



LEGAMBIENTE

## PUMS metropolitano - Le grandi infrastrutture, la cura del ferro e dell'acqua per la mobilità sostenibile

### I Nota metodologica

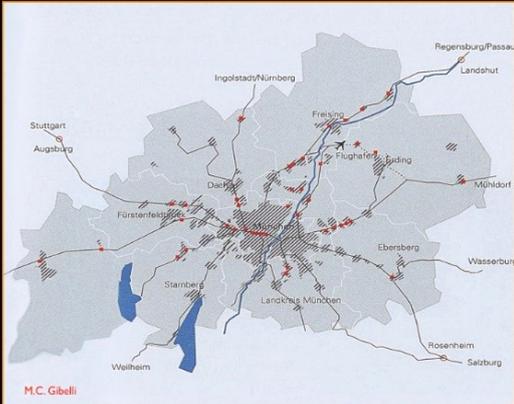
Poichè consideriamo il PUMS uno strumento strategico di grande importanza, Legambiente ritiene che la pianificazione degli assi portanti della mobilità sostenibile, caratterizzati da una offerta di trasporto collettivo ad "alta capacità" (su ferro, assi forti del TPL, acque, ciclabilità, ecc), dovrebbe essere **una variabile indipendente** che precede la pianificazione urbanistica, la ricollocazione di servizi e l'individuazione di eventuali nuove aree residenziali, commerciali ed industriali.

Al pari della pianificazione dei **corridoi ecologici**, di **vaste aree agricole tutelate** e di **grandi anelli verdi** che impediscano la saturazione del territorio, la mobilità sostenibile può e deve concorrere a definire un **modello policentrico di città** metropolitana che superi l'attuale modello Padova che attrae con una forza centripeta.

Ricordiamo l'esperienza del SoBoN di Monaco ma soprattutto l'esistenza di una idea progettuale di **Parco Agropaesaggistico Metropolitano** (linee guida approvate da Agenda 21 Padova 2013), nato con il supporto partecipato di decine di associazioni, che ha suscitato l'interesse di alcune amministrazioni (Padova, Rubano, Noventa Padovana ...), produttori e di associazioni di categoria.

**Monaco di Baviera**

Servizio metropolitano ferroviario e "**modello SoBoN**"



1998 - costituzione dell'Associazione volontaria intercomunale per un progetto di mobilità sostenibile e per la realizzazione di nuovi quartieri residenziali di iniziativa privata (con meccanismi perequativi, secondo il "modello SoBoN") esclusivamente in centri dell'hinterland inseriti nella rete del sistema ferroviario regionale e dotati di una rete locale efficiente di trasporti pubblici.

M.C. Gibelli

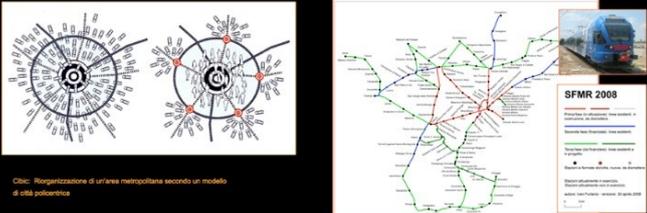
Sergio Lorenzi architetto

**Gli obiettivi del Parco agro-paesaggistico**

**I. Arresto della dispersione insediativa e del consumo di suolo**

Una visione metropolitana di città policentrica immersa nel verde connessa dalle reti del trasporto pubblico e dell'informatica

Una "cintura verde" che impedisca la saldatura dei centri urbani, creando un continuum di spazi aperti pubblici e privati (ambiti naturalistici, territorio rurale, parchi, infrastrutture verdi)... in particolare in vista della Pa.Tre.Ve.



Clic: Riorganizzazione di un'area metropolitana secondo un modello di città policentrica

SFMR 2008

### Il nota metodologica

Per la fase di stesura del PUMS riteniamo utile il coinvolgimento del comune di **Vigonovo**, o aggregandolo al PUMS stesso (Vigonovo confina col comune di Padova pur essendo in provincia di Venezia, e fa riferimento a Padova per scuole, lavoro e servizi di ogni genere, e fa parte a tutti gli effetti della "grande Padova") o rapportandosi direttamente con esso in forma di audizioni *una tantum*.

## Premessa al PUMS

Data l'enorme pressione di traffico a Padova, in gran parte generata da *city user* (103.000 ingressi giorno, dati ISTAT del [Censimento del 2011 - vedi qui](#)), Legambiente ritiene necessaria la realizzazione di alcune **grandi infrastrutture** per la mobilità sostenibile; in particolare è prioritaria una **cura del ferro**. Serve cioè migliorare sensibilmente l'offerta di **trasporto pubblico ad alta capacità**, su sede riservata, l'unica in grado di drenare il traffico in ingresso, oggi concentrato su veicoli privati (cfr. capitolo A.1, A.3, A.4).

