

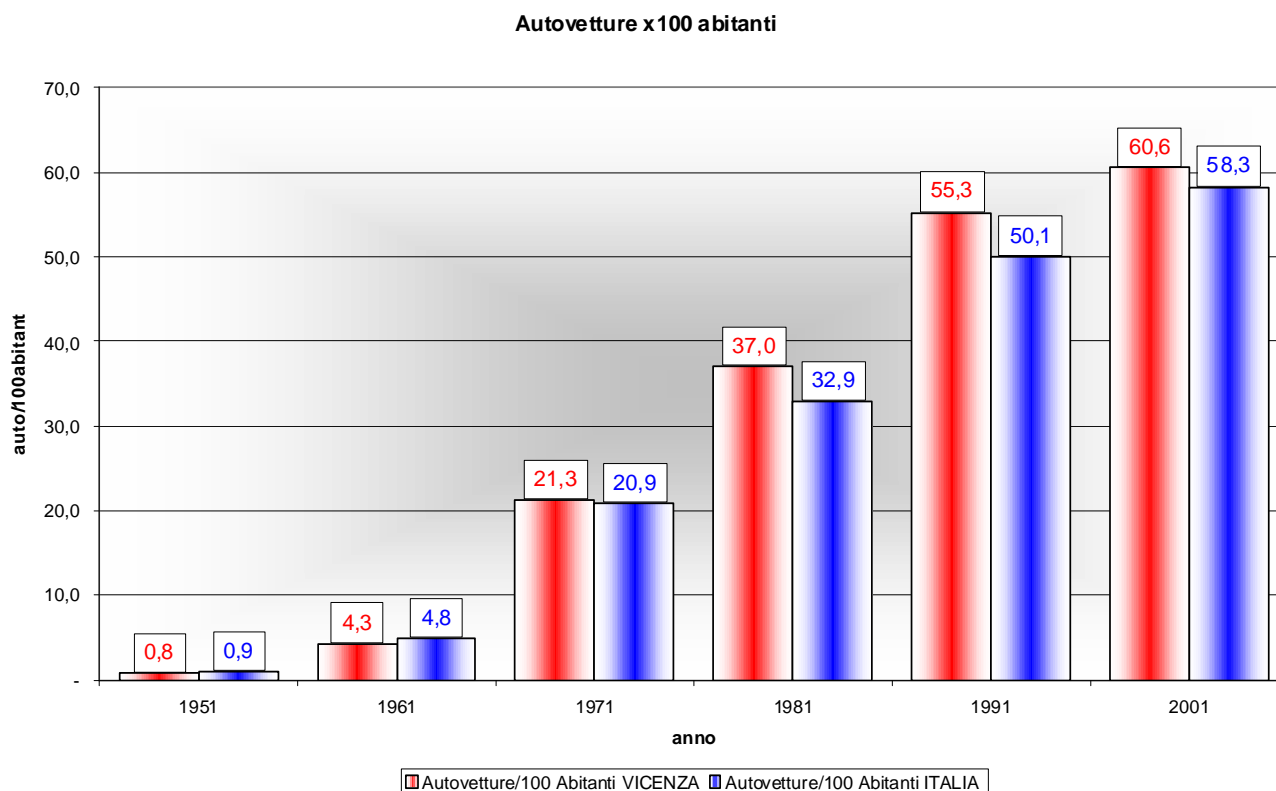
6. TRAFFICO E MOBILITA' A VICENZA

"Un sistema radicalmente innovativo nel campo del trasporto pubblico e un impianto infrastrutturale nella dimensione urbana e di cintura, capace di appoggiarsi intelligentemente alla grande rete autostradale e ferroviaria"¹ sono gli elementi che il D.P.P. individua per garantire la sostenibilità ambientale dell'impianto urbano rinnovato delineato dal Documento stesso.

