

# Verdiamo un Po'



LEGAMBIENTE



## DOSSIER

**AMMINISTRAZIONE - PIANO URBANO DELLA MOBILITA': UN NULLA PIENO DI SMOG**

**GIOVEDI' 31 MAGGIO**

**CONVEGNO: PUM, TRA IL DIRE E IL FARE**

**ECOPOLIS**

**STATI GENERALI DELLA SOCIETA' CIVILE**



VERDIAMO UN PO'

**Periodico trimestrale**

n. 3 anno XVI,  
maggio 2001

**Bollettino di Legambiente  
Padova**

circolo Eleonora Chinni  
via Cornaro 1/a 35128 - Pd  
tel./fax: 049.77.68.22  
e-mail:  
legambiente\_padova@libero.it  
www.geocities.com/  
legambientepd

**Direttore responsabile**

Riccardo Bottazzo

**Questo numero è stato  
curato da**

Andrea Nicoletto-Rossi  
Lucio Passi  
Sergio Lironi  
Gabriele Righetto

**Proprietario**

Sergio Lironi

**Stampato da** tipolitografia  
Nuova Grafica - Vigorovea  
(PD) - tel. 049.9702369

Reg. Trib. di Padova n. 908  
del 20/11/85  
Sped. in abb. post. - 45%,  
art. 2, comma 20/b Legge  
662/96, Filiale di Padova

**SOMMARIO**

Il PUM predica bene ma razzola male.

Una Padova piccola piccola,  
un traffico grande, grande.

Il re è nudo! Sulla lotta all'inquinamento nessuna decisione.

Parcheggi: l'auto è sovrana ovunque.

Trasporto pubblico: eterna cenerentola.

Una spesa insostenibile per il bilancio di Padova.

Di urbanistica il PUM non vuol parlare.

Grandi infrastrutture: nessuna chiarezza di intenti.

## DOSSIER – UN NULLA PIENO DI SMOG

### La Giunta ha completato il Piano Urbano della Mobilità

Il primo "stralcio" del Piano urbano della Mobilità fu approvato nel luglio del 2000. Riguardava soltanto il trasporto pubblico ed era congegnato su misura per giustificare l'eliminazione della Tramvia, già finanziata dallo Stato i cui lavori potevamo partire immediatamente. Una seconda parte del PUM, che lo completa, dovrebbe essere approvata in queste settimane dal Consiglio Comunale. Complessivamente è un piano a dir poco pessimo, che per le sue dimensioni e costi nei fatti non verrà mai realizzato, ma che se anche lo fosse, non farebbe che accompagnare il traffico nella sua "spontanea" tendenza ad aumentare. Nelle prossime pagine vi offriamo una disamina tecnica di questa seconda parte del Piano della Mobilità.

Sul versante delle alternative in positivo il contropiano avanzato da Legambiente in autunno "Piano per una mobilità sostenibile", novembre 2000, anche alla luce di questa seconda parte del PUM, resta tutt'ora una proposta credibile per combattere i mali della mobilità padovana.

### IN SINTESI

L'osservazione critica principale riguarda l'impianto generale del piano, che non si pone come obiettivo strategico la riduzione consistente del traffico veicolare a Padova, né di eliminare il traffico di attraversamento.

Il Piano sottolinea che in assenza di interventi si prevede che il traffico in 9 anni incrementerà dell'11,9% rispetto all'attuale, attestandosi a 58.117 veicoli/ora. Grazie agli investimenti programmati con questo PUM si limiterà l'aumento a 57.150 veicoli/ora, che equivale ad un incremento "solo" del 10% !!!! **La montagna ha partorito il topolino!**

Questo significa che nei fatti l'Amministrazione continua a privilegiare l'uso indiscriminato dell'auto privata, non rispettando le leggi di tutela della salute dei cittadini sul tema inquinamento acustico ed atmosferico. Così facendo si condanna Padova a soffrire di emergenza benzene, benzo(a)pirene e rumore almeno per i prossimi 10 anni.

#### I principali difetti del PUM

Non incide sulla quota del traffico automobilistico privato.

Non attua una politica di scoraggiamento dell'accesso in auto con proposte di soluzioni alternative collocate prima dell'area urbana, soprattutto tra l'anello delle tangenziali e i comuni della cintura.

Concentra ogni fenomeno nell'area urbana centrale.

Rafforza attrattori e produttori di traffico con politica espansiva di nuovi insediamenti in zone già critiche.

Non presenta delle precise linee guida per incidere in modo realistico nelle zone ambientalmente compromesse.

## IL PUM PREDICA BENE MA RAZZOLA MALE

### Belle enunciazioni di principio contraddette dalle scelte concrete

Nelle *Premesse* e nella definizione delle strategie del Piano sembrerebbero essere state recepite alcune delle principali osservazioni critiche presentate da associazioni, cittadini e forze politiche a seguito della pubblicazione del “Rapporto intermedio”. Il PUM inoltre enuncia quattro obiettivi di alto profilo e coerenti con i dati di flusso se presi unitariamente e non stabilendo gerarchie fra loro:

- miglioramento dell'accessibilità al centro città;
  - fluidificazione della rete stradale al di fuori dell'area centrale;
  - acquisizione di utenza proveniente dall'esterno al nuovo sistema di trasporto collettivo;
  - integrazione tra sistemi diversi di trasporto dedicati alla mobilità urbana ed extraurbana.
- Obiettivi che nel loro insieme correlato si collocano in uno scenario ben lontano dal privilegiare il mantenimento della struttura della mobilità privata e il mantenimento dell'assetto complessivo attuale senza una sostanziale inversione di rotta.

