

PIANO URBANO DEL TRAFFICO VEICOLARE DELLA CITTÀ DI ABANO TERME

I

COMUNE DI ABANO TERME
Prov. di PADOVA

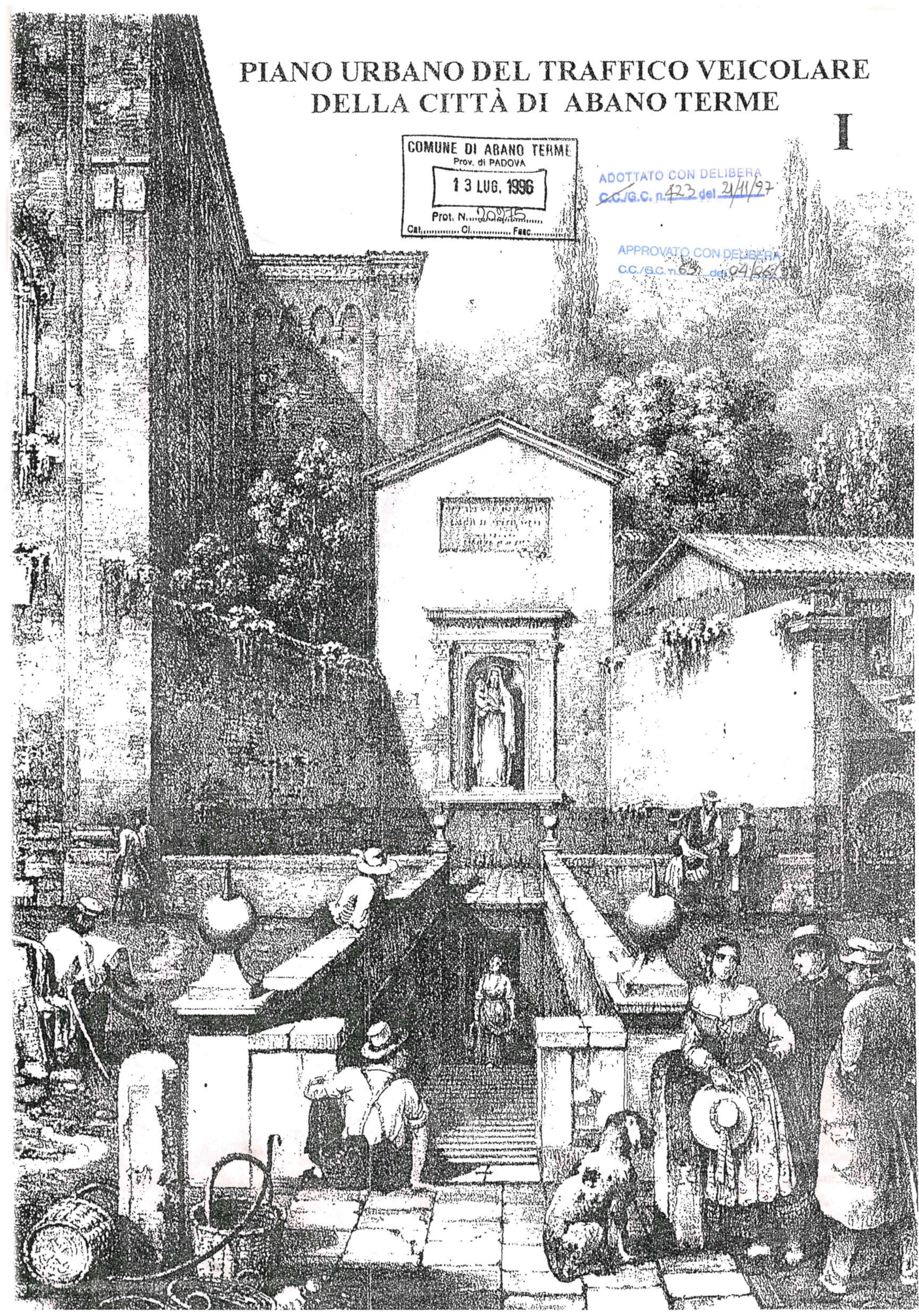
13 LUG. 1996

Prot. N. 20975

Cal. Cl. FISC.

ADOTTATO CON DELIBERA
C.C./G.C. n. 423 del 24/11/97

APPROVATO CON DELIBERA
C.C./G.C. n. 63 del 04/06/98

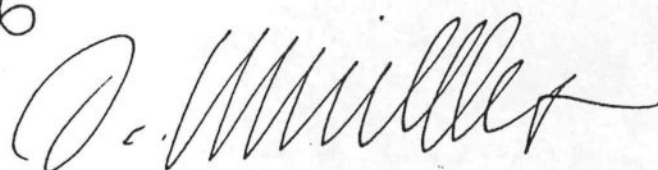


CITTÀ DI ABANO TERME

PIANO URBANO DEL TRAFFICO VEICOLARE

**PROFESSORE BERNHARD WINKLER
UNIVERSITÀ TECNICA DI MONACO**

3.6.96



MAGGIO 1996

Questo piano è stato elaborato considerando la bozza del
piano regolatore generale 1995

Per questo lavoro sono stati usati i seguenti elaborati:

1. PIANO DEL TRAFFICO COMUNALE APPROVATO
CON DELIBERA DEL C.C. N.153 del 30.10.1989.
2. PIANO TERRITORIALE REGIONALE DI
COORDINAMENTO
3. PARCO REGIONALE DEI COLLI EUGANEI-PIANO
AMBIENTALE
4. VARIANTE GENERALE PRG
Proposta non adottata (1993)
5. PIANO REGOLATORE GENERALE Vigente
6. SISTEMA ATTUALE CIRCOLAZIONE 1.5000
7. CARTOGRAFIA 1:25000
8. FOTOPIANO
9. RIPRESA AEREA

Copia di tutti i fotogrammi - Volo 1992

PIANO URBANO DEL TRAFFICO VEICOLARE DELLA CITTÀ DI ABANO TERME

RELAZIONE TECNICA

Realizzare un piano urbanistico della mobilità significa intervenire nelle operazioni sul suolo pubblico e quindi inserirsi nel processo evolutivo nell'uso della città.

