



Selvazzano Dentro (PD), 19.09.2025

Egr.i Sig.ri

**CONSIGLIERI COMUNALI
DEL COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO**

Piazza Guido Puchetti, 1

35030 - Selvazzano Dentro (PD)

p.c. Egr.ia Sig.ra

**PRESIDENTE DEL C.C. DEL COMUNE DI
SELVAZZANO DENTRO**

Piazza Guido Puchetti, 1

35030 - Selvazzano Dentro (PD)

A mezzo e.mail:

protocollo@comune.selvazzano-dentro.pd.it

**MOZIONE AI SENSI DELL'ART. 26 DEL REGOLAMENTO DEL CONSIGLIO
COMUNALE: INTRODUZIONE DEL DIVIETO DI TRANSITO PER IL
TRAFFICO PESANTE LUNGO VIA PELOSA NELLA FRAZIONE DI CASELLE
E RICHIESTA DI NUOVO ASSETTO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE**

Il sottoscritto **Avv. MARCO DESTRO** del Foro di Padova, con Studio professionale in Padova, Galleria Santa Lucia 1, Consigliere comunale presso il Comune di Selvazzano Dentro (PD) per il Gruppo consiliare "Noi per Selvazzano",

CONSIDERATO CHE

- con deliberazione del Consiglio comunale n. 49 del 18.07.2025 veniva approvato l'aggiornamento al piano urbano del traffico della città di Selvazzano Dentro (**doc. 1-2-3**);

- tuttavia, il nuovo piano urbano del traffico, pur dando atto per accenno agli interventi di riqualificazione di Via Pelosa (Strada Provinciale 13) in capo alla Provincia di Padova (cfr. pag. 37 doc. 3: “*fluidificare il flusso veicolare e ridurre i tempi di percorrenza tra Selvazzano Dentro e i comuni limitrofi*”), non considera affatto:

- gli effetti derivanti dall’allargamento di Via Pelosa con raggiungimento della **larghezza complessiva pavimentata a nove metri** (3,50 metri per corsia di marcia e 1 metro per ciascuna banchina);
- la realizzazione e la messa in funzione del **tram** – linea Sir2 Rubano-Vigona – a partire dal 2026, il quale andrà ad impattare sul **traffico pesante** che, per maggior comodità, stante il restringimento di Via della Provvidenza (Strada regionale 11) e la realizzazione su di essa di numerose rotonde “a fagiolo”, si convoglierà inevitabilmente in Via Pelosa al fine di raggiungere l’entrata autostradale di Grisignano di Zocco (VI);

- invero, già alla data odierna, in ragione dello svolgimento dei lavori tramviari, si è assistito a un cospicuo aumento del traffico pesante nel suindicato asse di Via Pelosa;

- la mancanza di qualsivoglia soluzione alla summentovata problematica è oltremodo da grave, **stante che lungo Via Pelosa insta un quartiere dal carattere residenziale, nonché un nutrito polo scolastico e religioso;**

- sicché si ritiene che debbano essere adottate delle misure urgenti di contrasto, **sia per tutelare la sicurezza stradale dei cittadini di Caselle sia per diminuire l’aumento dello smog che inevitabilmente quest’ulti andrebbero a inalare;**

- a tal riguardo, con la presente mozione, si domanda al Consiglio comunale d’impegnare l’Amministrazione a individuare un percorso alternativo per il traffico pesante transitante lungo via Via Pelosa, **con l’obbiettivo di far “saltare” ai camion il centro di Caselle,** nella seguente proposta di deliberazione (**doc. 7**):

- obbligo di percorrenza per il traffico pesante lungo le Vie Galileo Galilei, Luigi Galvani, Via Antonio Meucci, Girolamo Fracastoro;
- in collaborazione con la Provincia di Padova (che si è già resa disponibile in tal senso), imposizione del divieto di circolazione per il traffico pesante lungo il tratto di Via Pelosa da Via Girolamo Fracastoro a Via Galileo Galilei, con l'introduzione di adeguata cartellonistica ed eventualmente attraverso l'installazione di varchi elettronici;



- tale soluzione viabilistica, invero, era già stata individuata dal Comune di Selvazzano. Dentro ben prima dell'aggiornamento del piano urbano del traffico del 2025, ovvero nel precedente Piano Comunale per la Circolazione del 1989, il quale prescriveva al capitolo 4, dedicato giustappunto a “*Le strade urbane di scorrimento*”, quanto segue:

“Si tratta di strade interne agli insediamenti urbani che, svolgendosi lungo alcune direttrici principali ove confluiscono sia la mobilità locale che quella diretta verso le frazioni, appaiono interessate da discreti volumi di traffico di attraversamento. Il PCV le considera come strade urbane a tutti gli effetti prescrivendo la presenza su ambo i lati di marciapiedi e l'adozione di una segnaletica orizzontale e verticale adeguata al particolare uso della strada.

Dovrà essere particolarmente tutelata la salvaguardia dei pedoni, anche per quanto concerne gli attraversamenti, riducendo la velocità dei veicoli, con

semafori e isole salvagente, e regolando i flussi veicolari indirizzandoli su opportune corsie di canalizzazione.

Questi provvedimenti dovranno essere adottati con particolare cura nei tratti rettilinei ove si nota una certa propensione da parte dei conducenti alle alte velocità, in particolare lungo via Brentella e sulla via Pelosa.

Onde evitare che quest'ultima sia utilizzata dal traffico pesante indotto dalla vicina zona industriale, il PCV prevede che questo possa essere convogliato su due direttrici di accesso alternative: ad est, con l'adeguamento della sede stradale di via Penghe onde renderla transitabile dai mezzi pesanti e, ad ovest, con la costruzione di un breve tratto di strada che sbocchi sulla Pelosa prima dell'abitato di Caselle";

- mentre il primo intervento venne successivamente realizzato (adeguamento di Via Penghe), per quanto riguarda il secondo ("un breve tratto di strada che sbocchi sulla Pelosa prima dell'abitato di Caselle"), pur essendo stata apprestata Via Girolamo Fracastoro, non è mai stata pienamente concretizzata la sua finalità deflattiva, poiché mai è stato introdotto il divieto di transito del traffico pesante lungo Via Pelosa nel tratto tra Via Girolamo Fracastoro e Via Galileo Galilei;

- l'attuale stato veicolare, come suddetto, andrà inevitabilmente ad aggravarsi con il completamento della nuova linea del tram (e già oggi, sempre più, con i soli lavori di costruzione);

- talché è tantopiù urgente provvedere all'individuazione di una soluzione amministrativa che scongiuri il rischio in corso, sia per l'incolumità dei cittadini che per la loro salute, introducendo l'obbligo di circolazione per il traffico pesante lungo le Vie Galileo Galilei, Luigi Galvani, Via Antonio Meucci, Girolamo Fracastoro, imponendogli il divieto di transito lungo Via Pelosa da Via Girolamo Fracastoro a Via Galileo Galilei, con

l'adozione di adeguata cartellonistica ed eventualmente attraverso l'installazione di varchi elettronici.

CONSIDERATO INOLTRE CHE

- l'aggiornamento al piano urbano del traffico della città di Selvazzano Dentro, adottato con deliberazione del Consiglio comunale n. 49 del 18.07.2025 (**doc. 1-2-3**), non ha considerato affatto la necessità di prevedere un **nuovo piano di trasporto pubblico locale finalizzato a collegare le frazioni di Selvazzano Dentro alla nuova linea del tram SIR2** che entrerà in funzione entro il 2026;

- in particolare, è necessario far coincidere le scelte strategiche sovracomunali - qual è il tram - con il territorio di Selvazzano Dentro. Invero, se l'obiettivo del tram SIR2 è incentivare i cittadini a muoversi meno in automobile (con conseguente beneficio ambientale e di mobilità viaria), è indispensabile prevedere un sistema facilitato per raggiungere la nuova linea tranviaria. Ad assolvere tale funzione non può che essere un **ridisegnato servizio di trasporto pubblico locale, il quale deve avere il compito di collegare le frazioni di Selvazzano Dentro con i punti di accesso al tram SIR2;**

- detta necessità era già stata individuata nel programma dell'attuale Amministrazione laddove a pag. 13 del programma elettorale sosteneva: *“Quando entrerà in servizio il tram sulla linea Padova - Rubano, valuteremo l'attivazione di un servizio di minibus circolare che passi per tutte le frazioni di Selvazzano e colleghi tre luoghi di servizio pubblico: Distretto sanitario, uffici comunali e fermata del tram a Rubano/Caselle”* (**doc. 6**);

- la soluzione non può che essere rilevata in un **minibus (pollicino)** con fermate nelle frazioni di Selvazzano Dentro (Feriolo, Capoluogo, San Domenico, Tencarola, Caselle) che consenta ai cittadini di raggiungere il tram, così effettivamente concretizzando lo scopo per cui il tram viene realizzato, ovvero la riduzione del traffico veicolare;

- altrimenti, **si rischierebbe di veder la frazione di Caselle ulteriormente penalizzata poiché diverrebbe facile parcheggio degli utenti del tram;**

- per tale ragione **non è più rinviabile la definizione di nuovi percorsi e collegamenti delle linee dell'autobus, attraverso un confronto con i Comuni di Padova e Rubano, nonché con la società Busitalia Veneto S.p.A.**

Alla luce di tutto quanto sopra considerato, ai sensi dell'art. 26, commi 6-7, del Regolamento del Consiglio comunale, lo scrivente Avv. Marco Destro del Foro di Padova, Consigliere comunale presso il Comune di Selvazzano Dentro (PD) per il Gruppo consiliare "Noi per Selvazzano",

CHIEDE

Voglia il Consiglio comunale del Comune di Selvazzano Dentro impegnare l'Amministrazione comunale affinché, secondo le procedure di legge, introduca:

- l'obbligo di percorrenza per il traffico pesante lungo le Vie Galileo Galilei, Luigi Galvani, Via Antonio Meucci, Girolamo Fracastoro;
- in collaborazione con la Provincia di Padova (che si è già resa disponibile in tal senso), l'imposizione del divieto del traffico pesante lungo il tratto di Via Pelosa da Via Girolamo Fracastoro a Via Galileo Galilei, con l'introduzione di adeguata cartellonistica e attraverso l'installazione di varchi elettronici;

come da planimetri di seguito riportata:



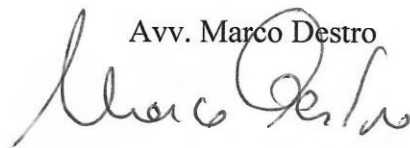
nonché:

➤ un nuovo servizio di trasporto pubblico locale per collegare le frazioni di Selvazzano Dentro con la nuova linea del tram SIR2, attraverso un confronto con i Comuni di Padova e Rubano, nonché con la società Busitalia Veneto S.p.A.;
così adottando la risoluzione in allegato (**doc. 7**).

Si produce:

- 1) deliberazione del Consiglio comunale n. 49 del 18.07.2025,
- 2) intervento Sig. Antonio Santamaria;
- 3) PUT Selvazzano Dentro;
- 4) proposta planimetrica;
- 5) Piano comunale per la circolazione 1989;
- 6) programma elettorale;
- 7) risoluzione.

Con osservanza.

Avv. Marco Destro




CITTÀ DI SELVAZZANO DENTRO

Provincia di Padova

ORIGINALE

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

n. 49 del 18-07-2025

OGGETTO: PIANO URBANO DEL TRAFFICO DELLA CITTÀ DI SELVAZZANO DENTRO - AGGIORNAMENTO 2025

L'anno **duemilaventicinque** il giorno **diciotto** del mese di **luglio** in prosieguo di seduta convocata per le ore **18:00**, nella sala delle adunanze, con inviti diramati in data utile, si è riunito il Consiglio Comunale in adunanza Ordinaria di Prima convocazione.

All'inizio della trattazione dell'argomento risultano:

PIRON CLAUDIO	Presente	ROSSI GIOVANNA	Presente
DALLA STELLA ROSSELLA	Assente	LISSANDRON MARINA	Presente
SANDONÀ ANTONIO	Assente	PELIZZA FLAVIO	Presente
MELLACE FRANCESCO	Presente	VINDIGNI MATILDE	Presente
ROSSI LORENZO	Presente	MORO PIERLUIGI	Presente
FORTIN ANTONIO	Presente	MARTINI NICOLA	Presente
BONISOLO GIULIA	Assente	FUSCHI MARIANO	Assente
GUARRELLA AGOSTINO	Assente	TOALDO ALBERTO	Assente
DESTRO MARCO	Assente		

Partecipa alla seduta BERGAMIN RAFFAELE MARIO Segretario Generale.

Il PRESIDENTE ROSSI GIOVANNA assume la presidenza e, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta, dopo aver chiamato a fungere da scrutatori i Consiglieri:

PELIZZA FLAVIO

MORO PIERLUIGI

MARTINI NICOLA

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

- l'art. 36, comma 1, del D.Lgs. n. 285/1992 e ss.mm.ii. recita *“ai comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del piano urbano del traffico”*;
- il comma 2 del suddetto articolo recita *“all'obbligo di cui al comma 1 sono tenuti ad adempiere i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti i quali registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale. L'elenco dei comuni interessati viene predisposto dalla regione... ”*;
- la Regione Veneto ha inserito, con apposito atto, il Comune di Selvazzano Dentro, all'interno del summenzionato elenco di Comuni della Regione, per la particolare posizione topografica in cui si trova, ossia tra il bacino termale di Abano Terme e Montegrotto Terme e la Città di Padova;
- con deliberazione di Consiglio comunale n. 64 del 29.09.1998 è stato approvato definitivamente il Piano Urbano del Traffico, composto da 28 elaborati;
- con deliberazione di Consiglio comunale n. 25 del 04.04.2023 è stato stabilito di aderire alla Convenzione per la costituzione e il funzionamento dell'Area Urbana di Padova, con lo scopo di sancire l'impegno dell'Area urbana per la co-progettazione e attuazione della Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile (SISUS) nell'ambito del PR Veneto FESR 2021-2027;
- all'interno dei finanziamenti della Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile (SISUS), dell'Area Urbana di Padova, il Comune di Selvazzano Dentro rientra nell'ambito dell'Azione 2.8.1 *“Interventi nelle ciclovie nelle Aree Urbane”*, con il Progetto 5 *“Pista ciclabile tratto 2”* – Selvazzano”, riguardante la realizzazione della pista ciclabile lotto 2 – Ponte della Libertà argine sx Bacchiglione, S.M. di Quarta, via V. Emanuele III;
- le prescrizioni e raccomandazioni relative alla fase attuativa della SISUS dell'Area Urbana di Padova, contenute nell'allegato B, per quanto riguarda l'Azione 2.8, stabiliscono che il Comune di Selvazzano Dentro, ai fini dell'avvio dei procedimenti di selezione delle operazioni relative alle azioni 2.8.1, 2.8.2, 2.8.3 e 2.8.4, debba fornire gli estremi del provvedimento di aggiornamento del Piano Urbano del Traffico e/o Piano Generale del Traffico Urbano, in funzione della dimensione della città;
- nel corso dell'anno 2024, il Comune di Selvazzano Dentro, in quanto commissariato, ha potuto in questa fase, approvare solamente il progetto *“PIANO URBANO DEL TRAFFICO DELLA CITTÀ DI SELVAZZANO DENTRO. Attività finalizzate all'aggiornamento preliminare dell'attuale P.U.T. Report conclusivo - Maggio2024”*, con deliberazione del Commissario Straordinario con i poteri del Consiglio Comunale n. 20 del 16.05.2024;