Purtroppo però **le scelte concrete ed operative del PUM non risultano affatto coerenti con le enunciazioni di principio**. Così ad esempio:

### IL PUM NON DIVENTA STRUMENTO URBANISTICO

Si afferma, come è giusto, che “*in un piano a valenza decennale, come è il PUM di recente istituzione, ha da sciogliere quesiti settoriali ma anche generali sui destini della città a cui si applica*”. In realtà questa auspicata integrazione tra Piano del traffico, pianificazione urbanistica, salvaguardia ambientale, stili di vita e organizzazione del tempo delle famiglie è decisamente a senso unico.

**Il Piano semplicemente asseconda** – nelle scelte di fondo – **lo sviluppo urbano in atto**: anche quando tutte le indagini effettuate di-

mostrano che la nuova struttura insediativa che si sta configurando (nuovi poli commerciali a nord-est e ad ovest di Padova) determinerà una crescita esponenziale del traffico in quelle aree e del traffico urbano in generale, crescita di fatto insostenibile per la città (cfr. § 6.2, § 6.3, § 6.4).

Un Piano Urbano della Mobilità che si voglia veramente confrontare con le strategie di trasformazione Urbana **dovrebbe invece avere il coraggio di rimettere in discussione le tendenze in atto**, fornendo indicazioni alternative per le scelte localizzative dei nuovi insediamenti e delle nuove infrastrutture.

Per altro nel momento in cui si giustificano gli interventi per *nuovi insediamenti*, non si riesce ad elaborare strumenti adeguati alla mobilità indotta dagli stessi.

### PROGETTA SOLTANTO ALL'INTERNO DELL'AREA COMUNALE

Si sottolinea il fatto che la mobilità di Padova è contraddistinta da ampi “*scambi a livello metropolitano ed interperiferico*” e che il territorio comunale è interessato da fenomeni di “*puro attraversamento intercomunale*”, ma tutte le proposte contenute nel PUM, che pur si proietta in un arco di tempo decennale, ignorano di fatto la realtà comprensoriale, che viene considerata come una variabile indipendente e quindi immutabile.

### NON SI PROSPETTA ALCUN PIANO PER LE PISTE CICLABILI

Si individua la necessità di salvaguardare le “*forme di mobilità lenta*” quale concreta alternativa al traffico motorizzato, ma poi nelle proposte (§ 7.5) si accenna unicamente ad “*...un programma di estensione dei percorsi ciclabili, subordinato ad una ricreabile serie di condizioni preliminari*” (il programma “*..potrà essere messo in attuazione una volta effettuate le necessarie verifiche di funzionalità del progetto, di impatto sul sistema di sosta, sui movimenti pedonali e meccanizzati e sull'eventuale possibilità di deroga al transito in giardini e aree pedonali*”). Di fatto si rinvia a dopo una serie di altre verifiche, la decisione di strutturare una risposta praticabile mentre è il PUM lo strumento che deve definire gli interventi.

## E' ASSENTE LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO E IL PIANO DI GERARCHIZZAZIONE

Da un lato in premessa si afferma che è necessario "...aggiornare, proseguendola, la politica di generale calmieramento del traffico privato nel centro città" e che risulta "...innegabile che l'area centrale meriti di vedere liberati molti spazi pregiati, oggi occupati dalle auto in sosta superficiale (§ 7.3 e 7.4)". Di fatto però il PUM non prevede la gerarchizzazione effettiva della rete stradale (con formazione di "isole ambientali" e interventi diffusi di moderazione del traffico, come sarebbe richiesto dalle norme). Tale gerarchizzazione è prescritta espli-

citamente nelle Direttive per l'adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (art. 36 del DL 30 aprile 1992 "Nuovo Codice della strada") e a parer nostro rendono impugnabile il Piano dal punto di vista legale ed amministrativo.

## PEDONALIZZAZIONI INESISTENTI

Vengono rinviati al 2010 i pochi e modesti interventi di pedonalizzazione previsti in centro, rispetto a situazioni di emergenza individuate si risponde con interventi tenui e stemperati in arco decennale, quando i problemi già esistenti richiederebbero una coraggiosa politica tempestiva e rapida.

## UNA PADOVA PICCOLA PICCOLA UN TRAFFICO GRANDE GRANDE

**Il PUM sceglie di operare solo all'interno dei confini comunali: è una decisione miope, di basso profilo, e non consente di risolvere problemi strutturali**

DOMANDA DI MOBILITÀ ATTUALE	793.000 spostamenti giorno	<b>incremento annuo del 2,6%</b>
TIPOLOGIA MEZZI UTILIZZATI	74% avviene con mezzo privato	83% in auto, il 17% in moto (11%) o bicicletta (6%)
AREE DI ORIGINE	612.000 spostamenti giorno da periferia ed esterno comune	"gli scambi a livello metropolitano" sono la massa più consistente di traffico
MOTIVI DI SPOSTAMENTO	52% per motivi di lavoro 7% per motivi di studio	59% sono spostamenti strutturali ( <b>467.870 spostamenti/giorno costante del sistema</b> )

Visti questi dati la mobilità padovana non può essere impostata in maniera realistica e rigorosa se non si considera il fenomeno urbano effettivo che è dato dalla **conurbazione di Padova comune e dei 16 comuni di cintura pari a oltre 400 mila abitanti.**

Non ha senso impostare un piano di mobilità che si occupi solo dei punti di destinazione di una direttrice e non consideri almeno le fonti di flusso di origine e di pendolarismo primario. Non si potrà mai impostare una politica di mobilità (traffico, mezzi pubblici, viabilità, parcheggi) se non si parte dal dato di realtà di Padova Diffusa. Considerare solo il Comune di Padova significa imporsi un PUM strutturalmente miope.

