

**Sintesi incontro del gruppo di Agenda 21
sul progetto di recupero dell'Area ex Foro Boario Davanzo
martedì 5 dicembre**

Presenti all'incontro

ASSOCIAZIONE/ENTE/COMITATO/...	COGNOME E NOME
ADL Cobas	Giacon Celestino
ADL Cobas	Pieretti Stefano
AmoPadova	Iobstraibizer Ivan
ANPI	Lorenzoni Ottaviano
Ar/co architettura contemporanea	Pavan Paolo
Ar/co architettura contemporanea	Gori Roberto
Associazione AltrAgricoltura Nord Est	Mioni Luciano
Associazione Arma aeronautica	Palmitesta Aldo
Associazione Deafety Project	De Franco Luana
Associazione La Specola Idee	Liccardo Mario
associazione PAAM - Parco Agropaesaggistico Metropolitano	Vitiello Spartaco
CDAT – Comitato Difesa alberi e territorio	Zecchinato Maria Luisa
CGIL Padova	Berton Gloria
CIA Padova	Toniolo Daniele
Coldiretti Padova	Cavuto Enrico
Comitato Borgo Peano	Bait Marino
Comitato Cattedrale Davanzo	Guzzonato Enrica
Comitato Mura di padova	Marzola Maurizio
confesercenti del veneto centrale	Cinefra Mauro
Inbar Padova	Beghin Gachuhi Maria
Italia Nostra	Pesavento Ugo
Le Botteghe del Ponte	Tonello Fabio
Lottodognimese	Mancin Marina
Ordine Architetti, P.P. e C di Padova	Stella Paolo
Ordine Medici Veterinari Padova	Cremasco Stefano
Rete Verde Padova	Belluardo Piera
Slow Food Condotta di Padova	Bettio Carletto
Università degli Studi di Padova	Pristeri Guglielmo
Università degli Studi di Padova	Redetti Enrico



ASSOCIAZIONE/ENTE/COMITATO/...	COGNOME E NOME
Università degli Studi di Padova	Siviero Luigi
Università degli Studi di Padova – DICEA	Stendardo Luigi
Università di Padova	Antoniadis Stefanos
Università eCAMPUS	Siviero Enzo
WWF	Pavanati Cinzia

Sintesi incontro

PRESENTAZIONE PROF. ROSSI

L'incontro è incentrato sul tema della mobilità con la presentazione del prof. Riccardo Rossi dell'Università di Padova - Dipartimento di Ingegneria civile e ambientale e promotore dello spin-off ATRAKI srl che si occupa di studi trasportistici. Il suo coinvolgimento è avvenuto successivamente la fase della prima progettazione con l'incarico di valutare gli impatti sulla mobilità generati dalla viabilità prevista dal progetto. Di seguito una sintesi del suo intervento dedicato a presentare l'approccio metodologico adottato i cui contenuti si integrano con la presentazione allegata.

Quadro conoscitivo

L'approccio metodologico prevede di identificare l'area di interesse nella quale gli effetti andranno ad esaurirsi. Oggi gli strumenti di ingegneria dei sistemi dei trasporti utilizzano stime quantitative derivanti da un'analisi accurata e legate all'osservazione di un fenomeno reale.

Per valutare lo scenario futuro va analizzata la situazione attuale attraverso i dati di traffico per diverse tipologie di trasporto.

Domanda:

- misurazione del numero di veicoli e loro tipologia (auto, motocicli, camion, bus) che transitano nelle sezioni di traffico con strumenti in grado di rilevare la presenza di veicoli in modo automatico o semi-automatico (telecamere, strumenti radar, conteggio veicoli in ore di punta) in un arco temporale adeguato (autunno/primavera in un periodo di massima criticità)
- matrici O/D (origine/destinazione): conoscere da dove partono e dove sono diretti i veicoli consente di capire come reagisce il flusso di traffico nel momento in cui introduce a livello modellistico una modifica alla viabilità.

Offerta:

- con il sistema di rilevazione delle targhe sui "punti cordone" è possibile stimare i tempi di percorrenza ciò consente di valutare se nello scenario futuro le performance aumentano o diminuiscono.

Stima matrici riferite allo stato attuale

Partendo dalle rilevazioni sul traffico si genera la matrice dell'intera area in un fascia di massima concentrazione (es. venerdì dalle 17.30 alle 19.45)

Stima degli spostamenti indotti dall'intervento

Per analizzare ciò che accadrà nello scenario futuro con l'insediamento di un'area commerciale che attrae e genera nuovi spostamenti, l'approccio scelto è di utilizzare dati dalla letteratura (un po' datati) e osservazioni dirette di strutture Leroy Merlin in Veneto (S. Giovanni Lupatoto) da cui desumere il rapporto n.



spostamenti/mq superficie di vendita da applicare al contesto di analisi (è disponibile anche il dato di tempo di permanenza all'interno dell'area commerciale).

