6 ATTUAZIONE DEL P.G.T.U.

6.1 Sequenza delle azioni attuative

L'efficiente attuazione del P.G.T.U. richiede il rispetto di una precisa sequenza di azioni. Molti interventi puntuali sulla viabilità e la circolazione richiedono una serie di condizioni favorevoli e prestabilite al contorno sia per essere cantierati sia per funzionare agli scopi una volta ultimati. Ciò significa chiarire a priori tutte le componenti in gioco nella realizzazione di un progetto e mettere conseguentemente a punto una programmazione rigorosa di atti.

Considerata la valenza biennale del piano, l'azione di programmazione è coordinata in due sole fasi.

In una prima fase (illustrata nella tav. 6.1) si prevedono i seguenti interventi:

a. riassetto di via Cappuccina con senso unico verso via Olivi e corsia bus verso la stazione;

b. riassetto di via Ca' Rossa e di via Colombo con senso unico verso l'esterno e corsia bus verso il centro;

c. chiusura dell'asse via S. Pio X – S.Rocco, tale chiusura al traffico privato verrà attuata entro il primo semestre del 2003, compatibilmente ai tempi di messa a regime del sistema centralizzato semaforico e all'avvio del sistema di telecontrollo;

d. riassetto del nodo dei Quattro Cantoni-via Filiasi, con corsia riservata bus lungo via Filiasi e messa a doppio senso di via Torre Belfredo, Giuliani e Circonvallazione nel solo tratto Einaudi- Castellana, con adeguamento degli impianti semaforici;

e. piste ciclabili di viale Garibaldi, via Terraglio, via Pertini, via Brendole, via Risorgimento;

f. la realizzazione dei primi parcheggi scambiatori finanziati con la L.122.

In una seconda fase (illustrata nella tav. 6.2) si tratterà di completare lo schema di circolazione proposto tramite i seguenti interventi:

a. realizzazione di una rotatoria all'intersezione S.Maria dei Battuti-via G. da Verrazzano;

b. chiusura di via Poerio entro il secondo semestre 2003;

c. apertura della sede riservata per mezzi pubblici (est-ovest) da piazza XXVII Ottobre a via Circonvallazione per via Poerio, via Rosa e via Carducci;

d. eventuale inversione di via Zanotto che potrà avvenire in una fase successiva alla chiusura del traffico privato delle via S. Pio X e via Poerio al fine di privilegiare il trasporto pubblico su via Colombo, previa verifica di fattibilità in commissione competente;

e. riassetto complessivo di corso del Popolo, con inserimento di corsia bus verso nord e di pista ciclabile;

f. estensione della rete ciclabile primaria e locale;

g. apertura dei restanti parcheggi scambiatori finanziati con la L.122.

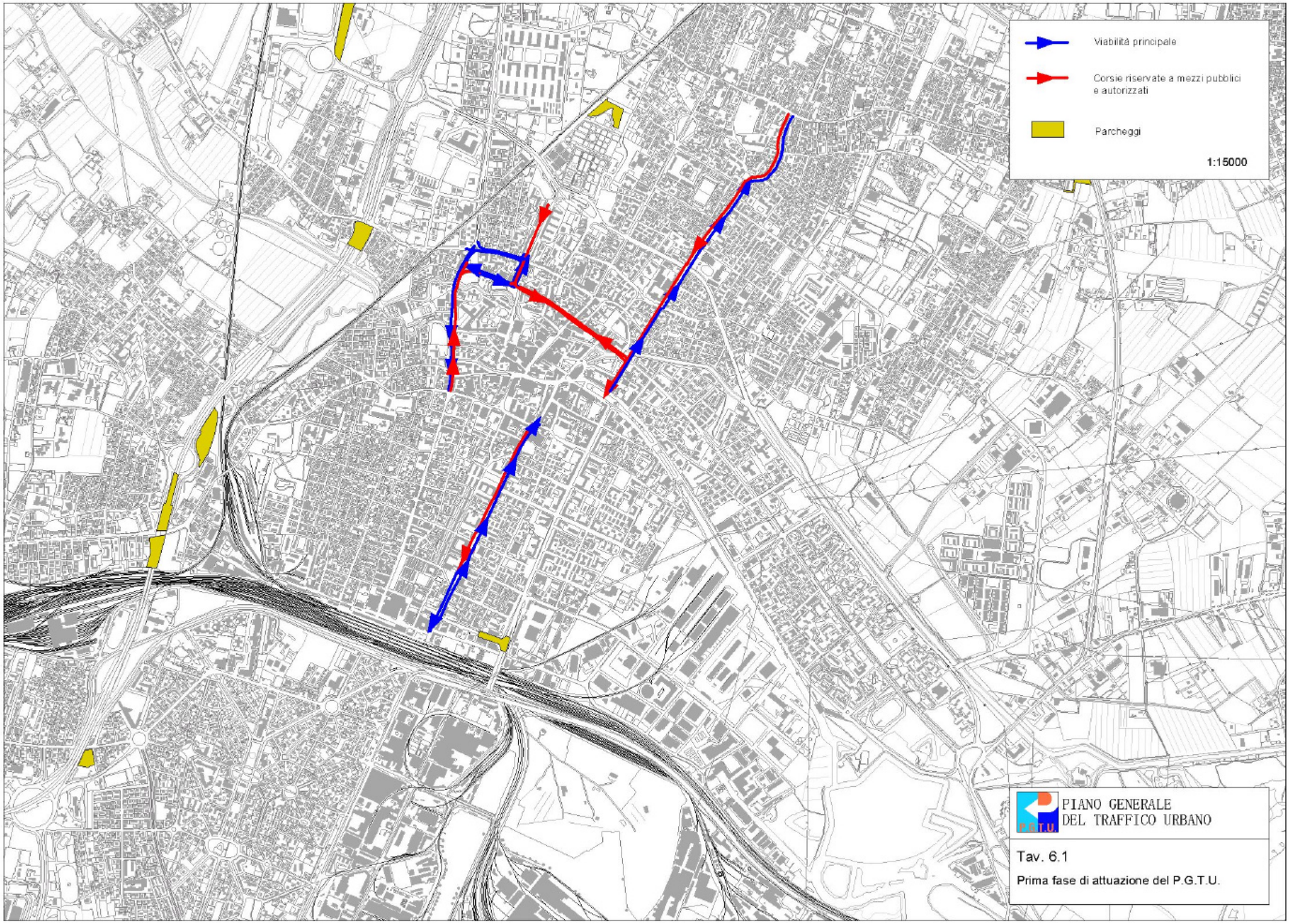
6.2 Avvio dei Piani Particolareggiati del traffico urbano

