

6b. Note sulla situazione viabilistica

Dal PAT - Rapporto Ambientale cap. 4.5.9. viabilità e mobilità - si ricavano alcuni dati interessanti, che riportiamo, riguardanti sia la viabilità che la mobilità in generale, che forniscono soprattutto dati sulle modalità di attraversamento e la loro dimensione numerica:

“La rete infrastrutturale viaria di Noventa di Piave risulta piuttosto semplice: la rete principale è costituita da una serie parallela di assi che si sviluppano lungo la direttrice est-ovest e cioè l'autostrada A4 Trieste Venezia, la SS 14 e la linea ferroviaria Trieste – Venezia. La rete viaria secondaria si sviluppa, invece, lungo l'asse nord-sud ed est-ovest; in particolare, nel territorio del comune di Noventa di Piave troviamo: la S.P. 83 che collega Noventa di Piave con San Donà di Piave, a sud, e il territorio di Salgareda, a nord; la S.P. 55 che collega Noventa di Piave con la zona industriale a nord dell'autostrada, Chiarano e Oderzo, e via Calnova che collega il centro urbano di Noventa con l'area industriale a sud dell'autostrada.

A tale sistema si aggiunge la realizzazione di una bretella di collegamento dal nodo del casello autostradale a nord di Noventa all'area commerciale di San Donà di Piave. La stessa permette di alleggerire il carico veicolare che attraversa il centro urbano, legato ai flussi connessi al casello stesso. Ulteriore elemento utile all'alleggerimento del carico veicolare di passaggio attraverso Noventa è un tratto stradale in fase di realizzazione, relativo al PN 10-13, capace di allontanare il traffico dalla SP 83 collegando l'area meridionale del territorio comunale con il nodo del casello, a est dell'abitato. In quanto all'aspetto riguardante i flussi di traffico, l'indagine dimostra come il territorio comunale sia attraversato da arterie stradali caratterizzate da un pesante carico veicolare: l'autostrada A4 Trieste- Venezia, la SP 83 e via Calnova – nel tratto che mette in collegamento la strada statale con il casello autostradale – hanno un volume di traffico superiore ai 5000 veicoli/giorno. Al contrario, la SP 55 detiene un carico veicolare nel primo tratto minore di 1000 veicoli/giorno, il flusso di traffico si colloca invece tra i 1000 e i 5000 veicoli/giorno nel secondo tratto.

Per quanto riguarda la caratterizzazione dei veicoli circolanti all'interno del comune di Noventa di Piave si osserva come, dai dati rilevabili al 2005 (fonte Istat), il 75% del traffico sia imputabile all'impiego di autovetture. La rimanente frazione si suddivide tra autocarri per il trasporto merci (11%), motocicli (8%) e in minima parte rimorchi e semirimorchi per il trasporto merci (2%).

Pendolarismo

Sulla base dei dati forniti dalla Regione Veneto è stato possibile delineare un quadro abbastanza dettagliato sul sistema dei pendolari nel comune di Noventa di Piave. Per motivi di maggior chiarezza sono stati distinti gli spostamenti dei lavoratori da quelli degli studenti e l'analisi è stata condotta su tre livelli distinti:

1. uscite dal comune di Noventa per motivi di lavoro e di studio;

2. entrate nel comune di Noventa per motivi di lavoro e di studio;
3. spostamenti all'interno del comune di Noventa per motivi di lavoro e di studio (auto contenimento).

Pendolarismo per motivi di lavoro

Il numero di lavoratori che ha un'occupazione in un comune diverso da quello di Noventa di Piave – loro comune di residenza – risulta pressoché uguale al numero di persone che provengono dai comuni limitrofi per lavorare a Noventa (1.397 rispetto a 1.315); discreto è il numero di individui che risiede e lavora all'interno di Noventa (729). I residenti nel comune che lavorano all'interno del territorio comunale stesso si spostano per lo più in automobile, come conducenti (57%) o in bicicletta e a piedi, in percentuale minore (35%).

La maggior parte di coloro che lascia il comune per motivi di lavoro trova un posto di lavoro per la maggior parte nella provincia di Venezia, nei comuni limitrofi. Nella fattispecie, il bacino di raccolta di maggiore peso è il comune di San Donà di Piave, verso il quale si dirige circa il 41,5% dei pendolari. A seguire i comuni di Venezia (8%), Salgareda (0,5%), Motta di Livenza, Musile di Piave, Cessalto e Fossalta di Piave. L'85% dei lavoratori fuori comune si reca al lavoro utilizzando l'auto privata (82% come conducente e 3% come passeggero); la rimanente percentuale si suddivide nell'utilizzo degli altri mezzi, tra i quali predominano treno e ciclomotore.

Per quanto riguarda l'ora di partenza, si nota come la maggior parte dei lavoratori in uscita e in entrata a Noventa lasci la propria abitazione per recarsi al posto di lavoro tra le 7,15 e le 8,15: è proprio questa l'ora in cui si registra il picco più alto di traffico. La questione è logicamente per chi si muove all'interno del comune stesso, caso in cui la percentuale più alta (23,7%) si muove di casa tra le 8,15 e le 9,15. Il tempo impiegato in media per recarsi sul luogo di lavoro dipende da numerosi fattori (distanza da casa, traffico ecc.): in quanto a chi si muove all'interno del territorio comunale il tempo medio impiegato per recarsi al lavoro è di circa un quarto d'ora. Per chi si muove verso comuni limitrofi o per coloro che dai comuni limitrofi entrano a Noventa di Piave per lavorare il tempo medio impiegato per recarsi sul posto di lavoro è di mezzora.

Pendolarismo per motivi di studio

Osservando le cifre degli spostamenti per motivi di studio si osserva che il 58,5% dei flussi rimane all'interno del comune di Noventa di Piave (621 studenti su 1062).

Il risultato dell'analisi è facilmente spiegabile se si assume che i bambini in un'età scolare compresa tra i 6 ed i 13 anni frequentano le scuole primarie e secondarie inferiori del comune di residenza.

Il 38% degli studenti residenti all'interno del territorio noventano che frequenta le scuole del comune si sposta in bicicletta o a piedi; la stessa percentuale anche per chi si muove in auto come passeggero.

Elevata è anche la percentuale di studenti che si reca a scuola con l'autobus aziendale (17%).

Il 56% degli studenti che frequenta le scuole del comune, provenendo da quelli limitrofi, si sposta con l'auto privata, come passeggero; è comunque alta la percentuale di studenti che si reca a scuola con l'auto privata, come conducente (31%). Per quanto riguarda le uscite, si osserva come sia il comune di San Donà di Piave ad accogliere la maggior parte degli studenti che studiano fuori Noventa (circa il 52%); il 13,5% si reca negli istituti scolastici del comune di Venezia. Entrambi i comuni offrono un'ampia gamma di istituti superiori.

L'utilizzo dei mezzi a disposizione per recarsi a scuola è equamente distribuito tra i mezzi stessi: auto privata (come passeggero), treno e autobus extraurbano si rispondono ad una percentuale di utilizzo del 15-17%; autobus urbano, ciclomotore e auto privata (come conducente) raggiungono ognuno il 13%.

Come prevedibile, la maggior parte degli studenti parte da casa recarsi a scuola tra le 7:15 e le 8:15; il tempo impiegato raggiungere l'edificio scolastico varia a seconda della distanza casa scuola e del traffico ma in genere è sempre inferiore ai 60 min.