Considerato che l'attuale Amministrazione ha ritenuto urgente e necessario completare l'iter di aggiornamento del PUT, al fine di ottemperare alle prescrizioni impartite dalla Regione Veneto – Direzione Programmazione Unitaria, contenute nell'allegato B *“Prescrizioni e raccomandazioni relative alla fase attuativa della SISUS dell'Area urbana di Padova”*, del citato Decreto Direttore Regionale n. 187 del 04.12.2023, finalizzate all'avvio delle operazioni per l'attuazione dell'intervento inserito nella SISUS dell'Area Urbana di Padova, nell'ambito dell'Azione 2.8.1, riguardante la realizzazione della pista ciclabile lotto 2 – Ponte della Libertà argine sx Bacchiglione, S.M. di Quarta, via V. Emanuele III;

Preso atto che:

- con determinazione n. 191 del 16.04.2025, è stato affidato il servizio tecnico professionale delle attività finalizzate all'aggiornamento dell'attuale P.U.T. della Città di Selvazzano Dentro, all'operatore economico RIGHETTI & MONTE Ingegneri e Architetti Associati, con sede legale in Bologna;

- è pervenuto, in data 16.06.2025, protocollo comunale n. 27946, dall'ing. Franco Righetti, socio e legale rappresentate dello studio sopra indicato, l'elaborato di progetto titolato "Piano Urbano del Traffico della Città di Selvazzano Dentro. Aggiornamento 2025", (agli atti di questo Comune), con il seguente indice:
 - 1- Premessa, contestualizzazione e oggetto del mandato;
 - 2- Approccio alla valutazione e struttura del documento;
 - 3- Piano Urbano del Traffico del 1998;
 - 4- Ricostruzione e analisi della mobilità veicolare attuale;
 - 5- Ricostruzione e analisi della Sosta;
 - 6- Rete del TPL e i percorsi pedonali;
 - 7- Ricostruzione e analisi delle condizioni di sicurezza della rete viaria;
 - 8- Il P.U.M.S. di Padova;
 - 9- Considerazioni di sintesi;
 - 10- Indirizzi del Piano Urbano del Traffico;

Rilevato, dalle verifiche eseguite, che l'elaborato di progetto succitato, è stato redatto secondo quanto indicato e stabilito al punto 1 del contratto di affidamento prot. n. 16104/2025 e, quindi, è meritevole di approvazione;

Visto il Decreto Regionale n. 187 del 04.12.2023 con il quale è stata approvata la Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile – SISUS dell'Area Urbana di Padova;

Preso atto che la IV Commissione consiliare permanente nella seduta del 3 luglio 2025 ha trattato l'argomento oggetto del presente provvedimento;

Acquisiti in merito i pareri, resi ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267/2000;

DELIBERA

- 1) di dare atto che le premesse sopra riportate fanno parte integrante e sostanziale del presente dispositivo;
- 2) di approvare l'elaborato di progetto titolato "Piano Urbano del Traffico della Città di Selvazzano Dentro. Aggiornamento 2025", pervenuto il 16.06.2025 e acquisito al protocollo comunale n. 27946/2025, redatto dall'ing. Franco Righetti, socio e legale rappresentate dello studio RIGHETTI & MONTE Ingegneri e Architetti Associati, con sede legale in Bologna;
- 3) di dare atto che con l'approvazione del suddetto Piano, vengono anche ottemperate le prescrizioni impartite a questo Comune, contenute nell'allegato B "Prescrizioni e raccomandazioni relative alla fase attuativa della SISUS dell'Area urbana di Padova", del citato Decreto Direttore Regionale n. 187 del 04.12.2023, finalizzate all'avvio delle operazioni per l'attuazione dell'intervento inserito nella SISUS dell'Area Urbana di Padova, nell'ambito dell'Azione 2.8.1, riguardante la realizzazione della pista ciclabile lotto 2 – Ponte della Libertà argine sx Bacchiglione, S.M. di Quarta, via V. Emanuele III;
- 4) di demandare al Responsabile del Settore Lavori Pubblici – Ambiente – Espropri, tutti i successivi provvedimenti conseguenti al presente atto, compreso anche l'inserimento degli indirizzi del Piano nei futuri atti programmatori e pianificatori dell'Ente;

- 5) di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000.

Ufficio U71 INFRASTRUTTURE VIARIE (EX VIABILITA')

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO COMUNALE
N. 55 DEL 07-07-25

PARERI

(Art. 49 del T.U. approvato con D.Lgs. 18.8.2000 n. 267)

1) in ordine alla REGOLARITA' TECNICA si esprime parere: Favorevole

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
SIMONATO GIAMPAOLO

firma autografa sostituita a mezzo stampa
(ai sensi dell'art. 3, c. 2, del D.Lgs. n. 39/1993)

Atto prodotto da sistema informativo automatizzato (L.28.12.1995 n°549 art.1c.87)

2) in ordine alla REGOLARITA' CONTABILE si esprime parere: Visto

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
FINANZIARIO
Zonato Patrizia

firma autografa sostituita a mezzo stampa
(ai sensi dell'art. 3, c. 2, del D.Lgs. n. 39/1993)

Atto prodotto da sistema informativo automatizzato (L.28.12.1995 n°549 art.1c.87)

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

n. 49 del 18-07-2025

OGGETTO: PIANO URBANO DEL TRAFFICO DELLA CITTÀ DI SELVAZZANO DENTRO - AGGIORNAMENTO 2025

Presenziano, inoltre, alla discussione gli Assessori Raffaella Allocca, Andrea Chiodi, Gianluca Rizzardi, Laura Rossi e Antonio Santamaria

Il Presidente Giovanna Rossi introduce l'argomento e cede la parola all'Assessore Antonio Santamaria.

L'Assessore Antonio Santamaria illustra la proposta come da documento Allegato.

Il Sindaco Claudio Piron ringrazia l'Assessore, tutto il settore e l'Amministrazione, sottolinea che si è aperta la stagione dei piani menzionando il PAESC il PEBA e il PUT e afferma l'importanza per l'Amministrazione di dotarsi di strumenti indispensabili per la pianificazione delle scelte future; sottolinea che si tratta di documenti che tolgono le chiacchiere e apportano numeri, dati, tabelle, analisi, studi e comparazioni utili per dare una lettura oggettiva della vita della Città, non come i post sui social; afferma che questi documenti sono utili per affrontare le complessità che emergono nell'amministrare, sono strumenti necessari per ottenere i finanziamenti UE, essenziali a fronte delle scarse risorse del Comune.

Il Consigliere Matilde Vindigni chiede se è possibile avere un confronto con altri Enti che hanno già vissuto questa trasformazione per capire l'impatto, come ad esempio la zona Guizza.

L'Assessore Antonio Santamaria risponde che è possibile e che in questo momento i confronti con le altre Amministrazioni ci sono e che la ricaduta del tram c'è sia nei valori immobiliari sia del traffico viario, ma è necessario fare i conti con il relativo contesto e sostiene che quello che succederà a Caselle non necessariamente corrisponderà a quello che è successo alla Guizza e che la Pelosa per la geometria della strada al momento è già satura.

Il Sindaco Claudio Piron afferma che le dinamiche si possono intuire e si sta ragionando con la Provincia su interventi e previsioni che sta programmando di attuare; anticipa che nei prossimi mesi dovrà essere analizzato l'impatto del tram cercando di capire con le Amministrazioni vicine come predisporre tutti i possibili agganci al tram e come affrontare il tema dei flussi veicolari.

Il Presidente, non essendovi interventi, né dichiarazioni di voto, mette ai voti la proposta che riporta il seguente risultato accertato dagli scrutatori e proclamato dal Presidente:

Consiglieri presenti n. 10

Consiglieri assenti n. 3 (Dalla Stella, Sandonà, Bonisolo, Fuschi, Guarrella, Toaldo, Destro)

Consiglieri astenuti dalla votazione n. 0

Consiglieri votanti n. 10

Voti favorevoli n. 10

Voti contrari n. 0

Voti astenuti n. 0

La proposta viene approvata dal Consiglio Comunale

Il Presidente propone per l'atto adottato l'immediata eseguibilità ai sensi dell'art. 134, quarto comma, del D. Lgs. n. 267 del 18.8.2000, che riporta il seguente risultato accertato dagli scrutatori e proclamato dal Presidente:

Consiglieri presenti n. 10

Consiglieri assenti n. 3 (Dalla Stella, Sandonà, Bonisolo, Fuschi, Guarrella, Toaldo, Destro)

Consiglieri astenuti dalla votazione n. 0
Consiglieri votanti n. 10
Voti favorevoli n. 10
Voti contrari n. 0
Voti astenuti n. 0

Il Consiglio comunale delibera per l'atto adottato l'immediata eseguibilità

Gli interventi risulteranno integralmente dalla registrazione audio ai sensi dell'art. 63 del vigente Regolamento del Consiglio comunale.

Il presente verbale viene letto, approvato e sottoscritto.

Il PRESIDENTE
ROSSI GIOVANNA

(firme autografe sostituite a mezzo stampa
ai sensi dell'art. 3, c. 2, del D.Lgs. n. 39/1993)

Il Segretario Generale
BERGAMIN RAFFAELE MARIO

(firme autografe sostituite a mezzo stampa
ai sensi dell'art. 3, c. 2, del D.Lgs. n. 39/1993)

Atto prodotto da sistema informativo automatizzato (L.28.12.1995 n°549 art.1c.87)

Dopo ben 27 anni dall'approvazione del precedente Piano Urbano del traffico, il Consiglio comunale oggi è chiamato ad esprimersi sull'approvazione del nuovo Piano.

Il Piano è un documento strategico di indirizzo, non prescrittivo, finalizzato a individuare le attuali criticità e problematiche del sistema viario e delineare le linee di azione funzionali a conseguire, nel breve e medio-lungo periodo i seguenti obbiettivi:

- il miglioramento delle condizioni di circolazione per tutte le categorie di utenze;
- il miglioramento della sicurezza stradale con particolare attenzione alle categorie deboli;
- la riduzione degli inquinati connessi alla circolazione veicolare;
- riduzione, in generale, dei costi per la collettività associati al trasporto e movimentazione dei mezzi.

Esso inoltre ci permetterà di accedere al contributo SISUS per la realizzazione della pista ciclabile prevista lungo Via Vittorio Emanuele III.

La fase attuativa delle linee di indirizzo del Piano è demandata ad ulteriori strumenti quali Piani attuativi o piani particolareggiati del traffico i quali dovranno contenere anche gli elementi progettuali e di fattibilità economica.

Il Piano del traffico ha:

- verificato il grado di attuazione del precedente Piano;
- monitorato i flussi veicolari in corrispondenza di 27 postazioni bidirezionali, per un totale di 54 punti di misura, di cui 26 ai confini del territorio comunale.
- la ricostruzione della mobilità veicolare attuale con l'individuazione delle direttrici principali del traffico;
- individuazione delle principali criticità;
- l'analisi del sistema di sosta con la determinazione dell'offerta e della domanda di parcheggi;

A

- l'individuazione dell'attuale sistema degli itinerari ciclopeditoni e della rete del trasporto pubblico locale funzionale alla mobilità dolce;
- l'analisi delle condizioni di sicurezza della rete viaria;
- l'analisi del quadro programmatico sovra comunale con particolare riferimento al PUMS di Padova e cintura.

In merito a quest'ultimo punto, il Piano precisa che la realizzazione della linea tranviaria lungo la strada regionale 11, renderà necessario rivedere in futuro il ridisegno complessivo del quadrante nord del territorio comunale in quanto ad oggi non è possibile prevedere con certezza gli effetti generati dalla nuova infrastruttura.

A titolo di pillole:

- il giorno della settimana con maggiore volume di mezzi è il venerdì, più 10,6% rispetto la media settimanale;
- il volume del traffico della fascia di picco pomeridiana è superiore a quella del mattino;
- sulla totalità del volume del traffico il 10% riguarda spostamenti interi al comune, il 37% spostamenti di attraversamento del comune, il 53% gli spostamenti di scambio tra l'interno e l'esterno del comune;
- 22570 sono i veicoli che transitano giornalmente per la SR47 DIR – bretella Boston;
- 12750 i veicoli che transitano per via Euganea;
- 17920 i veicoli che transitano per via Padova.
- 12020 i veicoli che transitano per via Pelosa nel tratto al di fuori dell'abitato di Caselle;

L'analisi dei parcheggi evidenzia che, salvo situazioni puntuali, non vi sono situazioni di palese sofferenza.

Il rapporto tra domanda e offerta si attesta su percentuali inferiori al 50%. Va precisato che fattori come la comodità, la sicurezza personale e del veicolo, la mancanza di controlli favoriscono il parcheggio al di fuori delle aree di sosta.



Nel quadriennio 2021 -2025 sono stati registrati 251 incidenti, di cui l'81% si sono verificati nell'ambito urbano e il 35% via Padova Euganea. La rete ciclopedonale è di circa 27 km.

Tra i indirizzi progettuali il Piano indica di intervenire sull'asse Via Padova Euganea, riorganizzando le numerose intersezioni, inoltre prevede le zone o piazze scolastiche per promuovere la mobilità attiva casa-scuola; quest'ultima indicazione è interessante in quanto coincide con le aree interessate dal PEBA.

cc. dal 12.07.2024
punto 4
M



Città di Selvazzano Dentro
- Provincia di Padova -

PIANO URBANO DEL TRAFFICO DELLA CITTÀ DI SELVAZZANO DENTRO

Aggiornamento del P.U.T.

4° Commissione Lavori Pubblici – Ambiente

3 luglio 2025

RIGHETTI & MONTE

INGEGNERI E ARCHITETTI ASSOCIATI

Il **Piano Urbano del Traffico** (anche abbreviato come **P.U.T.**), previsto dall'art. 36 del nuovo Codice della Strada, è obbligatorio per i comuni con più di 30.000 abitanti ed è costituito da un **insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati**, realizzabili e utilizzabili nel **breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate**.

Questo strumento deve **delineare l'assetto futuro della mobilità di ambito comunale**, da perseguire e attivare in maniera **graduale nel tempo**, pertanto declinato in **fasi attuative differenti ed incremental**i, che, con l'individuazione e introduzione di **misure gestionali e infrastrutturali**, consenta di tendere a forme di **spostamento di persone e merci sostenibili sotto il profilo ambientale e della sicurezza**.

In sintesi, il **Piano Urbano del Traffico** deve perseguire i seguenti **obiettivi strategici**:

- **migliorare le condizioni di circolazione** (marcia e sosta) per tutte le categorie di utenti
- **migliorare la sicurezza stradale** con particolare riferimento alle categorie “deboli” di utenti
- **ridurre gli inquinamenti atmosferici ed acustici** e conseguire politiche di risparmio energetico connesse alla **circolazione veicolare**
- **ridurre**, in generale, i **costi per la collettività associati al trasporto e movimentazione veicolare**



Ne deriva, pertanto, che il **Piano Urbano del Traffico** si caratterizza per essere un “**documento strategico di indirizzo**”, quindi **non prescrittivo**, finalizzato a individuare le attuali criticità e problematicità del sistema nell’ambito del **Quadro Conoscitivo** e delineare le linee di azione funzionali a conseguire, nel breve e medio-lungo periodo, gli obiettivi strategici sopra indicati mediante la formulazione degli **Indirizzi di Piano**.

La **fase attuativa delle linee di indirizzo** individuate dal Piano Urbano del Traffico è pertanto demandata alle fasi successive della Programmazione che sono rappresentate dal **Piano Generale del Traffico Urbano** e dai **Piani Attuativi del Traffico o Piani Particolareggiati del Traffico**.