Come analizzato in precedenza (v. cap. "La congestione territoriale") "le dinamiche economiche e insediative che caratterizzano l'area vicentina hanno determinato fenomeni di espansione e dispersione insediativi. Tale situazione (fenomeno generale dei paesi industriali e che appare particolarmente accentuata nel Veneto) genera effetti negativi che determinano un aumento dei costi pubblici per la fornitura di servizi di trasporto collettivo, **e fenomeni di congestione ed inquinamento** data l'inevitabile preponderanza della **mobilità individuale**, insuperabile dal trasporto collettivo per tempi di viaggio e comfort".²

Il dato di fatto incontrovertibile che rappresenta l'elevata criticità ambientale dovuta dal sistema mobilità a Vicenza (inquinamento atmosferico e acustico) è **l'incompatibilità tra lo spazio urbano ed extraurbano con gli intensissimi volumi di traffico che l'attraversano**, che limita fortemente l'accessibilità alle funzioni urbane – in particolare quelle collocate nelle zone centrali - e pregiudica la qualità della vita dei cittadini.

Nonostante la ridotta superficie del territorio comunale e l'impianto urbano storico di matrice medioevale e rinascimentale, Vicenza è infatti interessata da volumi di traffico ben superiori ad altre città di analoghe dimensioni.



¹ Comune di Vicenza, *Documento programmatico preliminare del nuovo Prg*, Urbanistica Quaderni, ottobre 2001, pag. 20-21

² Provincia di Vicenza, *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Relazione*, pag. 59

L'elevata domanda di mobilità ha investito l'impianto viabilistico storico della città riducendone, progressivamente, la capacità e la funzionalità in modo tale che non solo il numero dei veicoli – sproporzionato rispetto alle sedi stradali disponibili - che l'attraversano, contribuisce allo scadimento della qualità dell'aria, ma la quantità delle emissioni è amplificata dalle prolungate soste e ripartenze, rapide decelerazioni e accelerazioni, dovute ad un traffico **congestionato**. In assenza di interventi strutturali sulla rete stradale "lo scenario tendenziale (anno 2010) rivela un incremento del livello di **saturazione** che già allo stato attuale caratterizza l'infrastruttura; in particolare l'analisi di ciascun indicatore evidenzia un peggioramento verso livelli di **criticità più spinti** : il tempo speso dall'utenza complessivamente su tutti gli archi stradali della rete **cresce** , per esempio, di quasi **tre volte** rispetto alla situazione attuale".³

In sintesi possiamo riassumere gli elementi sostanziali di questa criticità ambientale:

- 1) **Esasperato ricorso al modello di mobilità automobilistica privata e ridotto uso dei mezzi di spostamento alternativi all'auto per i percorsi casa-lavoro-scuola, anche per la scarsa accessibilità e sicurezza in sede stradale, per la distribuzione non coordinata degli orari e per le distanze da percorrere.**
- 2) **Progressiva riduzione dell'uso dei mezzi pubblici e scarsa concorrenzialità di questi rispetto al veicolo privato, nonostante la velocità media delle auto in ambito urbano sia sempre più decrescente e i tempi di percorrenza più dilatati.**
- 3) **Saturazione e congestione delle infrastrutture stradali, in particolare in alcune fasce orarie della giornata (7.00-9.00; 17.00-19.00) che, inevitabilmente, coincidono con le più elevate concentrazioni orarie di CO e di NO₂.**

Inoltre, la crescita illimitata e indiscriminata della mobilità veicolare e del trasporto su gomma si ripercuote negativamente sul tessuto urbano per l'inquinamento **acustico** prodotto, per l'occupazione di **spazio pubblico**, l'**incidentalità** e il **disagio** economico e sociale, per alcune fasce della popolazione rappresentato in primo luogo dalla difficile accessibilità, se non di vera e propria esclusione, dai servizi e dalle attività non integrate con il sistema di trasporto pubblico.

*"Alcune delle principali arterie, che costituiscono la struttura portante dei collegamenti provinciali e interprovinciali, versano in condizioni di elevata criticità, a causa della sovrapposizione di traffici urbani con quelli di media e lunga percorrenza e per effetto delle conurbazioni sorte linearmente ai bordi delle infrastrutture. La saturazione dei livelli di capacità determina pesanti ricadute sul territorio in termini di congestione, di inquinamento atmosferico ed acustico, ed in generale, di **peggioramento della qualità della vita nelle aree densamente urbanizzate** ."*⁴

Situazione che si riscontra in maniera eclatante, ad esempio, lungo la SR11 Padana Superiore, nel tratto di penetrazione di Viale San Lazzaro; lungo la SP Pasubio e la SP Riviera Berica; lungo la SS53 Postumia, nel tratto di penetrazione di Viale Anconetta e Viale Trieste.