"Fonte ISTAT – censimento 2001"

Come già parzialmente anticipato nel capitolo 5 che esamina gli obiettivi principali dello studio di fattibilità, il **punto 1** (analizzare i modi e la fattibilità della restituzione di un'ampia area del centro e del centro storico all'uso prevalentemente pedonale) implica 3 azioni che riportiamo:

1A. La declassificazione della strada Provinciale n. 82, quantomeno nel tratto compreso tra via Romanziol - partendo dall'incrocio con via G. Galilei - fino al tratto di via Roma antistante indicativamente il giardino di villa Zorzi

1B. Il ribilanciamento di tutte le aree di sosta che gravitano attorno all'area di progetto

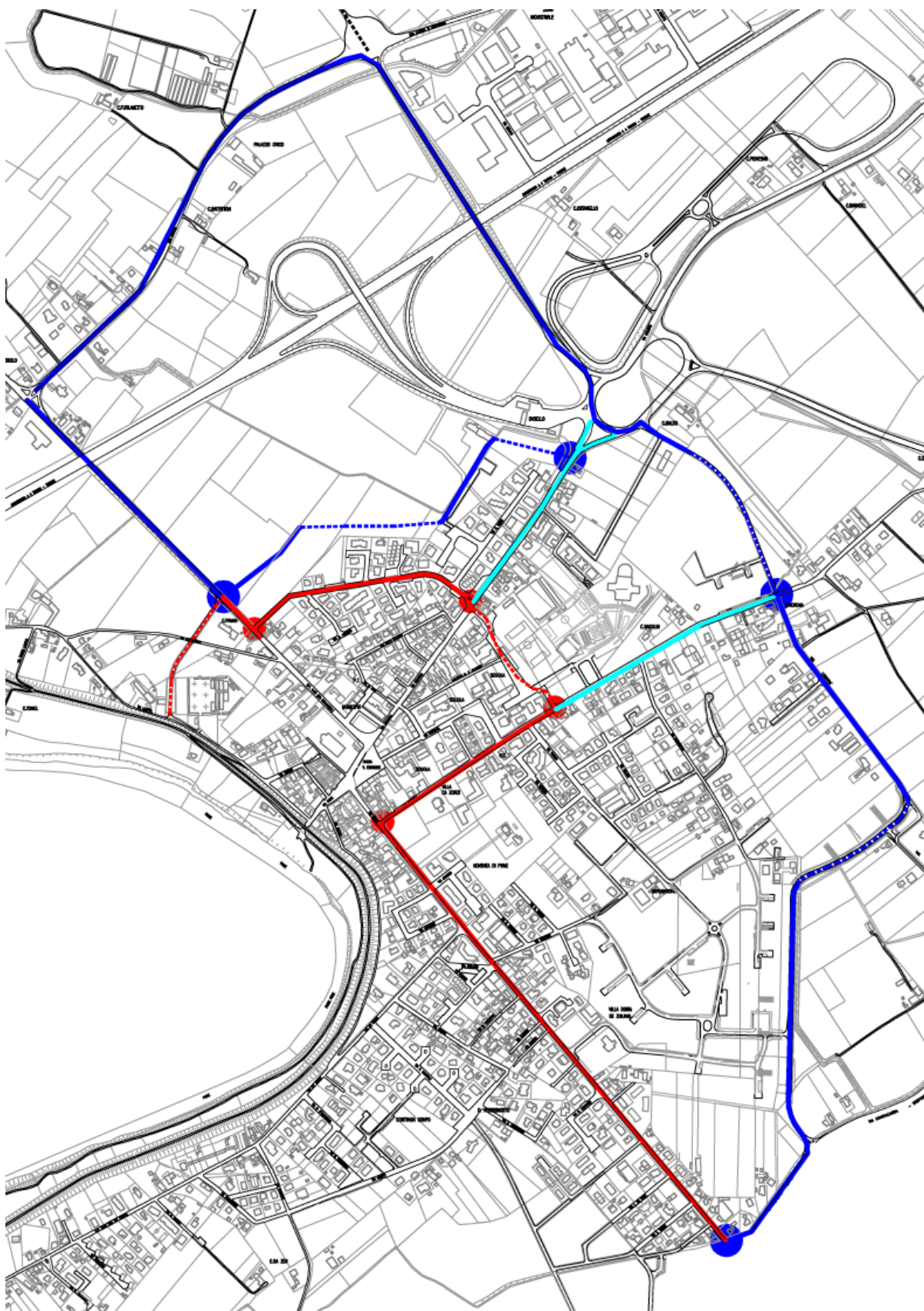
1C. La revisione del profilo di mobilità carrabile

Tralasciando l'azione 1A, che è l'obbligatorio preludio delle due successive, l'azione 1B e l'azione 1C importano una serie di soluzioni alternative alle quali sono dedicate delle specifiche tavole di analisi ed un paragrafo esplicativo.

Tale condizione tuttavia riguarda non solo l'area di progetto e considerazioni di più ampia scala è opportuno farle in questa sede.

La declassificazione della S. Provinciale 82, dovrebbe determinare una significativa deviazione del traffico di attraversamento del centro che complessivamente è stimato sui 5000 veicoli al giorno, portando l'utilizzo a valori, unicamente collegati alla mobilità in entrata ed in uscita, legati alla residenzialità per consentire in parallelo una forma di pedonalizzazione da definirsi

Tale azione, a nostro parere, sarebbe opportuno che venisse compensata con dei meccanismi di mobilità carrabile periurbana ed urbana a più livelli di circolazione, per consentire sia una mobilità compensativa, sia la miglior accessibilità alle sezioni centrali da pedonalizzare.



Dirigendoci da sud verso nord un primo livello di percorrenza e di accesso è rappresentato dalla bretella est che da via Tre Ponti, attraverso l'integrazione con nuovi tratti della rete viaria esistente, dovrebbe condurre alla rotatoria del casello autostradale.

Questo percorso potrebbe configurarsi come una sorta di nuova Provinciale che andrebbe a compensare tutto il traffico di attraversamento che attualmente non è diretto a Noventa.

Giunti alla rotatoria si aprirebbe una duplice opzione:

- proseguire in via Santa Maria di Campagna e successivamente in via Bosco, aggirando completamente il centro urbano
- completare la rotatoria fino all'imbocco del paese per poi, attraverso l'integrazione tra una porzione di viabilità esistente a nord nei pressi del casello, un tratto prevedibile in fase di nuova lottizzazione a sud verso via Romanziol ed il raccordo tra le due sopradette, determinare il perfezionamento del margine ovest e la sua complessiva solidificazione fisica e carrabile

Questo processo potrebbe anche essere accompagnato, così come già avviene nell'ipotesi di riforestazione prevista nel PAT, da un rafforzamento arboreo dell'intero complesso stradale così definito, giungendo a quel modello di perimetrazione/identificazione di cui si diceva.

Tutto il sistema potrebbe accompagnarsi ad un percorso ciclopedonale, così come già previsto per la parte est, prolungandosi fino al fiume con il tratto stradale, anch'esso già inserito nel PAT, che dovrebbe raccordare via Romanziol con via Passo Lampol.

Dirigendoci da nord verso sud, quindi dalla provinciale 83 lungo via Romanziol in direzione del centro, il percorso potrebbe funzionare nel medesimo modo, essendovi la possibilità di un doppio senso di circolazione. Questo sistema periurbano ma prossimo all'abitato, potrebbe essere il miglior viatico per razionalizzare tutto il sistema degli accessi senza renderlo iperbolico. Lungo il suo sviluppo quest'anello avrebbe comunque due assi carrabili direzionati verso il centro e le piazze, costituiti da via Guaiane e via Calnova, con un reticolo alternativo piuttosto fitto di avvicinamento che non escluda del tutto le modalità di penetrazione viabilistica.