La matrice considererà sia gli spostamenti nuovi (chi prima non transitava nell'area) sia gli spostamenti devianti (chi utilizza già la rete e devierà il percorso per accedere alla nuova struttura).

Sviluppo del modello di simulazione

Si stanno sviluppando dei test sul modello di simulazione che sovrappone la matrice degli spostamenti attuali e la stima degli spostamenti futuri considerata la nuova area attrattrice. L'obiettivo è vedere come si distribuirà la domanda nella rete.

Analisi operativa e identificazione delle eventuali sofferenze

Nell'analisi si considereranno le velocità di percorrenza, la lunghezza delle code, i tempi di attesa nelle intersezioni ai nodi, le code nelle rampe (Ra: Rampa; NO: nodo). Verranno considerate tutte le situazioni che danno una misura della prestazione dell'intero sistema e di ogni singola componente del sistema (percorrenza media, accodamenti, ...). Verranno considerate le prestazioni della rete anche per gli utenti che non fruiscono delle strutture commerciali.

Nello scenario attuale (realizzato a settembre) non è stato considerato il sottopasso; quando la situazione si è stabilizzata (solitamente nuova infrastruttura, genera nuova domanda) verranno aggiornati i dati considerando un periodo "standard" (il periodo natalizio non fotografa una situazione "normale").

Il processo interattivo consente di far emergere le criticità che possono essere risolte con aggiustamenti anche non prettamente infrastrutturali ma di controllo (ad es. cambio ciclo semaforico, chiusura di una via, inversione di un senso di marcia).

Le attività, già avviate in questa fase, saranno sviluppate con cura all'interno dei processi di VAS e VIA.

Si stanno raccogliendo tutti i dati utili alla simulazione: procedura complessa legata all'identificazione delle targhe (complessivamente circa 20.000/25.000 veicoli)

Tema emissioni

Verrà fatta anche una rilevazione del rumore attraverso fonometri nei punti sensibili (scuola, area residenziale, ...) per trovare una correlazione tra traffico e rumore prodotto.

Si sta lavorando ad un modello tridimensionale dello stato attuale e futuro (la diffusione del rumore è complessa da rappresentare perché il rumore reagisce diversamente a seconda dell'altezza degli edifici, la presenza di alberi, ...) per valutare l'impatto in termini di rumore che deve essere inferiore a quanto previsto dal regolamento del rumore comunale, altrimenti si dovranno operare delle scelte per riportare il livello sotto-soglia (barriere o altre forme di schermatura). Il modello valuterà anche le emissioni inquinanti.

CONFRONTO CON I PARTECIPANTI

Di seguito la sintesi delle domande (D) e delle osservazioni (O) dei partecipanti e le risposte del prof. Rossi e di altri consulenti presenti: il prof. Campeol che curerà per conto del proponente le procedure di VAS e VIA, i referenti di Leroy Merlin.

O. Si critica la scelta dell'amministrazione di assegnare un bando senza avere dati sull'inquinamento e sul traffico generati dall'indotto creato da Leroy Merlin e dall'ipotizzato aumento degli spettacoli organizzati da Geox.

O. Si critica la scelta di includere nel modello di simulazione via Peano senza valutare l'impatto che un transito di migliaia di auto può produrre nel borgo.

R. Il sistema di analisi che si sta sviluppando permetterà di valutare gli effetti prodotti in un contesto specifico come il borgo di via Peano. Verrà fatta una valutazione sul rumore indotto e verrà considerata la diversa funzione che - allo stato attuale del progetto - via Peano acquisirebbe.

Da parte della committenza c'è la volontà di ascoltare le osservazioni e cercare di accoglierle nell'ambito dell'analisi che viene fatta. A questo proposito le procedure di VAS e di VIA garantiscono che gli effetti degli interventi siano compatibili con adeguati requisiti di sostenibilità economica, sociale, ambientale.

D. Nella documentazione consultabile in padovanet sono presenti almeno una decina di progetti in relazione alla viabilità. Sono stati presi in considerazione? Sono stati considerati solo i flussi provenienti dalla tangenziale, mentre esiste una viabilità (anche ciclo-pedonale) che arriva dalla città e che non necessariamente passa per la tangenziale.

Quale è stato il percorso di valutazione che ha portato alla scelta progettuale?