Selvazzano Dentro si è dotato del **primo Piano Urbano del Traffico nel 1998**.



L'aggiornamento del **Piano Urbano del Traffico** di **Selvazzano Dentro** è stato impostato su **differenti attività specifiche funzionali alla formazione del Quadro Conoscitivo**

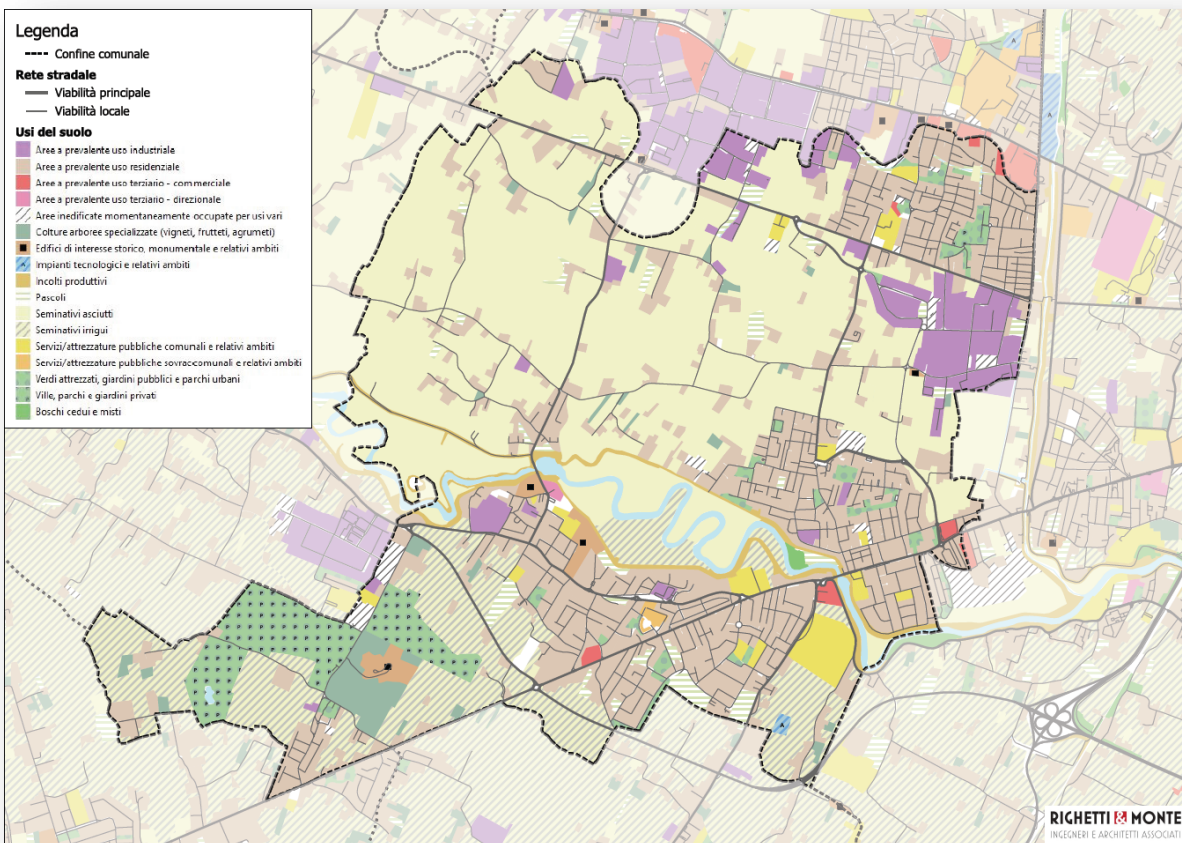
- ricostruzione della **mobilità veicolare attuale e caratteristiche del traffico**; elaborazione dei dati di conteggio orario e sintesi delle matrici O/D di spostamento; individuazione delle direttrici principali del traffico
- analisi del **sistema della sosta** con la determinazione tanto del sistema di offerta attuale quanto della domanda di parcheggio espressa dal sistema socio – economico attraverso attivazione e realizzazione di indagini dirette in campo
- individuazione dell'attuale il sistema della rete degli **itinerari ciclo – pedonali** e della **rete del Trasporto Pubblico Locale**, TPL funzionale alla mobilità dolce e collettiva
- analisi delle **condizioni di sicurezza della rete viaria** afferente l'ambito comunale
- analisi del **quadro programmatico sovra comunale** di breve-medio termine con particolare riferimento al PUMS di Padova recentemente approvato



QUADRO CONOSCITIVO



Il **Comune di Selvazzano Dentro**, situato nella pianura alluvionale a ovest di Padova, si configura come un territorio dalla **spiccata complessità insediativa e ambientale**, che riflette dinamiche evolutive legate sia alla prossimità al Capoluogo Provinciale, sia alla presenza di **strutture insediative autonome, articolate secondo una logica policentrica**.



Uso del suolo

L'organizzazione urbanistica si sviluppa attorno a **cinque nuclei principali**:

- la frazione **Capoluogo**
- la frazione di **Tencarola**
- la frazione di **San Domenico**
- la frazione di **Caselle**
- la frazione di **Feriole**



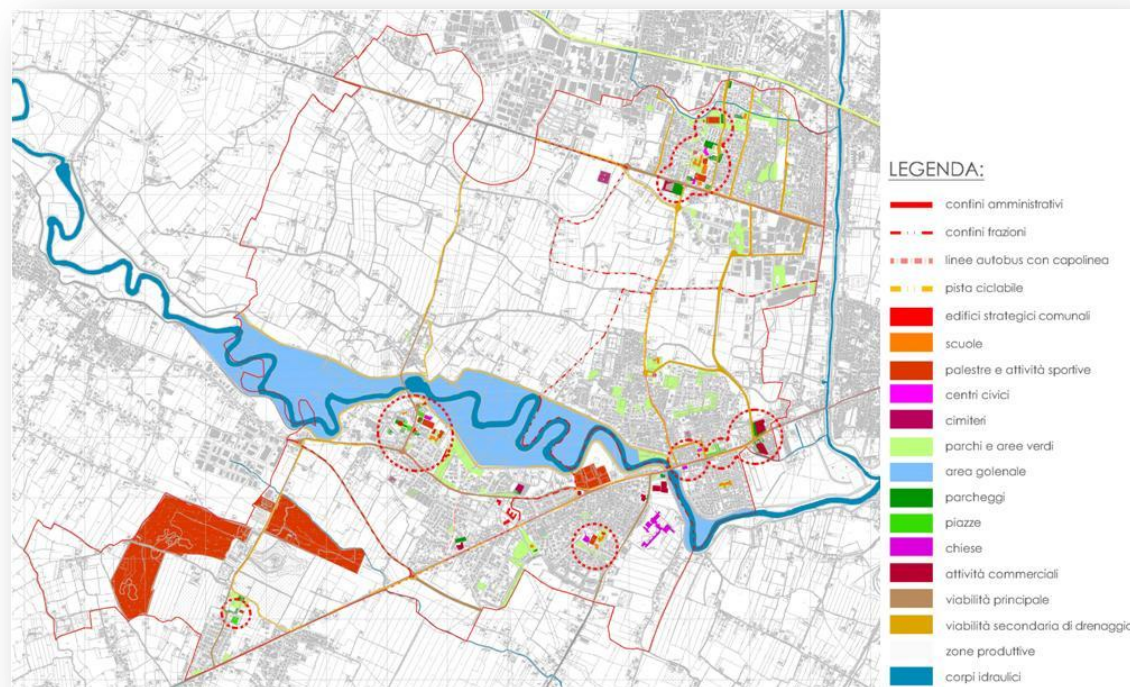
PREMESSA

QUADRO
CONOSCITIVO

INDIRIZZI
DI PIANO

SINTESI DEGLI
INDIRIZZI

Questi ambiti rappresentano non solo articolazioni amministrative e residenziali, ma anche **polarità funzionali distinte, capaci di ospitare servizi, attività produttive, funzioni commerciali e culturali**



Analisi del Territorio

Fonte dati: Come di Selvazzano Dentro – Area Tecnica – Settore Lavori Pubblici, Espropri e Ambiente – U.O. Edilizia Pubblica

Selvazzano Dentro si presenta, pertanto, come un **sistema articolato su aree o zone differenti e ben definite e, in larga parte, autonome in termini di localizzazione di funzioni insediative di rilevanza per la collettività**



PREMESSA

QUADRO
CONOSCITIVO

INDIRIZZI
DI PIANO

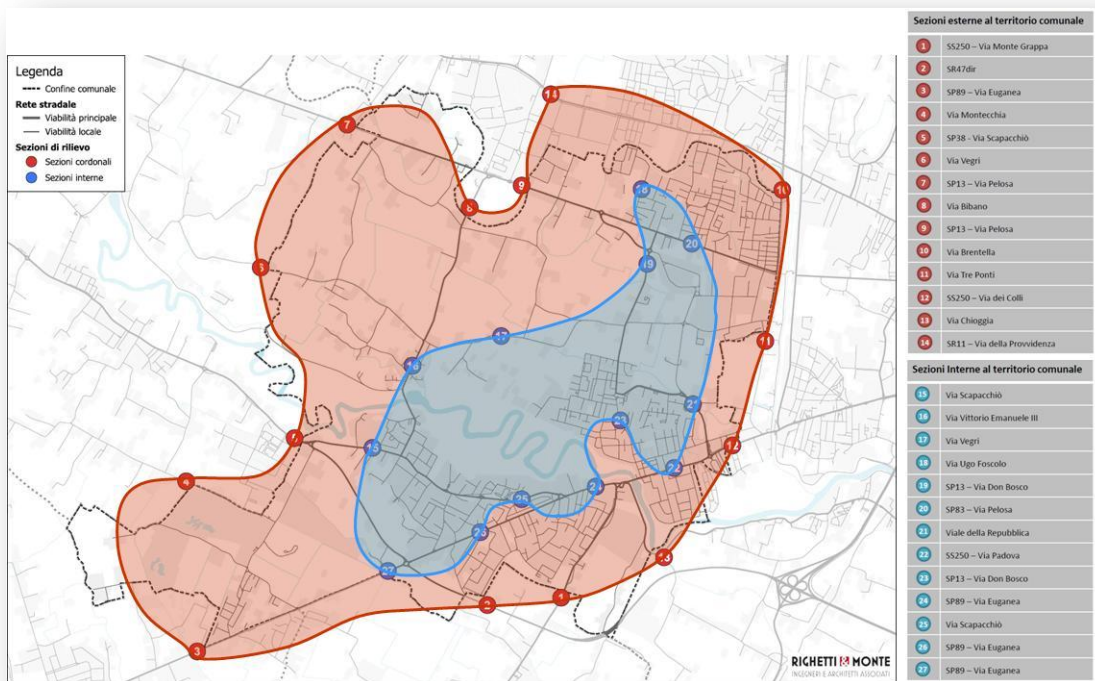
SINTESI DEGLI
INDIRIZZI

RIGHETTI & MONTE
INGEGNERI E ARCHITETTI ASSOCIATI

La ricostruzione della domanda di mobilità veicolare e distribuzione dei flussi di traffico sulla rete locale deriva da una **significativa indagine sul campo di monitoraggio dei flussi veicolari**.

L'indagine ha riguardato **complessivamente 27 sezioni di rilievo bidirezionali per un totale di 54 punti di misurazione** considerando due categorie di localizzazione:

- **14 sezioni cordonali** poste sulla rete viaria ai confini comunali (sezioni dalla n°1 alla n°14)
- **13 sezioni interne** poste sulla rete viaria interna ai confini comunali (zone dalla n°15 alla n°27)

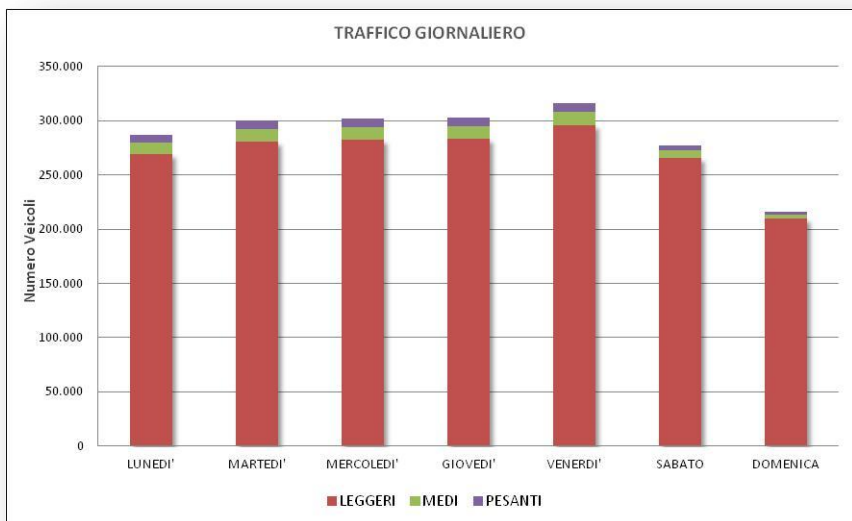


Dispositivi radar di monitoraggio dei flussi veicolari



L'elaborazione delle informazioni raccolte sul traffico veicolare ha permesso di caratterizzare la mobilità veicolare che impegna la rete viaria di Selvazzano Dentro.