Alla qualità della vita si associa anche la crisi dell'impianto urbano da attribuirsi "ad una perdita di efficienza complessiva del sistema urbano, misurabile innanzitutto sul versante della mobilità e della congestione insediativa".⁵

E' una criticità comune all'intera Regione, in particolare per quel che riguarda la correlazione tra sistemi produttivi e i modi di trasporto e di scambio delle merci che avvengono, prevalentemente, su **strada** con un peso percentuale **superiore** al dato nazionale mentre, l'indicatore delle merci trasportate su **ferrovia** nel Veneto è ben **inferiore** al valore nazionale, pur se in aumento di anno in anno.⁶

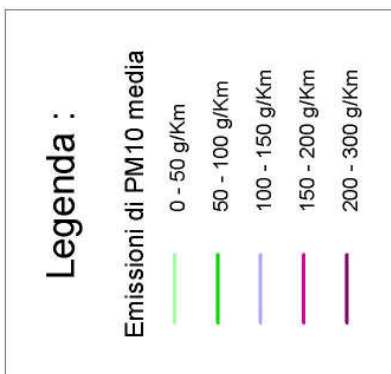
³ Comune di Vicenza, *Documento programmatico preliminare del nuovo Prg*, pag. 128

⁴ Provincia di Vicenza, *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Relazione*, pag. 62

⁵ Comune di Vicenza, *I temi dell'impianto urbano e della mobilità nel PAT di Vicenza*, aprile 2007, pag. 8

⁶ Regione Veneto, Direzione Sistema Statistico Regionale, *Rapporto Statistico 2007, Sintesi*, pagg.11-12

**Emissioni di PM10
stima COPERT III
media ore di punta
8.00-9.00 e 18.00-19.00**



6.1 La mobilità a Vicenza

Per le analisi che seguono sulle dinamiche della mobilità vicentina sono stati utilizzati i dati impiegati nel "Documento programmatico preliminare del nuovo Prg, Domanda e offerta di mobilità" (2001) e nel "Documento preliminare del Piano di Assetto del Territorio, 5. Lo strumento della pianificazione intercomunale" (2006).

Ulteriori revisioni e aggiornamenti sono stati possibili grazie al documento "I temi dell'impianto urbano e della mobilità nel PAT di Vicenza", aprile 2007, del Dipartimento dello Sviluppo del Territorio, Settore Urbanistica e i risultati della ricerca condotta nel territorio comunale dalla TPS.⁷

*"Il sistema della viabilità del comune di Vicenza è in una evidente situazione di crisi dovuta sia al traffico di penetrazione, sia al traffico in attraversamento che interessa soprattutto la direttrice nord-est, sud-ovest. Tali flussi veicolari di ingente volume generano, soprattutto nelle principali arterie di penetrazione del centro urbano, evidenti fenomeni di congestione."*⁸

Schematicamente la congestione cittadina ripercorre quella dell'intero territorio della Provincia, rappresentata dal perdurare della separazione prodotta dall'infrastruttura autostradale e ferroviaria (relazione in direzione nord-sud) e l'intensificazione crescente dell'attraversamento est-ovest.

La città di Vicenza, per le sue funzioni, genera uno spostamento di persone all'interno dei confini comunali e di scambio con il territorio provinciale **prevalentemente su mezzo veicolare privato** che, con le dovute proporzioni, è paragonabile alle grandi aree metropolitane, con la preponderanza del **traffico di attraversamento** della città rispetto alla mobilità interna ad essa.