R. Il prof. Rossi risponde che non ha curato la fase progettuale ma dai contatti con i progettisti sa che le scelte infrastrutturali della committenza sono il risultato di valutazioni che hanno tenuto conto di aspetti normativi (ad es. dimensioni delle rampe di accesso, lunghezza corsie di accelerazione) e di conformazione territoriale (la posizione della tangenziale) che ponevano dei vincoli alle soluzioni progettuali. La scelta progettuale presentata nel bando è la "migliore" soluzione (in rapporto alla progettazione stradale vincolata da norma) finora trovata. Nella fase di VIA e VAS verrà valutato il progetto e all'emersione di criticità verranno valutate delle possibili variazioni.

O. Da valutare la possibilità di spostare il cavalcavia o il sottopasso più a nord (dove c'è più spazio ma dipende dalla situazione dei terreni se privati o pubblici). Si esprime perplessità di contrapporre all'aspetto meritorio di recuperare la cattedrale Davanzo, la scelta di costruire un cavalcavia che ne rovinerà la vista.

O. In termini di viabilità, si ritiene che costruire un ulteriore cavalcavia aggraverebbe il traffico. Si ritiene necessario valutare soluzioni alternative quali una rotonda a raso o un sottopasso che non gravino su via Peano. La presentazione di una sola proposta infrastrutturale appare come un aut aut (o così o niente). Necessario valutare l'impatto e il costo minore della scelta progettuale.

R. Il prof. Rossi ripete che è intervenuto nella fase di analisi. Sa che la scelta è stata delineata da vincoli normativi e della soprintendenza. Non si esclude la possibilità, sebbene spetti alla committenza, scegliere una soluzione alternativa. Ribadisce che essendo sottoposta a VAS e VIA la proposta progettuale è soggetta ad una valutazione che garantisce che gli effetti siano compatibili con determinati criteri sociali, ambientali, economici.

D. Sono previste una o più corsie sul cavalcavia?

R. Dall'analisi dei flussi di traffico emergerà se basta una corsia o no.

O. Si ritiene che si debba tener conto che Padova è una città con gravi problemi di inquinamento e si chiede se è stato valutato l'impatto in termini di emissioni derivanti dall'aumento del traffico automobilistico. Si chiede inoltre se si sta valutando l'ipotesi di parcheggio scambiatore che sarebbe un servizio per tutto il sistema e per la città, e se si sta valutando l'impatto paesaggistico del nuovo cavalcavia.

R. Il modello valuterà le emissioni di gas (CO2, NOx, PM) in rapporto al traffico per tipologia di veicolo.

O. Con lo svincolo a ridosso del cimitero monumentale si va in deroga al vincolo. Essendo in pendenza, avrà bisogno di scolmatore: sussistono problemi di deflusso dell'acqua verso il cimitero.



Area APS verso corso Australia è vincolata dalla soprintendenza e non è detto che venga ceduta. La strada di via Peano non ha larghezza tale da permettere il transito di veicoli ipotizzato. Area di scollamento verso le stalle di sosta. A ridosso delle stalle di sosta c'è il terrapieno vincolato.

R. (Arch. LM) Il terrapieno è fuori dall'area vincolata.

D. È stato valutato l'impatto viabilistico che avrebbe la soluzione prevista ora nel Piano degli interventi (dato che la variante non è ancora stata approvata)? Sarebbe interessante un raffronto tra le due opzioni.

R. Lo strumento è in grado di valutare anche opzioni alternative, qualora la committenza con l'amministrazione decida una diversa soluzione infrastrutturale.

D. Lo studio presentato ha la funzione di trovare possibili modifiche che consentano il superamento dell'esame di VAS o ha anche un'altra funzione? Quali sono i criteri che ci guidano per capire se questa è la soluzione migliore? Se questa non è la soluzione migliore abbiamo la possibilità di cambiare?

R. Sull'ultima domanda il prof Rossi non sa rispondere perché il suo contributo è sull'analisi trasportistica. Lo strumento di valutazione presentato è fondamentale nel processo di VIA e VAS perché segnalerà se le soluzioni prospettate rispondono ai requisiti ambientali e laddove non accada è necessario prevedere degli interventi al piano in modo tale da rientrare sotto i valori soglia previsti.

D. Chi proviene da Limena e deve andare a Chiesanuova dovrebbe fare lo svincolo?

R. Si passerebbe sotto il nuovo cavalcavia e in rotatoria.

D. È prevista un'uscita della tangenziale in via del cimitero?

R. È prevista un'uscita secondaria.

D. È possibile avere i dati utilizzati per l'analisi?

R. L'elaborazione finale non è ancora disponibile. Lo sarà.

D. È presumibile che l'impatto maggiore in termini di volumi di traffico sia da attribuire a Leroy Merlin e Geox?

R. Verrà considerato anche lo scenario in cui vi sia una situazione critica con sovrapposizione tra la punta del traffico normale e la punta determinata da un evento al Geox.