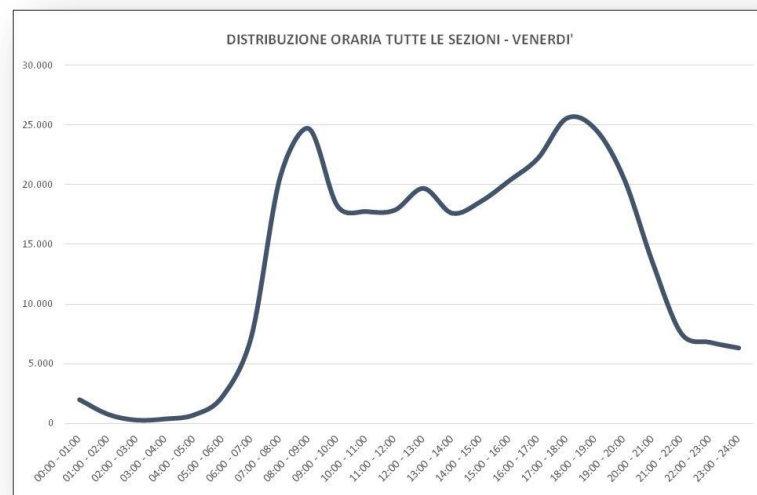
Il **giorno di picco settimanale** della mobilità veicolare è costituito dal **Venerdì con +11%** rispetto al giorno medio settimanale (GMS); **nel fine settimana i transiti** registrati sono **inferiori** rispetto ai giorni feriali: -3% il sabato e -24% la domenica



Distribuzione giornaliera del traffico monitorato in tutte le sezioni
Veicoli totali (leggeri + medi + pesanti) – disaggregazione per giornata

Il Venerdì l'andamento orario evidenzia **due picchi di entità paragonabile**:

- fascia oraria **17:00 – 18:00**
(leggermente più pronunciata)
- fascia oraria **8:00 – 9:00**



Distribuzione oraria del traffico il Venerdì
VEICOLI TOTALI (leggeri + comm. medi + comm. pesanti)



Con riferimento al **traffico totale giornaliero del Venerdì**:

- la sezione più carica è la 2 (**SR47dir**) con circa **25'000 transiti**
- nelle sezioni 12 e 14 (**SS250 Via dei Colli** e **SR11 Via della Provvidenza**) si hanno **oltre 21'000 transiti**
- nelle sezioni 22 (**SS250 – Via Padova**), 24 (**SP89 – Via Euganea**), 1 (**SS250 – Via Monte Grappa**), 5 (**SP38 - Via Scapacchiò**) e 10 (**Via Brentella**) si hanno transiti compresi **tra le 14'000 e le 18'000 unità**
- nelle sezioni 21 (Viale della Repubblica), 27 (SP89 – Via Euganea), 9 (SP13 – Via Pelosa), 16 (Via Vittorio Emanuele III), 3 (SP89 – Via Euganea), 15 (Via Scapacchiò), 20 (SP83 – Via Pelosa), 8 (Via Bibano) e 25 (Via Scapacchiò) sono stati registrati transiti compresi tra le 10'000 e le 14'000 unità
- nelle rimanenti sezioni si sono registrati valori inferiori ai 10'000 transiti

SEZIONE	LOCALIZZAZIONE	POSIZIONE	LEGGERI	MEDI	PESANTI	PES TOT	TOTALI	% PES	% PES TOT
Sez 2	SR47dir	CORDONE	22.416	1.565	988	2.553	24.969	4,0%	10,2%
Sez 14	SR11 - Via della Provvidenza	CORDONE	19.246	1.286	1.056	2.342	21.588	4,9%	10,8%
Sez 12	SS250 - Via dei Colli	CORDONE	19.888	889	660	1.549	21.437	3,1%	7,2%
Sez 22	SS250 - Via Padova	INTERNA	17.923	597	657	1.254	19.177	3,4%	6,5%
Sez 24	SP89 - Via Euganea	INTERNA	17.965	372	385	757	18.722	2,1%	4,0%
Sez 1	SS250 - Via Monte Grappa	CORDONE	17.294	743	330	1.073	18.367	1,8%	5,8%
Sez 5	SP38 - Via Scapacchiò	CORDONE	15.324	655	663	1.318	16.642	4,0%	7,9%
Sez 10	Via Brentella	CORDONE	14.066	695	392	1.087	15.153	2,6%	7,2%
Sez 21	Viale della Repubblica	INTERNA	13.828	596	279	875	14.703	1,9%	6,0%
Sez 27	SP89 - Via Euganea	INTERNA	13.500	514	347	861	14.361	2,4%	6,0%
Sez 9	SP13 - Via Pelosa	CORDONE	13.206	386	597	983	14.189	4,2%	6,9%
Sez 16	Via Vittorio Emanuele III	INTERNA	13.034	248	99	347	13.381	0,7%	2,6%
Sez 3	SP89 - Via Euganea	CORDONE	12.444	502	299	801	13.245	2,3%	6,0%
Sez 15	Via Scapacchiò	INTERNA	10.934	323	136	459	11.393	1,2%	4,0%
Sez 20	SP83 - Via Pelosa	INTERNA	10.806	315	190	505	11.311	1,7%	4,5%
Sez 8	Via Bibano	CORDONE	10.124	526	110	636	10.760	1,0%	5,9%
Sez 25	Via Scapacchiò	INTERNA	10.232	278	122	400	10.632	1,1%	3,8%
Sez 7	SP13 - Via Pelosa	CORDONE	8.963	422	172	594	9.557	1,8%	6,2%
Sez 26	SP89 - Via Euganea	INTERNA	8.873	361	224	585	9.458	2,4%	6,2%
Sez 19	SP13 - Via Don Bosco	INTERNA	7.189	273	122	395	7.584	1,6%	5,2%
Sez 23	SP13 - Via Don Bosco	INTERNA	6.521	70	103	173	6.694	1,5%	2,6%
Sez 11	Via Tre Ponti	CORDONE	3.978	176	51	227	4.205	1,2%	5,4%
Sez 17	Via Vegri	INTERNA	2.516	94	10	104	2.620	0,4%	4,0%
Sez 18	Via Ugo Foscolo	INTERNA	2.301	123	24	147	2.448	1,0%	6,0%
Sez 4	Via Montecchia	CORDONE	1.474	110	58	168	1.642	3,5%	10,2%
Sez 13	Via Chioggia	CORDONE	1.180	84	18	102	1.282	1,4%	8,0%
Sez 6	Via Vegri	CORDONE	915	56	13	69	984	1,3%	7,0%

Distribuzione del traffico giornaliero nelle sezioni di monitoraggio il Venerdì



PREMESSA

QUADRO
CONOSCITIVO

INDIRIZZI
DI PIANO

SINTESI DEGLI
INDIRIZZI

RIGHETTI & MONTE
INGEGNERI E ARCHITETTI ASSOCIATI



Le situazioni di maggiore traffico che caratterizzano la situazione attuale, e quindi le **condizioni di criticità e congestione** della rete di ambito comunale, sono **determinate in massima parte dalla componente di scambio della mobilità veicolare** che tende a distribuire significativi volumi di traffico giornaliero sulla rete di rango primario come **movimenti di ingresso e uscita da Selvazzano Dentro**:



Nelle due fasce orarie di maggiore intensità del traffico (**punta della mattina e della sera**) si registrano **rallentamenti e accodamenti veicolari sull'asse costituito da Via Euganea/Via Padova/Via dei Colli e sulla rete viaria limitrofa** per le manovre di ingresso sull'asse principale che determinano numerosi conflitti e potenziali situazioni di pericolosità

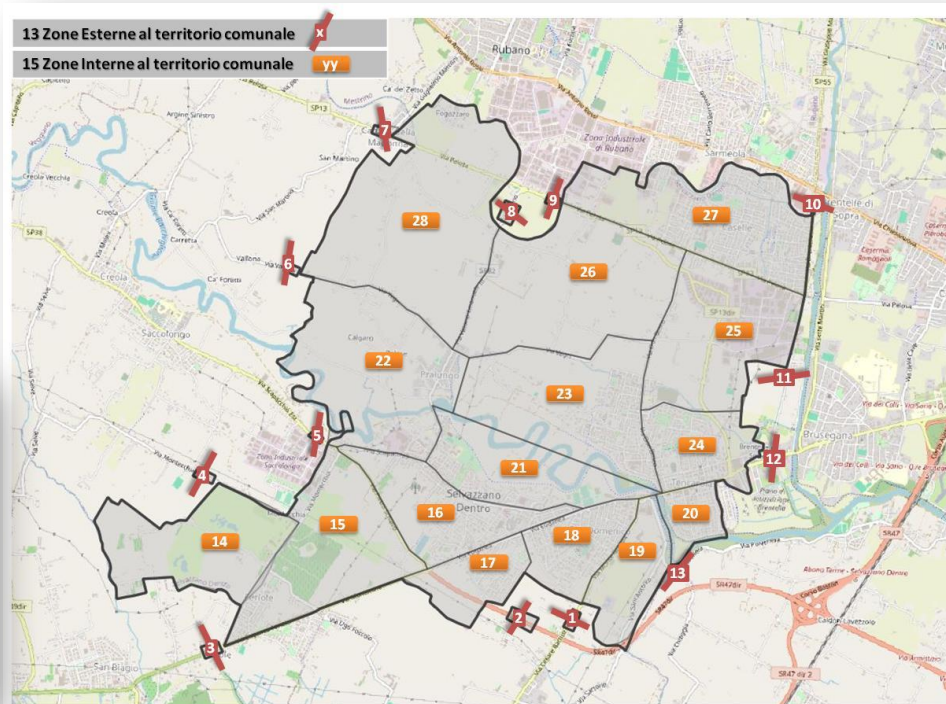
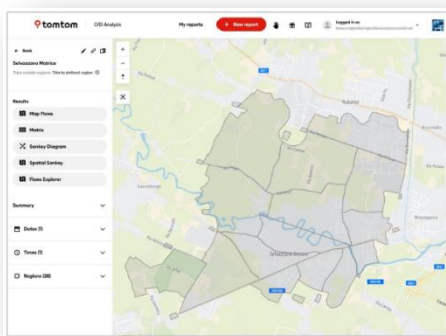
Distribuzione del traffico veicolare giornaliero sulla rete viaria locale di Selvazzano Dentro
(rappresentazione in veicoli totali)

La **ricostruzione delle relazioni di mobilità veicolare** espresse dal Comune di Selvazzano Dentro è stata effettuata **integrando due principali banche dati**:

- la **banca dati TomTom MOVE** da cui è stata estratta la **matrice Origine – Destinazione** relativa alla rete dell'intero territorio comunale di Selvazzano Dentro degli spostamenti veicolari giornalieri e su base oraria
- le **risultanze dei conteggi di traffico** effettuati sulla rete viaria locale afferente l'ambito comunale di Selvazzano Dentro

L'estrazione delle matrici O/D di spostamento è stata strutturata rispetto a:

- 15 zone interne** al territorio comunale
- 13 gates esterni** o cancelletti cordionali



Zonizzazione territoriale di riferimento per l'analisi della mobilità veicolare di Selvazzano Dentro



Dall'elaborazione della matrice estratta dalla banca dati TomTom MOVE con le risultanze dell'indagine di monitoraggio dei flussi veicolari è stato possibile ricostruire la **matrice O/D giornaliera** relativa al giorno medio settimanale **degli spostamenti veicolari che interessano il Comune di Selvazzano Dentro**.

ZONA O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	TOTALE ORIGINATI
1	0	16	59	7	185	8	270	842	321	390	48	1.958	12	2	6	286	30	889	62	409	186	42	239	1.118	639	10	508	13	8.555
2	26	0	3.810	232	4.071	25	196	378	25	18	1	48	4	22	190	368	200	387	2	10	153	1.286	24	17	14	8	40	14	11.569
3	23	3.614	0	28	120	3	39	212	21	37	5	534	26	28	835	127	30	78	3	28	61	14	51	45	31	3	100	1	6.097
4	9	306	47	0	49	0	3	39	0	15	0	10	5	91	113	24	3	17	0	3	21	19	4	12	7	0	15	0	812
5	132	4.377	152	21	0	4	47	224	37	80	2	510	76	6	144	238	336	199	5	27	128	656	63	53	21	3	106	4	7.651
6	33	25	8	0	20	0	6	46	15	13	5	65	3	0	2	7	1	7	0	3	7	16	87	25	19	6	7	16	442
7	151	207	55	0	50	13	0	57	337	474	60	390	81	0	22	166	10	140	5	10	170	48	283	146	207	31	520	388	4.021
8	599	413	489	28	196	57	86	0	57	63	0	27	40	12	84	615	37	261	2	6	410	203	34	4	0	48	34	21	3.826
9	676	3	22	0	29	0	332	29	0	541	143	545	181	0	1	12	2	77	13	44	39	3	368	476	583	40	735	2	4.896
10	473	15	60	0	89	18	450	9	584	0	849	228	58	1	10	81	9	199	7	27	73	43	489	270	837	21	2.087	31	7.018
11	42	3	6	0	3	0	96	0	307	844	0	21	4	0	1	3	0	2	0	1	2	1	0	13	76	1	669	5	2.100
12	1.381	16	444	18	512	46	566	28	748	162	20	0	68	4	21	331	535	585	23	154	244	45	916	1.247	299	520	402	24	9.359
13	7	1	15	4	28	1	17	18	14	5	1	7	0	0	1	15	1	34	6	1	13	2	3	4	1	0	4	1	204
14	0	45	17	84	5	0	1	10	0	1	0	4	0	0	10	3	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	184
15	4	215	864	128	120	2	10	59	1	9	0	20	2	15	0	14	2	125	0	16	7	4	4	2	3	1	9	0	1.636
16	242	79	171	17	319	5	181	691	6	73	4	377	44	1	25	0	11	509	4	601	512	28	38	30	11	4	58	7	4.048
17	22	167	24	2	356	2	10	36	3	8	0	350	3	0	3	16	0	20	0	2	7	2	2	3	1	0	4	0	1.043
18	910	89	54	3	175	3	139	155	55	182	4	1.041	115	1	89	513	13	0	26	42	58	9	49	71	505	2	73	23	4.399
19	46	1	3	0	5	0	4	6	6	5	0	32	21	0	0	6	0	32	0	3	9	0	6	5	3	0	6	1	200
20	289	1	7	0	8	1	11	1	63	33	2	146	6	0	7	600	0	7	3	0	4	1	7	15	4	0	519	0	1.735
21	217	68	60	21	153	14	146	410	9	66	1	315	25	1	8	513	8	68	5	11	0	20	330	23	10	4	45	70	2.621
22	26	1.310	16	6	650	36	46	185	1	51	1	47	4	0	2	23	1	9	0	2	20	0	19	607	2	201	19	3	3.287
23	246	5	63	0	54	113	283	18	539	463	2	935	51	0	4	30	2	56	15	9	327	14	0	114	44	5	156	8	3.556
24	1.276	5	78	1	79	12	131	9	465	246	7	1.131	61	0	3	49	5	75	12	10	36	608	61	0	35	2	100	3	4.500
25	629	3	29	3	17	39	206	10	581	800	91	303	12	0	3	9	1	502	2	3	11	3	47	39	0	2	133	4	3.482
26	13	10	6	1	3	10	29	45	22	24	1	521	2	0	1	5	0	3	0	0	4	201	5	4	3	0	13	1	927
27	580	14	102	8	84	17	589	33	919	2.102	477	306	47	1	6	47	5	94	7	514	47	16	198	138	136	14	0	17	6.518
28	10	15	4	0	3	15	411	12	1	44	0	14	3	0	1	4	0	28	0	1	74	2	9	2	4	1	13	0	671
TOTALE DESTINATI	8.062	11.023	6.665	612	7.383	444	4.305	3.562	5.137	6.749	1.724	9.885	954	185	1.592	4.105	1.242	4.405	202	1.937	2.624	3.286	3.336	4.483	3.495	927	6.376	657	105.357

Matrice O/D degli spostamenti veicolari giornalieri che interessano il Comune di Selvazzano Dentro – Veicoli Totali (Leggeri + Commerciali Medi + Commerciali Pesanti)



PREMESSA

QUADRO
CONOSCITIVO

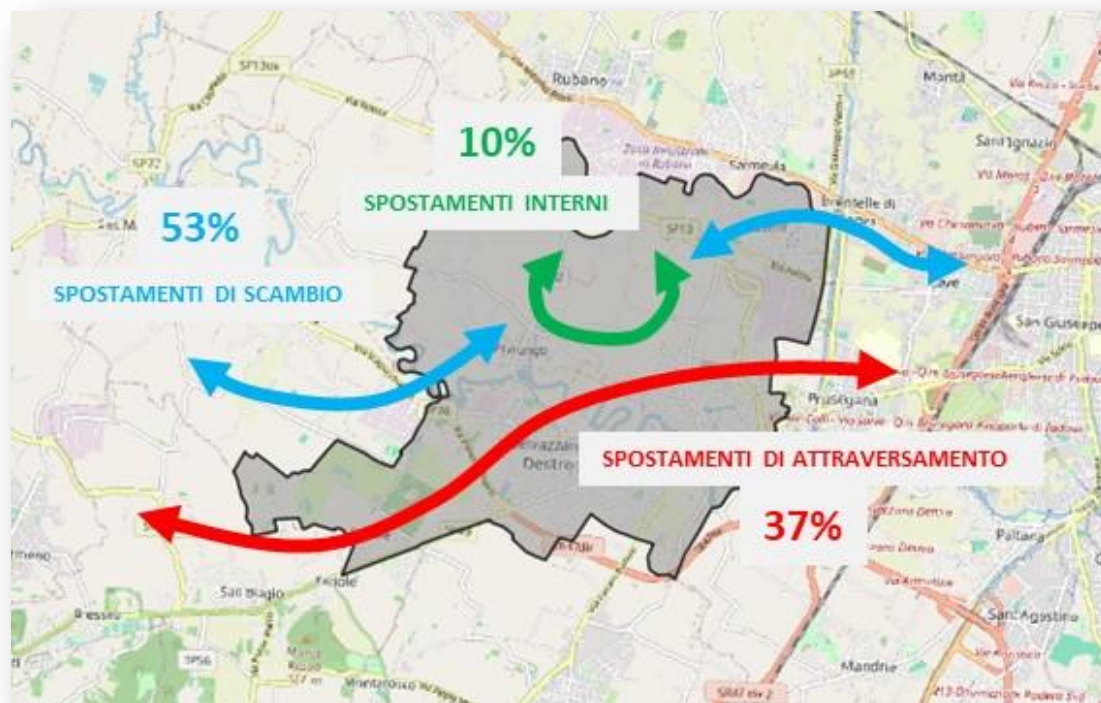
INDIRIZZI
DI PIANO

SINTESI DEGLI
INDIRIZZI

RIGHETTI & MONTE
INGEGNERI E ARCHITETTI ASSOCIATI

Ne deriva che **sistema socioeconomico e insediativo di Selvazzano Dentro** da luogo ad una **domanda di mobilità veicolare** che risulta nell'ordine dei **105'360 spostamenti giornalieri**.