Tale processo di razionalizzazione della mobilità è costituito sia da interventi "forti" come da interventi "leggeri". Dove per "forti" si intendono quelle operazioni che hanno un forte impatto con la realtà e che necessitano di grossi dispendi di energia economica. Per "leggeri", invece, si intende tutto ciò che non richiede cospicui dispendi economici nell'immediato e che può essere inserito sotto la voce "provvedimenti amministrativi".

Nel piano urbanistico della mobilità la filosofia che ne è alla base non ricerca la risoluzione dei problemi attraverso le grandi operazioni ma preferibilmente mediante interventi che utilizzano al massimo delle possibilità, il già esistente e che lo trasformano, ottimizzandolo.

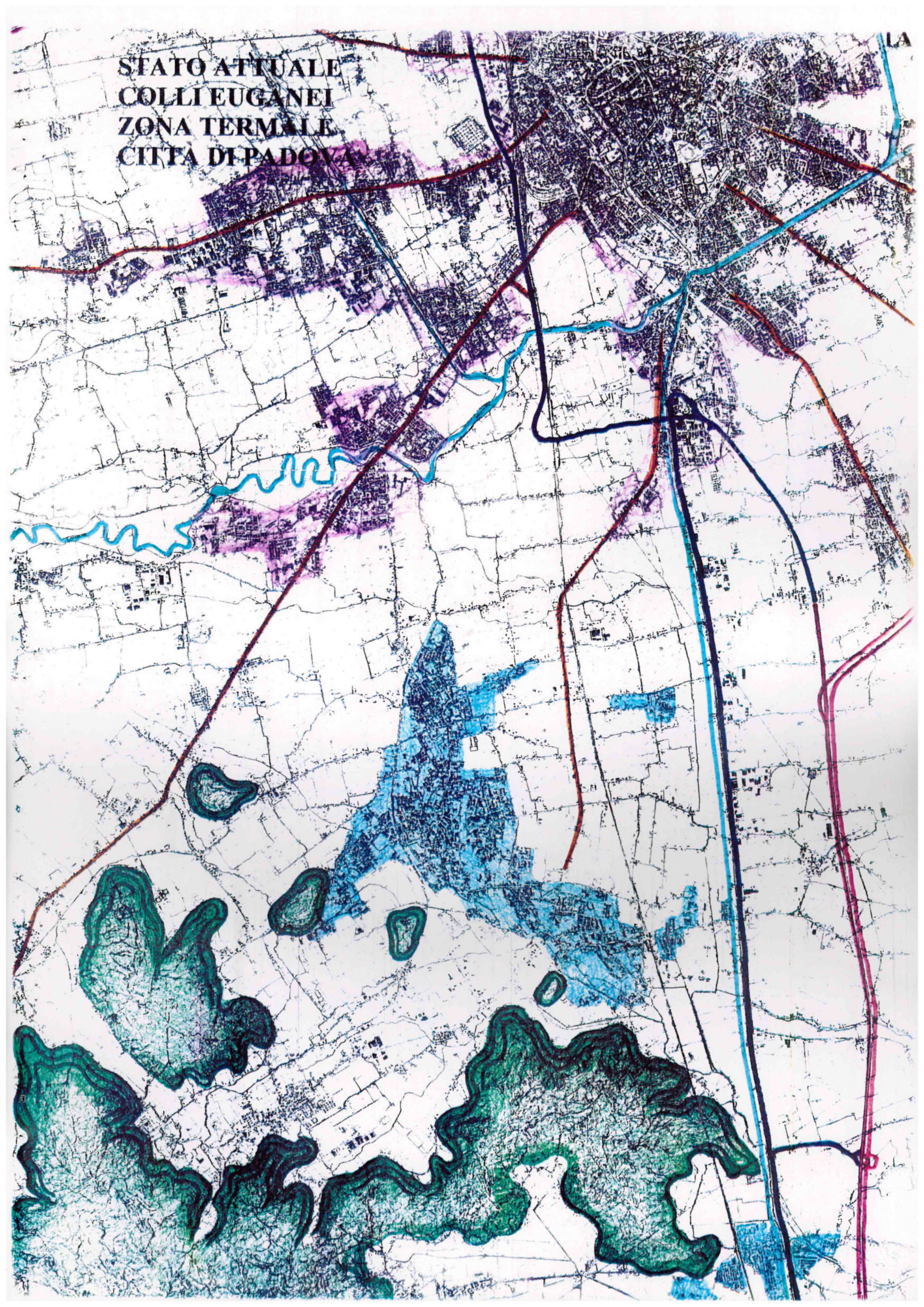
L'impegno viene posto principalmente nella realizzazione di una diversa organizzazione dei movimenti e nell'uso della struttura stessa, piuttosto che nella sua trasformazione fisica.

Utilizzazione razionalizzata delle risorse disponibili, riconversione di quelle obsolete attraverso un cambiamento di abitudini attivate nell'insieme dell'intero territorio urbano, trasformano la capacità della città.

L'intenzione fondamentale del piano della mobilità è restituire la città alla godibilità, alla fruizione ed alla coscienza storica dei suoi abitanti.

Definiamo la mobilità come libertà del cittadino di movimento negli spazi pubblici ed operiamo col fine di

**STATO ATTUALE
COLLI EUGANEI
ZONA TERMAL
CITTA DI PADOVA**



garantire questo diritto fondamentale a tutti, indipendentemente dalla posizione sociale ed economica, rispettando le diverse esigenze ed utilizzando tutti i mezzi tecnologici esistenti, progettandone di nuovi, ove necessario.

Il progetto della mobilità pone le sue basi su una conoscenza globale e puntuale della realtà urbana considerata nelle sue caratteristiche componenti: economica, sociale, ambientale, territoriale, storica, architettonica, infrastrutturale.

Fra queste, consideriamo come prioritarie le componenti ecologiche ambientali e storico-artistiche che ci proponiamo di salvaguardare e rispettare.

Occorre mettere a punto dei metodi di movimento tali da garantire la fruibilità della città; per attuare questo progetto riteniamo necessario un processo sintetizzabile in quattro operazioni fondamentali:

1. riduzione del traffico individuale con una offerta migliorata del trasporto pubblico.
2. chiusura, a qualsiasi tipo di traffico automobilistico, dei luoghi centrali di alto valore culturale e dei luoghi di cura, di attrazione commerciale ad alta concentrazione di utenza, a favore di un incremento dei movimenti pedonali.
3. organizzazione di soste e parcheggi attraverso una definizione delle categorie di utenza, rispettando i criteri urbanistici.
4. completamento delle strutture stradali che eviti movimenti irrazionali della mobilità, al fine di ottenere un equilibrio dei pesi automobilistici.