La realtà urbana del padovano richiede ormai un serio **piano concordato e codeciso con tutte le amministrazioni comunali dell'area metropolitana padovana**, impostando quindi delle linee forza che attraversino l'intero territorio interessato e offrano un'alternativa credibile alla mobilità consentendo uno spostamento degli attuali 630.000 viaggi giornalieri con mezzi di trasporto privati verso una quota significativa di spostamenti su *mezzo pubblico rapido, confortevole ed efficace*. Tutto questo ha senso se si instaura **una coraggiosa politica degli Enti locali, che veda anche un ruolo attivo della Provincia.**

Scegliere il contesto extracomunale consente di porsi un obiettivo ambizioso e significativo, raggiungere una quota di **200 mila spostamenti/giorno su mezzo pubblico** in tempi medi e **300 mila non oltre il 2010**. Ovviamente in uno scenario configurato su Padova Diffusa e non nel solo comune centrale.



## IL RE E' NUDO! SULLA LOTTA ALL'INQUINAMENTO NESSUNA DECISIONE

Si accolgono come problemi rilevanti l'inquinamento atmosferico e acustico, ma non si prospetta alcun intervento mirato, confidando che il sistema si autoriequilibri

Il Rapporto Finale riconosce la *correlazione tra qualità del traffico e ambiente* in termini di inquinamento atmosferico e acustico. Infatti all'interno del PUM si prende atto che le "linee guida per la redazione e la gestione dei Piani urbani della mobilità" emesse dai ministeri dei Lavori Pubblici, dell'Ambiente e dei Trasporti impongono di finalizzare gli interventi sulla mobilità anche alla riduzione dell'inquinamento atmosferico ed in generale al miglioramento "della qualità e della vivibilità dell'ambiente urbano".

Per dimostrare di avere ottemperato a queste prescrizioni di legge i redattori del PUM utilizzano una ben strana argomentazione: anziché verificare se quanto proposto dal piano consentirà una riduzione dei livelli di inquinamento rispetto alla situazione attuale - che com'è noto si caratterizza per un dimostrato e generalizzato superamento dei limiti di legge - si accontentano di affermare (§ 9.3) che gli interventi previsti dal piano avranno indubbi effetti benefici, in quanto nello scenario al 2010 previsto dal PUM l'incremento di percorrenze sui mezzi privati in ambito urbano sarebbe solo (SIC) del 10%,

contro un probabile incremento dell'11,9% che si potrebbe regi-

strare alla stessa data "in assenza di interventi efficaci".

**Gli estensori del PUM riconoscono dunque che il loro piano non potrà consentire alcun miglioramento rispetto all'inquinamento** che caratterizza la situazione attuale e che il loro obiettivo massimo è unicamente quello di attenuare gli effetti del previsto incremento della mobilità veicolare.

Più frammentato e disomogeneo ancora il discorso sull'inquinamento acustico.

"La validità del PUM - recita il Rapporto Finale - su questo terreno si gioca sulla capacità di offrire analisi e soluzioni caso per caso, o quantomeno area per area, considerata la disponibilità di una mappatura acustica del territorio cittadino".

Fatta la nobile petizione di principio non vi è nessuna indicazione operativa, se non generica.

A commento dell'inconsistenza dell'impegno del PUM sulle questioni ambientali basta citare il Rapporto finale stesso: "In questo quadro è scontato che **nella situazione tendenziale non si possano registrare benefici delle emissioni acustiche**, mentre nello scenario di Piano la situazione può variare notevolmente rispetto ad oggi solo con riferimento ad aree specifiche".

## PARCHEGGI: L'AUTO E' SOVRANA SEMPRE E COMUNQUE

**E' prevista una concentrazione di autosilos, interrati o a raso, lungo le mura cinquecentesche, attivando processi cospicui di attrazione di traffico**

Che il PUM sia un piano per la mobilità delle auto e non per una svolta strutturale delle modalità di spostamento (in senso di valorizzazione dei trasporti collettivi rapidi, confortevoli e incisivi a partire dalle zone di origine del traffico), lo si coglie bene da quanto prospettato con la strategia dei parcheggi.

NUOVI PARCHEGGI	CAPIENZA	TEMPI DI REALIZZAZIONE	INVESTIMENTO
7 autosilos in centro interrati	2.550 posti	entro il 2003	38 miliardi
park scambiatori presso capolinea linee di forza	4.800 posti	nessuna indicazione	28 miliardi

Un governo del traffico che non voglia incentivare l'intaso e la concentrazione nelle zone centrali non favorisce l'arrivo di auto, ma lo trattiene abbondantemente fuori della cinta muraria e tende a collocarlo nelle aree di scambio tra l'urbano e il periurbano e cioè lungo l'anello delle tangenziali. E nel far questo privilegia da subito i parcheggi scambiatori rispetto ai parcheggi centrali.