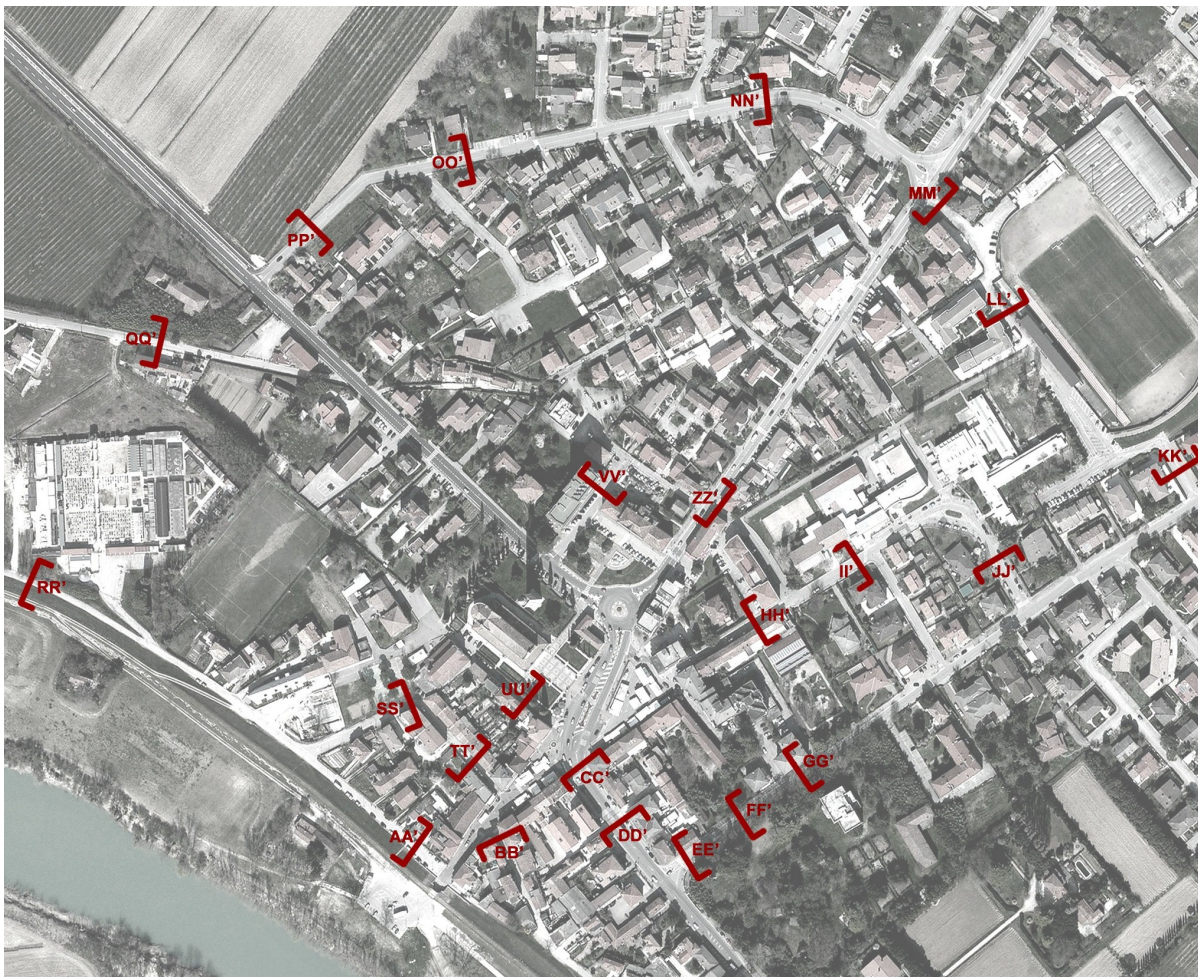
Un secondo livello di circolazione che potrebbe esser tipicamente urbano e locale, è invece determinabile sempre provenendo da sud, con il percorso che interessa via Guaiane, il tratto a sud del campo sportivo (con delle modifiche alla sistemazione attuale poichè parzialmente intercluso) e via Galilei. Tale tratto è stato verificato dimensionalmente con rilievi sul campo per determinarne l'effettiva possibilità di utilizzo ad uno o più sensi di marcia: fatta eccezione per il tratto contiguo allo spigolo Nord/ovest del campo sportivo, dove sarebbe necessario intervenire con delle modifiche alla recinzione per l'inserimento della strada, l'intervento sarebbe attuabile con una discreta facilità fatte salve le modifiche indicate. Una o più rotonde potrebbero servire efficacemente questa percorrenza.

Il terzo livello di circolazione è quello, diciamo, di quartiere e locale; permetterebbe di raggiungere le piazze e sostarvi nei pressi, con modalità di attraversamento e di sosta delle stesse tutte da definirsi ed oggetto di trattazione puntuale nel *capitolo 6e*. Questo livello si attiverebbe *declassando* (in senso metaforico) l'utilizzo attuale del tratto di via Romanziol compreso tra l'incrocio con via Galilei ed il Municipio, creando la bretella stradale che permetta di aggirare il Municipio lungo il retro (presumibilmente demolendo l'edificio che ora ospita le associazioni), ed *declassando* (sempre in senso metaforico) il tratto di via Calnova compreso tra il Municipio e via Galilei ad una funzione molto più urbana rispetto al traffico che oggi proviene dal casello stradale, che con la nuova bretella a nord/est troverebbe miglior sbocco.

Rimandiamo alla maggior semplicità delle elaborazioni grafiche per meglio comprendere la descrizione anzidetta e le relazioni con la rete degli spazi di sosta. Dal punto di vista della programmazione temporale degli interventi descritti sarebbe naturalmente preferibile attivare in via prioritaria le modifiche infrastrutturali prima di procedere alle forme di pedonalizzazione ipotizzate, anche per poter campionare le nuove modalità di attraversamento.

6c. Studio delle sezioni viarie

Di seguito sono illustrate le sezioni stradali principali, all'interno ed in prossimità dell'area di progetto, per valutare il dimensionamento delle carreggiate rispetto alle ipotesi di trasformazione viabilistica possibili, trattate nel paragrafo precedente. Le ipotesi si mostrano praticabili in rapporto ai rilievi effettuati ed alla predisposizione di due sensi di marcia dove necessario.



A seguire dettaglio delle stesse con dimensionamento di massima delle sedi stradali e dei marciapiedi.

