



COMUNE DI VICENZA
AIM VICENZA spa



P.U.M. VICENZA

Piano Urbano della Mobilità

TAV. QUADRO DEGLI IMPATTI DEL PUM SULLE CRITICITA' URBANE
4a TRASPORTO PUBBLICO

versione 2.0

data: Agosto 2012

PROGETTISTI INCARICATI:
dot. Luigi Tommasi
Ing. Stefano Benucci
Ing. Davide Comandari

Collaboratori:
arch. Marina Dossal
Ing. Stefano Benucci
Ing. Davide Comandari

Consulenti:
arch. Marina Dossal
Ing. Willi Hinder



P.U.M. VICENZA, 4a
Piano Urbano della Mobilità
municipale applicata
Via Carlo Farini, 1 - 37019 Milano
Tel. 02.234.4617.35

CODICE	SIMBOLO	COMPONENTE DI MOBILITA'	CRITICITA' ATTUALI	LIVELLO DI CRITICITA' SDF	IMPATTO DEL PUM	IMPATTO DEL PUM / GRADO DI RISOLUZIONE DELLE CRITICITA'
1			Livelli complessivamente modesti di utenza (ad esclusione delle punte determinate dagli studenti) e conseguente insufficiente contributo del trasporto pubblico ad un assetto di mobilità sostenibile a scala urbana	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Il PUM conferma e rinforza il ruolo strategico svolto dai TAV in un assetto di mobilità sostenibile e quindi la necessità che gli Enti locali garantiscano i livelli e la continuità dei finanziamenti. Inoltre il PUM prevede una serie di interventi per migliorare la distribuzione delle risorse in un'ottica di incremento della velocità commerciale dei servizi e la migliore previsione dell'apertura di questi servizi alla logica della libera competizione.
2			Difficoltà nel definire un piano di riprogrammazione e sviluppo del trasporto pubblico	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Il PUM prevede una serie di interventi per migliorare la distribuzione delle risorse in un'ottica di incremento della velocità commerciale dei servizi e la migliore previsione dell'apertura di questi servizi alla logica della libera competizione.
3			Flussi eccessivi di autobus lungo la cerchia del 200	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Saranno mantenute sulla cerchia solamente tre linee (due passanti e una di distribuzione centrale), riducendo fortemente il numero di transiti bus
4			Calo drastico di utenza sulle linee al di fuori dell'area urbana densa e consistente esubero delle capacità di offerta in queste tratte di linea (con conseguente scarsa redditività di queste componenti di servizio)	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Il PUM prevede la razionalizzazione e la gerarchizzazione delle linee e dei servizi in modo da garantire la redditività e la redditività nelle fasce territoriali più dense e più favorevoli ad un incremento di utenza. Per le aree "a domanda debole" sono previste linee di supporto (a medio/bassa frequenza) e/o servizi flessibili con corsi/percorsi a richiesta.
5			Aspetto tradizionale del servizio (per linee ed orari) in aree periferiche a domanda debole (con conseguente scarsa redditività di queste componenti di servizio)	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	La razionalizzazione del servizio prevista dal PUM garantisce in modo chiaro i servizi distinguendo le linee forti (o LAM) a alta frequenza e livello di preferenzialità, le linee secondarie e i servizi integrati in aree a domanda debole. Questi interventi garantiranno una velocizzazione delle linee ed una migliore regolarità dei transiti.
6			Bassa velocità commerciale e irregolarità del transito per l'interferenza con il traffico automobilistico privato (data la scarsità di itinerari protetti o preferenziali)	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Il PUM prevede uno sviluppo esteso degli interventi di protezione e preferenzialità dei mezzi pubblici, in particolare per le linee forti (o LAM) che coprono le direttrici di maggiore domanda. Questi interventi garantiranno una velocizzazione delle linee ed una migliore regolarità dei transiti.
7			Assenza di integrazione fra i servizi extraurbani e situazioni di ridondanza dei servizi su alcune direttrici di accesso in città	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Il PUM prevede l'integrazione tariffaria dei servizi e l'eliminazione di eventuali ridondanze di servizio contemporaneamente da diversi servizi.
8			Sostanziale assenza o inefficiacia dei servizi ferroviari sulle relazioni urbane e suburbane, dovuta alla bassa frequenza dei servizi e bassa densità delle fermate	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Una maggiore efficienza dei servizi ferroviari sarà garantita dalla realizzazione di nuove fermate suburbane previste dal PAT e riprese dal PUM integrate con quelle in corrispondenza del casello ferroviario. Il PUM dovrà sviluppare questo tema che è potenzialmente strategico per l'assetto della mobilità urbana e di area vasta.
9			Insufficiente chiarezza dell'assetto della rete e della gerarchia delle linee, che comporta anche una parziale inefficienza delle corrispondenze	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Il PUM organizza la rete urbana su tre linee LAM e una circolare, integrate da altre linee a medio/alta frequenza e da linee di supporto. Il PUM prevede la razionalizzazione e la gerarchizzazione delle linee e dei servizi in modo da garantire la redditività e la redditività nelle fasce territoriali più dense e più favorevoli ad un incremento di utenza. Per le aree "a domanda debole" sono previste linee di supporto (a medio/bassa frequenza) e/o servizi flessibili con corsi/percorsi a richiesta.
10			Situazioni di inefficienza determinate dalla eccessiva toriosità degli itinerari di alcune linee e dalla ridondanza della rete all'interno di alcuni quartieri	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>	Il PUM prevede una forte linearizzazione degli itinerari delle linee e una più efficiente copertura del territorio. Il PUM prevede la razionalizzazione e la gerarchizzazione delle linee e dei servizi in modo da garantire la redditività e la redditività nelle fasce territoriali più dense e più favorevoli ad un incremento di utenza. Per le aree "a domanda debole" sono previste linee di supporto (a medio/bassa frequenza) e/o servizi flessibili con corsi/percorsi a richiesta.