LA FILOSOFIA PROGETTUALE PER UNA RIORGANIZZAZIONE DELLA MOBILITÀ E PER UN RIMODELLAMENTO DEGLI SPAZI PUBBLICI

Alla filosofia del piano della mobilità sono sottese due componenti essenziali che, se a prima vista possono sembrare in contrasto fra loro, sono invece utilizzate ambedue sostenendosi reciprocamente: la riduzione del traffico automobilistico, non assolutamente indispensabile alla vita della città e la incentivazione di una mobilità funzionale, a servizio della città.

Non bisogna pretendere che un unico mezzo di trasporto, anche se molto efficace, possa risolvere i problemi di trasporto in città. La città è un organismo talmente complesso che un singolo provvedimento, anche il migliore, non potrebbe corrispondere alle attuali richieste. L'interconnessione dei diversi mezzi di trasporto pubblico e privato consente la libera scelta al cittadino tra le diverse possibilità di movimento.

Fa perciò parte del progetto della mobilità il sistema integrato fra:

- i percorsi urbani pedonali e ciclabili
- i trasporti pubblici nelle diverse categorie
- i trasporti privati

La liberazione degli spazi pubblici dai flussi di traffico eccessivo e dai parcheggi sconsiderati, la razionalizzazione della mobilità sono dunque da vedere nella valenza di opportunità unica per la riqualificazione della città e per il rimodellamento dello spazio pubblico.

La città è da sempre oggetto e soggetto di trasformazioni inerenti il diverso utilizzo del suolo pubblico. Oggetto perchè luogo in cui si scontrano i diversi interessi sociali, economici e politici. Soggetto, in quanto è la sua stessa conformazione fisica ad influenzare le possibili trasformazioni - ambedue contemporaneamente - dal momento che su di essa si manifestano i desideri e le capacità dei cittadini ed essa li esprime e si manifesta attraverso quella che è la sua memoria storica.

IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ DELLA CITTÀ DI ABANO

Si riferisce a quanto contenuto nell'art. 36 del "Nuovo Codice della Strada", entrato in vigore il giorno 1 gennaio 1993.

La gerarchizzazione del carattere delle strade si è strutturata sulla definizione e classificazione viaria dell'art. 2 del "Nuovo Codice della Strada".

Una nuova mobilità urbana, definisce non solo una regolamentazione del traffico automobilistico, gradualmente diversificata con l'avvicinarsi al centro, ma anche una equivalente organizzazione della sosta. In questo senso si è inteso regolamentare i parcheggi nel centro considerando le particolari esigenze, distinguendo ed organizzando quelli con parcheggio orario, e quelli per il pendolarismo.

Una gradualità del traffico richiede una distinzione delle diverse categorie di traffico classificato come:

- traffico di attraversamento della città
- traffico di accessibilità ai parcheggi
- traffico di accessibilità alberghiera
- traffico di origine e destinazione alla città per lavoro nelle ore di punta e di tipo pendolare
- traffico interessato a muoversi all'interno della città nell'intero arco della giornata
- traffico operativo
- traffico del tempo libero.

In corrispondenza a queste categorie occorre organizzare i diversi tipi di sosta:

- Il traffico di attraversamento è da limitare alle strade di scorrimento e che tocchino il meno possibile le zone urbanizzate.
- Il traffico di tipo pendolare, che si sposta per motivi di lavoro, concentrato nelle ore di punta, è da dirigere nei parcheggi adibiti ad esso, prima che possa occupare gli spazi del centro. Per quanto è possibile, esso è da sostituire con un servizio pubblico che risponda in modo

- ottimale alle richieste di movimento nelle ore di punta.
- Il traffico di utenza del centro è da dirigere nei parcheggi orari a pagamento (di rotazione).
 - Il traffico operativo godrà di un'accessibilità privilegiata nel centro da limitare però temporalmente.

La mobilità pedonale e quella ciclistica, le non inquinanti, meno costose e le più modeste nel sistema della mobilità, meritano tutti i privilegi possibili in città. Occorre sfruttare tutte le possibilità per creare e conservare tracciati riservati a queste. È da garantire la convivenza di tutti i mezzi di trasporto attraverso il limite di velocità di 30 km/h al quale ognuno si deve attenere.

La strategia della riduzione della velocità non è solo il metodo per l'ottenimento della fluidificazione del traffico, ma anche per la riduzione parziale dell'inquinamento atmosferico e quasi totale di quello acustico.

L'uso dello stesso spazio stradale è inoltre garantito sia per pedoni che per biciclette e le auto attraverso la limitazione della velocità a 30 km/h.

È quindi necessario considerare il centro, come zona a velocità ridotta e a traffico limitato.

IL BACINO TERMALE EUGANEO.

L'aria termale del bacino Euganeo è nota in tutto il mondo per l'effetto terapeutico delle sue acque termali. Bisogna però vedere questo luogo particolare nel suo contesto naturale e storico. Naturale sono da considerare i colli Euganei, la loro fauna e flora particolare, la loro bellezza naturale; storico la loro ricchezza di insediamenti urbanistici ed episodi architettonici.

Il bacino termale Euganeo è situato a levante dei colli ed al margine immediato di questi. Bisogna considerare ambedue i fenomeni - la termalità con il suo effetto benefico e la bellezza naturale e culturale di questo luogo geologico particolare.

Tutti i provvedimenti pianificatori ed urbanistici dovranno sottolineare questa realtà, le strutture del traffico ed di mobilità dovranno rispettarla.

ABANO CITTÀ TERMALE E LA SUA IMMAGINE.

Abano è circondata da città storiche famose per architetture e valori artistici. Abano non può concorrere con queste qualità; dispone invece delle risorse naturali della termalità, della cultura dei parchi privati di cura e di spazi pubblici generosi che vanno però rimodellati. Riunendo queste qualità Abano può crearsi una immagine particolare ed unica in Italia, nel senso di città ecologica, intesa come città senza inquinamento, sana e vivibile per i propri cittadini e gli ospiti di cura.