Peraltro non ha senso un'opposizione assoluta ai parcheggi centrali, perché una città moderna richiede l'accessibilità veloce e facilitata:

- per coloro che devono concludere affari e decisionalità rilevanti in cui il fattore rapidità è importante;
- per coloro che devono accedere ai luoghi istituzionali;
- per coloro che con celerità devono trasportare merci o documenti rilevanti in aree centrali;
- per coloro che devono gestire situazioni di emergenza.

Un'accessibilità centrale di **300/350 posti** va quindi garantita, anche se con una tariffazione molto elevata proprio per selezionare solo l'accesso emergenziale. Ma la realizzazione di 2550 posti è del tutto immotivata, se non nella logica della "città nel centro sempre e comunque e a qualunque costo".

La disponibilità di 2550 posti parcheggio in area centrale significa (nella più modesta delle ipotesi) **un ingombro di auto in sede centrale almeno di oltre 11 km all'ora**, facendo una media di 4,5 m di area urbana occupata per auto, nelle dinamiche di spostamento.

Ma il fenomeno è in realtà molto più cospicuo perché la **'speranza'** (largamente infondata di trovare parcheggio) **induce un numero molto più alto di auto a tentare l'avvicinamento**, producendo un moltiplicatore di traffico e di inquinamento.

### **PARCHEGGI INTERRATI: NESSUN INSEGNAMENTO DAL FALLIMENTO DI VIA IV NOVEMBRE**

La previsione di cinque parcheggi interrati nel sistema centrale a corona comporta altre questioni importanti:

- scavare in siti in cui le falde freatiche sono problematiche è andare incontro a situazioni imprevedibili e comunque ambientalmente problematiche.

Nel caso del parcheggio programmato a piazzale Pontecorvo **si vanno ad interessare fattori naturalistico-culturali** come *i Giardini Treves e l'Orto Botanico* che non hanno bisogno di essere ulteriormente squi-

librati, in quanto già stressati da altri precedenti e numerosi eventi.

Inoltre l'inidoneità dell'operazione è data anche dalla *natura idrogeologica dei siti* interessati da importanti corsi come l'Alicorno, il S. Chiara (che proprio nella zona convergono) e dal Piovego.

- l'area storica è coinvolta da **importanti eventi archeologici** che verrebbero compromessi da scavi imponenti ed è pretestuoso dire che si potrebbe valorizzare qualche reperto rendendolo visibile proprio in corso di lavori.
- affidare a privati l'azione su aree centrali ed importanti e delicate dal punto di vista ambientale, comporta una **riduzione discutibile della sovranità pubblica** in ambiti di interesse generale.

### **AUTOSILOS - CHE STRANO BANDO**

Il Comune ha deciso di abdicare completamente al suo ruolo di indirizzo che gli spetta istituzionalmente.

Il Bando di concorso è costruito esclusivamente su parametri amministrativi e mancano completamente parametri guida di tipo urbanistico ed architettonico. Sarà la commissione finale a giudicare a posteriori le scelte tecniche e gli scenari progettuali presentati dai privati.

Un'operazione pericolosissima e poco trasparente: quale sarà l'imprenditore disposto a rischiare centinaia di milioni per elaborare un progetto completamente al buio? Tale procedura solo amministrativa lascia spazio a *contatti preliminari* tra privati e l'Amministrazione per verificare in progress se le scelte tecniche adottate trovano riscontri positivi.

### **PARCHEGGI SCAMBIATORI: SERVONO SUBITO E PIU' CAPIENTI, SONO L'UNICA STRATEGIA VINCENTE**

Se si vuole incidere almeno in parte sull'immane flusso verso il centro, è realistico prevedere **40 mila posti parcheggio** in aree di interscambio corrispondenti ad accessi facilitati dei mezzi pubblici.

Il numero 40 mila è plausibile anche se si vuol valutare l'indicazione che il PUM pre-

vede al 2003: una domanda di 63.700 utenti sulle future linee forza.

Quindi certamente parcheggi a corona, ma *corona esterna* e secondo uno standard di 1.000-1.200 posti ciascuno in aree non impattanti.

VOLUME TRAFFICO SU CUI TARARE PARK SCAMBIATORI	
spostamenti dalla periferia	83.300
spostamenti dall'esterno di Padova	52.050
<b>Totale</b> spostamenti da area periferica o extraurbana	<b>oltre 130 mila</b>

## TRASPORTO PUBBLICO: L'ETERNA CENERENTOLA

Si opta per il trasporto su gomma su sedi largamente dedicate e percorsi protetti, ma quantitativamente insignificante per spostare quote adeguate di utenza sui mezzi pubblici.

### NUOVA UTENZA ACQUISITA? UNO SCENARIO NUMERICAMENTE RESIDUALE E DI NICCHIA

Rispetto alla capacità di crescita numerica di passeggeri trasportati dal servizio pubblico, il PUM si pone obiettivi deludenti.

fase	obiettivo per fascia di punta
al 2000	157.000 passeggeri
al 2003	168.000 passeggeri
al 2010	175.000 passeggeri

Un quadro numericamente deludente rispetto alla natura complessiva del fenomeno, considerando il tasso medio di incremento annuo della mobilità, già riscontrato dal rapporto PUM stesso in 2,6% (che porterebbe la proiezione dagli attuali 793.000 spostamenti/giorno a **1.025.000 nel 2010**).

