovini (infrastrutture); sono stati presentati in sintesi i seguenti macrotemi:

- Il sistema delle tangenziali di Padova
- Orbitale
- Arco di Giano
- Sistema tranviario (completamento attuale linea e previsione prossime due linee)
- Parcheggi scambiatori
- Viabilità urbana e lavori per migliorare le condizioni di sicurezza (rotatorie...)
- Nuovo PUM (Pino Intercomunale della Mobilità)
- Trasporto pubblico su gomma
- Piste ciclabili
- Gronda sud (trasporto su ferro)
- SFMR: trasporto ferroviario metropolitano (Linee Chioggia-Padova...)

Dopo la fase di approfondimento i presenti hanno posto domande in particolare sulle criticità:

- nodo della Castagnara per il traffico a nord della città,
- sicurezza in rotatoria per i ciclisti,
- necessità per la Guizza di mantenere linee di autobus anche dopo l'avvio delle corse del metrobus,
- rischio che l'arco di Giano diventi una strada di attraversamento est-ovest della città creando un'ulteriore barriera fra Arcella ed il resto della città,
- quali sono le strategie a lungo termine per la mobilità della città, in particolare se c'è un obiettivo quantitativo di trasformazione della mobilità su gomma in qualcosa di alternativo,
- il traffico nella città negli ultimi anni non è aumentato, ma i tempi di percorrenza sono comunque cresciuti.

E' risultato particolarmente condiviso dai partecipanti, ai fini della riuscita dei lavori del gruppo, la necessità di potere visionare i dati: in particolare il gruppo ha bisogno di potere ragionare su dati articolati in modo da poter capire quali sono i flussi di traffico che l'amministrazione intende dirottare sul trasporto ferroviario, e quali sul sistema tranviario, quali sono i dati proiettivi del traffico in città. La richiesta che i partecipanti pongono perciò ai tecnici è di avere dei dati di semplice ed immediata lettura sullo stato di fatto e sulle visioni d'insieme.

Nella seconda parte della riunione i partecipanti hanno lavorato divisi in tre gruppi per far emergere obiettivi di medio-lungo periodo legati al tema del **Trasporto Urbano**. I risultati emersi dalla condivisione del lavoro dei tre gruppi sono i seguenti:

Incentivare il servizio di scuolabus nei quartieri

Percorsi protetti casa-scuola

Parcheggi scambiatori (al margine del centro storico)

Linee pubbliche veloci all'interno del centro

Rendere non solo efficiente il trasporto pubblico, ma anche "desiderabile" (comodo e frequente)

Istituire un servizio scolastico di trasporto per le scuole dell'obbligo

I tempi del trasporto pubblico: quantità nelle ore di punta e orari notturni

Accessibilità delle attività commerciali

Mobilità pubblica rionale

Percorribilità ciclabile pedonale

Potenziamento della logistica nel trasporto merci e nella conseguente consegna a domicilio

Porsi obiettivi quantitativi e qualitativi in un disegno complessivo di sistema

Insistere sulla sede stradale dove corre il bus odierno (lavorare sull'esistente senza creare nuove strade)

"Visione integrata ed una visione intermedia con passaggi che modulano e preparano il prossimo per il futuro"

Verifica di connessioni tra le linee di forza con le grandi polarità
Gronda sud parte integrante SMFR – Tratta Padova, fermata S. Bellino – Tratta con fermata Mandria
Coesistenza pedoni ciclisti
Dove ci sono le linee di forza del SIR, progetti integrati di riqualificazione
Conservazione e potenziamento delle linee di trasporto pubblico interquartiere studiate per categorie di utenti
Curare la localizzazione delle fermate del bus protette e da separare da altre funzioni

Favorire il trasporto pubblico all'interno del perimetro urbano
Garantire una mobilità realmente efficace ed efficiente e non inquinante
Assicurare le risorse sufficienti per sostenere un nuovo modello di trasporto
Potenziamento, differenziazione e capillarità del trasporto pubblico
Garantire costi sostenibili per tutte le fasce sociali
Assicurare nell'intermodalità, un trasporto che garantisca una sufficiente "comodità": "qualità a bordo, qualità a terra"
Garantire informazione (intesa come segnaletica e cose affini)
Garantire certezza ai tempi di percorrenza
Velocità commerciale adeguata (corsie riservate...)
A direttrici metropolitane parcheggi in città, soprattutto per "categorie deboli", turisti
Spostare, ove possibile, gli istituti scolastici all'esterno dell'area urbana

Il prossimo incontro si terrà mercoledì 7 dicembre sempre alle ore 17.00 – 20.00, nel corso del quale si procederà ad una sintesi dei contenuti fin qui emersi per poi passare ad una prosecuzione dei lavori relativi alla definizione degli obiettivi legati al *Sistema infrastrutturale e mobilità sostenibile*