*"Gli spostamenti che a vario titolo investono ogni giorno la città di Vicenza si aggirano oltre la soglia delle 350.000 unità, e nell'ora di punta della mattina non sono pochi i segmenti critici, ormai ricompresi in un'area di saturazione. La domanda di mobilità, peraltro, appare ancora in crescita nel medio periodo (...) In altre parole si tratta di un sistema urbano di media dimensione con un'alta domanda di mobilità relativa o, forse meglio, con una domanda assai elevata rispetto alle caratteristiche di soglia del sistema insediativo-infrastrutturale."*⁹

In questi ultimi anni, secondo i dati provvisori della Regione Veneto del giugno 2005, si registra una certa riduzione della mobilità sistematica (per studio e lavoro) e un marcato incremento della mobilità "occasionale" che, di fatto, annulla la flessione registrata, anzi mostra una tendenza alla crescita ulteriore.¹⁰

L'impiego dei vari mezzi di trasporto per i 382.000 movimenti giornalieri che interessano il territorio comunale (con destinazione all'interno della Città, dall'esterno all'interno e dall'interno all'esterno della Città e) è così suddiviso:

- **255.400** sono compiuti con autoveicoli
- **8.000** con motoveicoli
- **29.700** utilizzando la rete di trasporto urbano AIM
- **25.000** linee di trasporto extraurbano
- **14.000** rete ferroviaria
- **25.500** in bicicletta
- **24.400** a piedi¹¹

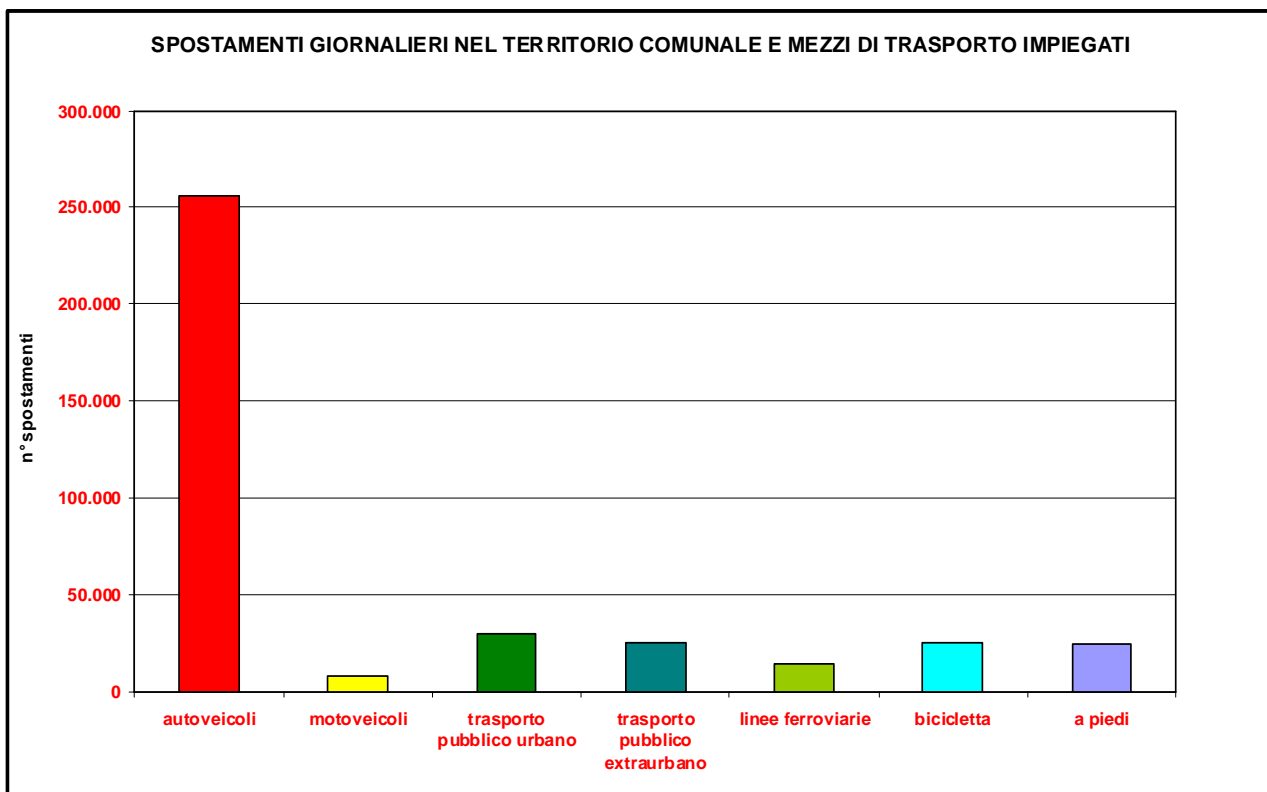
⁷ Transport Planning Service "Aggiornamento della domanda di mobilità gravante sul territorio comunale nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica – Fase 2.d Simulazione scenari progettuali", 16 marzo 2007