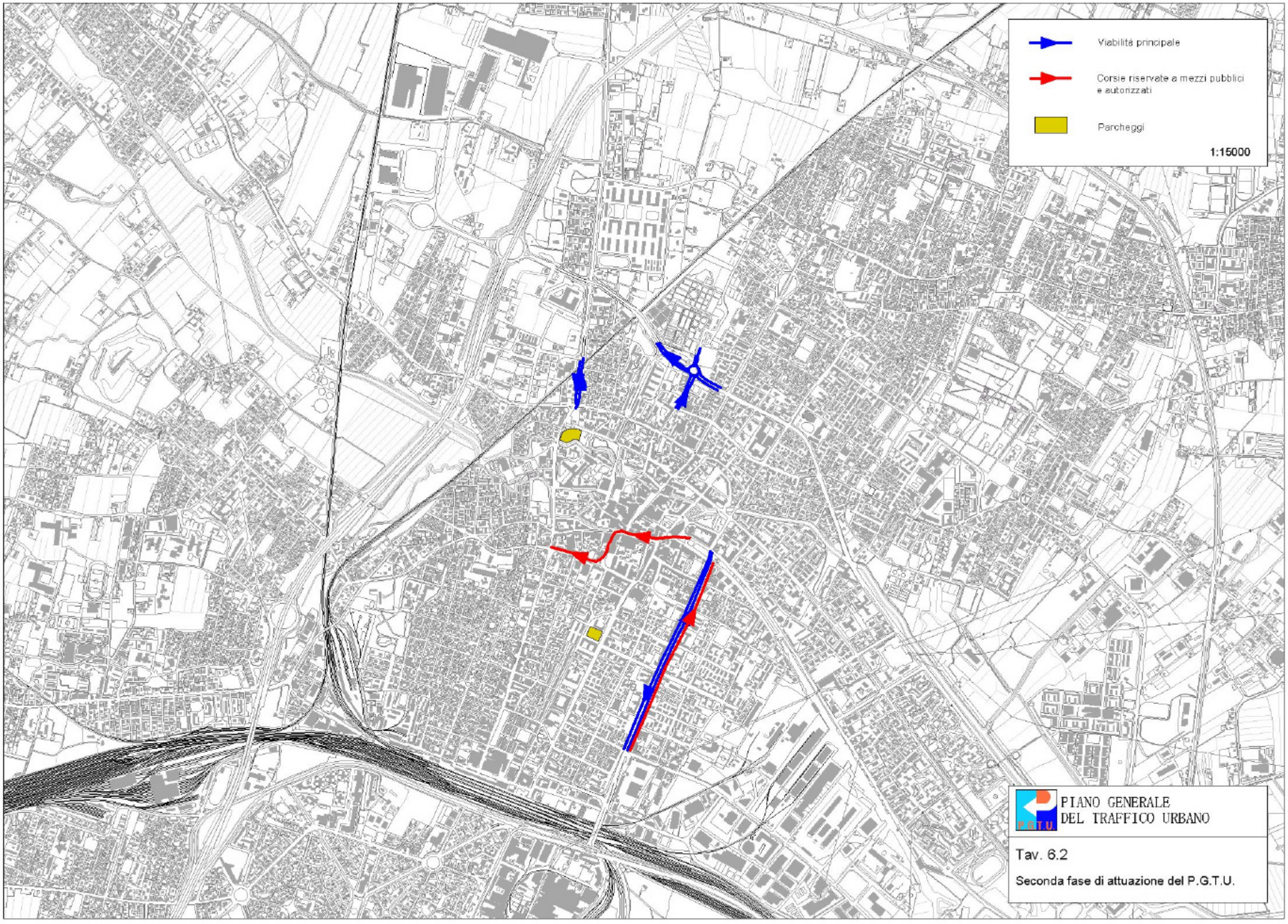
Nello spirito della normativa che ha istituito i piani del traffico, l'attuazione del P.G.T.U. non può esaurire tutte le necessità di riordino e di ottimizzazione degli spazi stradali della città. Ciò vale in primo luogo per i quartieri non direttamente interessati dagli interventi di questo P.G.T.U., ma vale anche per l'ambito di Mestre centro e Carpenedo-Bissuola, che richiedono comunque di completare con atti successivi di pianificazione particolareggiata gli schemi locali di circolazione, le zone a traffico calmierato (le cosiddette zone 30 kmh) e/o a sosta regolamentata, ulteriori raccordi ciclabili e pedonalizzazioni.