Monteortone appartiene alla città termale, oggi però la continuità urbana è interrotta ed ostacolata gravemente dal traffico su Viale dei Colli Euganei. Anche la stessa Via Monte Ortone oggi è più favorevole al traffico di transito che alla passeggiata di acquisto. La strada richiede un cambiamento perchè deve appartenere alle strade tranquille del centro termale.

LA VIABILITÀ DI CONNESSIONE ESTERNA.

La zona termale che si estende da Abano a Montegrotto Terme e fino a Battaglia Terme è delimitata al lato ovest dai colli Euganei ed a est a tutta lunghezza dal canale Battaglia - segno storico ambientale di grande importanza anche dopo la perdita della sua funzionalità pratica. Questa zona termale la si deve considerare come luogo privilegiato dalla natura che richiede il massimo rispetto ambientale. Scorrono in parallelo al canale la ferrovia, la strada romana, la strada statale n.16 e l'autostrada Bologna - Padova.

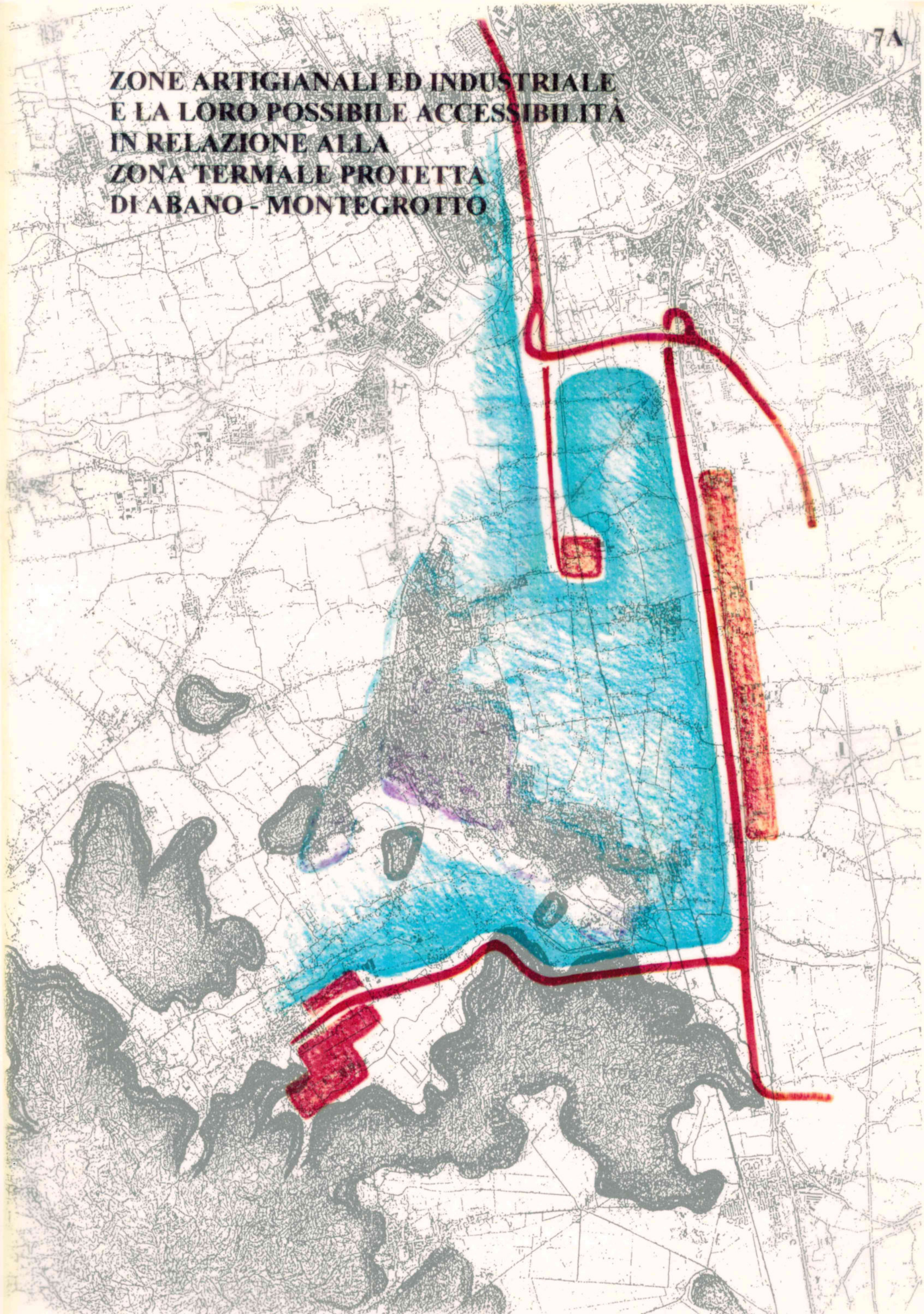
Tali tracciati di mobilità nord-sud-nord determinano decisamente le scelte di collegamento con la zona termale. Ciò è dimostrato dall'accesso esistente a nord di Abano che garnatisce il collegamento della zona termale con le grandi arterie di scorrimento e con la città di Padova. Manca invece un collegamento a sud di Montegrotto Terme che risulta ora compromessa dagli arrivi sull'asse tradizionale corrispondente al ponte Mezzavia.

Che sia accessibile tutta la zona dall'estremo nord e dall'estremo sud è necessario per garantire l'unità di Abano - Montegrotto come zona di cura e di tranquillità. Sono da deviare tutti gli attraversamenti est-ovest-est estranei al luogo, deviandoli ai margini estremi nord e sud della zona.