Il quadro è ancor più aggravato dall'attesa di **nuovi insediamenti commerciali e importanti rilocalizzazioni**, tanto che il PUM riconosce "una domanda effettivamente generata da nuovi insediamenti pari al **20% della domanda attratta** (il restante 80% è rappresentato da una rilocalizzazione delle relazioni attualmente presenti).

L'incredibile disparità tra il fenomeno descritto e le risposte programmate e attese è tale che lo stesso Rapporto finale del PUM non

può non confessare a pag. 71: *"Il nuovo sistema di mobilità collettiva offrirà agli utenti condizioni di viaggio significativamente migliori rispetto all'oggi, pur prevedendosi una crescita strutturale della mobilità che non potrà essere completamente assorbita dal sistema di trasporto collettivo e quindi genererà nuovo traffico privato sulla rete stradale."*

E' dunque il Rapporto Finale del PUM stesso ha dichiarato la sua inefficacia a partire da oggi, pur volendo governare uno scenario al 2010. Non resta che prendere atto di un'autorevole autovalutazione critica.

### QUALE METROBUS? MANCA ANCORA LA DECISIONE SUL MEZZO DA ADOTTARE

Ma le incongruenze non sono solo di lettura e governo degli scenari, riguardano anche le opzioni tecniche e tecnologiche.

Infatti per quanto concerne il progetto di Metrobus articolato su tre linee, il rapporto finale **incredibilmente non scioglie formalmente il nodo relativo alla tecnologia di trasporto ottimale**, anche se il vincolo dei 18 metri di lunghezza massima imposto dal codice della strada per i veicoli "a guida libera" non sembra consentire alternative alla riproposizione di soluzione imperniate sugli autobus più o meno "innovativi" (ovvero ad alimentazione bimodale).

Recita il rapporto: *"le tecnologie proposte dal PUM soddisfano la necessità di una crescita graduale e flessibile del sistema della mobilità collettiva, in cui si possano offrire benefici derivanti dall'attivazione di singole tratte funzionali delle infrastrutture previste anche nelle fasi intermedie, agendo rapidamente nell'adeguare le reti di trasporto in funzione degli scenari di sviluppo urbanistico che si concretizzeranno"*.

Il concetto di *graduale* sembra presupporre un adeguamento allo sviluppo così come esso si manifesta nel tempo: ma abbiamo visto nelle precedenti considerazioni che questo non viene volutamente perseguito. Lo sviluppo delle risposte non segue gradualmente l'estendersi della mobilità, ma la tampona solo parzialmente.

## CORSIE PROTETTE E DEDICATE: AL- CUNE NOVITA' INASPETTATE E CON- TRADDITTORIE

La **linea 1** viene prospettata (quasi) tutta in sede protetta e riservata. Forse la Giunta si è ricreduta sul tram, ritenendo valida la caratteristica tecnica fondamentale di quella tecnologia, cioè di prevedere tutta la tratta su sede riservata?

Infatti l'unica rilevante novità è costituita dal fatto che per la linea n.1 (Pontevigodarzere - Guizza) i tratti in sede protetta passano dai 5,3 km del rapporto intermedio (pari al 57% del percorso) agli 8,7 km del rapporto finale (pari al 93% dell'intero percorso), il che significa che mancheranno solo 600 metri di protezione (sui 9,3 km totali) per la realizzazione di una linea di trasporto pubblico completamente in sede riservata, che ben potrebbe accogliere un mezzo di trasporto sicuramente più affidabile, testato, confortevole – e nel contempo meno inquinante e meno ingombrante - quale il Metrotram!

Per criticare e demolire il progetto del Metrotram si era affermata la necessità di consentire la massima libertà al traffico pri-

vato, riducendo al minimo i tratti riservati al trasporto pubblico in sede protetta. Nella ste-sura definitiva del PUM le corsie protette per i bus innovativi sulla stessa linea già previ-sta per il Metrotram raggiungono il 93% della lunghezza di esercizio! Sempre più la scelta degli autobus in contrapposizione al Metrotram risulta derivare da pregiudizi ideologici, non suffragato da alcuna valutazione tecnica.

In totale su un tracciato complessivo di 19,1 km, Padova avrà **strade vincolate per 16,4 km (85,86%)**: una gran fatica di sedi dedi-cate (cordoli, transenne, rialzi, divieti o quan-t'altro) senza i vantaggi del metrotram.

La scelta del mezzo su gomma si tradurrà per forza in bus ingombranti di 18 metri di lunghez-za, che non potranno portare più di 120 utenti per volta, quindi inadeguati ad affrontare la massa di spostamenti auspicati.

Mentre un mezzo di trasporto su sede total-mente dedicata, sposterebbe unitariamente almeno 300/350 utenti, in una sede più ri-dotta, con comfort interni e esterni moderni e competitivi e con un abbassamento del-l'inquinamento. Il tutto con tempi di percorrenza decisamente più contratti e certi.