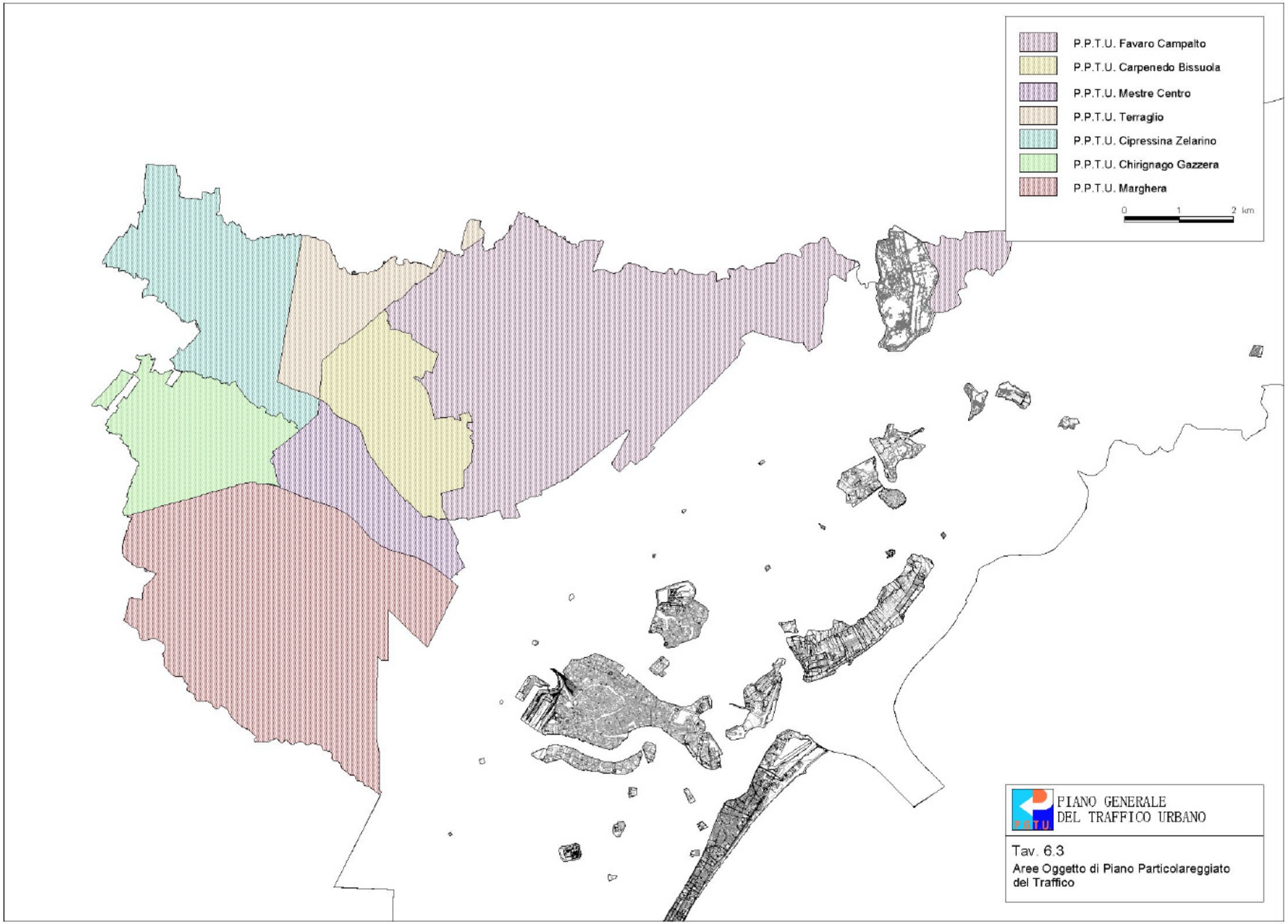
In conformità alle Direttive emesse dal Ministero dei LL.PP. nel '95, queste successive occasioni di pianificazione dovranno affrontare tutte le questioni di dettaglio dalle quali dipende la qualità degli spazi aperti dei diversi quartieri. Gli interventi di messa in sicurezza delle intersezioni più frequentate, di inserimento fisico delle linee tranviarie e delle piste ciclabili, le regolazioni semaforiche e gli interventi di arredo vanno strettamente coordinati fra loro per raggiungere i migliori risultati in termini di qualità urbana e di efficienza dei sistemi di trasporto.

In quest'ottica, diversamente da quanto prospettato dal P.G.T.U. adottato nel '99, i Piani Particolareggiati del traffico urbano interesseranno tutto il territorio comunale, trattando per ciascun quartiere le criticità più evidenti da risolvere. In questo senso, anche alla luce dell'esperienza di città di maggiori dimensioni che hanno avviato analoghe attività, si procederà alla redazione simultanea dei Piani Particolareggiati di tutti i quartieri.

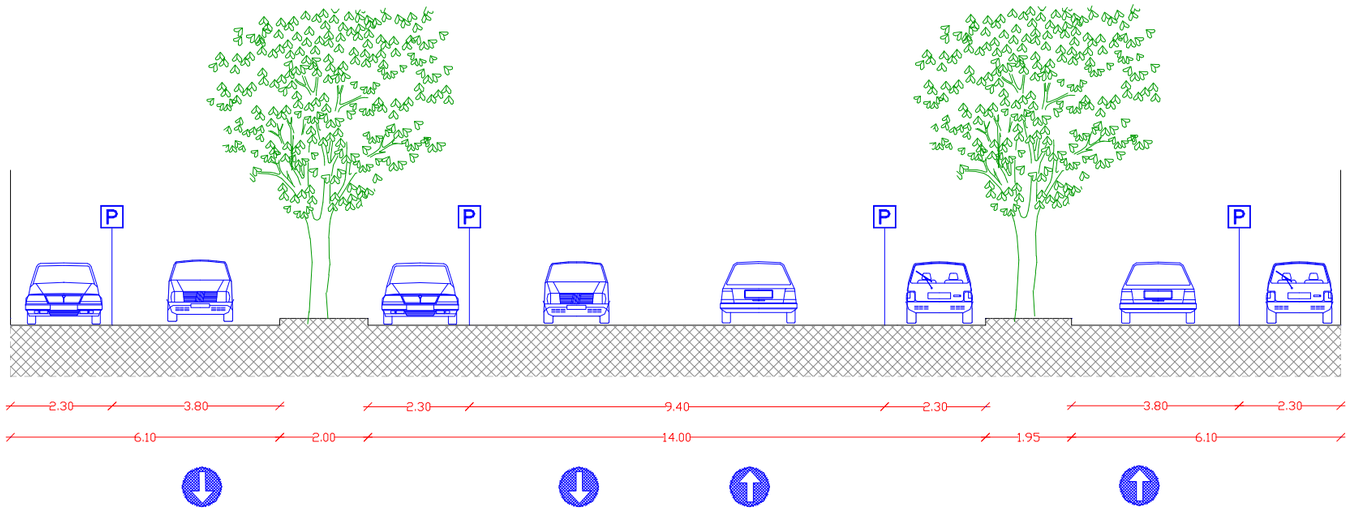
Gli ambiti di pianificazione particolareggiata corrisponderanno ai confini amministrativi di ciascun quartiere di decentramento. Nel caso di Mestre centro - data la conformazione dell'area amministrata - potranno eventualmente realizzarsi due P.P.T.U., uno per l'area centrale, l'altro per l'area nord del Terraglio (si veda tavola 6.3).