Questa dotazione infrastrutturale va accompagnata con una politica di gestione e di servizi basata sul disincentivo dell'auto privata (cfr. capitolo B), adottando anche misure come il *road pricing* (modello area C di Milano, cfr capitolo B.3).

Infatti, considerando i *city user* censiti dall'Istat, il **72% entra a Padova in auto** se risiede in comuni di prima cintura. Se proviene dalla seconda cintura lo fa con l'auto nel **79% dei casi** (dati [Istat censimento 2011](#)).

I comuni della cintura urbana che generano il maggior numero di **ingressi (origine)** sono:

**Albignasego 6.067; Selvazzano Dentro 4.221; Vigonza 4.062;** Ponte San Nicolò 3.607; Cadoneghe 3.214; Rubano 2.930; Noventa Padovana 2.613; Saonara 2.547; Abano Terme 2.529.

Il flusso di padovani che esce sistematicamente dalla città per motivi di studio/lavoro è numericamente meno significativo di chi è in ingresso. Ma tra le prime 10 destinazioni dei pendolari padovani **in uscita, spiccano 3 comuni** che sono anche comuni di origine in ingresso. Sono **Albignasego, Selvazzano e Vigonza**, che si caratterizzano quindi come nuclei urbani importanti dal punto di vista della O/D (origine destinazione).

Le prime destinazioni del pendolarismo in uscita sono: Venezia 2.479; Limena 1.396; Rubano 1.373; **Albignasego 1.231**; Abano Terme 1.114; **Selvazzano D. 985; Vigonza 782**; Noventa P. 757; Vicenza 749; Campodarsego 744.

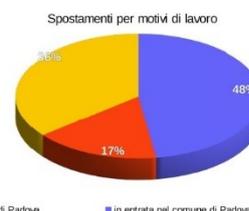
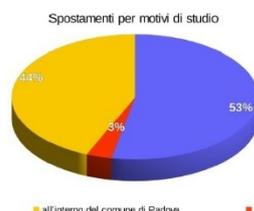
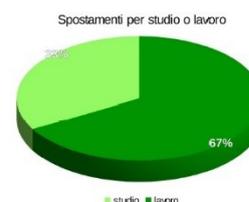
Ricordiamo infine che l'area metropolitana di Padova risulta inquinata (in particolare per il **PM10 e l'ozono**), da decenni con **valori sopra i limiti di legge** e che il traffico risulta la fonte primaria di emissioni del PM10 come da dati ARPAV, casellario *Inemar* aggiornato al 2013 (da notare che lo stesso report attribuisce al diesel l'82% del peso delle emissioni in Veneto di PM10 dovute al traffico veicolare).

### Gli spostamenti in entrata a Padova sono oltre 4 volte quelli in uscita

Quasi la metà delle persone che si spostano ogni giorno nel territorio di Padova non è residente.

Un terzo degli spostamenti avviene per motivi di studio.

Persone che si muovono giornalmente per motivo dello spostamento	Studio		Lavoro		Totale
	All'interno del comune	In uscita dal comune	All'interno del comune	In uscita dal comune	
All'interno del comune	30.161	2.312	49.777	23.075	79.938
In uscita dal comune	2.312	23.075	23.075	25.387	25.387
In entrata nel comune	36.756	66.360	66.360	103.116	103.116
Totale persone	69.229	139.212	139.212	208.441	208.441



ISTAT - Censimento Generale della popolazione del 2011

elaborazione del Comune di Padova - Settore Programmazione Controllo e Statistica (2017)

Pertanto la prima parte del presente documento (capitolo A) riguarda la presentazione di 8 idee progettuali legate alla realizzazione di infrastrutture (opere). La seconda parte (capitolo B) presenta invece idee sulla gestione della mobilità sostenibile (gestione della domanda/offerta e servizi).

## A. Le proposte di Legambiente riguardanti le infrastrutture

A partire dalle suddette considerazioni di contesto generale, **sono le otto proposte di Legambiente** (+ una preconditione) riguardanti i **grandi interventi infrastrutturali**:

**0. Precondizione**: il PUMS deve partire dalla richiesta di stralcio (cancellazione definitiva) del GRAP e della camionabile (lato idrovia), inserite nel Ptrc e nel Piano regionale traffico, eliminando l'asse plurimodale previsto sull'asse dell'Idrovia Padova-mare, trasformandolo in "corridoio ecologico" e collegamento ciclabile.

**1. Realizzazione di due nuove linee di tram, SIR 2 (collegamento est-ovest) e SIR 3 (stazione-Voltabarozzo)**

In entrambi i casi va assicurata che i capolinea siano posti **esternamente ai confini comunali**. Per la linea SIR 2 la partenza deve essere confermata a **Sarmeola di Rubano** e **Busa di Vigonza**, come da progetto preliminare. Nel caso del **SIR3**, rispetto al progetto oggi finanziato che termina a Voltabarozzo (entro i confini comunali), questo deve essere prolungato fino a **Ponte San Nicolò**.