La domanda di mobilità veicolare espressa dal comune di Selvazzano Dentro evidenzia come **componente maggioritaria quella data dai movimenti di scambio** cioè quelli che avvengono tra Selvazzano Dentro e il comuni esterni tra cui, ovviamente, principalmente il Capoluogo Provinciale:

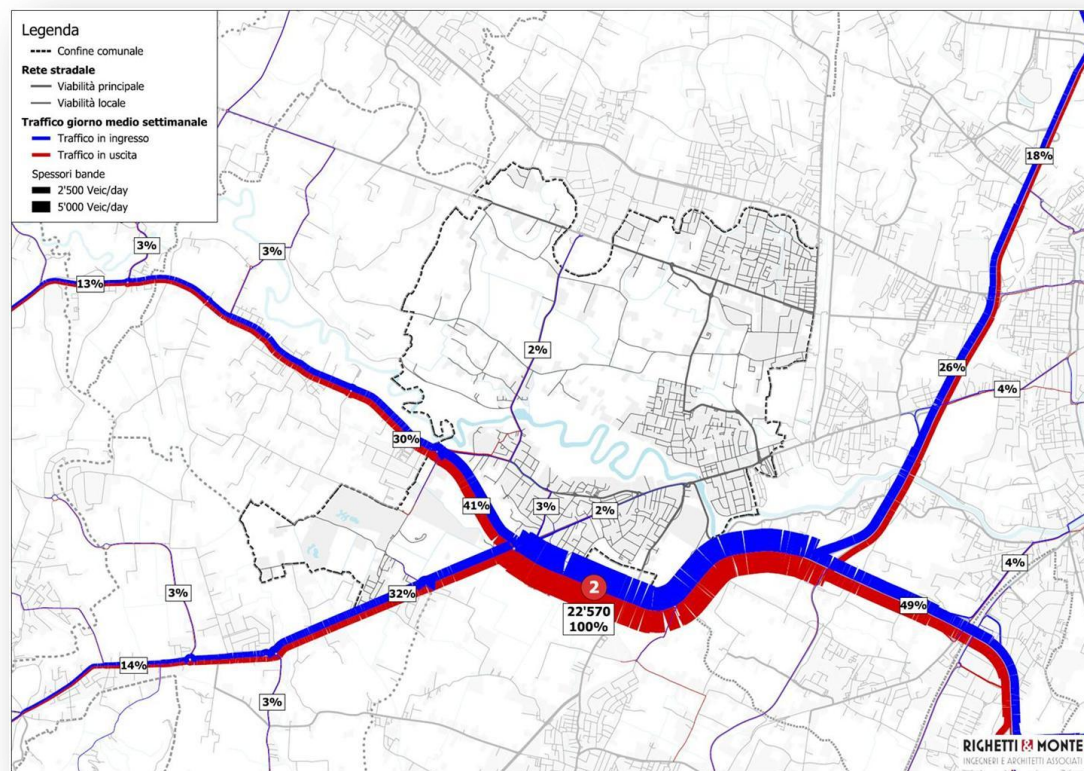


- il **53% delle relazioni** con il comune di Selvazzano Dentro è costituito da **movimenti di scambio** con i comuni limitrofi
- poco più di un terzo, il **37%** del totale, sono **relazioni di puro attraversamento** del territorio comunale
- **solo il 10%** risultano essere gli **spostamenti** che rimangono **interni al territorio**

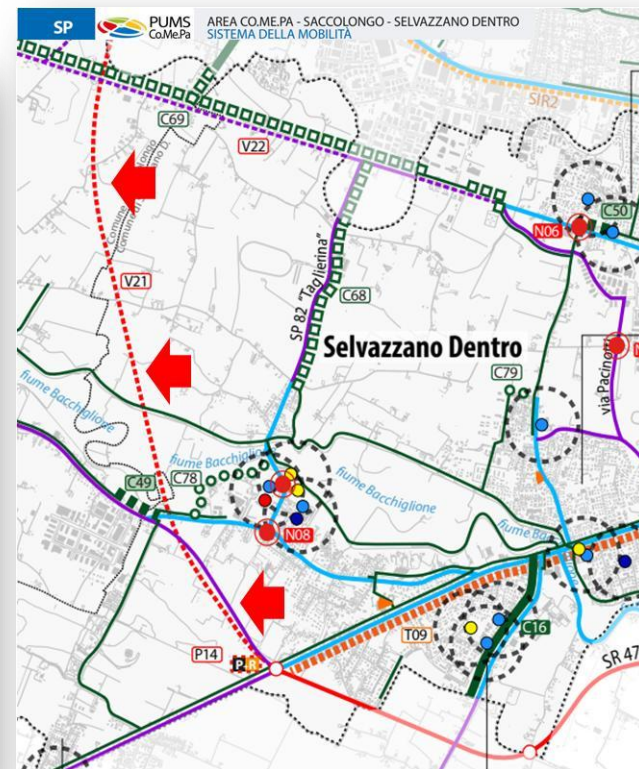
Distribuzione della mobilità veicolare di Selvazzano Dentro: componente Interna, di Scambio e di Attraversamento



Il potenziamento della rete viaria avvenuto nel **2012** con la **realizzazione della SR47 DIR** tra il **quadrifoglio della curva Boston** e la **rotatoria di Via Euganea** ha consentito di dare concreta **risposta ad una delle direttrici di attraversamento del traffico veicolare andando a costituire il corridoio infrastrutturale sui cui oggi confluiscono oltre 22'500 veicoli giornalieri totali bidirezionali che non penetrano più il tessuto e la rete urbana di Selvazzano Dentro.**



SR47 DIR: Distribuzione dei flussi di traffico giornalieri



PUMS DI PADOVA

Intervento V21 Completamento dell'anello tangenziale tra la SR 47dir e il nuovo casello sulla A4

PREMESSA

QUADRO
CONOSCITIVO

INDIRIZZI
DI PIANO

SINTESI DEGLI
INDIRIZZI

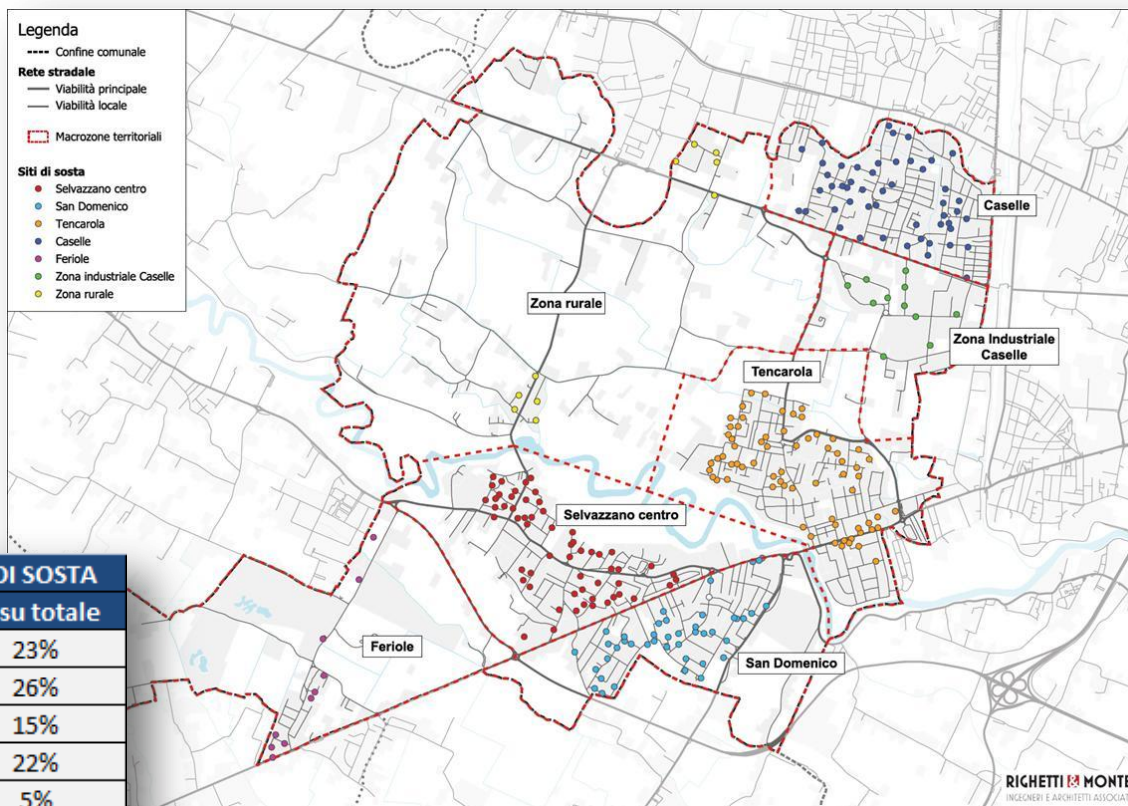


L'analisi del sistema di offerta e della domanda di sosta di Selvazzano Dentro è stata organizzata rispetto a **7 macro zone territoriali**: Selvazzano Centro, Tencarola, San Domenico, Caselle, Feriole, Caselle Zona Industriale e Zona Rurale.

Offerta di sosta

Il sistema di offerta della sosta di Selvazzano Dentro risulta complessivamente costituito da:

- **249 siti o zone di parcheggio**
- **5'623 posti auto**



Offerta di sosta a Selvazzano Dentro

MACRO AREA	NUMERO AREE DI SOSTA	NUMERO STALLI DI SOSTA	
		Totale	% su totale
Selvazzano Centro	58	1.272	23%
Tencarola	67	1.463	26%
San Domenico	43	856	15%
Caselle	50	1.245	22%
Feriole	10	273	5%
Caselle Zona Industriale	11	262	5%
Zona Rurale	10	252	4%
Totale	249	5.623	100%

PREMESSA

QUADRO
CONOSCITIVO

INDIRIZZI
DI PIANO

SINTESI DEGLI
INDIRIZZI



Domanda di sosta

La determinazione della domanda di sosta è stata effettuata mediante **ricognizione diretta sul campo** in corrispondenza di **tutti i 249 siti o zone di parcheggio** che formano il sistema di offerta rispetto a **3 fasce orarie giornaliere**:

- la fascia della **mattina** compresa **tra le 10:00 e le 12:00**
- la fascia del **pomeriggio** compresa **tra le 15 :00 e le 17:00**
- la fascia della **sera** compresa **tra le 21:00 e le 23:00**

MACRO AREA	NUMERO AREE DI SOSTA	NUMERO STALLI	DOMANDA		
			Mattina	Pomerig.	Sera
Selvazzano Centro	58	1.272	670	625	598
Tencarola	67	1.463	662	695	765
San Domenico	43	856	342	360	418
Caselle	50	1.245	524	509	481
Feriole	10	273	50	61	79
Caselle Zona Industriale	11	262	225	219	37
Zona Rurale	10	252	160	149	44
Totale	249	5.623	2.633	2.618	2.422

Domanda di sosta a Selvazzano Dentro

La **domanda di sosta** espressa dal sistema socio – economico di Selvazzano Dentro risulta compresa, in ragione della fascia temporale di monitoraggio, tra un **valore minimo di circa 2'420 unità** e un **valore massimo di circa 2'630 unità**.

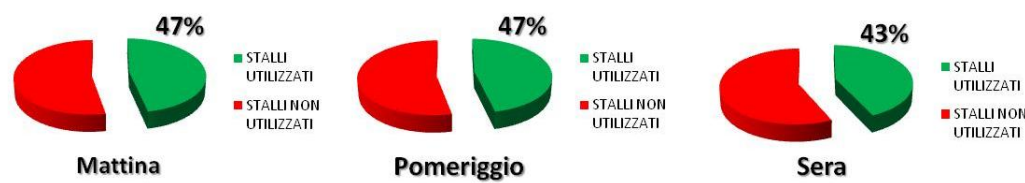
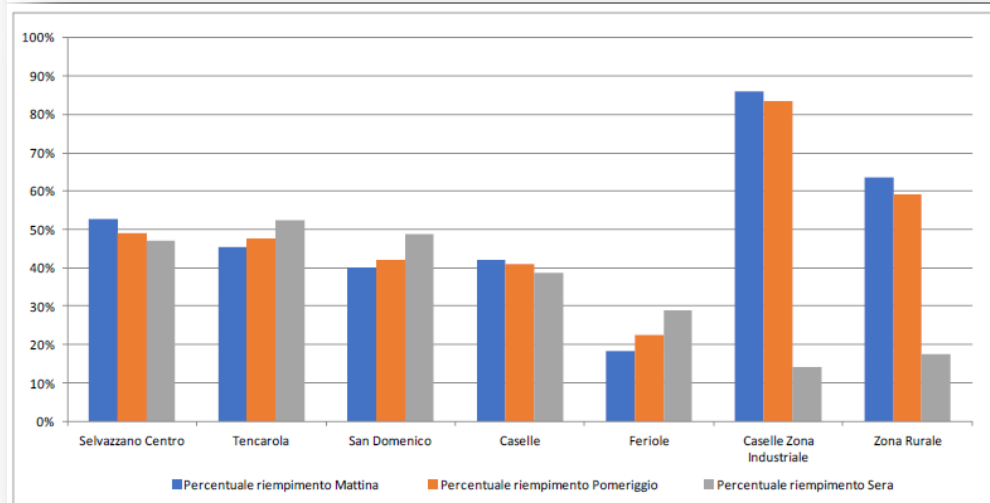


Bilancio Domanda/Offerta di sosta

Il **bilancio domanda/offerta di sosta** predisposto sulla base dell'elaborazione dei dati puntuali raccolti sull'intero territorio con riferimento alle **3 fasce giornaliere** della mattina, del pomeriggio e della sera, evidenzia, infatti, un **riempimento medio del sistema inferiore al 50%** della disponibilità complessiva dell'offerta:

- **47% la mattina**
- **47% il pomeriggio**
- **43% la sera**

MACRO AREA	NUMERO AREE DI SOSTA	NUMERO STALLI	DOMANDA			Percentuale riempimento		
			Mattina	Pomerig.	Sera	Mattina	Pomerig.	Sera
Selvazzano Centro	58	1.272	670	625	598	53%	49%	47%
Tencarola	67	1.463	662	695	765	45%	48%	52%
San Domenico	43	856	342	360	418	40%	42%	49%
Caselle	50	1.245	524	509	481	42%	41%	39%
Feriole	10	273	50	61	79	18%	22%	29%
Caselle Zona Industriale	11	262	225	219	37	86%	84%	14%
Zona Rurale	10	252	160	149	44	63%	59%	17%
Totale	249	5.623	2.633	2.618	2.422	47%	47%	43%



Bilancio Domanda/Offerta di sosta a Selvazzano Dentro



Le indagini e rilievi in campo effettuati hanno posto in chiara evidenza come **a Selvazzano Dentro non sussista un problema di mancanza di stalli di parcheggio** quanto, **piuttosto**, risulti presente un **utilizzo non corretto del sistema di sosta disponibile**.