	<b>lunghezza linea</b>	<b>sede vincolata</b>
<b>linea 1 nord-sud</b>	9,3 km totali	8,7 km (pari al 93% del l'intero percorso)
<b>linea 2 est-ovest</b>	6,6 km	5,7 km (86,4%)
<b>linea 3 nord-sud/est</b>	3,2 km	2 km (62,5%)
<b>TOTALE</b>	<b>19,1 km</b>	<b>16,4 km (85,86%)</b>

## TRACCIATI A RETE: STRATEGIA POSITIVA SENZA CHIARE CONSEGUENTE OPERATIVE

Rispetto ai progetti sul trasporto pubblico il PUM opta **per una soluzione a rete**, ossia per una risposta che è orientata verso una pluralità di direzioni, introducendo una logica radiocentrica che non assializza in modo rigido la mobilità collettiva, ma introduce un im-portante fattore di attenzione alla polidirezionalità.

**La scelta di rete è qualitativamente più innovativa** rispetto alle proposte precedenti e non si può non accoglierla come una linea strategica altamente condivisibile.

Ma la linea strategica non ha un'applicazione concreta coerente:

- la scelta polidirezionale non coglie la natura radiale e policentrica di Padova Diffusa e *si blocca su opzioni territorialmente contratte* in modo tale che il fattore radiale è talmente limitato da configurarsi *come opzione di centralità* e non diffusione policentrica.
- La strategia radiale *non cerca di dislocare un'utenza significativa* rispetto alla mobilità già ora esistente e non coinvolge le periferie urbane e i comuni della cintura urbana.



## UNA SPESA INSOSTENIBILE PER IL BILANCIO DI PADOVA

**La previsione di spesa di 773 miliardi, 840 con il concorso dei privati, è un costo enorme per avere effetti di scarsa rilevanza, una irragionevolezza in termini di rapporto costi-benefici**

Un'altra essenziale considerazione riguarda i costi del PUM e la sua operatività.

Lo scenario del 2010 che prevede una spesa astronomica di 773 miliardi (circa 387 milioni di euro) ai valori attuali, improponibili per l'attuale bilancio comunale, così ripartiti:

- 296 miliardi per le tre linee forza
- 38 miliardi per i parcheggi di interscambio
- 439 miliardi per interventi di potenziamento e completamento della rete viaria
- 67 miliardi a carico dei privati per la realizzazione dei parcheggi centrali.

Tra questi gli interventi previsti entro il 2003 perché ritenuti prioritari richiederanno i seguenti investimenti:

- 296 miliardi per le tre linee forza.
- 28 miliardi per i primi parcheggi di interscambio.
- 143 miliardi circa per il completamento della rete viaria.

Per un totale di 467 miliardi, una cifra che è quasi 4 volte superiore a quella prevista per il progetto Metrotram.

È pur vero che si prevedono tre linee di forza al posto di una, ma dovendosi ritenere definitivamente perso il contributo finanziario a fondo perduto concesso dallo stato per il Metrotram e considerata la totale incapacità dimostrata negli ultimi due anni dall'Amministrazione Comunale di reperire proprie risorse di bilancio su questo punto - perfino sulle opere di manutenzione urgente dell'esistente - non si può non giungere alla conclusione che gli scenari proposti dal PUM sono un puro e semplice specchietto per le allodole per continuare una politica del laissez-faire che ancora una volta penalizza il trasporto pubblico per favorire quello privato.

E d'altra parte negli incontri nei consigli di quartiere svolti ad aprile 2001, l'Assessore alla Mobilità ha esplicitamente dichiarato che prima di avviare i lavori per il Metrobus nel quadrante Nord della città dovranno essere realizzate tutte le infrastrutture viabilistiche previste. Ricordando che per queste non esistono ad oggi i finanziamenti e che - anche qualora questi apparissero miracolosamente domani - tra appalti e ed esecuzione delle opere passeranno anni, si può ben immaginare quale volontà ci sia di rendere operative le stesse previsioni del PUM per il Metrobus nel 2003.

## DI URBANISTICA IL PUM NON VUOL PARLARE

**L'Amministrazione ha a cuore la realizzazione di alcuni nuovi grandi insediamenti, il cui impatto sulla città in generale e sul traffico in particolare saranno enormi; andranno di fatto a disegnare la nuova forma della città dei prossimi 30 anni. Perché il PUM si limita ad assecondare tali scelte pur dimostrando coi numeri che saranno deleterie?**

Il principio attuativo generale sarebbe di **portare all'esterno le concentrazioni di grossi servizi e di commercializzazione**, in area intermedia tra Padova urbana e comuni della cintura, lungo lo scorrimento dell'anello delle tangenziali.

Il PUM invece si limita a prendere atto del progetto di **nuovi insediamenti e rilocalizzazioni** in pieno territorio urbano senza esprimersi esplicitamente sulle implicazioni urbanistiche. Lo fa implicitamente esponendo i dati del carico di traffico che queste realizzazioni causeranno.

Il primo caso riguarda la collocazione di **insediamenti ipercommerciali** a ridosso del casello Padova Est. Questi comportano un aggravio di traffico in una zona già ampiamente compromessa, e su cui non potranno non incidere anche le dinamiche della Cittadella e della Fiera. L'incremento nell'area è pienamente riconosciuto e atteso dal PUM: *"le destinazioni nell'area periferica urbana si incrementano del 14% nel*

2003 e di poco meno del 20% nel 2010, con particolare riferimento al settore nord/est, fra la stazione FS, S. Lazzaro e Padova est, dove si concentrano i nuovi insediamenti.”