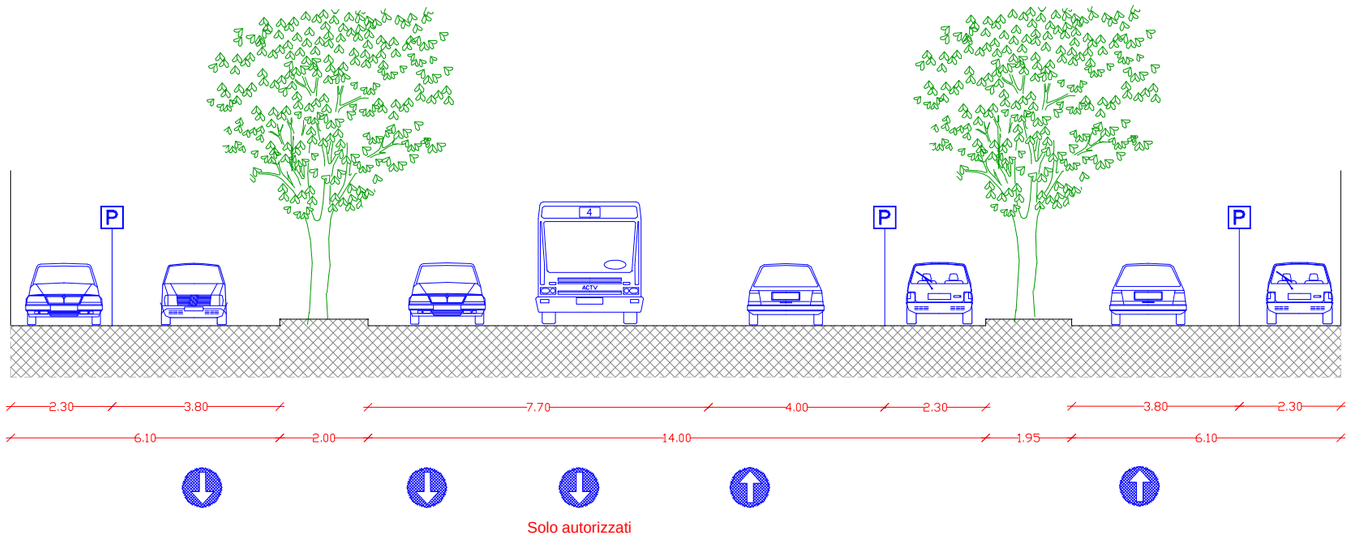

Viabilità principale
Corsie riservate a mezzi pubblici e autorizzati
Parcheggi
1:15000
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
P.G.T.U.
Tav. 6.1
Prima fase di attuazione del P.G.T.U.


Viabilità principale
Corsie riservate a mezzi pubblici e autorizzati
Parcheggi
1:15000
PIANO GENERALE
DEL TRAFFICO URBANO
P.G.T.U.
Tav. 6.2
Seconda fase di attuazione del P.G.T.U.


P.P.T.U. Favaro Campalto
P.P.T.U. Carpenedo Bissuola
P.P.T.U. Mestre Centro
P.P.T.U. Terraglio
P.P.T.U. Cipressina Zelarino
P.P.T.U. Chirignago Gazzera
P.P.T.U. Marghera
0
1
2 km
PGTU
PIANO GENERALE
DEL TRAFFICO URBANO
Tav. 6.3
Aree Oggetto di Piano Particolareggiato
del Traffico