Occorre infatti evidenziare che nel corso delle indagini in campo effettuate **si sono riscontrate numerose situazioni che hanno evidenziato la presenza di veicoli parcheggiati al di fuori degli stalli pur a fronte della presenza e prossimità di un sistema di sosta con posti auto liberi** a servizio di quella determinata piazza o strada.

Queste situazioni riguardano tanto strade o zone a destinazione residenziale quanto strade o zone con presenza di esercizi commerciali, uffici o servizi in generale in cui si tende a parcheggiare il veicolo nell'immediata vicinanza del punto di interesse (abitazione, esercizio commerciale, servizio, etc.) in modo da non dover effettuare tragitti lunghi a piedi per **ragione riconducibili**, fondamentalmente , **a tre fattori principali**:

- la **comodità**
- la **sicurezza sia personale che del veicolo**
- la **mancanza di controlli e conseguenti sanzioni**

In alcuni di questi casi la presenza di autoveicoli parcheggiati a bordo strada pur in assenza di stalli di parcheggio dedicati **determina la riduzione evidente della carreggiata con conseguente pericolosità** nel transito veicolare.





VIA PIEMONTE – Selvazzano Centro – Parcheggio ID 36 – 18 posti auto – Posti auto disponibili nelle 3 fasce temporali di monitoraggio ma auto parcheggiate lungo l'asse stradale in modo non regolare



VIA GENOVA – esempio di sosta irregolare – Tencarola



VIA VESPUCCI – esempio di sosta irregolare – San Domenico



PREMESSA

QUADRO
CONOSCITIVO

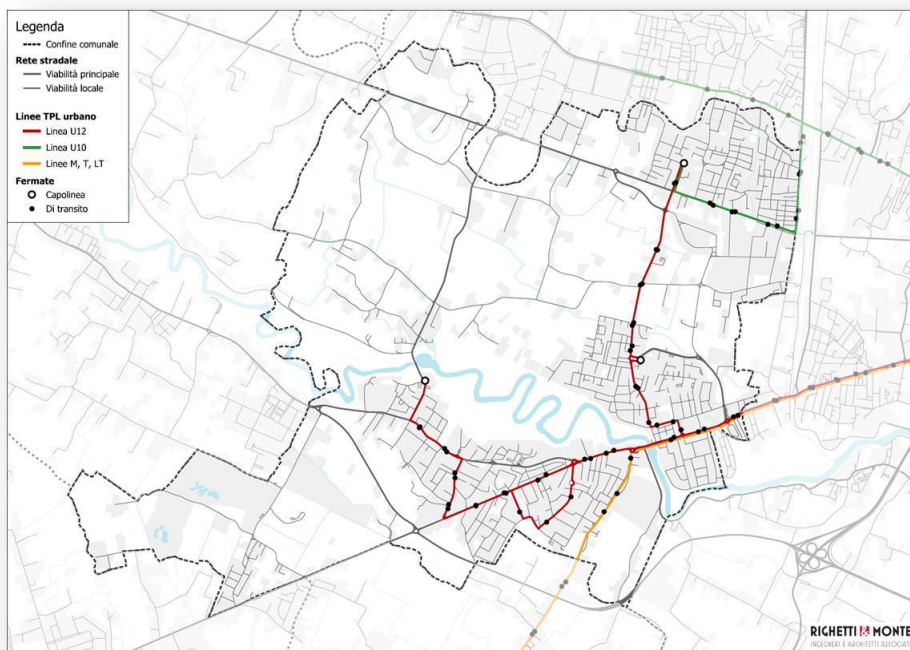
INDIRIZZI
DI PIANO

SINTESI DEGLI
INDIRIZZI

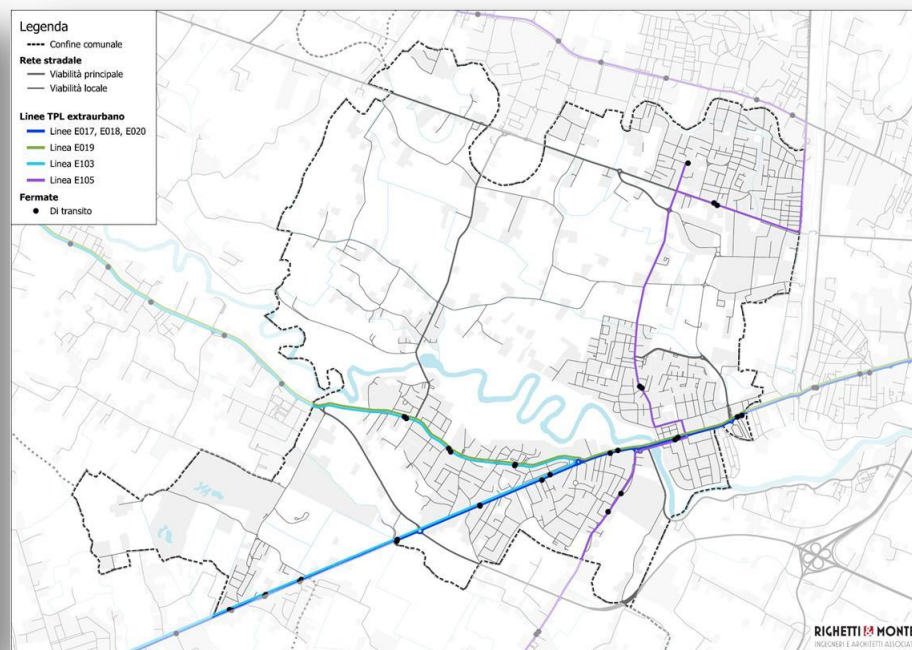
RIGHETTI & MONTE
INGEGNERI E ARCHITETTI ASSOCIATI

La **rete del TPL** si articola attraverso una **combinazione di linee urbane e di linee extraurbane** che garantiscono i collegamenti sia con il capoluogo Padova sia con i comuni limitrofi del comprensorio padovano occidentale.

Complessivamente il **sistema risulta formato da 11 linee** di cui 5 linee urbane (U12, U10, M, T, LT) e 6 linee extraurbane (E017, E018, E019, E020, E103, E105)

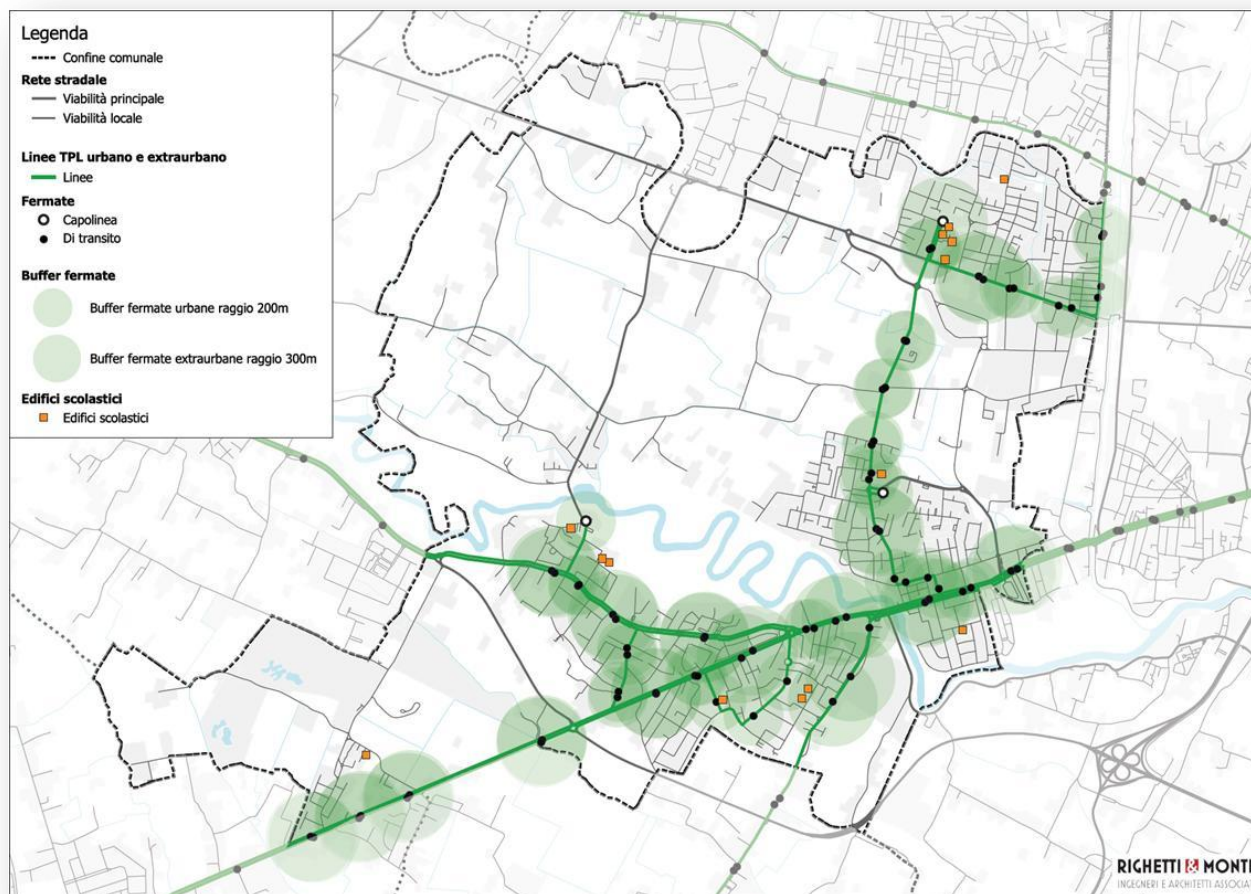


Localizzazione delle Linee URBANE del sistema di Trasporto Pubblico Locale a servizio del territorio comunale di Selvazzano Dentro



Localizzazione delle Linee EXTRAURBANE del sistema di Trasporto Pubblico Locale a servizio del territorio comunale di Selvazzano Dentro

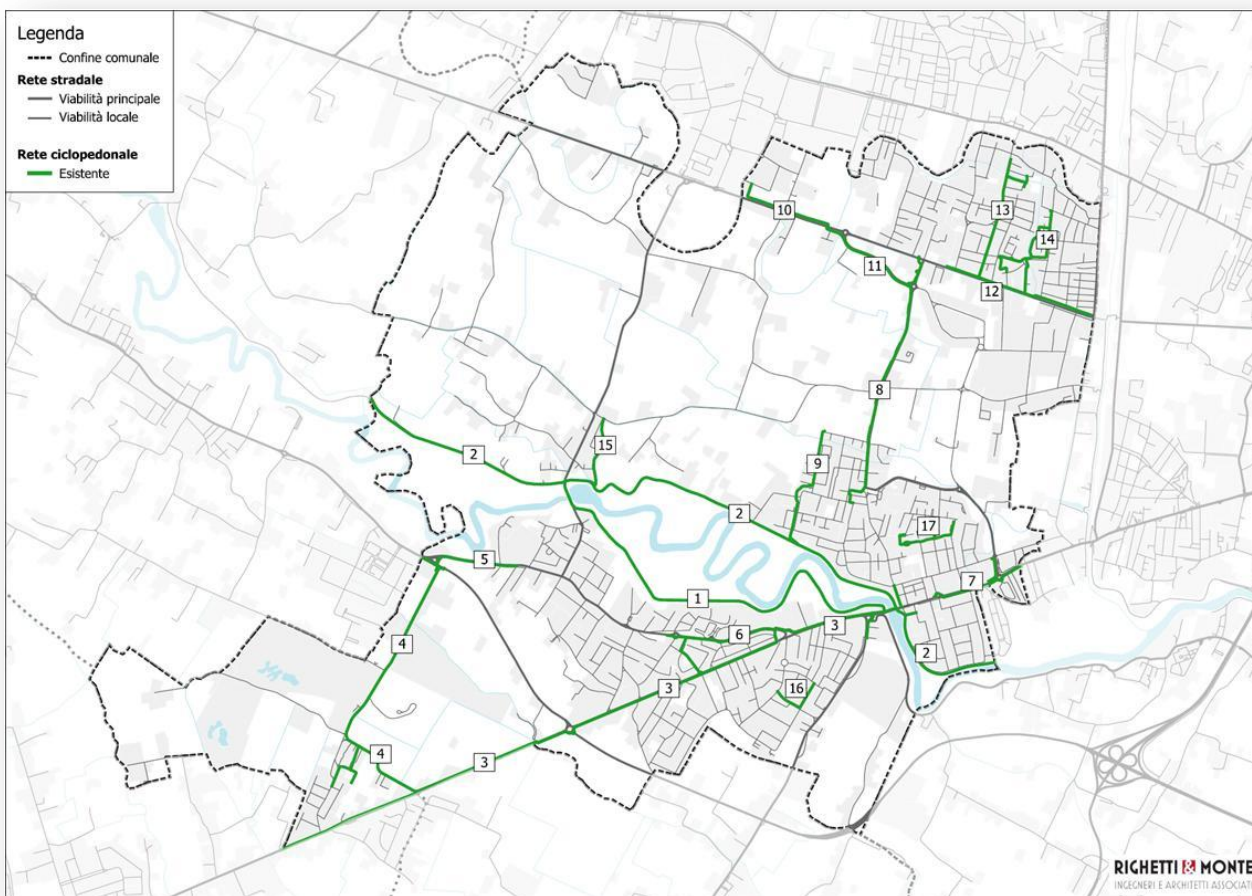
L'elaborazione congiunta dei due buffer di accessibilità delle linee Urbane e Extraurbane del sistema di TPL di Selvazzano Dentro evidenzia la **capillarità territoriale del servizio e il buon livello di accessibilità garantito dall'attuale struttura del sistema e con particolare riferimento agli insediamenti scolastici.**



Livello di accessibilità del Sistema di TPL di Selvazzano Dentro alle polarità scolastiche - Linee URBANE e EXTRAURBANE



Nel Comune di Selvazzano Dentro si registra la presenza di una **rete di percorsi ciclopedonali** che si compone di varie tratte distribuite soprattutto **nelle aree urbane ed alcune in zone rurali**; l'estensione complessiva della **rete esistente è di circa 27,1 km**.



Di **particolare rilevanza** risultano i due **tratti che si sviluppano lungo l'asta fluviale del fiume Bacchiglione**, configurandosi come un'infrastruttura strategica per la promozione della mobilità lenta e sostenibile.