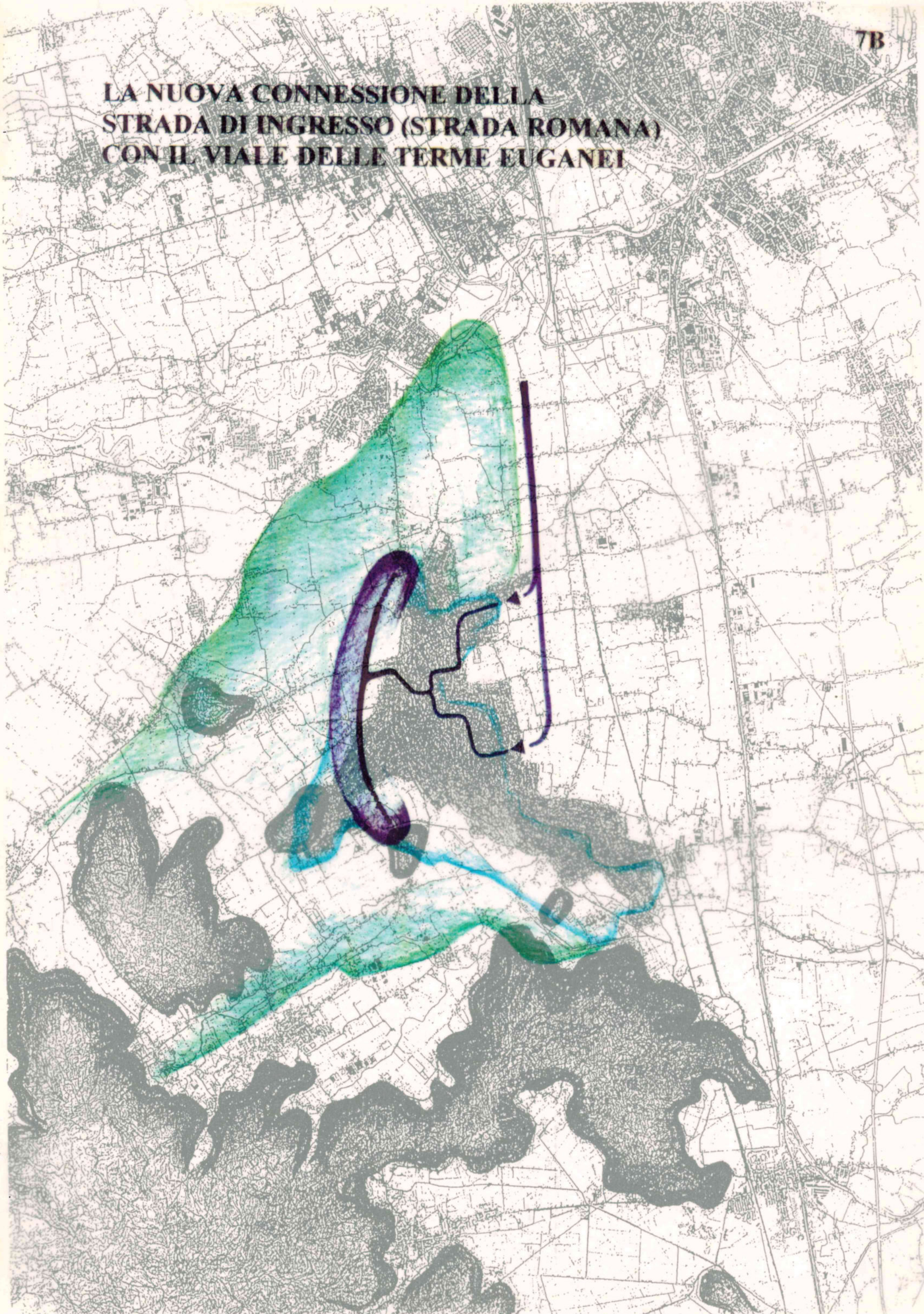
Come attraversamenti estranei e di disturbo sono da considerate i movimenti - in particolare al fine settimana - tra la parte collinare e i grandi sistemi viabilistici nonché quelli quotidiani tra la zona artigianale di Montegrotto - Torreglia e L'autostrada.

È evidente che gli uni e gli altri sono in contrasto con le esigenze termali e sono perciò da drenare ai margini estremi a nord di Abano e a sud di Montegrotto e solo qui, all'estremo nord e sud è necessario connetterli con i grandi sistemi. Evitando connessioni intermedie si riuscirà a proteggere l'unità della zona termale di Abano-Montegrotto.

**ZONE ARTIGIANALI ED INDUSTRIALE
E LA LORO POSSIBILE ACCESSIBILITÀ
IN RELAZIONE ALLA
ZONA TERMAL PROTETTA
DI ABANO - MONTEGROTTO**



**LA NUOVA CONNESSIONE DELLA
STRADA DI INGRESSO (STRADA ROMANA)
CON IL VIALE DELLE TERME EUGANEI**



ABANO, LA CITTÀ DELLE TERME.

Analisi generale.

La città di Abano ha le caratteristiche tradizionali delle piccole città venete. Il sistema stradale e chiaro è di semplice orientamento; le piazze ordinate e in relazione agli edifici pubblici sono un insieme urbano comprensibile.

La città termale invece, cresciuta separatamente intorno alle origini storiche delle fonti termali, si è sviluppata vertiginosamente nei pochi decenni successivi al dopoguerra fino al raggiungimento attuale, di più di 70 unità alberghiere. Tale zona non ha avuto il tempo necessario per maturare una propria identità. Ognuno di questi alberghi ha una dimensione che supera qualsiasi concetto di luogo pubblico ed è espressione di una vita autosufficiente. Offre all'ospite tutto ciò che è necessario per trovarsi come casa propria, ospitato in modo personale, curato con la massima professionalità in un ambiente accogliente e tranquillo.

Queste "case familiari" assomigliano, con la loro vita sociale e le dimensioni della proprietà, alle navi di crociera: un dentro protetto autosufficiente, al di sopra della città. Il traffico, i movimenti, le strade che le circondano, le case basse dei residenti assomigliano al mare: sconfinato il fuori, privo di possibilità di orientamento. Infatti, nonostante le strade larghissime, al cliente e all'ospite occorre la bussola - nel vero senso della parola - per ritrovare l'albergo ed il luogo di destinazione desiderato.

È uno dei compiti più importanti, più difficili ed originali per la città termale: trovare una didattica, un segnale chiaro che sia in grado di condurre l'ospite, anche di lingua straniera, sia di giorno che di notte, anche provenendo da diverse direzioni alla sua destinazione in città.

Gran parte degli alberghi e dei negozi si trovano in un ambito ristretto. Almeno l'ospite straniero lo considerebbe, in primo luogo come zona pedonale ideale per il passeggio e l'acquisto, se non ci fosse il traffico, che percepisce come disturbo psicologico, inquinamento sfavorevole alla sua salute e pericolo fisico.

Se si vuole considerare l'esigenza, sempre più sentita dell'ospite a proposito dello spazio pubblico, è indispensabile trasformare la città termale in un ambiente di tranquillità e di accoglienza, così come si manifesta la vita all'interno delle case alberghiere. Perciò è importante che la città termale proponga lo stesso livello di qualità ricettiva.