Stato di fatto





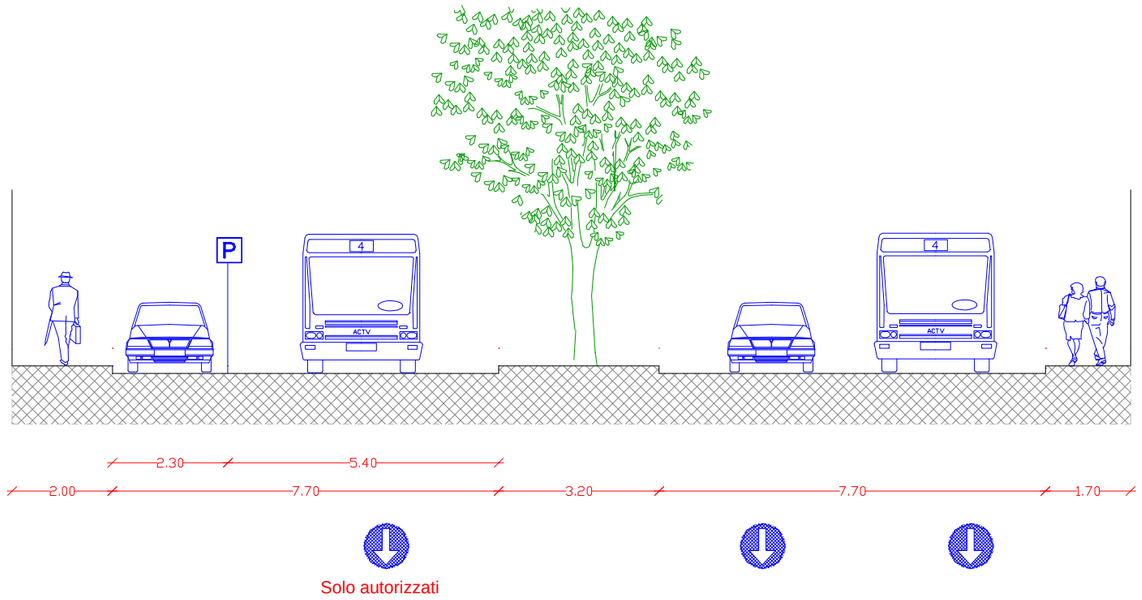
Stato di progetto

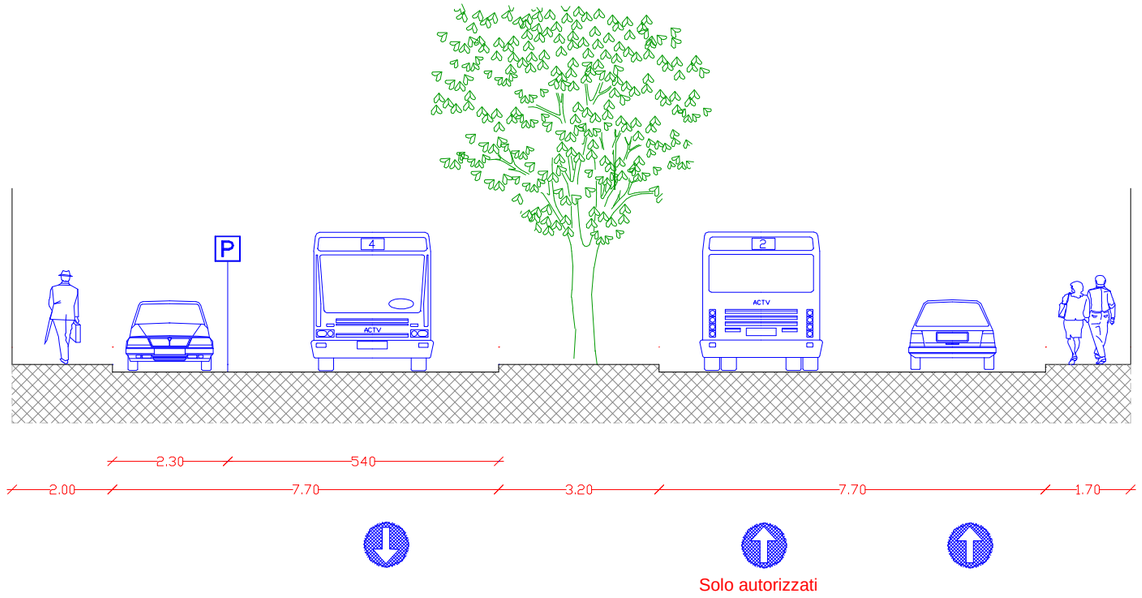
PIANO GENERALE
DEL TRAFFICO URBANO

Tav. 6.4

Sezioni tipo - via Filiasi

Stato di fatto



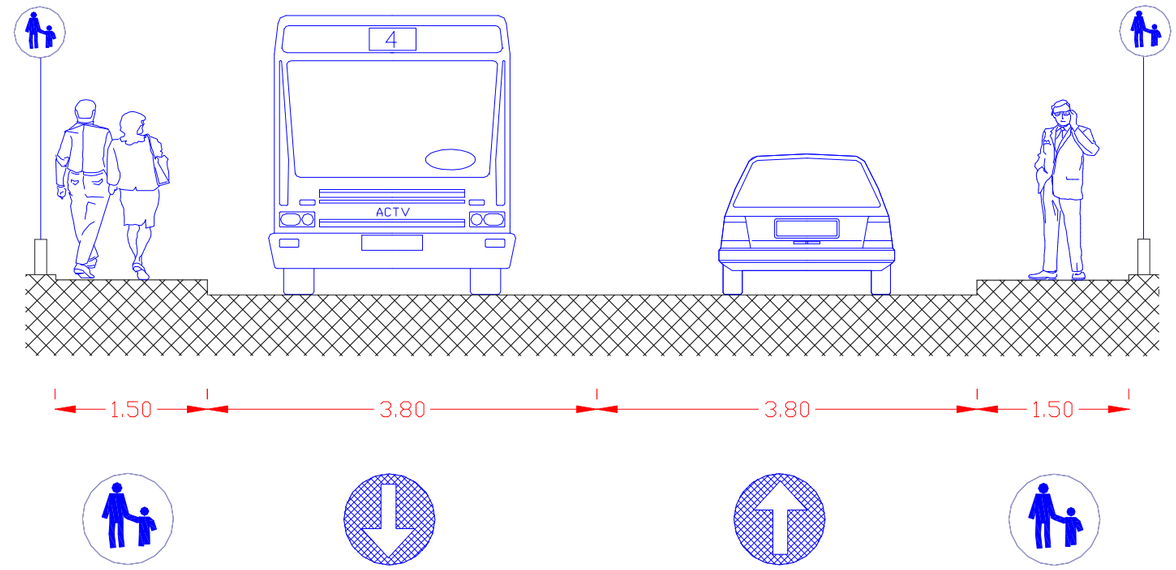


Stato di progetto

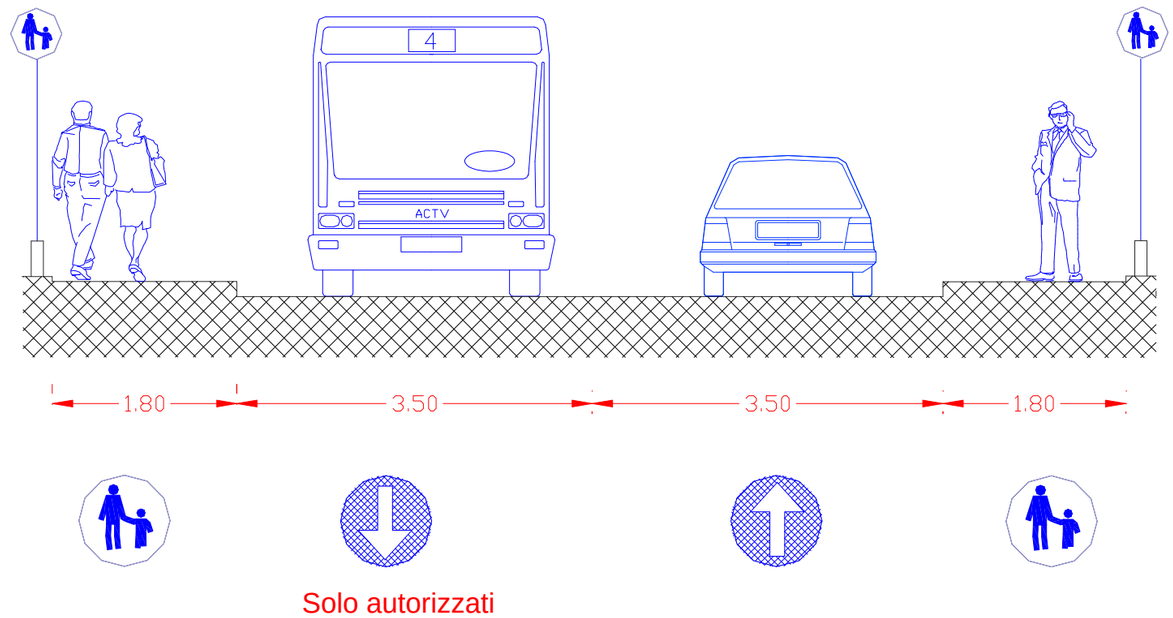
PIANO GENERALE
DEL TRAFFICO URBANO

Tav. 6.5

Sezioni tipo - via Giuliani



Stato di fatto

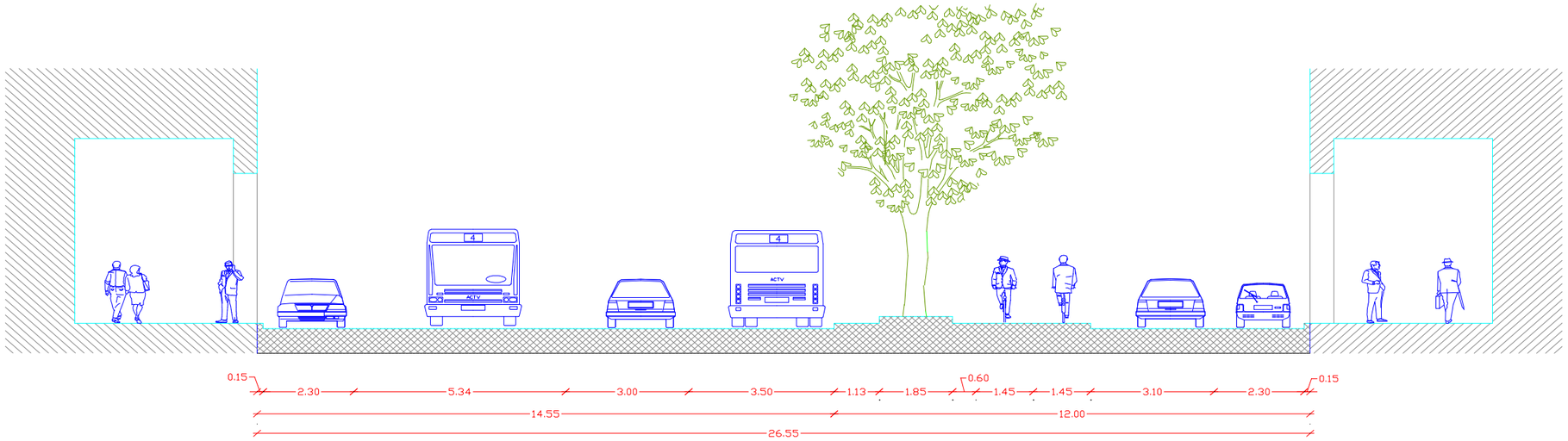


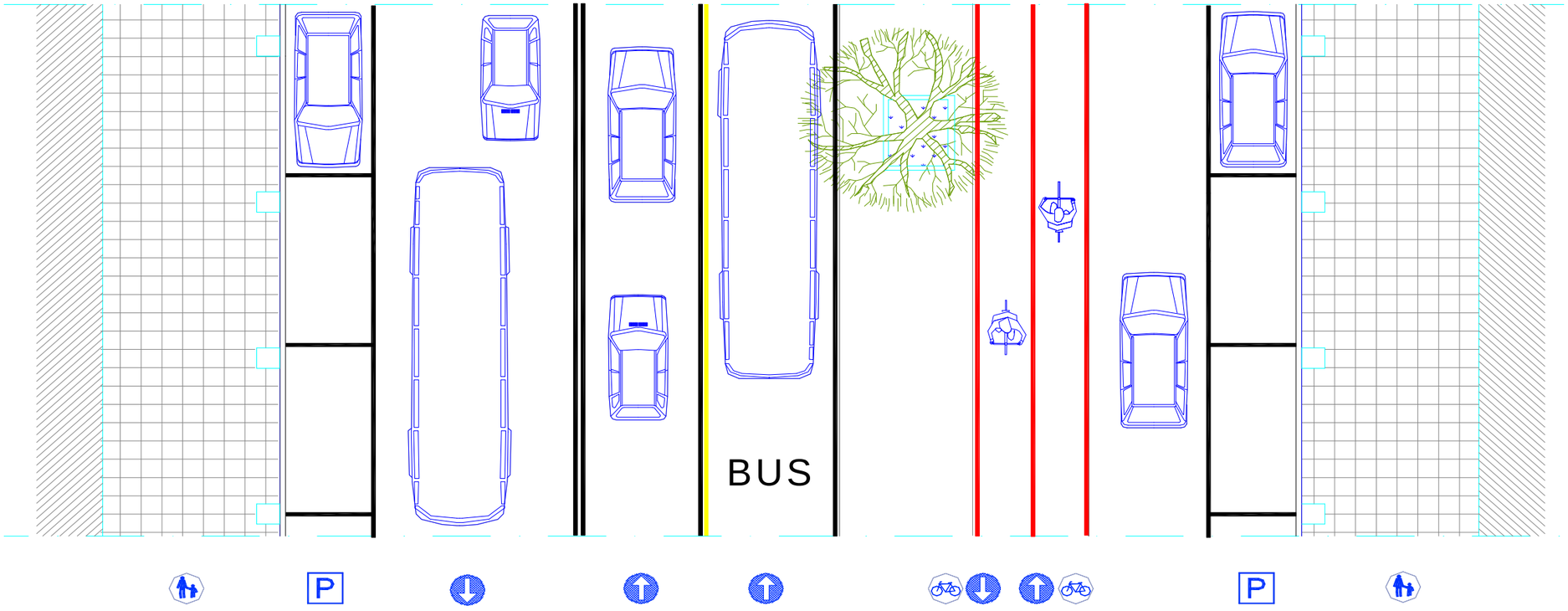
Stato di progetto

PIANO GENERALE
DEL TRAFFICO URBANO

Tav. 6.6

Sezioni tipo - via Ca' Rossa





Stato di progetto

PIANO GENERALE
DEL TRAFFICO URBANO

Tav. 6.7

Sezioni tipo - corso del Popolo

6.3 Progetti preliminari di riassetto di assi viari principali

L'indicazione di *Piani Particolareggiati del Traffico* degli assi di via Fradeletto-Vespucci e di via Miranese, precedentemente assunta nel P.G.T.U. adottato, sono da ritenersi sostituita dall'iniziativa di redazione di *Progetti preliminari di risistemazione* degli assi medesimi; a questi due assi è da associare via Martiri della Libertà e via Castellana, considerato che progetti puntuali su alcune loro intersezioni o tratte sono già in itinere.

Tali attività di progettazione preliminare di interi assi viari saranno mirate al loro complessivo ridisegno per la moderazione del traffico, la messa in sicurezza delle intersezioni, la migliore integrazione con l'abitato, la mitigazione degli impatti ambientali, la definizione di criteri di arredo urbano adeguati alle funzioni assegnate.

