



REGIONE VENETO
FLUSSI DI SPOSTAMENTI
VEICOLARI SU STRADA

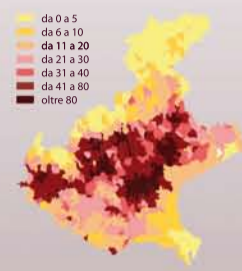


L'attuale strutturazione formale della città contemporanea, definita come "città dispersa" o "città diffusa", ha come carattere preminente il rovesciamento del rapporto con le reti di comunicazione. Da appendice di città compatte le strade sono divenute il tessuto indispensabile per la sopravvivenza della stessa città.

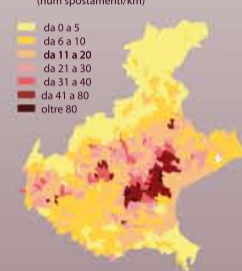
SCALA 1 : 4000



REGIONE VENETO
DENSITA' TRAFFICO GENERATO
TRASPORTO PRIVATO
(num spostamenti/km)



REGIONE VENETO
DENSITA' TRAFFICO GENERATO
TRASPORTO PUBBLICO
(num spostamenti/km)



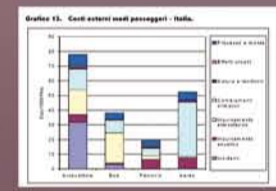
La separazione dei luoghi della residenza da quelli del lavoro determina le condizioni di un forte incremento di mobilità della popolazione e produce un profondo mutamento del ruolo e del significato degli spazi pubblici di connessione. La strada, per soddisfare i crescenti volumi di traffico, da spazio pubblico per eccellenza, sede di una molteplicità di relazioni sociali e culturali, da elemento fondamentale di integrazione morfologica, tende a trasformarsi in luogo esclusivamente di transito. La dimensione cinetica dell'automobile accelera tutti i tempi: favorisce l'indifferenza localizzativa e la dispersione insediativa, la diffusione territoriale delle attività produttive, della residenza e del commercio che a sua volta diventa condizione di perpetuazione dell'uso indiscriminato del mezzo di trasporto privato.

RIPARTIZIONE MEDIA DEGLI SPOSTAMENTI (spasseggeri relativi dalle 6-30 alle 10-30)

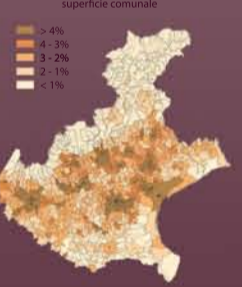
	AUTO	BUS	TRENTO	TOTALE
SPOSTAMENTI	285.548	42.279	47.314	375.132
QUOTA PER MODALITA'	76,1%	11,2%	12,6%	100%

PRODUZIONE DI CO2 ANNUA PER TIPOLOGIA DI TRASPORTO

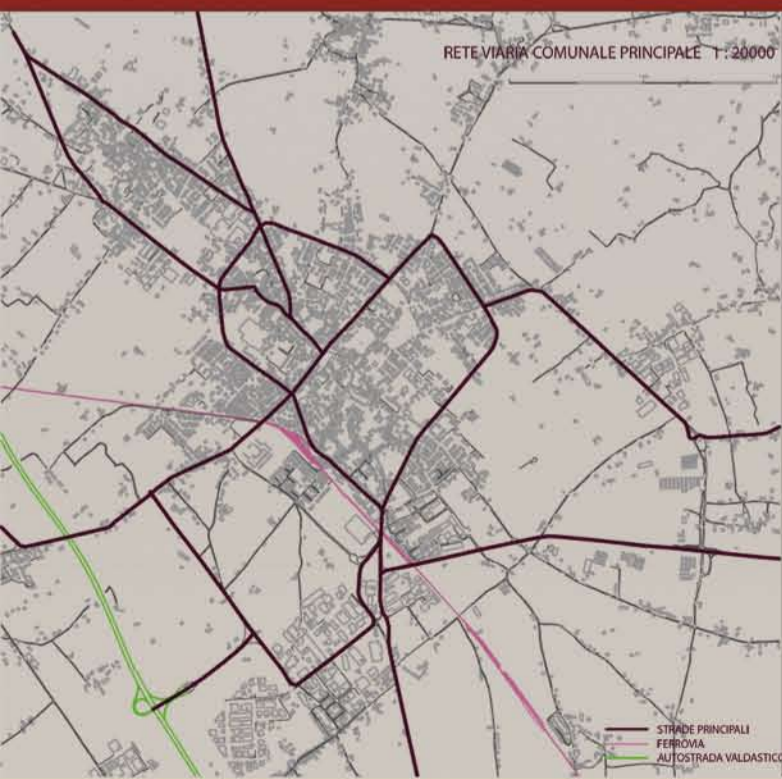
	MILIONE Tonn CO2
AUTO	484,3
BUS	18,7
TRENTO	0,4
AEREO	19,2