⁸ Provincia di Vicenza, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Relazione, pag. 20

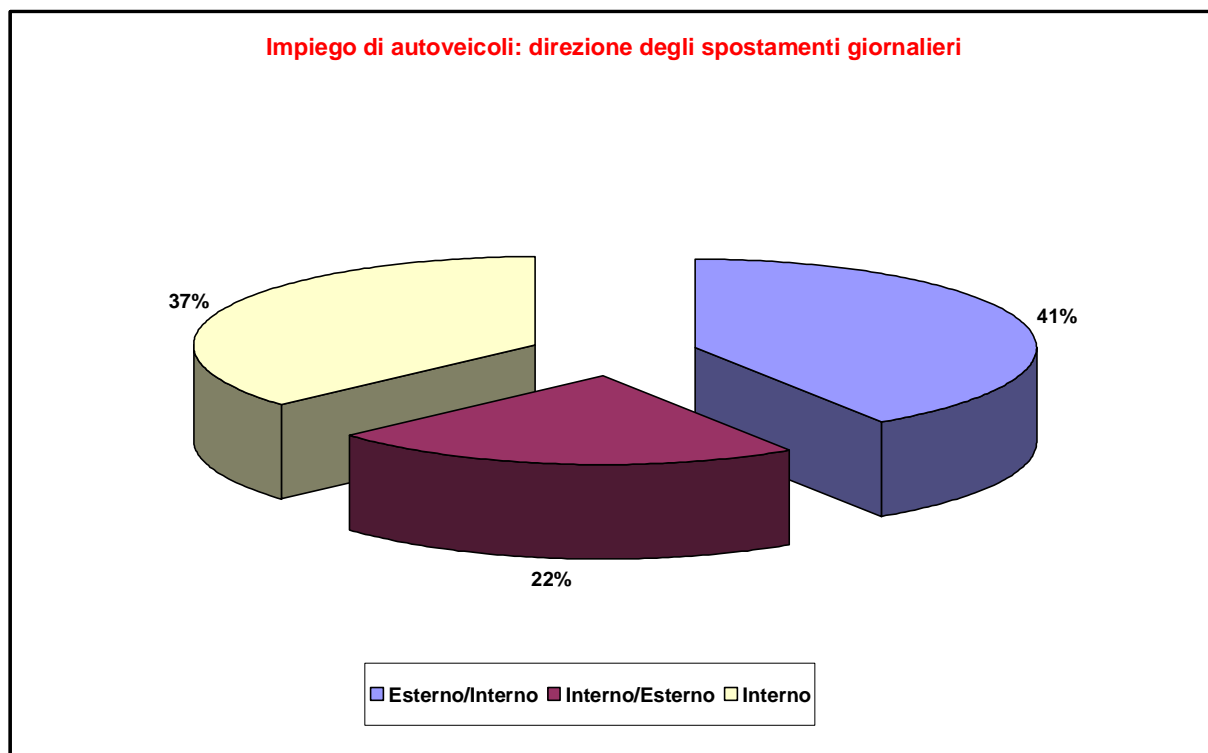
⁹ Comune di Vicenza, Documento programmatico preliminare del nuovo Prg, Urbanistica Quaderni, ottobre 2001 pag. 28

¹⁰ Comune di Vicenza, Documento Preliminare del Piano di Assetto del Territorio, aprile 2006, pag. 10