Il secondo caso riguarda l'area degli ospedali che è attraversata da via Giustiniani, già ora una zona supertrafficata e ad alto inquinamento atmosferico e acustico. L'area è inidonea ad ospitare le strutture sanitarie e non può che andare sempre più in sofferenza rispetto a scenari futuri. Una politica urbanistica realistica e lungimirante dovrebbe solo prevedere lo spostamento delle strutture ospedaliere in zone urbane più esterne, ad esempio tra la Tangenziale sud e il casello Sud.

In tal modo si sposterebbero quote di traffico all'esterno e in contesto più fluido e più adatto ad una utenza vasta e comunque per la dimensione di Padova Diffusa. Decisamente assurda quindi la decisione di costruire una torre elevata per Pediatria, pur riconoscendo lo stato di assoluta inadeguatezza della Pediatria attuale. Ma allora bisogna avere il coraggio di avviare un processo virtuoso e altrove.

## GRANDI INFRASTRUTTURE: NESSUNA CHIAREZZA DI INTENTI

**Il PUM indica prioritaria la realizzazione di alcune grandi – e costose – infrastrutture viarie per ottenere la fluidificazione del traffico, unico strumento individuato per combattere l'inquinamento. Non mancano però numerose contraddizioni su quali progetti perseguire.**

Il PUM decreta la fine dell'ipotesi di interramento della ferrovia, dichiarandola inattuabile per ragioni di costo e di impraticabilità progettuale e boccia, nel contempo, il progetto cosiddetto Arco di Giano definendolo nei fatti come un'altra barriera tra nord e sud della città. Propone infatti una variante che prevede la realizzazione di un tunnel sotto la ferrovia per collegare la zona fiera con via Dalmazia.

Non appare chiaro, alla luce di queste valutazioni quali siano le intenzioni dell'amministrazione e come intenda realizzarle, visto che in diverse occasioni, successive alla presentazione pubblica del PUM, si è riaffermata la volontà di far convivere i tre progetti, tunnel, interrimento della ferrovia e Arco di Giano.

verso Ecopolis: stati generali della società civile  
**Giovedì 31 maggio, ore 20,45**  
sala Rossini del Caffè Pedrocchi  
**PUM, tra il dire e il fare ...**

Presentazione del Dossier di approfondimento del Piano comunale della mobilità

**Il PUM, aspetti problematici**, arch. Sergio Lironi, Presidente Legambiente

**Casi emblematici: approfondimenti:**

Gli autosilos e una diversa politica della sosta, arch. Carlo Andriolo

Il trasporto pubblico, a cura dell'RSU ACAP

Biciclette e piste ciclabili, arch. Marcello Mamoli, Università di Venezia

**Elementi per una Mobilità sostenibile**, arch. Gabriele Righetto, Legambiente

## **ECOPOLIS: STATI GENERALI DELLA SOCIETA' CIVILE**

**Il 7 e 9 giugno, giorni in cui si celebrerà la vuota cerimonia degli stati generali voluti da questa Amministrazione, costruiamo un vero momento di partecipazione - approfondimento sui temi della sostenibilità, solidarietà e partecipazione.**

La grande rete di comitati, associazioni, organizzazioni che hanno dato vita alla manifestazione del 24 Marzo, quando più di 1.000 cittadini hanno sfilato per le vie della città per dire no alle politiche dell'Amministrazione e per chiedere uno sviluppo diverso, promuove "Ecopolis: stati generali della società civile": un appuntamento di proposta e mobilitazione sui temi della qualità dello sviluppo della città.

**Le ragioni per cui promuoviamo questa manifestazione:**

- perché le diverse problematiche che quotidianamente viviamo, la strada invasa dal traffico, il proliferare delle antenne, la minaccia di una autosilos o un centro commerciale sotto casa, sono sintomi di un sviluppo sbagliato della città: uno sviluppo che penalizza la qualità della vita e delle relazioni quotidiane. Uno sviluppo ancora calcolato in mq di cemento, di opere devastanti (nuovi centri commerciali, sotto e sopra passi), utili a pochi e dannose per molti. Per questo sentiamo la necessità di promuovere, confrontare e approfondire un progetto che faccia perno sul diritto alla salute per tutti, sull'accessibilità della città: uno sviluppo diverso per la città di Padova.
- perché l'Amministrazione ha chiuso tutti i momenti di confronto con i comitati e le associazioni dei cittadini, non ha dato che risposte vuote e fumose quando non in radicale contrasto con le richieste avanzate. Esempio il caso del PUM dove non trovano risposta le richieste di

potenziamento del trasporto pubblico (aumento del trasporto pubblico 1% annuo scarso a fronte di un aumento del 2,7% di domanda di mobilità), si prevedono 7 nuovi parcheggi in centro con conseguente aumento del traffico, della congestione e dell'inquinamento.

- perché chiedendo uno sviluppo diverso esprimiamo anche la volontà e la disponibilità per migliorare la città di tutti: un gesto di buona volontà nell'occuparci della cosa pubblica; speriamo venga apprezzato dai nostri concittadini e troviamo scandaloso venga "snobbato" dai nostri amministratori.
- perché sentiamo la necessità di confrontarci e aprire la discussione con altre persone, associazioni, singoli cittadini, che in questa città operano nella stessa direzione per stipulare con chi vorrà un Patto d'azione per la città sostenibile solidale.