Il sistema attuale risulta particolarmente rilevante **sia sotto il profilo della mobilità quotidiana** — per studenti, lavoratori e residenti — **sia in termini di fruizione ricreativa, turistico-naturalistica e sportiva**

Sistema itinerari ciclopedonali attuali di Selvazzano Dentro



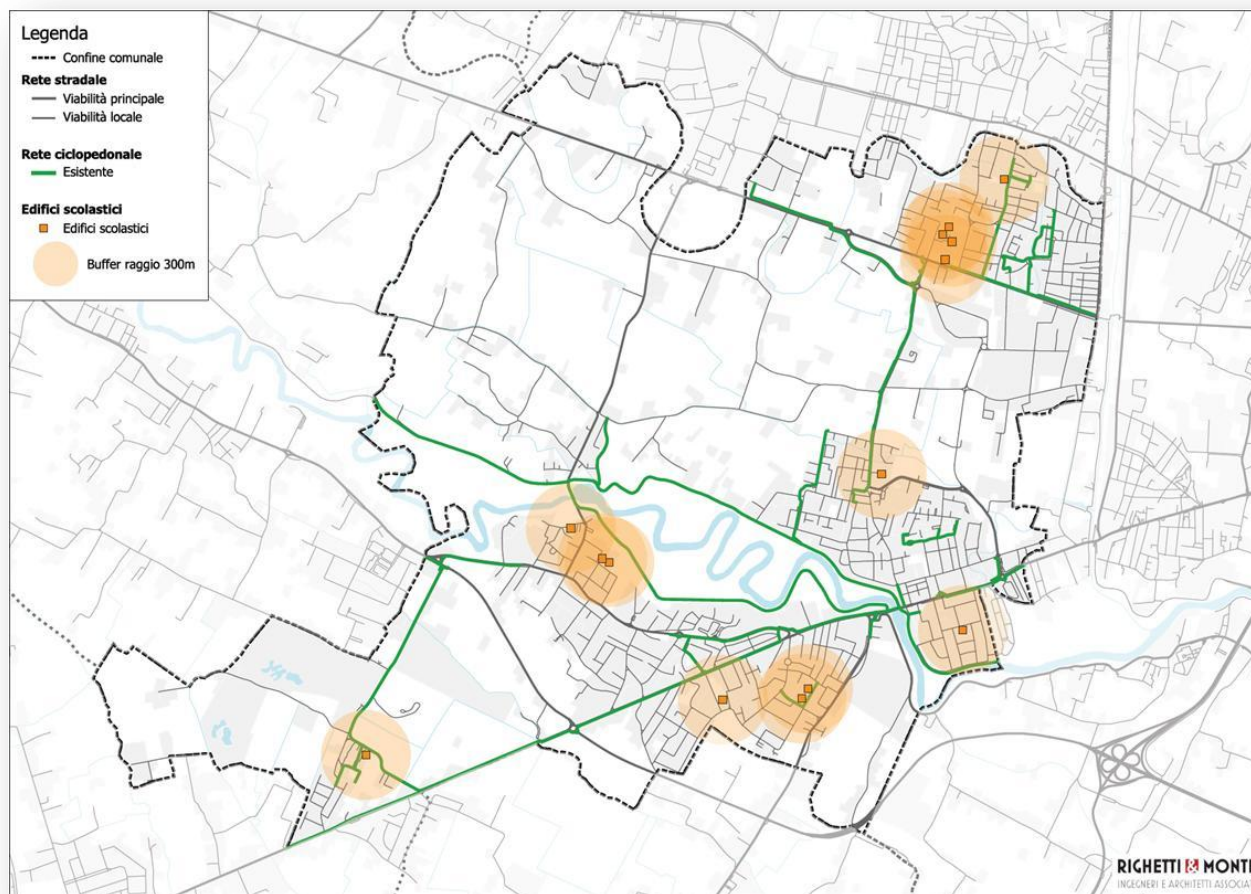
PREMESSA

QUADRO
CONOSCITIVO

INDIRIZZI
DI PIANO

SINTESI DEGLI
INDIRIZZI

La rete ciclopedonale esistente offre una **buona varietà di percorsi e itinerari funzionali a collegare i principali punti d'interesse del territorio tra le diverse frazioni** o all'interno di esse **con particolare riferimento agli istituti scolastici**.

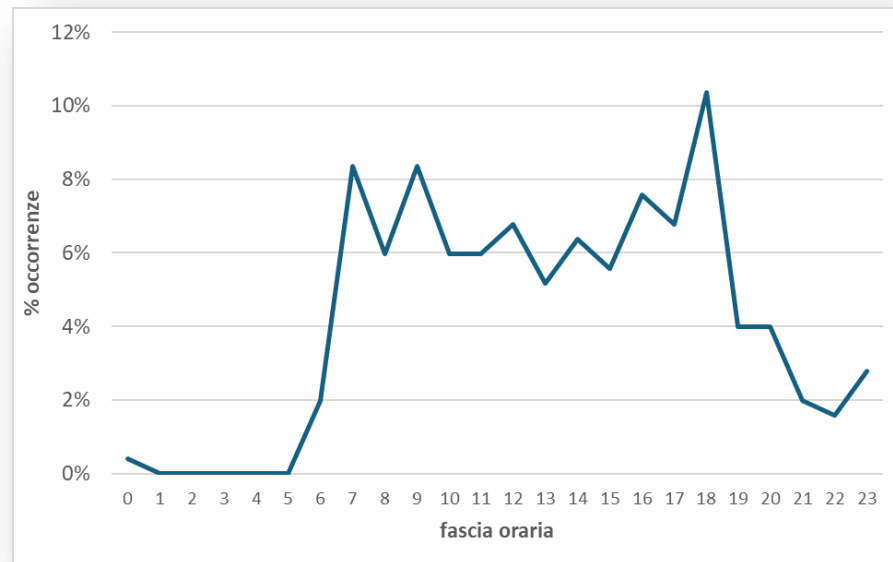
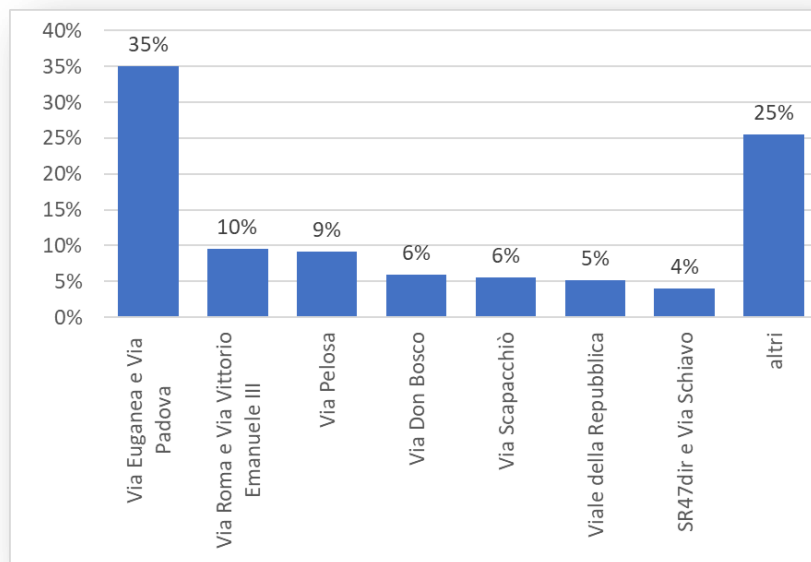


Livello di accessibilità del Sistema ciclopedonale di Selvazzano Dentro alle polarità scolastiche



Le elaborazioni effettuate sul database estratto a cura del Comando della Polizia Municipale dal **sistema VERBATEL per la gestione coordinata degli incidenti (Carabinieri, Polizia Stradale, Polizia Municipale)**, consentono di effettuare alcune considerazioni di sintesi sul livello di sicurezza della rete viaria di Selvazzano Dentro rispetto ai dati di **sinistri registrati nel quadriennio 2021 – 2024** che **risultano 251**.

L'**area urbana** costituisce il **contesto prevalente della incidentalità con 204 sinistri che rappresentano l'81% del totale** e che al suo interno **gli incidenti avvengono principalmente sulla rete di livello primario e nelle fasce orarie di maggiore intensità del traffico**



Incidenti rilevati nel quadriennio 2021 – 2024 sulla rete viaria di Selvazzano Dentro
Disaggregazione per strada o arco stradale rilevante

Incidenti rilevati nel quadriennio 2021 – 2024 sulla rete viaria di Selvazzano Dentro
Disaggregazione per fascia oraria di accedimento

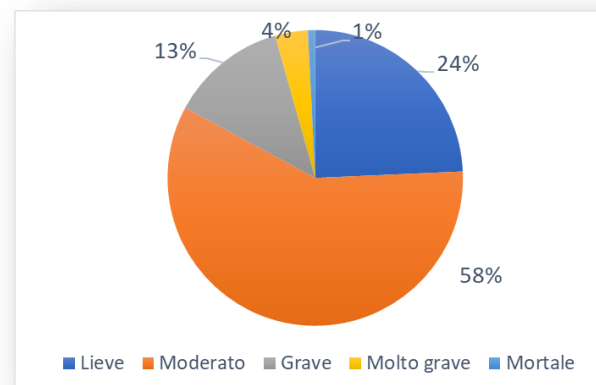
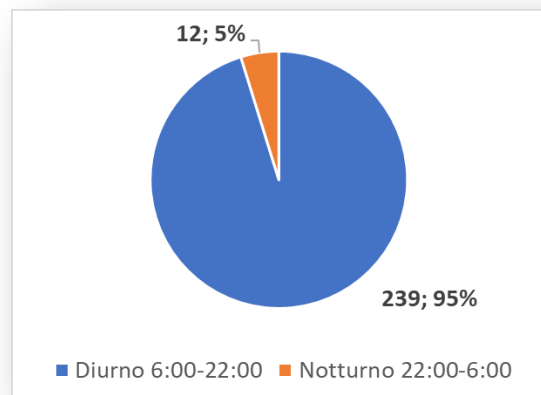


Il quadro delineato pone in luce in maniera incontrovertibile una **marcata concentrazione degli incidenti su poche direttrici**, quelle **caratterizzate dai maggiori volumi di traffico giornaliero**, dove si ha una **sovrapposizione di flussi veicolari elevati con numerose situazioni di conflitto veicolare o** situazioni di **potenziale conflitto tra flussi veicolari e utenti deboli** della mobilità urbana (**pedoni e ciclisti**).

Per quanto concerne la **distribuzione temporale**, si osserva che:

- il **95%** degli incidenti (239 casi) si è verificato **in orario Diurno**, cioè tra le 06:00 e le 22:00
- soltanto il **5%** (12 casi) si è concretizzato in **fascia Notturna** (22:00–06:00)

Rispetto al totale degli incidenti registrati nel quadriennio 2021 – 2024 sulla rete viaria di Selvazzano Dentro, **il 18% del totale rientra nelle categorie “grave”, “molto grave” e “mortale”**, mentre **l’82% del totale dei sinistri comporta esiti di entità lieve o moderata**.



Incidenti rilevati nel quadriennio 2021 – 2024 sulla rete viaria di Selvazzano Dentro
Disaggregazione per periodo Diurno e Notturmo

Incidenti rilevati nel quadriennio 2021 – 2024 sulla rete viaria di Selvazzano Dentro
Disaggregazione per livello di Gravità

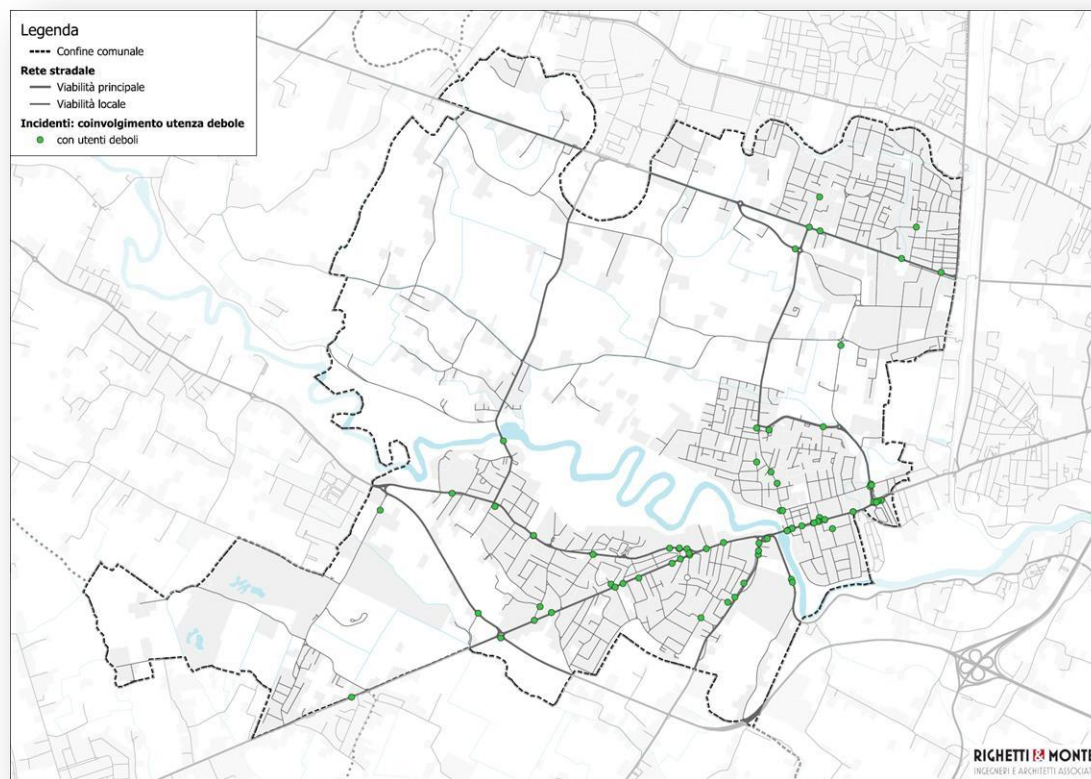


Quasi un terzo degli incidenti che avvengono sulla rete viaria di Selvazzano Dentro **coinvolge categorie di utenti di mobilità particolarmente vulnerabili**:

- 75 incidenti (**30% del totale**), sono avvenuti **tra veicoli motorizzati e utenti deboli della mobilità** che stanno compiendo spostamenti a piedi, in biciclette o utilizzando un monopattino elettrico
- i 176 incidenti (**70% del totale**), hanno interessato **conducenti o passeggeri di veicoli a motore**

Il 41,3% del totale degli incidenti che hanno coinvolto Utenti Deboli della mobilità urbana, quindi 31 incidenti su 75 casi, si sono verificati **sull'asse viario costituito da Via Euganea / Via Padova**

Tale asse costituisce sicuramente **l'arteria di maggiore pericolosità dell'intera rete** di ambito comunale di Selvazzano Dentro **per pedoni, ciclisti e utilizzatori di dispositivi di micromobilità**

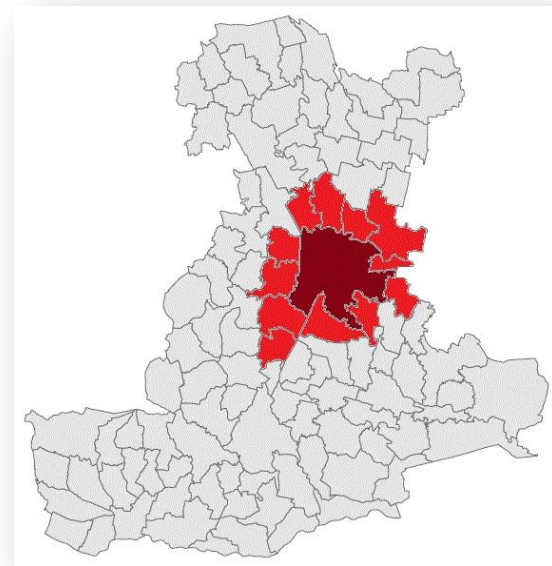


Localizzazione territoriale degli incidenti rilevati sulla rete viaria di Selvazzano Dentro nel quadriennio 2021 – 2024
INCIDENTI CON COINVOLGIMENTO DI UTENTI DEBOLI DELLA MOBILITÀ URBANA



Il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Padova (P.U.M.S.)**, approvato nel 2024, costituisce il documento di **pianificazione a scala metropolitana** volto a definire un quadro organico di interventi per l'integrazione modale, la riduzione dell'uso del veicolo privato e il miglioramento delle infrastrutture di trasporto pubblico, ciclopedonale e viarie.