Vi sono inoltre da predisporre i progetti preliminari di due fondamentali nodi di interscambio legati alla realizzazione del sistema tramviario: p.le Cialdini e P.zza Favretti. I temi di progetto dovranno essere sviluppati integrando valutazioni a più dimensioni, con riguardo alla funzionalità dei movimenti veicolari e pedonali, alla morfologia e agli usi correnti dei luoghi, a tutte le funzioni accessorie già insediate o di raccomandabile localizzazione.

6.4 Progetti sperimentali di area per la moderazione del traffico

Ad anticipazione di alcuni Piani Particolareggiati del traffico, in alcuni quartieri ove sono già chiare le esigenze di riordino e riqualificazione della mobilità locale potranno essere avviati progetti di area per la moderazione del traffico. Con questa terminologia si indicano i cosiddetti progetti di "zone 30", generalmente applicati ad aree prevalentemente residenziali o storiche, in cui non lasciare più alla sola segnaletica il compito di governare il traffico ma sperimentare nuove modalità d'intervento per aumentare la vivibilità (attuando i criteri già enunciati nel paragrafo 5.3).

6.5 Ottimizzazione delle regolazioni semaforiche

Per la prima fase di attuazione del P.G.T.U. è prevista la messa a regime del sistema semaforico centralizzato.

Tale sistema ha tra i suoi scopi :

a. da un lato, il monitoraggio in tempo reale dei flussi di traffico su tutte le intersezioni semaforizzate e delle velocità di transito;

b. l'attivazione automatica di piani semaforici differenziati in base ai carichi veicolari;

c. l’archiviazione dei dati di traffico stessi, per la realizzazione di statistiche in serie utili per perfezionare nel tempo i provvedimenti di governo del traffico e gli strumenti di modellizzazione in uso.

Su queste basi strumentali è possibile svolgere una rapida ottimizzazione delle regolazioni semaforiche operanti sulla rete stradale esistente, in modo da:

a. evitare sprechi delle capacità di deflusso nei diversi momenti della giornata,

b. introdurre regolazioni speciali per il preferenziamento dei mezzi pubblici in armonia con le esigenze del traffico privato;

c. evitare distorsioni dei tempi di attesa che enfatizzino le emissioni inquinanti o stimolino comportamenti di guida irregolari;

d. sia adeguatamente considerata la presenza di movimenti ciclo-pedonali.

Diviene infine possibile distribuire informazioni agli utenti per l’indirizzamento ai parcheggi o la gestione delle emergenze (dirottamento verso strade alternative in caso di cantieri o incidenti, ecc.). La localizzazione degli impianti semaforici del sistema di controllo centralizzato è illustrata nella tavola 6.8.

6.6 Attività programmate di studio e pianificazione

Nel corso dell’attuazione del P.G.T.U. sono previste ulteriori attività di pianificazione, la cui competenza è attribuita all'Ufficio Mobilità e Traffico, illustrate nel seguito.

Redazione del Regolamento Viario

Il Regolamento Viario, come previsto dalla Direttive per i Piani del Traffico, è lo strumento di classificazione delle tipologie di strade, per la definizione dei relativi standard infrastrutturali e dei criteri di regolazione della circolazione e della sosta ed in generale delle funzioni ammesse e compatibili con il tipo di strada in esame.

La classificazione delle strade si baserà sulla gerarchia definita dal P.G.T.U., che verrà verificata ed eventualmente aggiornata in seguito ad approfondimenti successivi. Il lavoro di redazione del Regolamento sarà svolto in collaborazione con tutti i settori dell’Amministrazione aventi competenza in materia.

Gestione/sviluppo del sistema di monitoraggio

Oltre alla fonte informativa costituita dal Sistema semaforico centralizzato è previsto lo sviluppo di un più vasto sistema di monitoraggio della mobilità, nel quale:

a. Strutturare una prima banca dati sulla mobilità, estesa a tutti i tipi di utenza;

b. Sistematizzare i dati relativi all'incidentalità;

c. Misurare l'efficacia dei provvedimenti attuati per il governo del traffico privato ed operare eventuali rettifiche;

d. Operare verifiche per l'eventuale ricalibrazione ed aggiornamento degli strumenti modellistici in uso.

Aggiornamento e sviluppo delle procedure modellistiche

Nella prima fase di attuazione del P.G.T.U. è previsto il completamento della base informativa della mobilità, con elaborazione degli studi sulla domanda soddisfatta da sistemi di trasporto collettivo (ACTV in primo luogo) e nuova campagna di indagine sulle origini/destinazioni degli automobilisti. Gli studi prevedono la successiva costruzione di nuove matrici origine/destinazione degli spostamenti attuali su modi privati e modi pubblici e la conseguente modellizzazione della mobilità distinta fra traffico privato e offerta di trasporto pubblico. In tal modo si produrranno nuove valutazioni del grado di efficienza ed efficacia dell'assetto attuale ed alcune prime comparazioni fra stato di fatto ed alcuni scenari di riassetto delle reti di trasporto.

Definizione del Piano strategico della mobilità urbana (P.U.M.)

Successiva a questa attività di aggiornamento della base dati e di alcune procedure modellistiche può avviarsi uno studio di più ampio respiro sugli scenari di domanda futura di spostamento e sui potenziamenti infrastrutturali in grado di soddisfarli sul medio-lungo periodo. Tale studio sarà la base analitica di riferimento per la costruzione di una strategia ottimale all'interno del P.U.M., piano a valenza decennale riferito a tutti i modi di trasporto esistenti e futuri.

Tale strumento, recentemente previsto dalla normativa, mirerà a selezionare il pacchetto di investimenti sulle reti di trasporto più efficace alla luce della trasformazione urbana in atto. A questo scopo questa attività dovrà necessariamente legarsi al Piano Strategico in corso di sviluppo da parte di altri settori competenti dell'Amministrazione.

Costruzione della tavola degli indici di vulnerabilità ambientale

Questo lavoro è legato alla valutazione degli interventi mirati agli obiettivi di Piano per il rispetto dei valori ambientali.