Stato Attuale

Via Passo Lampol

Sezione AA' Doppio senso di Marcia

Via Argine

Sezione BB' Doppio senso di marcia su strada chiusa

Via Roma/Strada Provinciale

Sezione CC'	Doppio senso di marcia e tre corsie con linea di Parcheggio
Sezione DD'	Doppio senso di marcia e tre corsie con linea di Parcheggio

Via Guaiane

Sezione EE'	Doppio senso di marcia
Sezione FF'	Doppio senso di marcia
Sezione GG'	Doppio senso di marcia

Via Noventa

Sezione HH'	Doppio senso di marcia
Sezione II'	Doppio senso di marcia
Sezione JJ'	Doppio senso di marcia con 2 linee di Parcheggio

Prosecuzione di via Galilei in direzione di via Guaiane lungo il campo sportivo

Sezione KK'	Doppio senso di marcia con linea di Parcheggio privati
Sezione LL'	Doppio senso di marcia su strada chiusa con linea di parcheggio
Sezione MM'	Doppio senso di marcia

Via Galilei

Sezione NN'	Doppio senso di marcia
Sezione OO'	Doppio senso di marcia
Sezione PP'	Doppio senso di marcia

Via Calvecchia

Sezione QQ'	Doppio senso di marcia
-------------	------------------------

Via Lampol

Sezione RR'	Doppio senso di marcia
-------------	------------------------

Via Borgo

Sezione SS'	Senso unico marcia con linea di parcheggi
Sezione TT'	Senso unico marcia con linea di parcheggi

Via Chiesa

Sezione UU'	Doppio senso di marcia linea di Parcheggio/Strada chiusa
-------------	--

Via Diaz

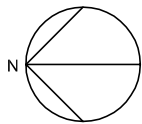
Sezione VV'	Doppio senso di marcia linea di Parcheggio
-------------	--

Prosecuzione ovest di via Diaz

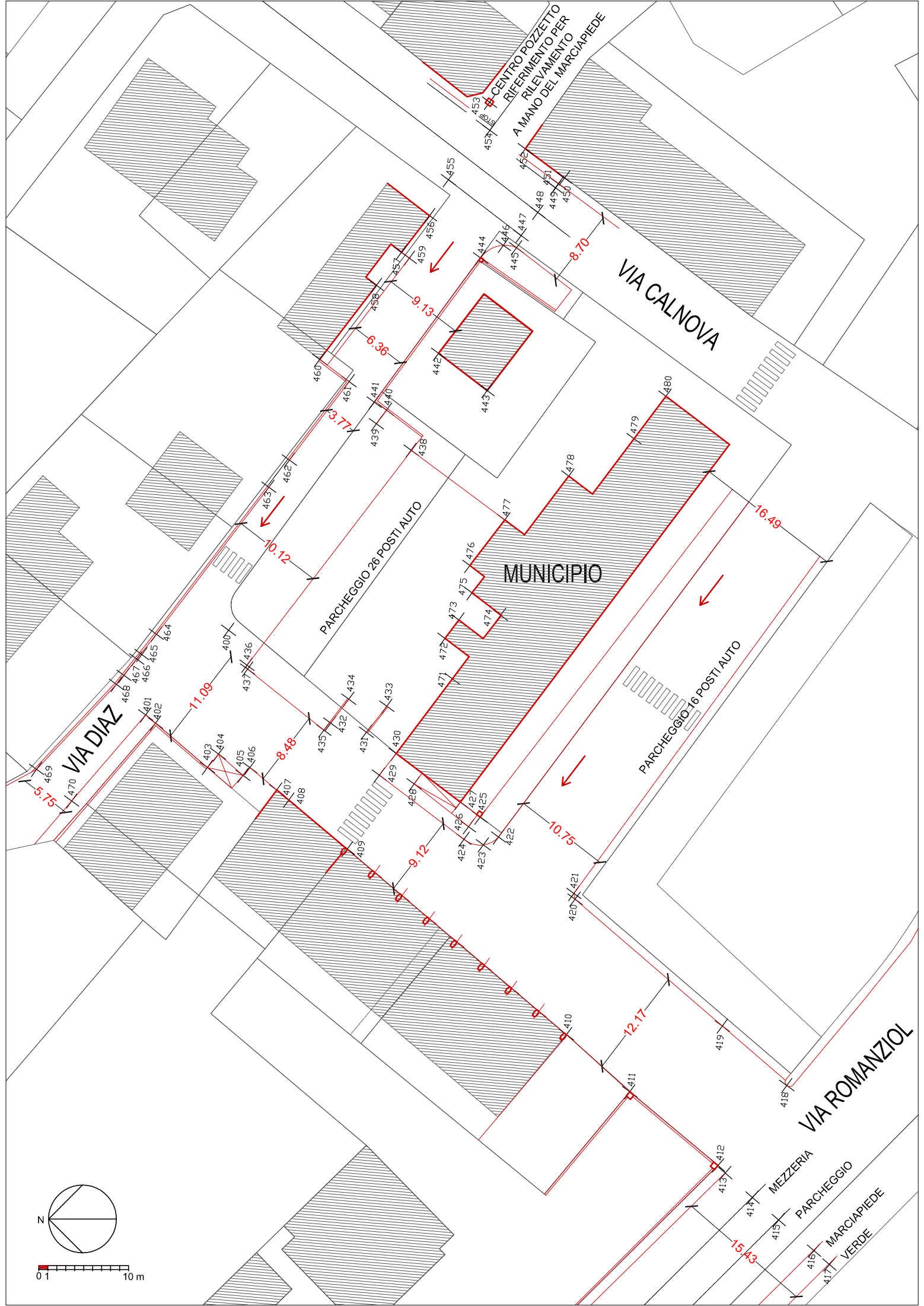
Sezione ZZ'	Doppio senso di marcia
-------------	------------------------

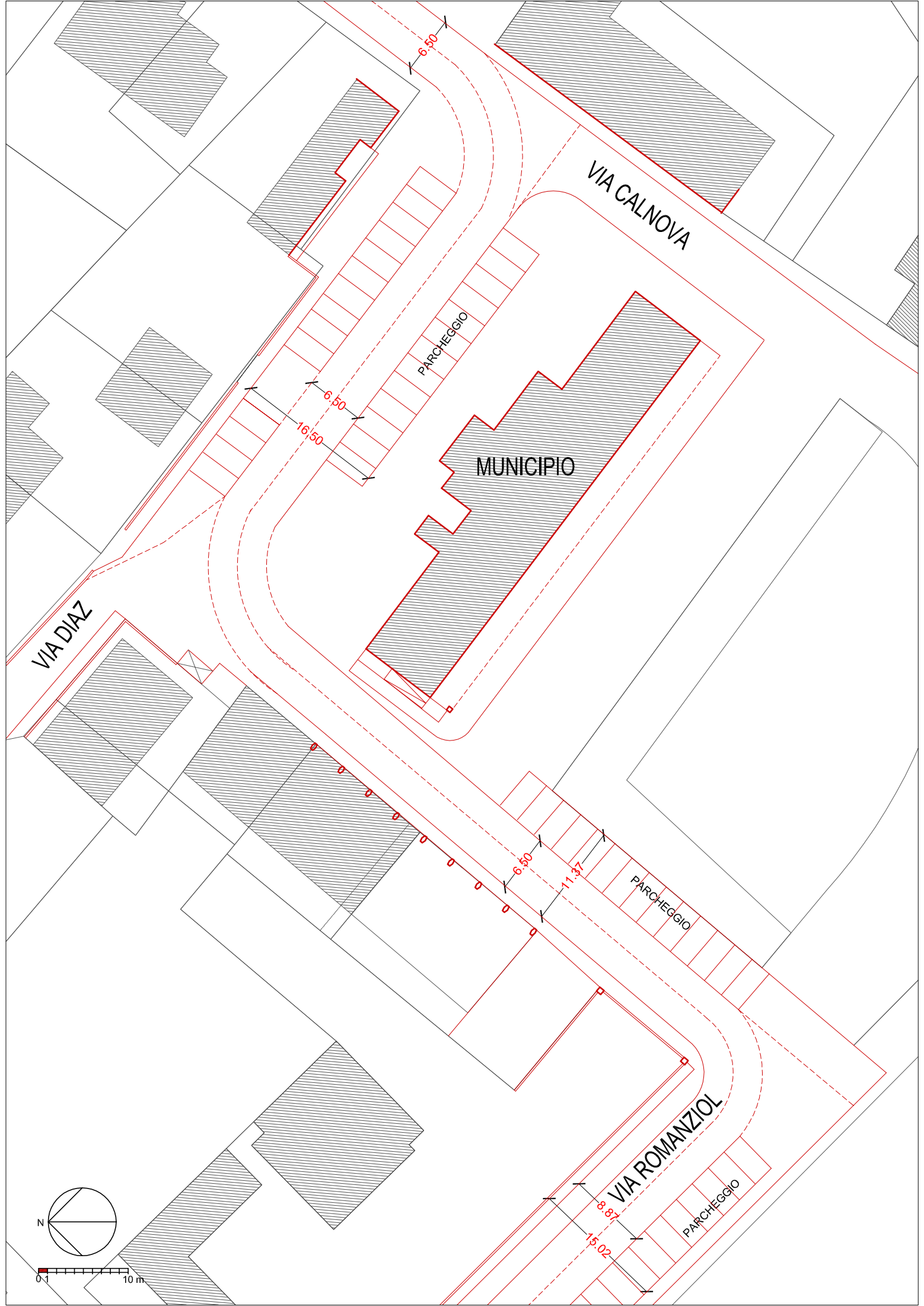
Altri due rilievi dello stato attuale han riguardato:

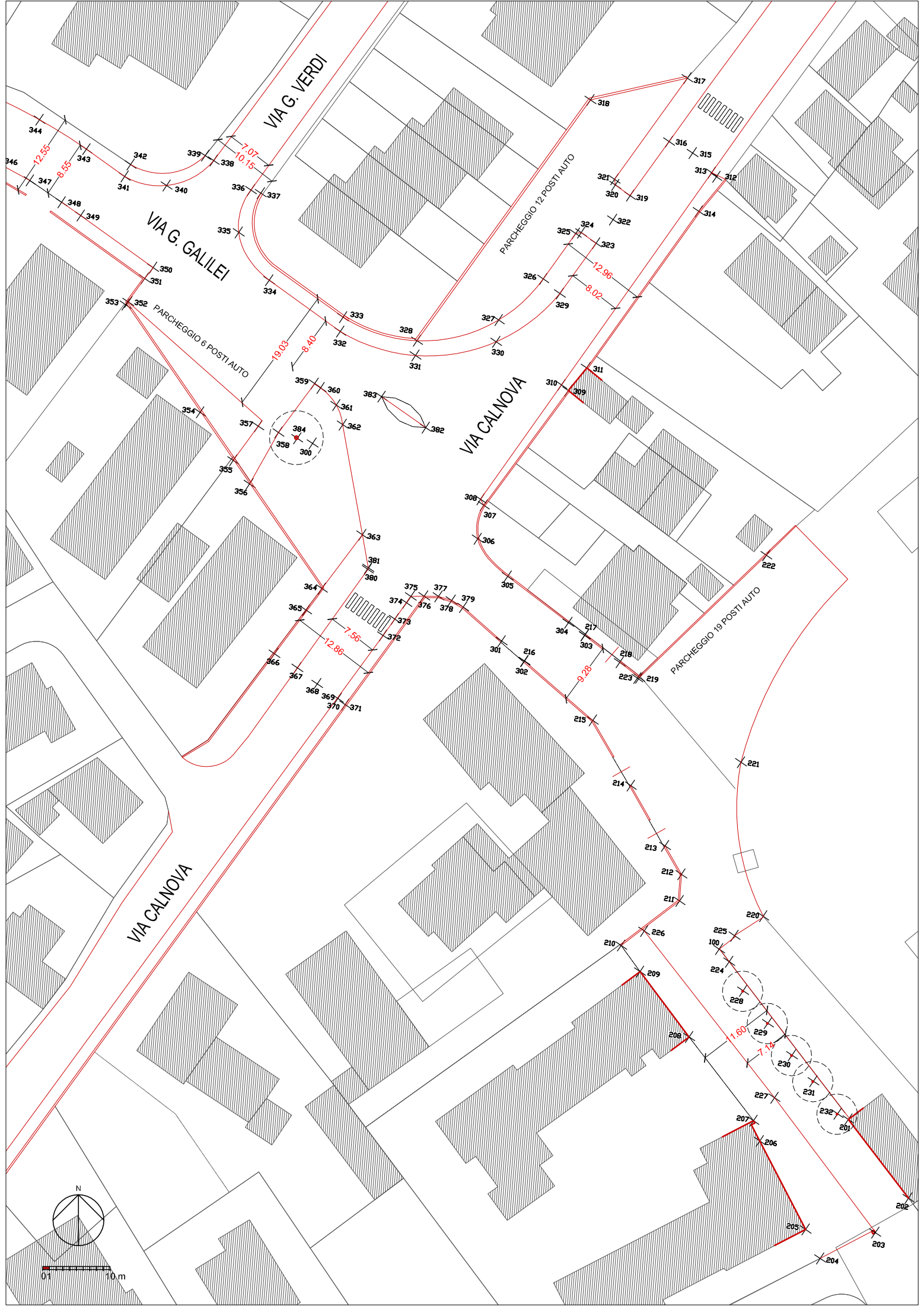
- Rilievo planoaltimetrico parziale dell'area e degli spazi liberi attorno al municipio
- Rilievo dell'area stradale compresa tra via Galilei, via Calnova e gli impianti sportivi

