

3 OBIETTIVI DEL PIANO

3.1 Obiettivi caratterizzanti del Piano

In linea generale, il Piano del Traffico di Mestre e Marghera assume gli obiettivi posti dalla vigente normativa in materia di Piani del Traffico, questi obiettivi sono:

- a. il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);
- b. il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);
- c. la riduzione degli inquinamenti atmosferico e acustico;
- d. il risparmio energetico;
- e. l'accordo con gli strumenti urbanistici e i Piani dei trasporti vigenti;
- f. il rispetto dei valori ambientali.

Il Piano assume questi obiettivi generali riferendoli alle condizioni specifiche di mobilità oggi registrabili in terraferma, che si caratterizzano per livelli di criticità assai diversi.

Sul terreno delle condizioni di *circolazione veicolare privata*, si assumono obiettivi circa:

- 1) l'alleggerimento della congestione, mirando:
 - i) a fluidificare la circolazione veicolare in genere;
 - ii) a migliorare i livelli di servizio del trasporto pubblico;
 - iii) a migliorare l'accessibilità pedonale e ciclistica;
 - iv) alla protezione e/o al privilegio dei mezzi di emergenza e di pubblica utilità;
 - v) alla regolazione e al controllo della circolazione di veicoli pesanti;
- 2) il governo del sistema della sosta, mirando:
 - i) a selezionare l'utenza per durata della sosta, salvaguardando i residenti;
 - ii) a contenere la congestione stradale sull'intera rete di accesso al centro città e in luoghi puntuali;
 - iii) a regolare progressivamente domanda e offerta di spazi;
 - iv) a richiedere ai soggetti generatori di costi per la collettività (funzionali e ambientali) un contributo tramite sistemi di tariffazione della sosta.

Sul terreno della *sicurezza stradale*, si assumono obiettivi circa:

- a. il rispetto dei limiti di velocità;
- b. l'eliminazione e/o la riduzione dell'incidentalità grave;
- c. la riduzione dell'incidentalità coinvolgente le utenze deboli;
- d. la riduzione dell'incidentalità nelle aree residenziali.

Sul terreno del *contenimento dei fattori inquinanti* si assumono obiettivi circa:

- a. la riduzione e/o il controllo dell'inquinamento acustico, individuando le differenti aree e tipologie insediative e i legami con le condizioni locali di circolazione (velocità di transito, composizione del traffico per categorie di veicoli, caratteristiche delle pavimentazioni stradali, ecc.);
- b. la riduzione e/o il controllo dell'inquinamento atmosferico, individuando le direttrici con maggiori concentrazioni e i legami con le condizioni di circolazione locale (accodamenti, densità dei flussi ecc.);
- c. la prevenzione delle emergenze ambientali;
- d. la definizione delle esternalità ambientali da traffico.

Per quanto riguarda il rispetto dei valori ambientali, si perseguono obiettivi di riqualificazione, moderazione del traffico e contenimento degli effetti esterni negativi:

- a. nelle aree di maggior pregio storico/monumentale;
- b. nei siti di maggiore attrattività/socialità;
- c. nelle aree residenziali;
- d. nelle aree di maggior pregio naturalistico.

Per quanto riguarda *il risparmio energetico*, si mira:

- a. alla protezione e/o al privilegio alla mobilità non motorizzata;
- b. alla protezione e/o al privilegio dei mezzi a basso consumo e a media/alta capacità;
- c. all'aumento dei coefficienti di occupazione dei mezzi;
- d. al miglioramento e/o al controllo dei consumi energetici della flotta di mezzi collettivi.

Il primo elemento portante del P.G.T.U. è costituito dalla politica a favore del trasporto pubblico, il cui rilancio rappresenta una condizione indispensabile affinché altri obiettivi del Piano possano essere raggiunti.

In anticipazione degli interventi strategici sul nuovo sistema tranviario di terraferma, nell'arco di tempo biennale di validità del Piano, l'obiettivo del rilancio appare perseguibile riorganizzando gradualmente la rete di trasporto pubblico su alcune *diretrici forti*, da proteggere con corsie preferenziali e semafori asserviti, lungo le quali garantire alta frequenza, buona velocità commerciale, regolarità di servizio e comfort; ciò anche accettando percorsi di accesso a piedi superiori agli attuali ma in linea con gli standard europei.

Grazie a una siffatta struttura di rete è possibile migliorare rapidamente l'attrattività dei servizi pubblici: la marcia più regolare dei mezzi, il minor affollamento dei veicoli, una più agevole salita e discesa alle fermate, il miglior arredo delle fermate stesse per l'attesa degli utenti (con pensiline, messaggi all'utenza relativi agli orari di passaggio degli autobus, altri tipi di servizio) sono alcuni dei principali incentivi che il P.G.T.U. può portare a realizzazione. Con un sistema di trasporto pubblico competitivo si rendono possibili altri importanti interventi:

- a. sul sistema di controllo della sosta, con parcheggi centrali soggetti a tariffazione;
- b. sul sistema delle aree pedonali e delle zone a traffico limitato;
- c. sul sistema dei percorsi ciclabili.

I parcheggi scambiatori rappresentano l'indispensabile complemento alla nuova struttura del trasporto pubblico, e sono localizzati lungo le direttrici principali servite dal trasporto urbano e/o in prossimità delle fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale.

L'insieme delle azioni previste dal P.G.T.U. potrà spingere quote di automobilisti attuali a utilizzare il trasporto pubblico, con particolare riferimento ai pendolari, sia perché un'azione di controllo della sosta può influire soprattutto su questo tipo di utenza, sia perché l'occupazione degli spazi richiesti per la sosta dei pendolari è estremamente rilevante proprio per la durata del parcheggio, sia perché i movimenti pendolari, per la loro regolarità, per la possibilità di godere di tariffe preferenziali per il trasporto pubblico e per l'incidenza del tempo di viaggio sul tempo di permanenza sul luogo di destinazione, sono quelli più facilmente trasferibili al trasporto pubblico, anche attraverso operazioni di interscambio modale.

I posti-auto esistenti e previsti nell'Area Centrale, sia su strada che fuori strada, dovranno essere regolamentati mediante tariffazione, con fasce differenziate, al fine di renderli funzionalmente utilizzabili da parte della sosta a rotazione, con opportune agevolazioni per salvaguardare la sosta residenziale.

Già nell'immediato ci si prefigge di ampliare l'ambito delle aree pedonali e delle zone a traffico limitato, individuando interventi articolati per tenere conto delle diverse situazioni urbanistiche e cinematiche.

La nuova gerarchia della rete stradale urbana deve quindi tenere conto dell'esigenza di realizzare gli assi forti del trasporto pubblico, deve mirare a ottenere il miglioramento delle condizioni di

fluidità agli incroci più critici, deve consentire di ampliare le aree a privilegio pedonale e di realizzare percorsi ciclabili su alcune direttrici primarie.

Gli interventi sui diversi sistemi risultano quindi tra loro strettamente correlati e debbono essere impostati sulle base di criteri e obiettivi comuni.