Si tratta di determinare degli indici che misurino, seppur in termini qualitativi, la vulnerabilità delle singole strade, considerando i diversi aspetti legati alla vivibilità e qualità degli ambienti urbani. Alcuni dei fattori utilizzati per la composizione degli indici di vulnerabilità ambientale sono relativi a:

a. tipologia urbanistica prevalente del contesto (industriale, residenziale, mista, ..) e la presenta di insediamenti più vulnerabili (scuole, ospedali, ..);

b. presenza nel contesto di edificato di pregio storico/monumentali;

c. densità delle funzioni 'sociali' nel contesto (presenza di servizi al pubblico, commercio al dettaglio, luoghi di aggregazione sociale, ..);

d. presenza di elementi di moderazione del traffico (restringimenti della carreggiata, rallentatori, sinuosità artificiale, ...) e di mitigazione degli effetti (siepi ed alberature, barriere antirumore, ...), anche in dipendenza della distanza del fronte edifici dalla sede stradale;

e. presenza di elementi infrastrutturali di protezione degli utenti deboli della strada (marciapiedi, piste ciclabili, dissuasori della sosta invasiva).

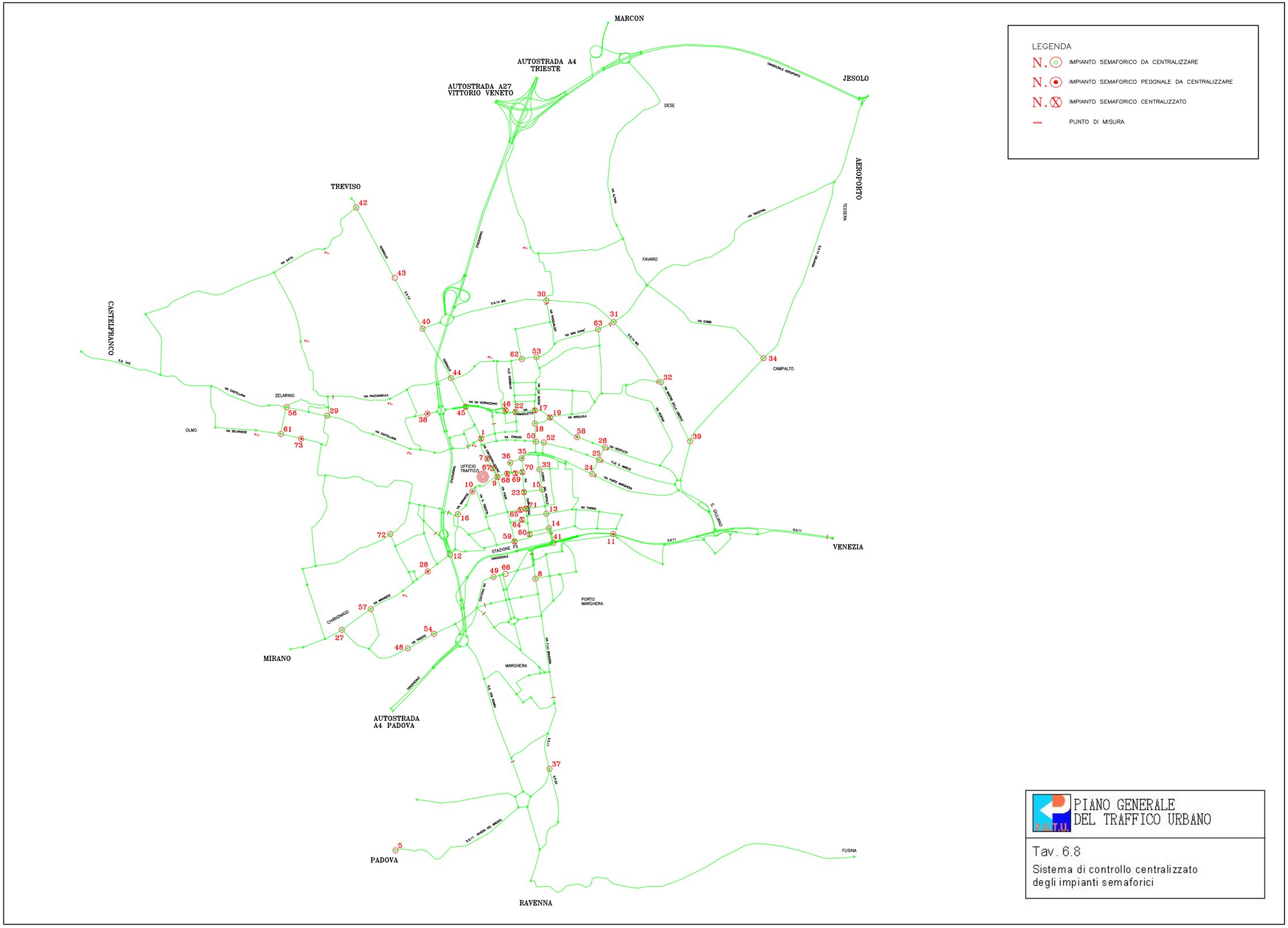
I singoli fattori vengono ricomposti in un unico valore indice che sintetizza la vulnerabilità ambientale della strada. Una volta costruita la descrizione delle aree vulnerabili è possibile sovrapporre ad essa le previsioni di carico veicolare tratte da fonte modellistica e procedere infine a valutazioni di "sostenibilità ambientale" della mobilità.

6.7 Riepilogo delle risorse e dei costi presunti di attuazione del Piano

Le risorse ed i costi di attuazione completa del P.G.T.U. , distinti per tipologie di intervento, sono riepilogati nella tabella seguente

Tab. 6.1 Riepilogo generale dei costi di attuazione del piano

Settori di intervento	Valore presunto
interventi per la sicurezza stradale	10 miliardi
interventi di adeguamento della rete viaria	12 miliardi
avanzamenti nei sistemi tecnologici	1.7 miliardi
interventi per la mobilità ciclabile	16 miliardi
attività varie di studio e pianificazione	2.3 miliardi
TOTALE	42 miliardi


LEGENDA
N. IMPIANTO SEMAFORICO DA CENTRALIZZARE
N. IMPIANTO SEMAFORICO PEDONALE DA CENTRALIZZARE
N. IMPIANTO SEMAFORICO CENTRALIZZATO
PUNTO DI MISURA
MARCON
AUTOSTRADA A4 TRIESTE
AUTOSTRADA A27 VITTORIO VENETO
JESOLO
AEROPORTO
TREVISO
CASTELFRANCO
DESE
FAVARO
CAMPALTO
ZELARINO
OLMO
UFFICIO TRAFFICO
VENEZIA
PORTO MARGHERA
MIRANO
MARGHERA
AUTOSTRADA A4 PADOVA
PADOVA
RAVENNA
FUSINA
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
P.G.T.U.
Tav. 6.8
Sistema di controllo centralizzato degli impianti semaforici