Queste necessità sentite ed espresse dall'ospite, rispecchiando esigenze umane che sono ugualmente valide sia per gli ospiti come i cittadini di tutta la città di Abano Terme.

Questo centro termale che dispone delle più qualificate strutture termali e la cui notorietà ha fatto ormai il giro del mondo, non è ancora riuscito a realizzare una immagine chiara che ne esprima, nel centro urbano, la propria identità di città termale. In pratica, ad una vita semipubblica molto confortevole all'interno degli Hotel, nei quali l'immagine è estremamente curata, manca nel manifestarsi urbano della vita pubblica una adeguata e specifica immagine che ne sottolinei la caratteristica di luogo termale di cura.

LA MOBILITÀ DI ABANO TERME.

L'accesso alla città.

La via Romana è l'accesso ideale alla città di Abano Terme. Gravitano su questa strada dal nord le grandi strutture viabilistiche ed attraverso di esse si è in grado di accogliere il traffico di arrivo da tutte le direzioni.

La distribuzione delle diverse utenze da Via Romana verso la città avviene a forma di pettine. Via Pio X sarà l'accesso principale e la connessione con Giarre, mentre Via V. Flacco sarà riservata agli arrivi degli ospiti della città termale.

LA DISTRIBUZIONE NELLA CITTÀ.

La mobilità interna di Abano si svolgeva originalmente sul Viale delle Terme e si diramava nel lato sud verso Montegrotte, Torreglia e Monteortone.

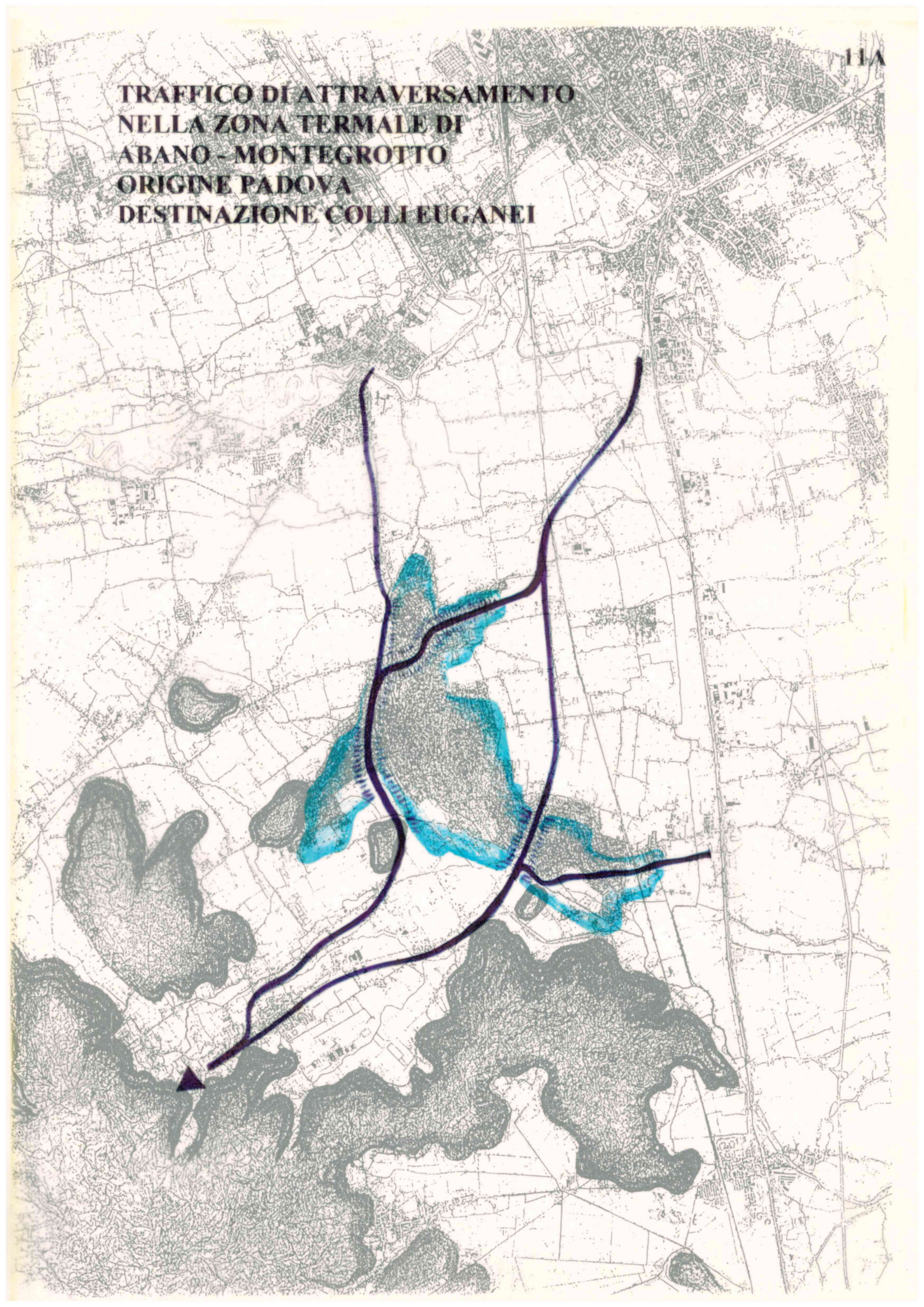
Con l'interruzione dei flussi nel Viale delle Terme divenuti eccessivamente pesanti, questi si sono spostati nei quartieri adiacenti e sulle vie laterali, l. Maggio da una parte e Viale degli Colli Euganei dall'altra. Mentre questi due percorsi in direzione nord-sud-nord sono efficienti e lineari, le due connessioni trasversali est-ovest-est, l'una nella città civica e l'altra nella zona termale, sono inadeguate. È necessario costruire un ulteriore attraversamento est-ovest-est efficace nella fascia verde tra città civica e zona termale.

Questo attraversamento e i due assi laterali - Viale dei Colli Euganei e Via l. Maggio - si presentano come struttura principale di viabilità a forma di "H" dalle quale si accede alla città civica, alla città termale ed ai diversi quartieri residenziali, dall'esterno.

Intorno alla spina dorsale storica - Viale delle Terme - nasce il nucleo della città tranquilla, di massima accessibilità alle mobilità leggere che sono: movimenti pedonali e ciclabili per lavoro, tempo libero ed acquisto, accessi di servizio e movimento di traffico limitato.