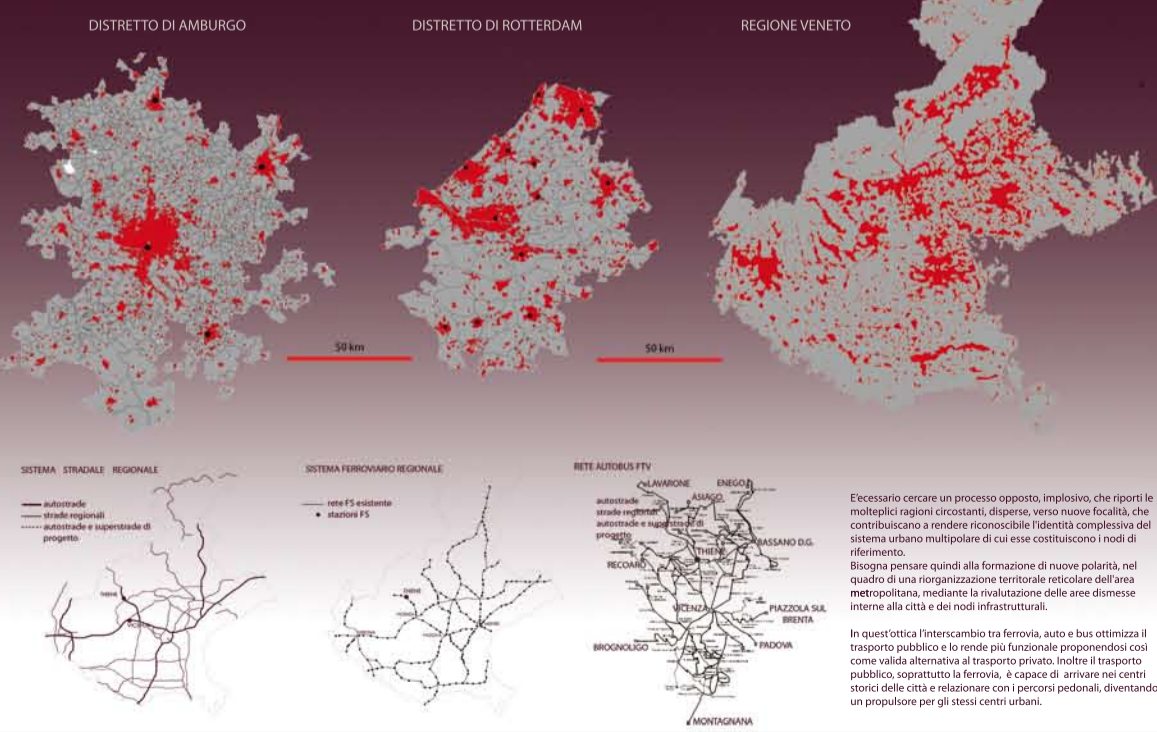
REGIONE VENETO
DENSITA' DI EDIFICAZIONE
Incidenza percentuale della superficie edificata sulla superficie comunale



AREA DI PROGETTO
ESPANSIONE DOPO ANNI 50
CENTRO STORICO
VUOTI URBANI



Lo sviluppo insediativo in Veneto - residenziale e produttivo - degli ultimi due decenni è avvenuto con una forte spontaneità localizzativa che ha preceduto in molti casi la dotazione infrastrutturale su cui si basa la mobilità interna della Regione. Questo ha sovraccaricato la capacità della rete stradale esistente producendo diffusi fenomeni di saturazione, fino e oltre la soglia di criticità della rete, inducendo un disagio diffuso negli utenti. Appare evidente come quella sorta di nebulosa insediativa, più o meno densa, installatasi nella media e alta pianura veneta, non è oggetto di una dinamica unitaria interna, ma appare la risultante dell'interazione tra economie urbane di servizi ed economie industriali diffuse, che premono su una base rurale di economie agricole dove agiscono un numero elevato di municipalità, ciascuna con un proprio disegno insediativo e infrastrutturale, con limitati riferimenti di scala superiore e ridotte risorse per nuovi investimenti. La spontaneità, economica e insediativa, che ha diffusamente prevalso in modo efficace ed appagante per una lunga fase, lascia ora il posto ad un altrettanto diffusa incertezza e insoddisfazione dove un insieme di problemi oggettivi e di percezioni soggettive producono aspettative di cambiamento indotte da una serie di problemi settoriali (mobilità, delocalizzazione industriale, ambiente, sicurezza) ma non ancora percepiti come aspetti tra loro interconnessi da una logica comune.



E' necessario cercare un processo opposto, implosivo, che riporti le molteplici ragioni circostanti, disperse, verso nuove località, che contribuiscano a rendere riconoscibile l'identità complessiva del sistema urbano multipolare di cui esse costituiscono i nodi di riferimento. Bisogna pensare quindi alla formazione di nuove polarità, nel quadro di una riorganizzazione territoriale reticolare dell'area metropolitana, mediante la rivalutazione delle aree dismesse interne alla città e dei nodi infrastrutturali. In quest'ottica l'interscambio tra ferrovia, auto e bus ottimizza il trasporto pubblico e lo rende più funzionale proponendosi così come valida alternativa al trasporto privato. Inoltre il trasporto pubblico, soprattutto la ferrovia, è capace di arrivare nei centri storici delle città e relazionare con i percorsi pedonali, diventando un propulsore per gli stessi centri urbani.