¹¹ Comune di Vicenza, Settore Urbanistica, Ufficio Pianificazione dei Trasporti "La mobilità di scambio con i Comuni contermini", Quaderno n. 1, 2001



Particolarmente significativo è il dato giornaliero relativo agli spostamenti in autoveicolo, con provenienza dal resto del territorio della provincia e diretti all'interno del territorio comunale (96.900), superiore al numero degli spostamenti all'interno del territorio (87.000) e a quelli diretti oltre i confini comunali (53.300).¹²



¹² Lo scambio della mobilità urbana con il sistema autostradale ha visto, nel periodo 1995-2000, l'aumento del 30% del traffico in transito nei tre caselli in territorio comunale, sino a superare le 50.000 unità di traffico giornaliero (D.P.P., pag. 62)

L'arco temporale della giornata che registra i valori massimi del numero degli spostamenti è quello compreso tra le ore 7,00 e le ore 9,00 dove si registrano 53.000 movimenti con autoveicoli.

Il cosiddetto "uso della città" da parte della popolazione non residente nel comune è pari al 30% della popolazione stanziale; questo pendolarismo d'ingresso fa sì che le relazioni di scambio tra il capoluogo e il resto del territorio provinciale, in particolare i comuni contermini, siano particolarmente intense, con una netta prevalenza dell'utilizzo dell'automobile quale mezzo di trasporto per l'ingresso in città.

I maggiori flussi di traffico si registrano lungo le radiali di accesso all'area centrale della città e lungo le arterie di circonvallazione, che **coincidono**, ovviamente, con le più elevate emissioni di PM₁₀ stimate per le ore di punta (vedi tav. a pag. 45).

Uno degli aspetti più evidenti della "perdita di efficienza complessiva del sistema urbano" è il **peso decrescente del trasporto pubblico** urbano ed extraurbano (tendenza in atto da almeno 15 anni), con la progressiva riduzione del numero dei passeggeri trasportati pur rimanendo pressochè invariati i km percorsi e la lunghezza della rete.

VICENZA: RAPPORTO SULL'ECOSISTEMA URBANO DATI SUL TRASPORTO PUBBLICO URBANO (TPU)			
	2004	2005	2006
Bacino di utenza potenziale (n. abitanti)	190.000	190.000	190.000
Lunghezza rete di esercizio (autobus) in km	478	478	553
Totale km percorsi	4.857.249	4.864.829	4.868.737
Numero fermate	949	914	868
Numero passeggeri trasportati/anno	12.228.751	10.736.448	10.729.160
Totale autobus servizio urbano	128	132	130

Al notevole incremento della motorizzazione privata fa riscontro una evidente difficoltà del trasporto pubblico locale a rispondere alla domanda giornaliera di **movimenti occasionali** - la cui quota è sempre più crescente nel numero degli spostamenti all'interno del territorio comunale - oltre ad una progressiva riduzione delle prestazioni offerte (velocità commerciale e frequenza del servizio) .

6.2 Le Azioni

"Su questo nuovo assetto della città va anche imperniato il disegno di un sistema innovativo di mobilità urbana - ed in particolare di mobilità pubblica, pur con tutto il realismo necessario - capace di garantire una maggiore integrazione nei rapporti centro e periferia, tra hinterland industriale e servizi urbani, con parcheggi di interscambio collocati ai terminali della rete di mobilità pubblica e con parcheggi di attestamento alla città storica, in un quadro di rapporti rinnovati con il disegno della linea ferroviaria di Alta Capacità e delle grandi infrastrutture autostradali e superstradali, centrato pienamente su Vicenza, tenuto conto innanzitutto della nuova Stazione A.C."