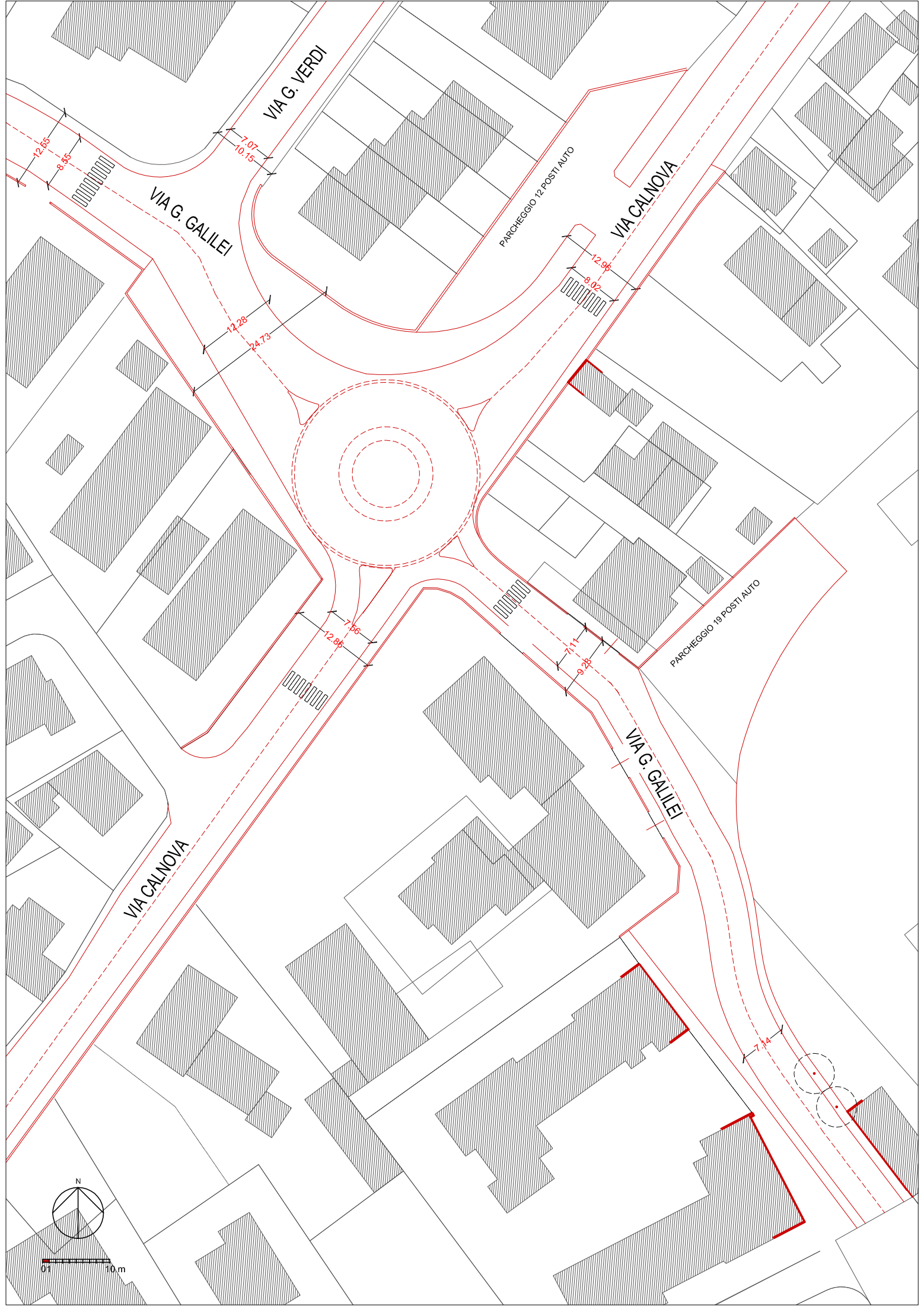


0 1 10 m

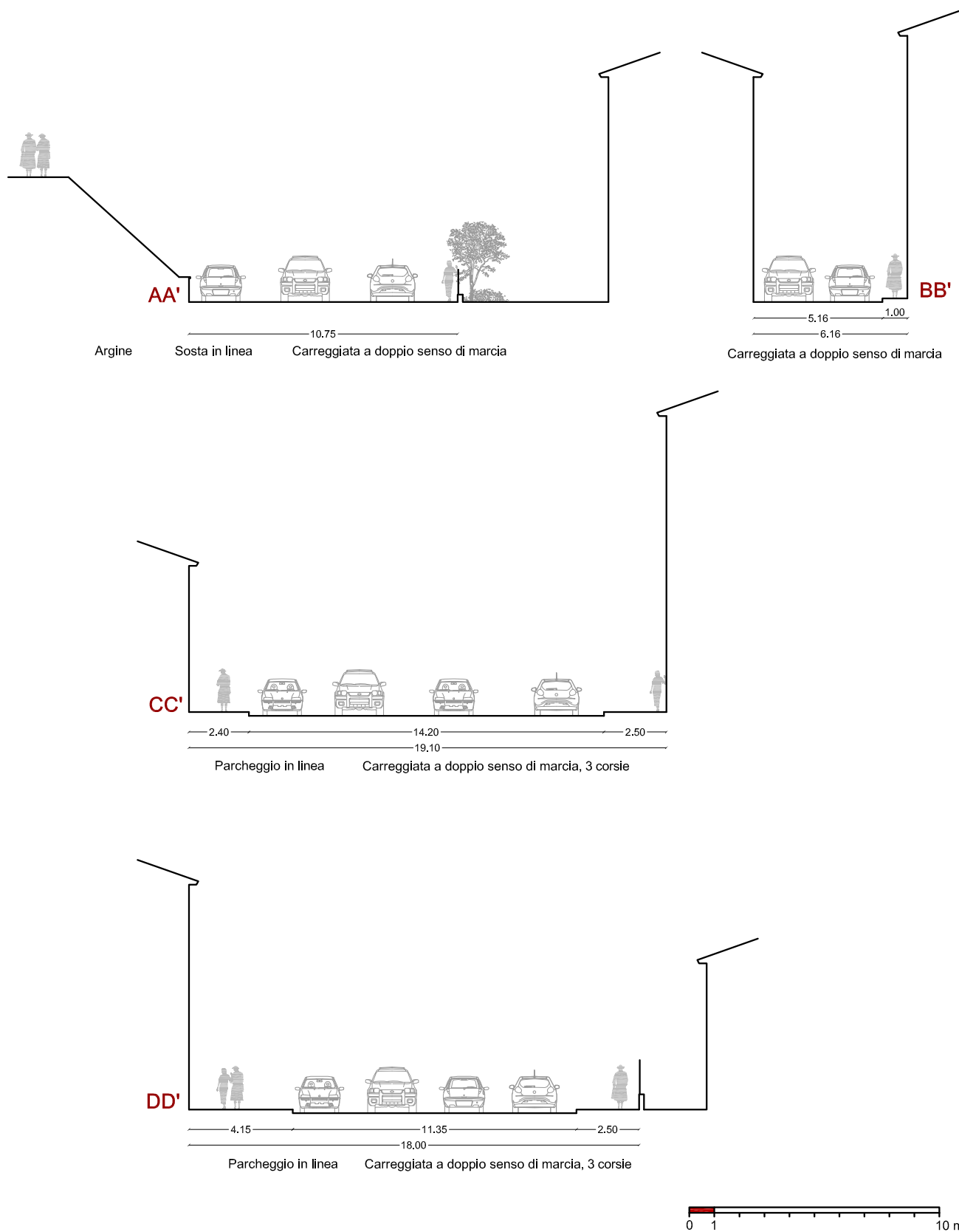


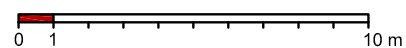
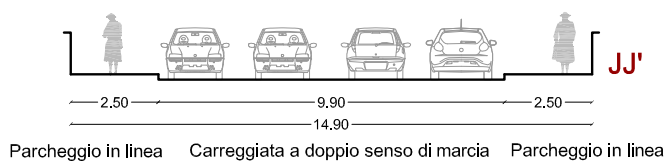
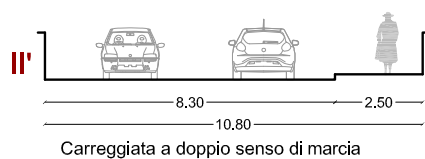
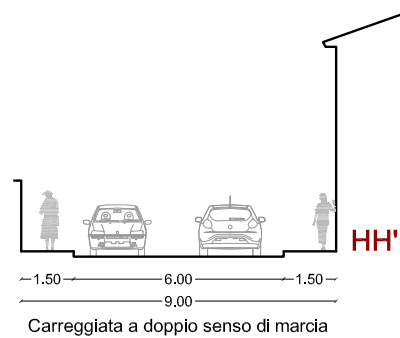
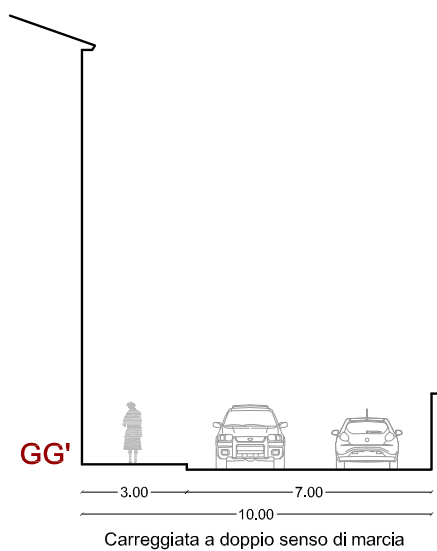
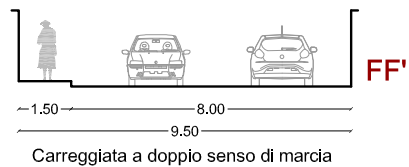
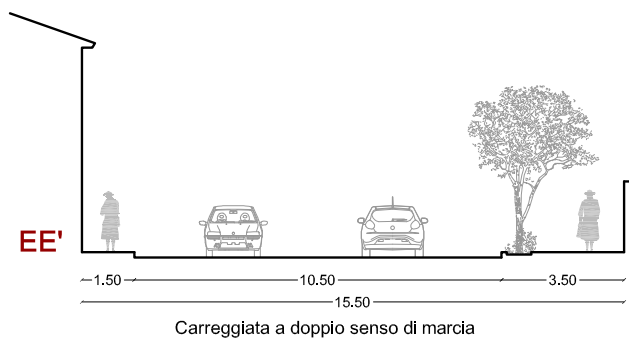