Rispetto alla necessità di dotare il comprensorio di **Legnaro ed Agripolis** (sede distaccata dell'Università nella quale quotidianamente gravitano circa 5.000 persone, tra studenti, personale docente e tecnico) di un **servizio ad alta capacità**, andrà fatta una valutazione tecnica e dei costi/benefici. Riteniamo necessario che si confrontino due ipotesi: quella del prolungamento del tram (SIR3) con quella, forse più congeniale, di prolungare fin là la linea ferroviaria merci esistente fino a ZIP/Camin da adattare ad uso passeggeri, come da studio di fattibilità di APS Holding e Consorzio ZIP (cfr. A.4 relativo al tram treno).

**2. Nove parcheggi scambiatori a corona**, alcuni da realizzare nuovi, altri già esistenti, **ma da rilanciare**

Sono da realizzare ex novo alcuni park scambiatori lungo le direttrici di ingresso in città quali via **Po** e via **Armistizio**, oltre a quelli in via **San Marco** e prossimo alla **SR11** (direttrice Chiesanuova), da realizzare già ora in funzione della sperimentazione del SIR2 su gomma. Sono da aggiungere ai quattro esistenti (due di testata al SIR1 e quelli solo bus in via Piovese e Bembo). In questo senso va valutato un intervento viabilistico tale da rendere utilizzabili ed **attraenti le strutture esistenti** di Stadio Euganeo, stadio Plebiscito e Palazzetto Sport di San Lazzaro, oggi sottoutilizzati nei gironi feriali. Sono da prevedere ovviamente i park scambiatori ai nuovi capolinea del SIR2 e dei prolungamenti SIR1 fuori Padova.

Rispetto agli esistenti, serve in particolare rivedere tariffa ed ampiezza del **park Dei Colli a Brusegana**, l'unico attestato sul lato ovest (serve comprensorio di **Selvazzano**). Il costo deve essere abbassato dagli attuali 2,00 a 0,50 euro, parificandolo con quanto costano i due al capolinea del tram. Per evitare un uso improprio da parte di chi lo usa per recarsi all'Ospedale dei Colli, la tariffa abbassata va riservata ed abbinata al possesso/acquisto di un titolo di viaggio del bus e/o diretto piazze.

In tutti i park devono essere migliorati i servizi e le dotazioni per l'accoglienza e l'interscambio (ad esempio con le biciclette).

### 3. Prolungamento del SIR 1 fuori dai confini comunali, fino ad Albignasego (sud) e Cadoneghe (nord)

**Albignasego** non è solo il comune più popoloso dell'area metropolitana, ma è anche quello che ingenera più traffico dovuto a **pendolarismo** in ingresso ed uscita da Padova (7.300 spostamenti giorno). **Cadoneghe** è il quinto comune per numero assoluto di ingressi in città.

### 4. Tram treno: adattamento ad uso passeggeri della linea ferroviaria esistente da Stazione verso ZIP

Sfruttando i binari esistenti, è stata verificata la realizzabilità del **treno metropolitano** (o *tram treno*) lungo un tracciato di **7,5 km**, dalla fermata **Aeroporto Allegri** fino a **Croce Rossa**, da attrezzare con complessive **9 fermate**, ad una distanza media di 900 metri l'una dall'altra che consentirebbe una **velocità commerciale di 35km/h**.

Rispetto allo studio di fattibilità del 2008 di ICES per conto di Consorzio ZIP e APS Holding, Legambiente propone di allungare il percorso verso **Giarre di Abano** (lato sud), con fermata ad Armistizio e, sul lato opposto, fino a **ZIP/Interporto** (corso Stati Uniti).

Interessante la proposta di ICES di realizzare ex novo il prolungamento della linea di **10,93 km**, in direzione **Agripolis e Palasport di Legnaro**; un percorso dotato di altre **12 fermate** con un tracciato che passa **nel cuore della ZIP**, quella con la maggiore densità di addetti (se ne contano oltre 10.200 nei quadranti urbani attraversati dalla linea).

### 5. Realizzazione della gronda sud, collegamento ferroviario ex novo ad uso misto, merci e passeggeri

Da riprendere il progetto di massima ideato da RFI di nuova gronda sud da **Abano Giarre fino a ZIP-Camin**, con fermate a d Albignasego e Ponte San Nicolò, già inserito nel SMFR, fase III (non finanziata).

### 6. Completamento del SFMR

Il ritardo della Regione Veneto rispetto al progetto del Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale è abissale.

Riguarda addirittura la fase I (in fase di attuazione dal 2008 e finanziata), rispetto alla quale manca il potenziamento e cadenzamento della linea da Castelfranco - Camposampiero (con passaggi che devono essere portati a frequenza di 15 minuti il giorno e 30' la sera nella stazione di **Vigodarzere**). Parallelamente lungo la linea per Venezia va completata e messa in funzione la stazione di **San Lazzaro**, cui servirà garantire sia una adeguata dotazione di treni con cadenzamento a 15', sia adeguati collegamenti con il quartiere di Mortise, essendo questa stazione la porta del futuro Ospedale di I livello con una utenza provinciale, sovraprovinciale e regionale.