Analiticamente il "Documento programmatico preliminare del nuovo Prg" ha individuato gli interventi da realizzare per dare corpo al sistema innovativo di mobilità urbana, proiettando sino al 2010 le previsioni di aumento della richiesta di mobilità (v. cap. "Caratterizzazione funzionale e prestazionale del nuovo sistema di metroleggera") e per "sostenere il processo di crescita equilibrata ed ecompatibile della città assume come **questione strategica** quella del potenziamento innovativo del trasporto pubblico urbano".¹³

¹³ Comune di Vicenza, Documento Preliminare del Piano di Assetto del Territorio, aprile 2006, pag. 11 e pag. 130

Il documento "I temi dell'impianto urbano e della mobilità nel PAT di Vicenza" aggiorna il modello di futura mobilità cittadina alla luce delle novità intervenute successivamente, in particolare la **galleria a pedaggio da ovest a est**, prevista nei programmi CIPE e gli effetti complessivi sulla rete stradale della nuova base militare all'interno del **comparto aereoportuale Dal Molin** il cui accesso a nord, tramite la nuova circonvallazione, potrebbe liberare le zone urbane adiacenti dal carico gravante sull'attuale circonvallazione.

Immutato rimane l'obiettivo da raggiungere, un sistema di **mobilità integrata** che superi la netta separazione, e contrapposizione, tra trasporto collettivo e trasporto individuale, mettendo in connessione e integrando le differenti reti di trasporto (arterie stradali e autostradali, rete ferroviaria), separando dove possibile i flussi di traffico e la realizzazione di centri di interscambio.

Essenziale per un sistema innovativo di trasporto pubblico **concorrenziale** e **alternativo** alla mobilità privata è la realizzazione di una nuova rete **in sede propria e/o potetta**, un sistema di trasporto leggero, flessibile e adattabile che assicuri il collegamento alla nuova linea ferroviaria di Alta Capacità, che sostenga le trasformazioni policentriche e le nuove funzioni eccellenti (prevalentemente insediate nelle aree recuperate e bonificate), che migliori qualitativamente l'offerta di trasporto pubblico sotto il profilo dell'accessibilità urbana, della velocità, della regolarità, della capacità di trasporto, del confort e dell'**intermodalità** (nodi di interscambio fra mezzi pubblici, parcheggi in corrispondenza di fermate dei mezzi pubblici o stazioni).

In sostanza si tratta di recuperare quote rilevanti di domanda del servizio pubblico riportandole, per lo meno, ai livelli raggiunti negli anni '80.

Occorre quindi una strategia di rete e di interconnessione con gli altri sistemi di trasporto pubblico che sappia intercettare i flussi di penetrazione e di uscita dall'area urbana centrale, assegnando il ruolo strategico di "filtro" alle tre aree principali individuate quali **parcheggi terminali di interscambio** di Ponte Alto, via Bassano e Aeroporto, per ridurre notevolmente i volumi di traffico che attualmente interessano le strade di penetrazione.

La progettata **corsia riservata** per il trasporto pubblico da Ponte Alto alla Stazione ferroviaria risponde all'esigenza di innalzare l'efficienza del sistema di trasporto pubblico, ridurre la sovrapposizione dannosa delle linee di trasporto urbano ed extraurbano e arrivare all'integrazione tariffaria.

L'incremento consistente dell'offerta di parcheggi di interscambio si pone come alternativa alla forte pressione della circolazione privata e della sosta nell'area urbana centrale.

Nell'ambito di una pianificazione coordinata tra urbanistica e trasporti, per evitare che la continua estensione della rete viaria e degli insediamenti si trasformi in ulteriore diffusione della congestione, la **decongestione delle infrastrutture stradali** non può che trovare risposte nel "coordinamento delle politiche infrastrutturali (che) derivano da un'azione comune da sviluppare sulle grandi infrastrutture e sui conseguenti momenti di raccordo del sistema della mobilità locale, tenuto conto anche dei primi orientamenti emersi in sede di Documento Preliminare al PCTP. Le questioni potranno riguardare anche la grande scala (Superstrada Pedemontana a pedaggio, Valdastico Sud e Nord, Alta Capacità Ferroviaria), dove si trovano riferimenti essenziali per gli assetti del territorio vicentino, ma appare di più diretto interesse saper efficacemente praticare **logiche di intercomunalità** soprattutto nella dimensione della prima cintura, su temi come la nuova circonvallazione Nord ed il suo rapporto con il sistema delle radiali (verso Vicenza e verso la rete delle grandi infrastrutture), come **l'attraversamento della città**, da promuovere in project financing, tanto più dopo gli accordi conquistati in sede CIPE, come l'estensione verso Est e verso Ovest della complanare autostradale, ed altri ancora, su ambiti e criticità più circoscritte".¹⁴