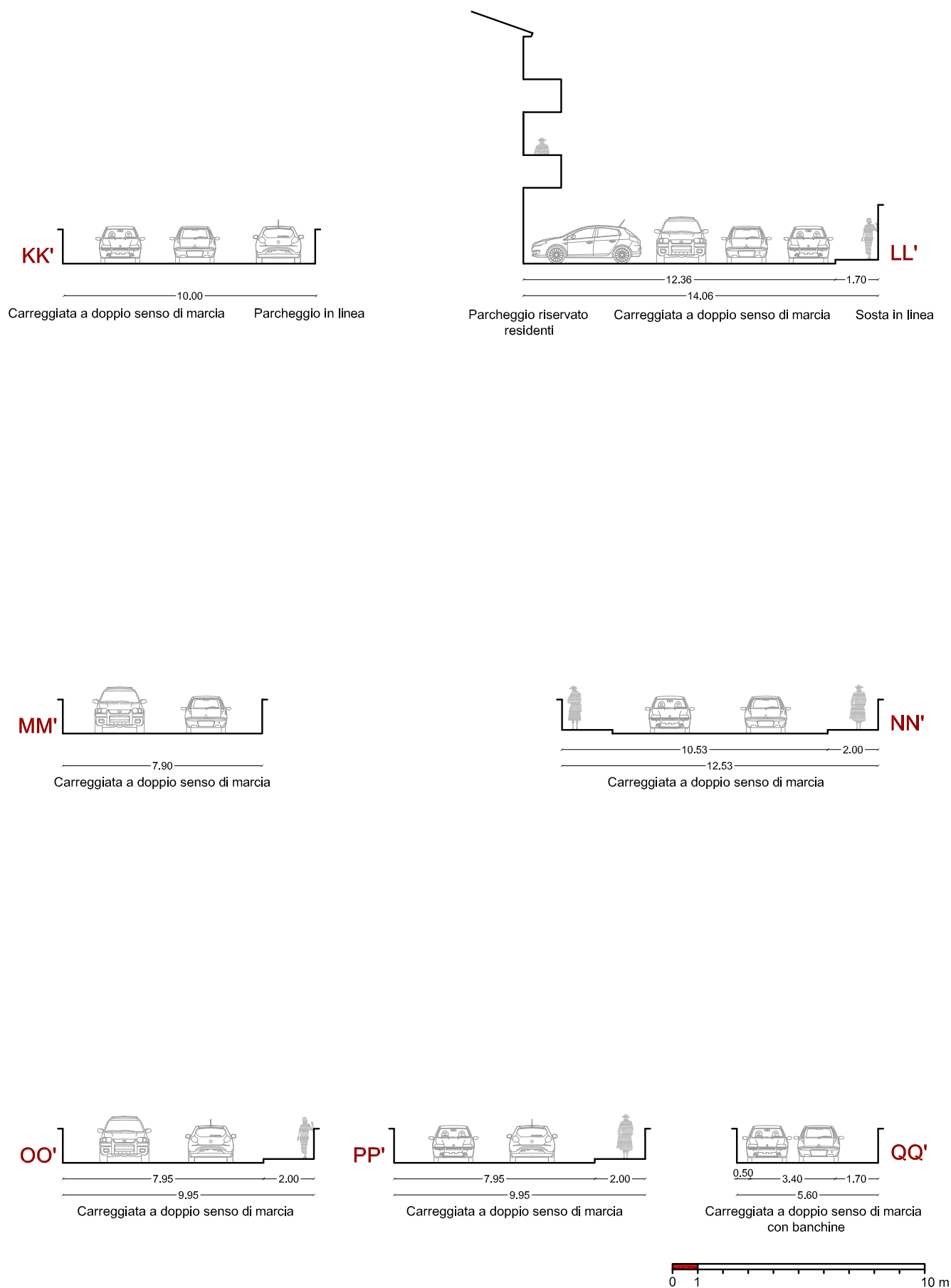


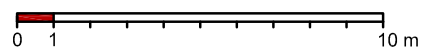
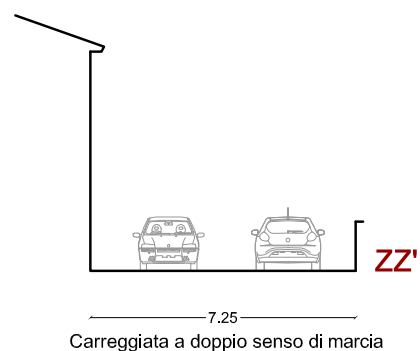
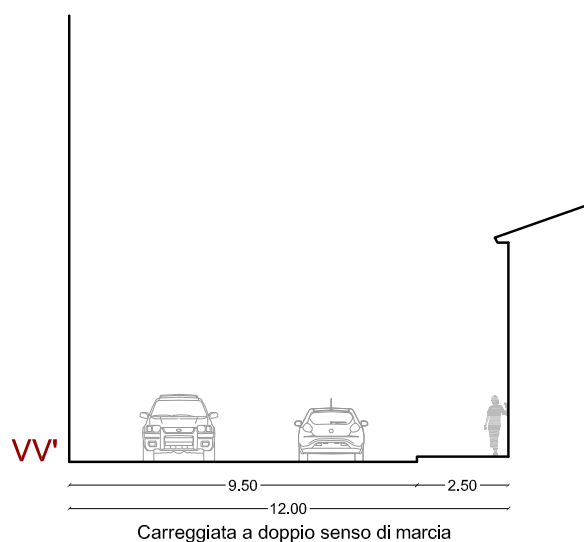
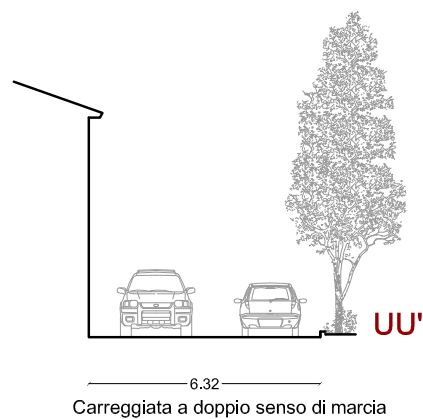
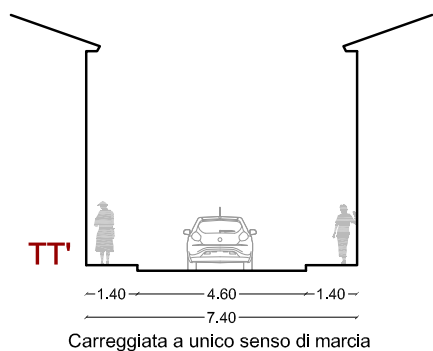
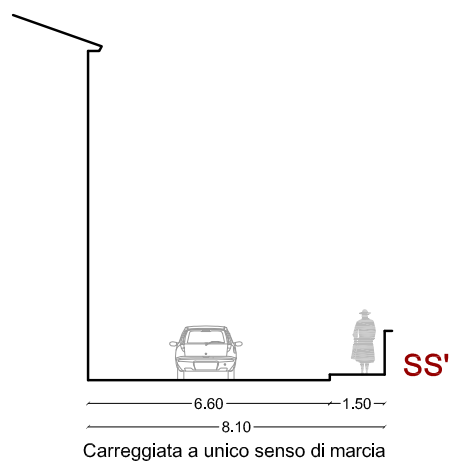
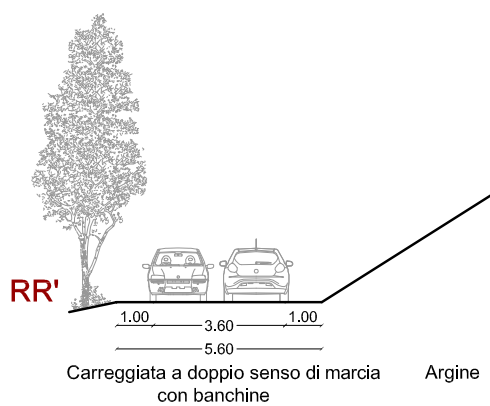