Rispetto alla fase II del SMFR (relativa al quadrante lato ovest) oltre alla già prevista stazione di **Brusegana**, va verificato l'interscambio con il tram treno (vedi punto 4, in particolare all'altezza di Armistizio e Chiesanuova).

Infine è strategica per la mobilità sostenibile anche la fase III che prevedeva il cadenzamento sulla linea per Vicenza con un ruolo strategico per la stazione di **Mestrino/Ronchi**.

## **7. Idrovia Padova – Mare: necessario il completamento**

Per ridurre il traffico su gomma e le conseguenti emissioni, non va dimenticata la “cura dell'acqua” che seppure in modo limitato e relativamente al **quadrante est-interporto**, può offrire un contributo in tal senso.

Il completamento dell'idrovia Padova-mare, oltre ai benefici di carattere idrogeologico che porterebbe nella sua **funzione di canale scolmatore**, può sottrarre una notevole **quota di traffico commerciale** da e per l'Interporto di Padova.

Se completata ed correttamente adeguata alla navigazione l'Idrovia può essere infatti utilizzata da battelli in grado di **raggiungere i porti dell'alto e medio Adriatico** e di realizzare la rottura di carico delle grandi navi porta container che faranno scalo al futuro porto offshore di Malamocco.

La progettazione recente ha permesso di stabilire nella **classe V il natante** di riferimento più adatto per l'idrovia, con requisiti di adeguatezza a transitare sotto 12 ponti già realizzati

Le chiatte di questo tipo, lunghe 105 m, hanno una capacità di carico in container pari a **60 camion**, che sarebbero sottratti al traffico esistente. Non poca cosa evidentemente, considerando l'afflusso di mezzi pesanti dai caselli di Pd-est e Pd-zona industriale.

Importante anche la “**Cicloidrovia**”, il percorso ciclabile previsto nel progetto preliminare lungo l'Idrovia con funzioni cicloturistiche (intersezione con ciclovia del Brenta e possibile collegamento con anello fluviale di Padova), ma utilizzabile come collegamento fra ZIP e comuni di Saonara e Vigonovo.

## **8. CicloPolitana a Padova e radiali di accesso metropolitane**

Il Comune di Padova ha deciso di sviluppare ulteriormente la sua dotazione di piste e corsie ciclabili, aumentando le attuali 168km a 222km al 2022. Ma – novità degli ultimi mesi, si è impegnata ad adottare il modello di Pesaro di **CicloPolitana**, cioè attrezzare una **rete continua, sicura**, visibile, caratterizzata segnaletica verticale ed orizzontale molto impattante, con colori e nomi per linee. Questo sforzo di rete ciclabile con percorsi attrezzati e comunicati, sarà compiuto su 16 linee, di cui 11 lungo radiali di ingresso.

E' fondamentale che i comuni contermini di impegnino sul fronte ciclabilità sicura dando **priorità a percorsi business dal/verso Padova**. In seconda battuta che gli standard progettuali, le modalità comunicative e la cartellonistica di CicloPolitana siano conosciuti e costituiscano elemento di **convergenza operativa** in tutta l'area metropolitana.

I punti di attestazione a Padova delle linee radiali saranno a: Pontevigodarzere (possibile collegamento con **Vigodarzere** e **Cadoneghe**); Ponte di Brenta (coll. con **Vigonza**); via Vigonovese (coll. con **Saonara** e **Vigonovo**); Voltabarozzo (coll. con **Ponte S.Nicolò**); Salboro (coll. con **Casalserugo**); Guizza (coll. con **Albignasego**); Mandria (coll. con **Abano**); Brusegana (coll. con **Selvazzano**); Chiesanuova (coll. con **Sarmeola di Rubano**); Ponterotto (coll. con **Villafranca**); Altichiero (coll. con **Limena**).

### **Casi particolari**

La ciclabilità di collegamento fra **Saonara** (Villatora) e **Padova** non esiste. Il cavalcavia sulla autostrada A13, a ridosso della ZIP lungo c.so Stati Uniti, costituisce una barriera

invalicabile. Bisogna individuare un **percorso alternativo** che sfruttando la ciclabilità esistente ed **utilizzando via Frassanedo** (da mettere in sicurezza) e via **Gramogne** (da chiudere al traffico, già vietato ai non residenti), potrebbe collegare Saonara con la ciclabile prevista a Camin sul sedime della vecchia ferrovia stazione-ZIP.

**Agripolis a Legnaro:** sosteniamo la necessità che il comune di Legnaro sia messo in condizione di poter realizzare la ciclabile (inserita nel piano delle opere triennale) che consentirebbe a chi studia o lavora ad Agripolis (circa 5000 persone), di raggiungere il polo universitario in sicurezza.