Mentre il "traffico di attraversamento può essere convogliato, realizzando il completamento della viabilità anulare da Via Aldo Moro, fino alla SP46 Pasubio e collegandosi con la variante alla stessa, in previsione".¹⁵

¹⁴ Comune di Vicenza, Documento Preliminare del Piano di Assetto del Territorio, aprile 2006, pagg. 34-35

¹⁵ Provincia di Vicenza, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Relazione, pag. 71

L'adozione necessaria della logica dell'intercomunalità, ripetutamente ribadita dal D.P.P. e dal Documento Preliminare del PAT, riferita alla dimensione intercomunale di cintura è ancor più agevolata dalla nuova zonizzazione del territorio della nostra Provincia - nell'ambito del P.R.T.R.A. - che inserisce tutti i comuni confinanti con il capoluogo in zona "A1 agglomerato", la più critica dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico (v. Allegati "La zonizzazione del territorio provinciale di Vicenza").

Conseguentemente i programmi e le azioni strategiche pur riguardando aree per lo più esterne al territorio comunale *"potrebbero assicurare alla mobilità dell'area vicentina contributi essenziali, recuperando e trasferendo più esternamente quote cospicue sia di mobilità di attraversamento che di traffico pesante e del sistema della logistica ..."* anche se *"resta il quadro di una forte problematicità degli effettivi tempi di realizzazione, pur nella conferma di una ragionevole certezza dei corrispondenti programmi"*.¹⁶

Ad integrazione degli interventi infrastrutturali programmati il D.P.P.¹⁷ individua nuove tipologie di offerta di trasporto sostenibile, in particolare:

- **Car sharing** (utilizzo in forma di multiproprietà del mezzo) con veicoli ecologici e, in generale, la promozione di *mobility card* dedicate anche all'utilizzo di mezzi collettivi e al pagamento della sosta
- Avvio del sistema del **mobility management** (struttura a livello metropolitano per coordinare e gestire in tempo reale il **car pooling** sul territorio (condivisione dell'auto da parte di più persone per lo stesso tragitto) e di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità aziendale (mobility manager)
- Sistemi di noleggio gratuito di **biciclette** all'interno del centro storico

A questo deve aggiungersi il potenziamento e l'estensione del **Centro Eco-Logistico** già attivo in città che ha l'obiettivo della distribuzione "intelligente" ed ecologica delle merci nell'area più densamente urbanizzata, sottraendo quantità di veicoli commerciali in ingresso nella Z.T.L.

Sempre nell'ambito **dell'accessibilità alternativa all'automobile** il P.T.C.P. individua il quarto livello funzionale orientato *"alla fruizione del patrimonio territoriale e ambientale, con modalità leggere e lente, costituito da percorsi pedonali, tracciati storici, corridoi naturalistici, sentieri e piste ciclabili."*

Gli obiettivi del quarto livello sono:

- *Promuovere il recupero e la riqualificazione dei tracciati storici e la valorizzazione della rete ciclabile e sentieristica esistente, il suo completamento e la sua riqualificazione attraverso la formazione, di itinerari e circuiti per la fruizione turistica;*
- *Diffondere la conoscenza delle identità locali e dei patrimoni culturali e naturali del territorio provinciale attraverso la costruzione di reti dedicate alla modalità lenta;*
- ***Promuovere e sviluppare nelle aree urbane percorsi protetti a sostegno dell'accessibilità delle attività economiche e dei servizi alla persona e alle imprese, collegandoli con i principali nodi del trasporto pubblico"***.¹⁸

¹⁶ Comune di Vicenza, *I temi dell'impianto urbano e della mobilità nel PAT di Vicenza*, aprile 2007, pagg. 15-16

¹⁷ Comune di Vicenza, *Documento programmatico preliminare del nuovo Prg*, Urbanistica Quaderni, ottobre 2001 pag. 128

¹⁸ Provincia di Vicenza, *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Relazione*, pag. 67