01 10 m









6d. Quantificazione complessiva degli spazi di sosta

Per dar seguito agli obiettivi principali dello studio di fattibilità di cui al capitolo 5 (*punto 1. analizzare i modi e la fattibilità della restituzione di un'ampia area del centro e del centro storico all'uso prevalentemente pedonale e punto 2. verificare gli aspetti tecnico/funzionali ed economici che permettano la definizione di alcuni stralci funzionali coerenti*) e nello specifico per attuare il punto 1B (*ribilanciamento di tutte le aree di sosta che gravitano attorno all'area di progetto*), si è reso opportuno censire tutti gli spazi di sosta attuali che gravitano attorno all'area di progetto.

Sulla base dei conteggi effettuati e sulla base delle planimetrie allegate fornite dall'amministrazione, complessivamente si è verificato numericamente lo stato attuale degli spazi di sosta, anche non regolamentati ma comunque utilizzati, comprendendo in alcuni casi anche quelli che appaiono come spazi di sosta privati ad uso comune nonché gli spazi di sosta già previsti dagli strumenti urbanistici e computabili come tali. Nella successiva tabella e nelle susseguenti schede fotografiche di rilievo, sono riportati i totali che verranno utilizzati come base per i conteggi per valutare le variazioni collegate all'attuazione delle diverse soluzioni dello studio di fattibilità. Complessivamente risultano attualmente disponibili 447 spazi di sosta all'interno dell'area di progetto (Aree A1/A2/B1/C/D/E/F), con ulteriori 222 spazi di sosta in aree prossime (Pext) a quella d'intervento, per un totale di circa 669 spazi di sosta.

In alcuni casi i parcheggi esterni (Pext) distano considerevolmente dall'area centrale, ma sono prossimi all'area di via Calnova in altri casi, sebbene inseriti nell'area di intervento (PE) ed in uno degli stralci funzionali, appaiono più a servizio dell'area stessa che utilizzabili a servizio delle piazze in rapporto alle abitudini odierne. Le attuali modalità di sosta infatti ruotano prevalentemente attorno a piazze e municipio, ed i parcheggi perimetrali difficilmente si usano a servizio dei medesimi luoghi. Qualsiasi possa essere la soluzione prescelta sarà opportuno conservare un certo numero di spazi di sosta anche all'interno delle piazze, rendendo compatibile la superficie delle pavimentazioni con il traffico carrabile.

Tale soluzione consente infatti di conservare il più ampio margine di reversibilità nell'ambito delle trasformazioni.

Nella pagina seguente si riporta un estratto della tabella, che è raffigurata in copia anche nell'elaborato grafico in scala 1/1000, che analizza la viabilità ed i parcheggi rilevati all'interno dell'area di intervento ed ai suoi margini.

A seguire la Planimetria di rilievo con i codici di riferimento e le schede fotografiche che mostrano l'inserimento delle singole aree di sosta all'interno del centro abitato e possono essere utili senza dover necessariamente effettuare un sopralluogo per comprenderne le caratteristiche.

QUANTIFICAZIONE PARCHEGGI - STATO DI FATTO

IDENTIFICAZIONE PARCHEGGI PUBBLICI		N° POSTI AUTO
STRALCIO A1:	P _{A1 01} P _{A1 02} P _{A1 03} P _{A1 04} P _{A1 05} P _{A1 06}	4 POSTI AUTO 14 POSTI AUTO 10 POSTI AUTO 11 POSTI AUTO 14 POSTI AUTO 22 POSTI AUTO TOT. STRALCIO A1: 75 POSTI AUTO
STRALCIO A2:	P _{A2 01} P _{A2 02} P _{A2 03}	6 POSTI AUTO 5 POSTI AUTO 12 POSTI AUTO TOT. STRALCIO A2: 23 POSTI AUTO
STRALCIO B1:	P _{B1 01} P _{B1 02} P _{B1 03} P _{B1 04} P _{B1 05} P _{B1 06} P _{B1 07} P _{B1 08*} (PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO) P _{B1 09}	15 POSTI AUTO 15 POSTI AUTO 11 POSTI AUTO 4 POSTI AUTO 16 POSTI AUTO 16 POSTI AUTO 10 POSTI AUTO 7 POSTI AUTO 10 POSTI AUTO TOT. STRALCIO B1:104 POSTI AUTO
STRALCIO B3:	P _{B3 01}	8 POSTI AUTO TOT. STRALCIO B3: 8 POSTI AUTO
STRALCIO C:	P _{C 01} P _{C 02} P _{C 03}	9 POSTI AUTO 15 POSTI AUTO 16 POSTI AUTO TOT. STRALCIO C: 40 POSTI AUTO
STRALCIO D:	P _{D 01} P _{D 02} P _{D 03} P _{D 04} P _{D 05} P _{D 06*} (PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO)	4 POSTI AUTO 7 POSTI AUTO 6 POSTI AUTO 5 POSTI AUTO 8 POSTI AUTO 6 POSTI AUTO TOT. STRALCIO D: 36 POSTI AUTO
STRALCIO E:	P _{E 01} P _{E 02} P _{E 03} P _{E 04} P _{E 05}	4 POSTI AUTO 7 POSTI AUTO 8 POSTI AUTO 90 POSTI AUTO 33 POSTI AUTO TOT. STRALCIO E: 142 POSTI AUTO
STRALCIO F:	P _{F 01*} (PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO) P _{F 02*} (PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO)	8 POSTI AUTO 11 POSTI AUTO TOT. STRALCIO F: 19 POSTI AUTO
TOTALE PARCHEGGI INTERNI AGLI STRALCI: 447 POSTI AUTO		
EXTRA:	P _{EXT 01} P _{EXT 02} P _{EXT 03} P _{EXT 04} P _{EXT 05} P _{EXT 06} P _{EXT 07} P _{EXT 08} P _{EXT 09} P _{EXT 10} P _{EXT 11} P _{EXT 12*} (PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO) P _{EXT 13*} (PARCHEGGI PRIVATI AD USO PUBBLICO) P _{EXT 14} P _{EXT 15}	18 POSTI AUTO 18 POSTI AUTO 8 POSTI AUTO 11 POSTI AUTO 8 POSTI AUTO 8 POSTI AUTO 6 POSTI AUTO 12 POSTI AUTO 19 POSTI AUTO 6 POSTI AUTO 6 POSTI AUTO 15 POSTI AUTO 16 POSTI AUTO 50 POSTI AUTO 21 POSTI AUTO TOT. EXTRA: 222 POSTI AUTO