Un'iniziativa ambiziosa, non lo nascondiamo, ma pensiamo, visto l'urgenza delle questioni sul tappeto che riguardano la quotidianità della nostra vita, assolutamente necessaria.

Gli Stati Generali convocati dall'Amministrazione, che si svolgeranno in contemporanea con gli ultimi giorni della nostra mobilitazione non saranno altro, vista la modalità con cui si sono svolte le audizioni, che un inutile e dispendiosa passerella. Pensiamo che la partecipazione sia una cosa seria, un processo faticoso e indispensabile per il governo di una città complessa, un processo che dà alle persone la dignità di cittadini protagonisti della cosa pubblica: scambiare questo, che è valore e sostanza della politica, per una convention di lustrini e paillets è un insulto.

**Questa manifestazione si articolerà in diversi appuntamenti per tutto il mese di maggio e la prima settimana di giugno**, promossi dai diversi soggetti che compongono il Comitato "Per non trattenere il respiro". Verranno organizzati seminari e convegni sul tema della mobilità, delle aree verdi, del trasporto pubblico, degli spazi culturali: tutte le iniziative avranno come titolo "verso Ecopolis: stati generali della società civile".

**ECOPOLIS - STATI GENERALI DELLA SOCIETA' CIVILE**

**SABATO 9 GIUGNO, ORE 14,30**

**sala degli Anziani, Palazzo Moroni**

# SOSTIENI LEGAMBIENTE, ADERISCI !!

## Sono aperte le iscrizioni per il 2001!

*Ricorda che il primo e più diretto modo sostenere Legambiente è l'iscrizione all'Associazione.*

Iscrivendoti, oltre a sostenerci concretamente, sarai **abbonato a Nuova Ecologia** il più autorevole mensile ambientalista italiano.

Inoltre Legambiente di Padova ti **abbona** al notiziario **Verdiamo un Po'**, che con cinque numeri l'anno, ti informerà sugli appuntamenti e principali iniziative di Legambiente in città.

### Quota associativa:

- Socio ordinario: £ 40.000 (riceve "La Nuova Ecologia")
- Socio giovane: £ 10.000 fino a 18 anni (i soci fino a 14 anni ricevono "Nuova Ecologia Junior")
- Socio scuola e formazione: £ 70.000 (riceve "La Nuova Ecologia" e "Formazione Ambiente")
- Socio sostenitore: £ 150.000 (riceve "La Nuova Ecologia" e una copia di "Ambiente Italia")
- Socio volontario £ 50.000: (riceve "La Nuova Ecologia" e la copertura assicurativa sugli infortuni nella sua attività di volontariato)

**ISCRIVERSI È FACILE, BASTA EFFETTUARE UN VERSAMENTO SUL C.C.P. 17229352 INTESTATO A LEGAMBIENTE PADOVA. PUOI UTILIZZARE IL CONTO CORRENTE ALLEGATO.**

*SPECIFICARE NELLA CAUSALE "ISCRIZIONE 2001", LA FORMULA DI ISCRIZIONE SCELTA, NOME, COGNOME, INDIRIZZO, CAP, CITTÀ, TELEFONO, E - MAIL .*

*INVIEREMO LA TESSERA PER POSTA.*

L'invio dei dati vale come autorizzazione ad utilizzare i dati stessi. Legambiente garantisce la massima riservatezza dei dati forniti e la possibilità di rettifica o cancellazione dei suddetti nel rispetto della legge 675/96.

La **sede di v. Cornaro 1/a** è aperta da lunedì a venerdì, orario ufficio. Per contatti: tel./fax: 049.77.68.22

Lo **sportello giuridico** è attivo su appuntamento.

I volontari di **Salvalarte - Cigni in città** sono operativi dal lunedì al sabato presso la Scuola della carità e Oratorio di Santa Margherita.

Il **gruppo 4 zampe**, per segnalazioni di abbandoni o abusi su animali, è in sede il lunedì, mercoledì e venerdì 17,30 - 19,00.

La **Banda del Cigno** (ragazzi/e under 14) si ritrova il sabato pomeriggio ogni 15 giorni per giocare, scoprire città e dintorni, preparare iniziative. Informazioni: Paola Fontana tel. 049.872.19.57

Visitate il **sito web** di Legambiente rinnovato: [www.geocities.com/legambientepd](http://www.geocities.com/legambientepd)

Inviare il vostro indirizzo di posta elettronica a [legambiente\\_padova@libero.it](mailto:legambiente_padova@libero.it), sarete inseriti nell'agenda delle newsletter elettroniche.

Legambiente Volontariato organizza **Corso di formazione per volontari in protezione civile – sezione beni artistici e monumentali**, 26 e 27 maggio - Naole, Monte Baldo (VR).  
Per informazioni Davide Sabbadin:  
049/77.68.22

**Campi di Volontariato ambientale**  
E' disponibile in sede l'opuscolo che illustra le 250 occasioni di volontariato per l'estate 2001: ripristino ambientale, antincendio, archeologico, marino, internazionale, ecc.  
I campi si svolgono in aree protette.