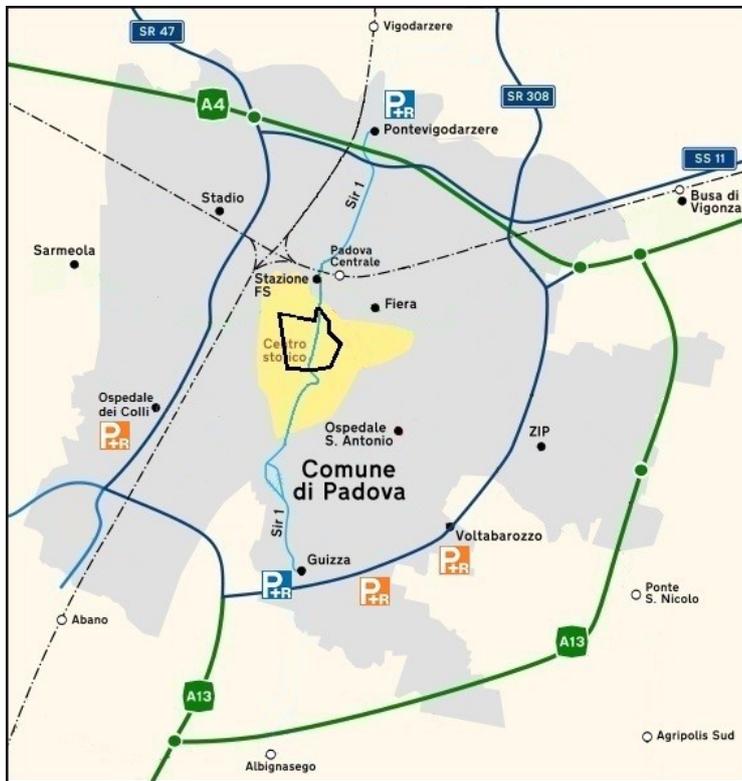
Collegamento **Selvazzano – Abano Terme:** serve realizzare una ciclabile per il collegamento con l'area termale.

### **Cicloturismo**

Merita una riflessione a parte lo sviluppo di collegamenti sicuri, protetti e ben segnalati che consentano di **entrare in relazione** con i vari **percorsi cicloturistici** che toccano Padova e/o attraversano l'area metropolitana. Ricordiamo che i principali percorsi nazionali e/o internazionali sono: Bicalitalia 4 Brenta; Bicalitalia 4 Bacchiglione; Bicalitalia 20 AIDA; AdriaBike (variante); il lungo Cammino di Sant'Antonio. Quelli Regionali sono: l'Anello dei Colli Euganei; il percorso del Muson dei Sassi; l'itinerario del Brenta; le ciclovie del Fiume Bacchiglione; l'anello Fluviale di Padova.

In particolare segnaliamo **alcune aree problematiche:**

- lungo l'argine ovest del canale Battaglia nel territorio di **Abano T. e Montegrotto** è consentito il transito di veicoli (in teoria solo residenti) che transitano a velocità elevatissime mettendo in pericolo chi utilizza questo argine (serve riservarlo come asse ciclopedonale);
- il collegamento tramite **Selvazzano** verso l'anello dei Colli Euganei (porta Abbazia di Praglia) deve essere messo in sicurezza: troppi gli attraversamenti a raso o i tratti mancanti;
- a nord di **Limena** esistono problemi di continuità dalla frazione di Vaccarino verso Piazzola sul Brenta in particolare al confine con il comune di Curtarolo;
- tra **Vigodarzere e Padova** è utile la realizzazione di una passarella ciclopedonale sul fiume Brenta con l'obiettivo di evitare il nodo di Pontevogodarzere, ed immettersi sulla ciclabile di via del Giglio (verso Padova centro). Tale infrastruttura è utile sia ai ciclisti urbani (spostamenti casa/lavoro) con origine Vigodarzere che per connettere le ciclovie turistiche.



**Tav. 1 e 2:** confronto fra le infrastrutture per la mobilità sostenibile esistenti e le proposte di Legambiente

n.b.: le zone 30 disegnate in mappa sono puramente indicative, così come l'estensione dell'area C



## **B. Le proposte su aspetti gestionali ed innovativi: TPL, sosta, intermodalità, logistica e comunicazione digitale**

Aspettando il tram e le nuove infrastrutture ferroviarie che sostengono la mobilità sostenibile, Legambiente propone una serie di provvedimenti necessari per far diminuire l'uso preponderante nel mezzo privato, oggi utilizzato in maniera esorbitante in **oltre 58% degli spostamenti quotidiani in città** (dati Istat censimento 2011). L'obiettivo è andare verso un riequilibrio fra i vettori: 1/3 ciascuno fra auto, trasporto pubblico e bicicletta.