D. È prevista una raccolta dati sugli spostamenti generati dal Geox?

R. La raccolta dei dati di spostamento in corrispondenza di un evento al Geox non è ancora stata fatta ma è previsto che venga fatta.

O. Dall'esperienza personale non si sono riscontrate code in occasione di un evento... pertanto se non risulta necessario il cavalcavia, decade l'interesse pubblico e l'esigenza del cavalcavia sarebbe attribuibile solo a Leroy Merlin e non è giusto che il costo della costruzione del cavalcavia ricada su tutti.

O. Si propone di prendere in considerazione la possibilità di portare il tram: esiste una rotaia che portava i treni bestiame all'interno dell'area e che potrebbe collegarsi alla stazione.

O. Ci si aspettava un confronto tra la città e Leroy Merlin con dati certi su cui lavorare, non si entra nel merito del progetto. Riguardo alle piste ciclabili sono state presentate 3 proposte all'amministrazione ma Leroy Merlin non ha interesse a fare piste ciclabili, perché il cliente si muove in auto.



D. Tra le opzioni possibili per mitigare gli effetti di rumore, emissioni e congestione c'è anche quella di imporre dei limiti di velocità come sulla tangenziale di Mestre? La lunghezza delle rampe è determinata dalla velocità?

R. *I limiti di velocità in rapporto ad una determinata categoria di strada riguardano più la sicurezza che la congestione, nel senso che difficilmente in un tratto congestionato si superano i limiti di velocità. Si possono introdurre dei sistemi di regolazione. Per quanto riguarda la lunghezza delle rampe è la norma che impone quanto lunghe devono essere, sia in entrata che in uscita. Non può essere una scelta arbitraria.*

D. sarebbe possibile considerare un'ipotesi di ingresso/uscita solo sul lato est, eliminando il cavalcavia?

R. *è un'ipotesi considerata all'inizio, ma poi scartata perché c'è un problema di accesso per il traffico proveniente da nord*

D. Ci sarà un ingente passaggio di auto in via Peano che avrà un impatto ambientale dannoso per la salute. Il sistema di valutazione lo segnalerà?

R. *Dall'analisi dei dati emergono le criticità, non verranno nascoste.*

D. VAS e VIA verranno rese pubbliche? Nel progetto è stato previsto un ruolo del trasporto pubblico (ad es. bus navetta, tram) e per la mobilità "dolce", sostenibile (piste ciclopedonali, collegamento con la città)?

R. *Si sta prendendo in considerazione un programma di esercizio che sia compatibile con la domanda dell'area legata all'utenza specifica o a quella generale.*

R. *(prof. Campeol)*

Il PAT prevede che l'area sia dotata di uno strumento attuativo (PUA). La procedura di VAS sarà avviata solo dopo l'adozione del Piano Urbanistico Attuativo da parte del Consiglio Comunale. Questa procedura prevede che si confrontino gli indicatori ambientali (alcuni già desumibili dalla VAS realizzata per il PAT) con le fonti di pressione dal punto di vista urbanistico che possono essere indotte (ad es. zonizzazioni). La valutazione degli impatti avviene a livello di piano ed è di competenza della Regione.

Superata la procedura di VAS, il proponente deve presentare il progetto preliminare (le strade, le aree di laminazione, i parcheggi, l'illuminazione...) che sarà sottoposto ad una Valutazione di Impatto Ambientale, in cui gli indicatori della VAS saranno approfonditi. La verifica della compatibilità ambientale del progetto è di competenza della Provincia. Quindi sono due i momenti valutativi: a livello regionale con la VAS dopo l'adozione del PUA; a livello provinciale con la VIA dopo la definizione del progetto preliminare.

R. *(Arch.LM) Da progetto è prevista una pista ciclabile lungo via Peano e un raccordo tra le due rotonde con via Peano e la ciclopedonale che entra nell'area fino all'ingresso del negozio. Per quanto riguarda il trasporto pubblico è di competenza dell'Amministrazione, ma è prevista una fermata dell'autobus tra le due rotonde. Inoltre, esiste un binario ferroviario a suo tempo utilizzato per portare i tifosi che andavano allo stadio che potrebbe essere utilizzato se vi è l'accordo tra le Ferrovie e l'Amministrazione Comunale, così come c'è lo spazio per predisporre una fermata della metropolitana regionale di superficie (SFMR).*

La prossima riunione sarà dedicata esclusivamente alla raccolta di idee e proposte sulla mobilità a partire da quanto già emerso in parte in questo incontro.