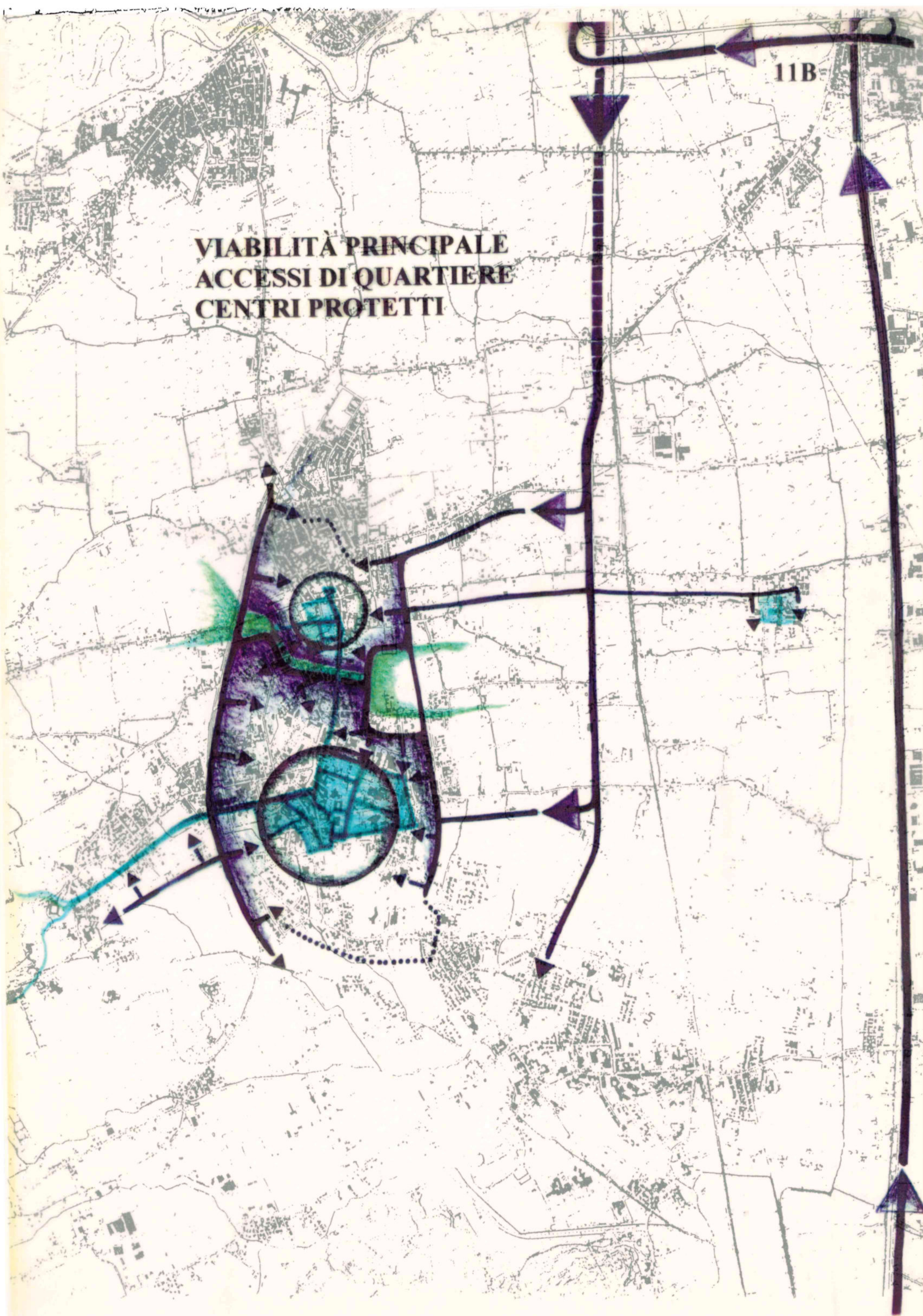
Sono questi i percorsi e luoghi centrali che devono essere trasformati in modo da connetterli, con le singole proprietà di parchi verdi privati ad un concetto unico di città parco.