### **1. Trasporto pubblico**

**Serve un deciso potenziamento del servizio** che, a condizioni date da uno scarso contributo regionale ed in fase di realizzazione della gara di affidamento del servizio, parte dall'investimento aggiuntivo a carico delle amministrazioni comunali, ad esempio attingendo una quota dei soldi provenienti dalle multe degli autovelox.

**Un investimento economico serve per alzare la frequenza** con l'obiettivo di raddoppiare i passaggi negli orari di punta di almeno **4-5 linee di forza a 8' di frequenza**, urbane ed extraurbane. Serve per conquistare nuova utenza. Negli ultimi 6 anni il trasporto pubblico padovano ha perso 5,2 milioni di passeggeri. Nel 2007 un investimento analogo sulle sole frequenze della morbida cittadina conquistò in meno di 12 mesi 600.000 nuovi passeggeri.

Sono invece a costo zero le nuove **corsie preferenziali** per aumentare la velocità commerciale e la puntualità. Oggi sono ridotte a soli 7 km (fino al 2013 erano 14,5). Indichiamo come **prioritarie**: via Gozzi; tratti di via Chiesanuova/Vicenza; via Venezia verso la Stanga; via Tommaseo (verso la stazione), via Gattamelata (verso via Giustiniani); via Armistizio (verso il Bassanello); via Cavalletto (in uscita verso via Goito); corso Stati Uniti (entrambe le direzioni).

**Infine serve il ridisegno di alcune linee** della gomma con attenzione ad eliminare i capolinea a Y che bassano la frequenza in interi rioni. Da verificare in particolare la 5, 15, 18 e 24. Possibile la sperimentazione del collegamento est-ovest (anticipazione del SIR 2) a condizione che sia adeguatamente protetta lungo il percorso da adeguate corsie preferenziali. E' molto deludente che la gara per l'affidamento del servizio lanciata dalla Provincia di Padova sia stata bandita facendo base sui vecchi tracciati (ad eccezione del 7) e con il taglio di km per il tram (SIR1), l'unico mezzo pubblico che ha aumentato i passeggeri negli ultimi anni (+600.000 dal 2012 al 2016).

Rispetto al quadro di interventi strutturali (cfr. capitolo A) ribadiamo come necessario quanto già indicato nel PUM 2008, documento di Assistenza VAS dal PATI, cioè la creazione di **due linee "SUV"** (Servizio Urbano Veloce), una offerta di livello intermedio tra le linee bus tradizionali ed il SIR, lungo le direttrici più cariche, con i seguenti percorsi:

- Linea SUV 1: **Selvazzano** – Prato della Valle – Stazione FS – Mortise/Torre
- Linea SUV 2: **Limena** – Stazione FS – Prato della Valle – **Casalserugo**

Infine chiediamo l'istituzione del **biglietto unico** per il servizio urbano-extraurbano e che vengano rivisti alcuni tariffe del servizio suburbano. In particolare chiediamo che anche i comuni di **Limena, Noventa Padovana, Vigonza e Saonara** (per la linea 7) siano inclusi nella tariffa del suburbano (2° tratta) equiparandoli ai restanti otto comuni contermini (la cancellazione della tariffa attuale di 3° tratta corrisponderebbe ad un risparmio sul singolo biglietto di 0,90 centesimi/euro).

Serve **migliorare la comunicazione** dell'esistenza dei **bus extraurbani express** in Comune di Padova, valida nelle *ore di morbida*, quando l'utente può utilizzare il bus extraurbano in transito (con fermata a chiamata corrispondente all'urbano). E' una strategia che sfrutta le sovrapposizioni delle linee e che consente di aumentare le frequenze, soprattutto lungo alcune direttrici di ingresso in città.

## 2. La città della bicicletta

Il futuro è la bici, che necessita di sostegno. Sul fronte infrastrutture serve realizzare la **CicloPolitana** e attrezzare le radiali metropolitane di ingresso in città (cfr. capitolo A.8). Positivo che su questo il Vice Sindaco Lorenzoni abbia istituito una commissione mista tecnici comunali/associazioni che entro maggio 2018 dovrà elaborare un progetto di massima (per Padova città).

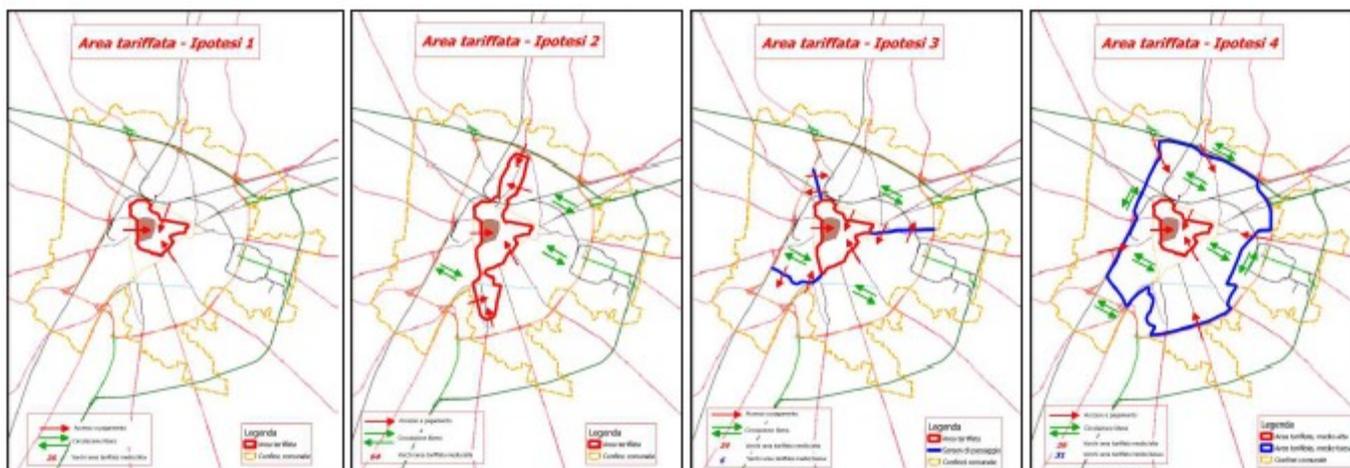
Sul fronte servizi ed innovazione apprezziamo la scelta di portare a Padova il **bike sharing a rilascio libero**, che servirà ad incentivare l'intermodalità (treno/tram/TPL + bici) soprattutto sul fronte *city user* (spostamenti casa-lavoro). Serve una comunicazione ed informazione coordinata a livello metropolitano.

Confermiamo la richiesta della **ciclabilità diffusa** in area ZTL (doppi sensi per le bici in strade a senso unico per le auto), **nuovi stalli (rastrelliere)** anche nei quartieri periferici (a sostegno del commercio di prossimità), la dotazione di **bicipark nei punti di interscambio** (parcheggi scambiatori) e la realizzazione di **bicipark custoditi** (nel centro della città).

## 3. Viabilità

Una nuova organizzazione viabilistica è necessaria per impedire il **traffico di attraversamento improprio** entro l'area delle mura veneziane (vedasi via Dante e Prato della Valle).

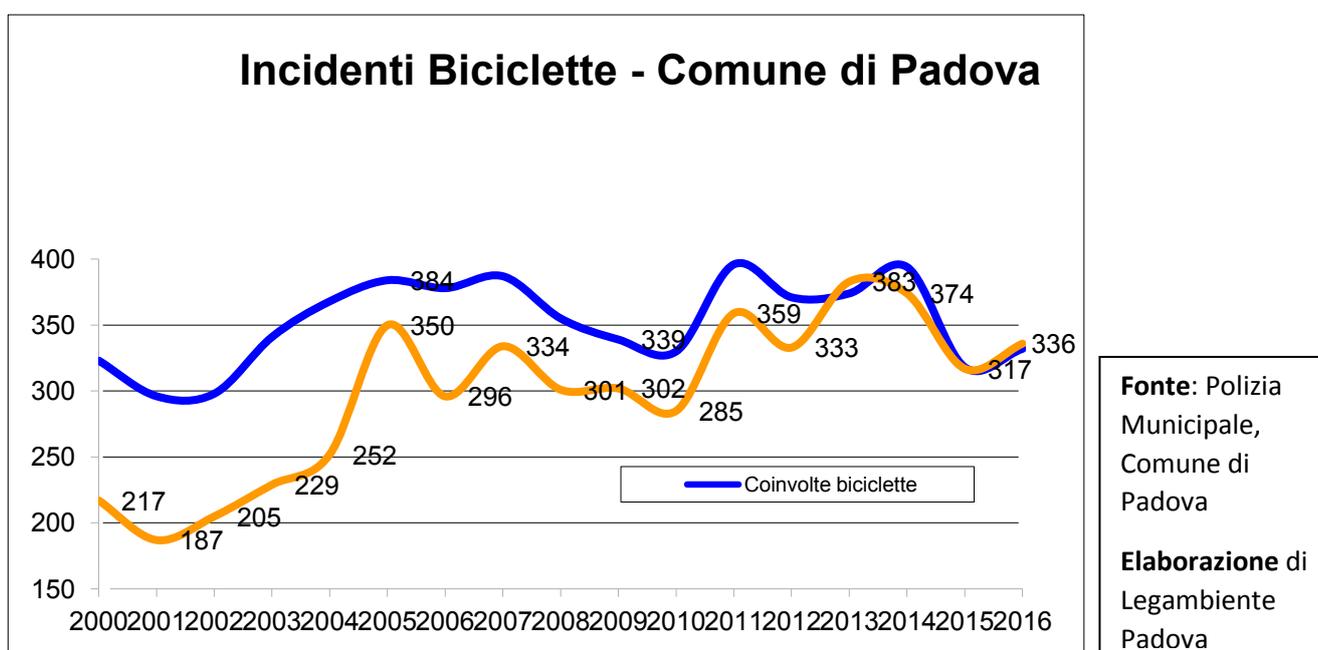
In generale indichiamo necessaria l'**istituzione del road pricing** vista la pressione elevatissima di *city user* che utilizzano l'automobile e la scarsità di fondi per il trasporto pubblico. Indichiamo al tavolo del PUMS la necessità di **verificare l'istituzione di un'Area C** come a Milano (che non corrisponda all'attuale ZTL) di ampie dimensioni (area mura veneziane, area circonvallazione + alcuni quartieri con assi forti del TPL, spicchi?). Varie ipotesi, per dimensioni d'area e tariffa di ingresso, vagliate in *Studio di prefattibilità di un sistema di controllo del traffico e di Pricing a Padova*, ottobre 2013, di Polinomia e Ambiente Italia per Net Telerete (cfr. mappe sotto riportate a titolo esemplificativo) presentavano degli **scenari molto convincenti** dal punto di vista dei risultati attesi (diminuzione delle congestioni, risorse per il TPL, abbattimento del PM10).