**TRAFFICO DI ATTRAVERSAMENTO
NELLA ZONA TERMALE DI
ABANO - MONTEGROTTO
ORIGINE PADOVA
DESTINAZIONE COLLI EUGANEI**

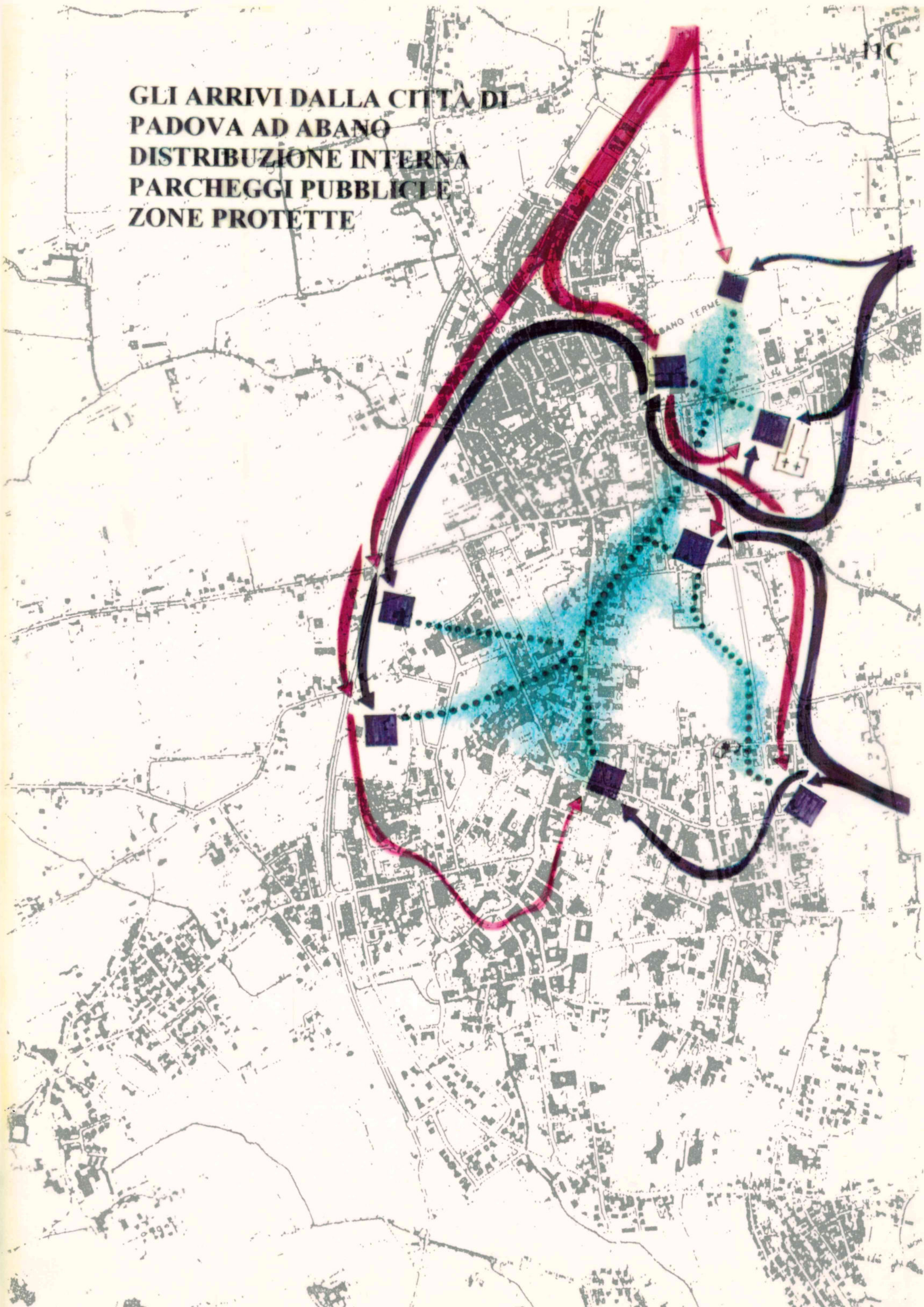


**VIABILITÀ PRINCIPALE
ACCESSI DI QUARTIERE
CENTRI PROTETTI**

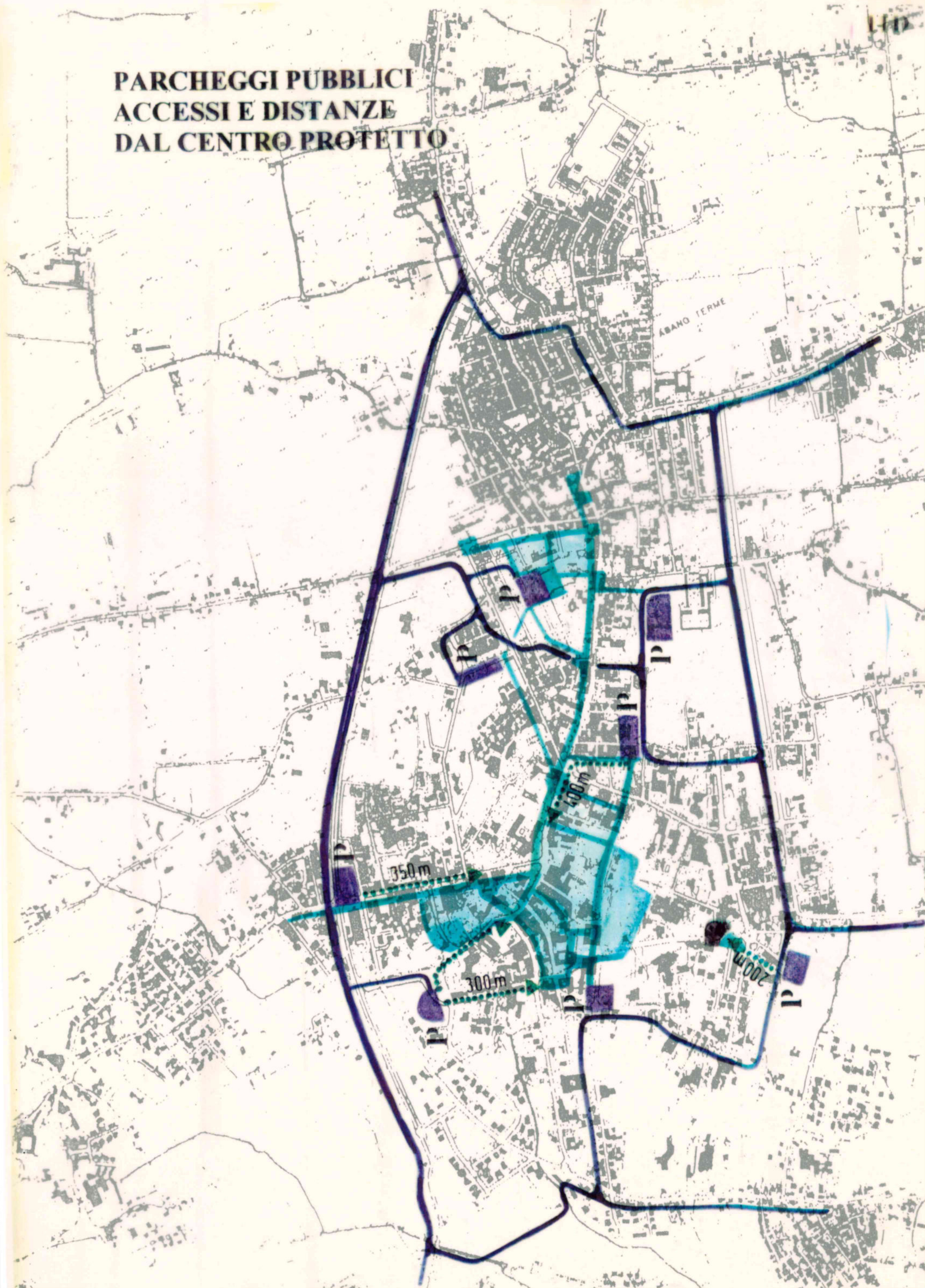
11B



**GLI ARRIVI DALLA CITTA DI
PADOVA AD ABANO
DISTRIBUZIONE INTERNA
PARCHEGGI PUBBLICI E
ZONE PROTETTE**



**PARCHEGGI PUBBLICI
ACCESSI E DISTANZE
DAL CENTRO PROTETTO**



**ACCESSI AI SINGOLI QUARTIERI
DERIVANTE DALLA
VIABILITÀ GENERALE**