**Gerarchizzare la politica della sosta:** le basi di questa scelta sono **costi bassi nei parcheggi scambiatori** (una cifra forfettaria che abbinata agli spostamenti sui mezzi sostenibili) e **costi crescenti** per chi vuole parcheggiare nella prima periferia ed in centro. Interessante la gestione della sosta **a spicchi** attuata da molti anni nel comune di **Bolzano**, che scoraggia l'uso dell'auto negli spostamenti fra quartieri contermini.

**Nei rioni** serve l'istituzione di **aree 30 km/h**, almeno 28 come individuate nel PPTU del 2004 e mai realizzate. Occorrono interventi strutturali di moderazione del traffico per la sicurezza stradale e condivisione delle strade privilegiando gli utenti deboli (anziani, bambini, difficoltà e disabilità motorie).

**Ridurre la velocità dei veicoli in città** è necessario anche perché negli ultimi anni si è registrata la pressochè totale coincidenza fra il numero di sinistri auto/bici e il numero di feriti, cosa che non accadeva negli anni precedenti il 2012. Il fenomeno è spiegabile solo con l'aumento progressivo della velocità media delle auto.



Così com'è oggi il **car sharing è simbolico**. Serve un deciso **potenziamento** (nuove postazioni in aree periferiche) che veda coinvolti anche i Comuni metropolitani per una **flotta diffusa** anche fuori dai confini comunali.

Corsie riservate sui grandi assi di ingresso in città, vigilate e presidiate, sono la base per **lanciare il car pooling** (auto condivisa da almeno 3 persone) su **base metropolitana**, gestito da un sistema informatico (sul modello di *Bla bla car*), abbinato a sconti o parcheggi riservati.

La collaborazione con i **mobility manager delle 27 grandi aziende** di Padova per rivedere in senso sostenibile i tragitti casa-lavoro dei dipendenti non può più essere la cenerentola. Ad esempio sul car pooling il coinvolgimento deve partire dai dipendenti dei grandi attrattori di traffico (grandi uffici e aziende, ospedale, università).

#### **4. Logistica e commercio**

E' necessario potenziare il **servizio ultimo miglio a metano** (CityPorto) di Interporto per diminuire i veicoli commerciali in città (mix tra estensione area, controllo su rispetto orari e permessi attuali, incentivi ed obbligatorietà).

La presenza di molte aree commerciali ed industriali nell'area metropolitana induce a chiedere una valutazione sulla **diffusione del servizio** anche su **scala ampia metropolitana**, zone che presentano analoghi sforamenti di inquinamento atmosferico per il PM10 a quelli cittadini e che vengono percorse da un intenso traffico di **veicoli commerciali a diesel**.

#### **5. Servizi innovativi, comunicazione e web**

Le congestioni si combattono anche con le informazioni in tempo reale. Per cui è necessaria una **APP** che presenti **tutte le opportunità e i servizi di mobilità sostenibile a scala metropolitana** (transito puntuale degli autobus tracciati con GPS, localizzazioni del bike sharing, passaggi in car pooling, localizzazione e stato dei park scambiatori, rete della BiciPolitana, ecc), consentendo agli utenti di scegliere di volta in volta le opzioni meno impattanti, più rapide, meno costose. Da abbinare a formule di accumulo "miglia sostenibili" che sortiscono premialità, ad esempio rispetto ad una innovativa area C.

Infine esistono eventi che generano spostamenti strutturali con origine quantomeno metropolitana. Si deve partire dal coinvolgimento di Fiera di Padova ed altri enti per organizzare forme sistematiche di trasporto ecologico e collettive che intercettino, fuori dai nodi cittadini, la domanda di spostamenti programmabili.

Padova, marzo 2018

Documento elaborato da Legambiente Padova, Limena, Saonara e Selvazzano