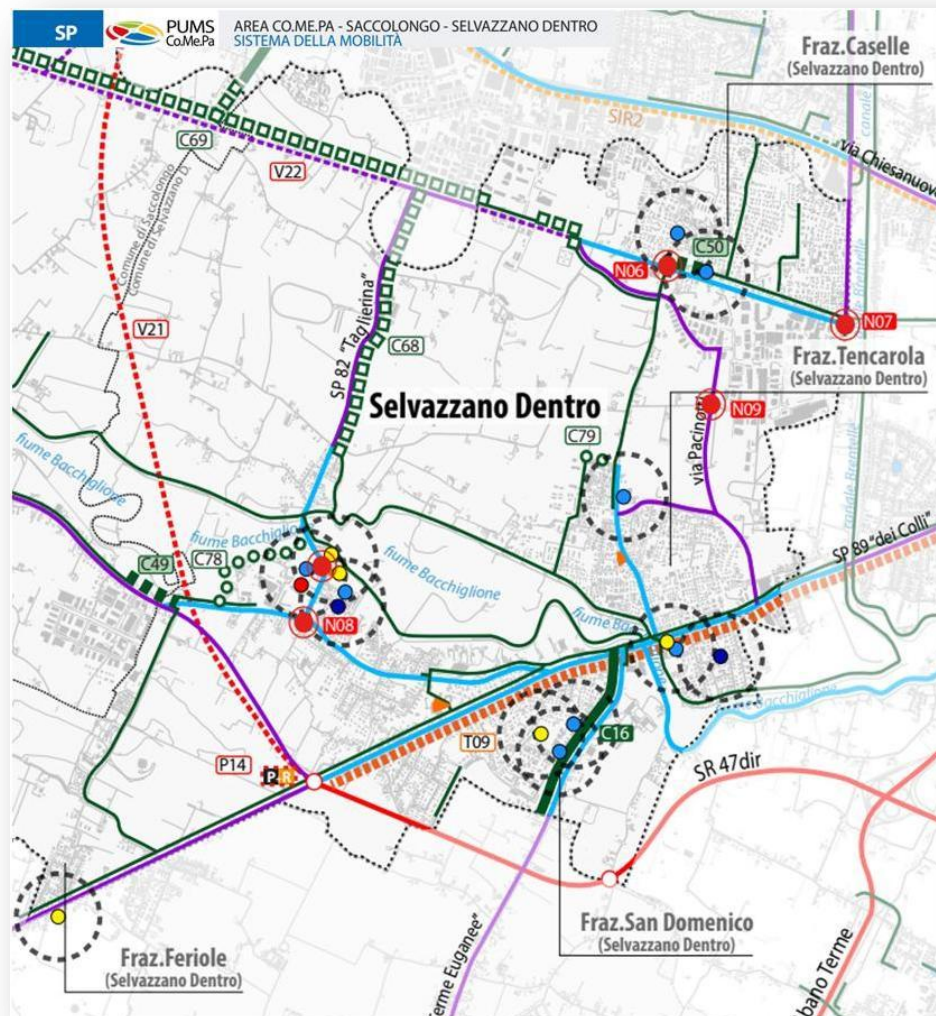
Per la **valenza strategica che riveste il P.U.M.S. di Padova**, risulta evidente come **gli interventi previsti** da questo strumento **riguardanti il Comune di Selvazzano Dentro** costituiscano quantomeno un **riferimento per** la determinazione degli **Indirizzi del nuovo Piano Urbano del Traffico**.



Area metropolitana di Padova – Capoluogo e Area Co.Me.Pa

Nel contesto dell'Area Co.Me.Pa Saccolongo – Selvazzano Dentro, **Selvazzano Dentro risulta interessato da una serie di interventi graduati secondo orizzonti temporali di breve, medio e medio-lungo periodo**, così sintetizzati sulla base delle tavole Scenario di Riferimento e Scenario di Piano visualizzati nelle Figura successiva e organizzati rispetto a 2 scenari:

- lo **Scenario di Riferimento** (opere e interventi già approvati dalle Amministrazioni Locali)
- lo **Scenario di Piano del PUMS** (nuove opere individuate in sede di PUMS)



Stato di fatto

- Tangenziale e svincolo
- Strada principale
- Area pedonale
- Piste ciclabili
- Ferrovia
- Stazione ferroviaria

- Ambito d'attenzione dai luoghi d'interesse (raggio di 300 metri)

Scenario di Riferimento

- Nodi viari
 - N06 - Selvazzano Dentro: strada Pelosa, rotatoria via Manzoni-Don Bosco
 - N07 - Selvazzano Dentro: strada Pelosa, rotatoria via Brentelle-Trepointi
 - N08 - Selvazzano Dentro: SP82, rotatorie via Scapacchio Roma-Monte Santo e via Roma-F.lli De Gasperi
 - N09 - Selvazzano Dentro: rotatoria via Penghe-via Pacinotti
- Piste ciclabili
 - C16 - Selvazzano Dentro - via Montegrappa fino a confine comunale

Luogo di interesse

- Sede amministrativa - Municipio
- Chiesa - Parrocchia
- Scuola Materna - Primaria
- Scuola Secondaria di primo grado

Scenario di Piano

- Tangenziale
 - V21 - Completamento anello tangenziale tra SR47dir e nuovo casello sulla A4
- Strada principale
 - C22 - Riqualificazione SP13 "Pelosa" fino a SP72
 - C23 - Potenziamento collegamento tra Saccolongo e Mestrino
- Strada 30 Km/h
- Piste ciclabili breve-medio periodo
 - C49 - Saccolongo - SP38 (tratta tra via Marinelle e via Scapacchio)
 - C50 - Selvazzano Dentro - via Pelosa (tratta tra via Manzoni e via Ceresina)
- Piste ciclabili medio-lungo periodo interne alla rete portante
 - C68 - Selvazzano Dentro - via V. Emanuele III (collegamento tra centro abitato con strada Pelosa (Rubano)
 - C69 - Saccolongo - completamento strada Pelosa e collegamento con via per Rubano
- Piste ciclabili medio-lungo periodo esterne alla rete portante
 - C78 - Selvazzano Dentro - lungo fiume Bacchiglione (tratta tra via Scapacchio e via Roma)
 - C79 - Selvazzano Dentro - via Il Giugno
- Direttrici TPL
 - T09 - Bus priority Padova - Selvazzano Dentro
- Parcheggi scambiatori (P+R)
 - P14 - Selvazzano Dentro (nuovo P&R a servizio BP (Padova-Selvazzano Dentro))

P.U.M.S. di Padova – Quadro della mobilità – Stato di Fatto, Scenario di Riferimento e Scenario di Piano – AREA CO.ME.PA SACCOLONGO – SELVAZZANO DENTRO
DETTAGLIO SELVAZZANO DENTRO



PREMESSA

**QUADRO
CONOSCITIVO**

INDIRIZZI
DI PIANO

SINTESI DEGLI
INDIRIZZI

RIGHETTI & MONTE
INGEGNERI E ARCHITETTI ASSOCIATI

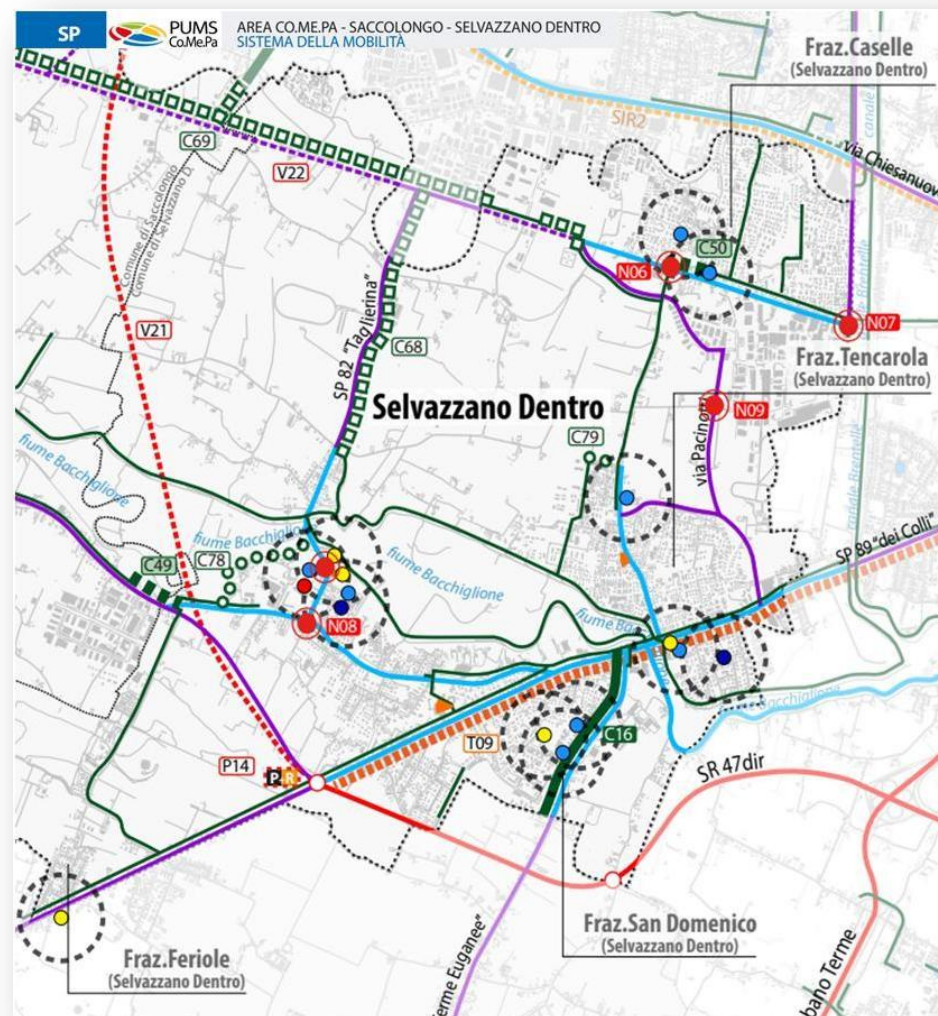
Scenario di Riferimento

Nodi viari (rotatorie)

- N06: rotatoria Strada Pelosa / Via Manzoni–Don Bosco (già realizzata e in funzione)
- N07: rotatoria Strada Pelosa / Via Brentella–Tre Ponti (programmata)
- N08: rotatorie lungo la SP 82 negli incroci Via Scapacchiò–Roma–Monte Santo (già realizzata e in funzione) e Via Roma–F.lli De Gasperi (programmata)
- N09: rotatoria Via Penghe / Via Pacinotti (programmata)

Piste ciclabili

- la pista C16 collega ciclopedonalmente Via Montegrappa fino al confine comunale, garantendo continuità verso i comuni limitrofi (programmata)



Scenario di Piano PUMS Padova

Tangenziale

- V21 – Completamento dell’anello tangenziale tra la SR 47dir e il nuovo casello sulla A4, con ricadute anche sull’accessibilità di Selvazzano Dentro

Strada principale

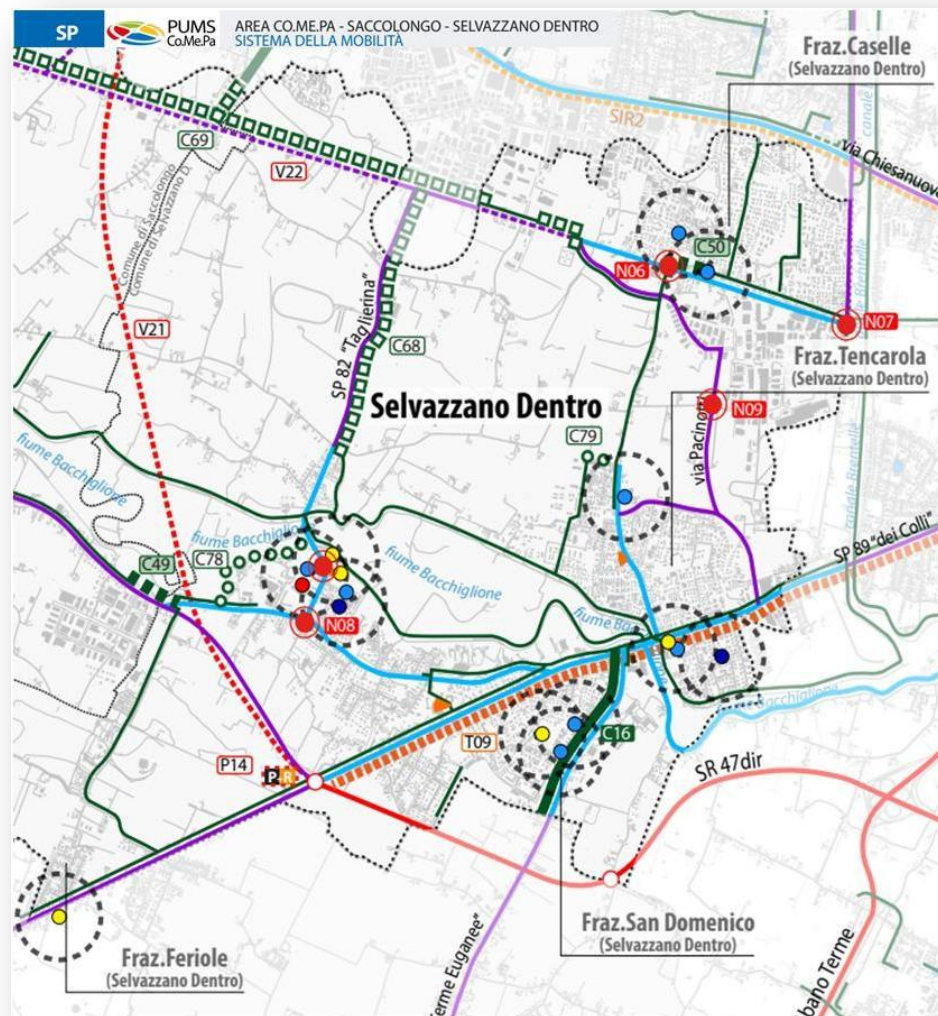
- C22 – Riqualificazione della SP 13 “Pelosa” fino all’intersezione con la SP 72
- C23 – Potenziamento del collegamento Saccolongo – Mestrino

Strade a 30 Km/h

- SP 89 Via Euganea, SS250 Via Montegrappa, Via Scapacchiò, SP82 Via Roma/Via Vittorio Emanuele III, Via S. Antonio, Via Don Bosco, SP13 Via Pelosa

Piste ciclabili

- C50: Pista ciclabile lungo Strada Pelosa (Via Manzoni → Via Ceresina)
- C68: Collegamento ciclabile centro abitato → Strada Pelosa (Via Vittorio Emanuele III)
- C78: Pista ciclabile lungo il fiume Bacchiglione
- C79: Pista ciclabile Via Il Giugno

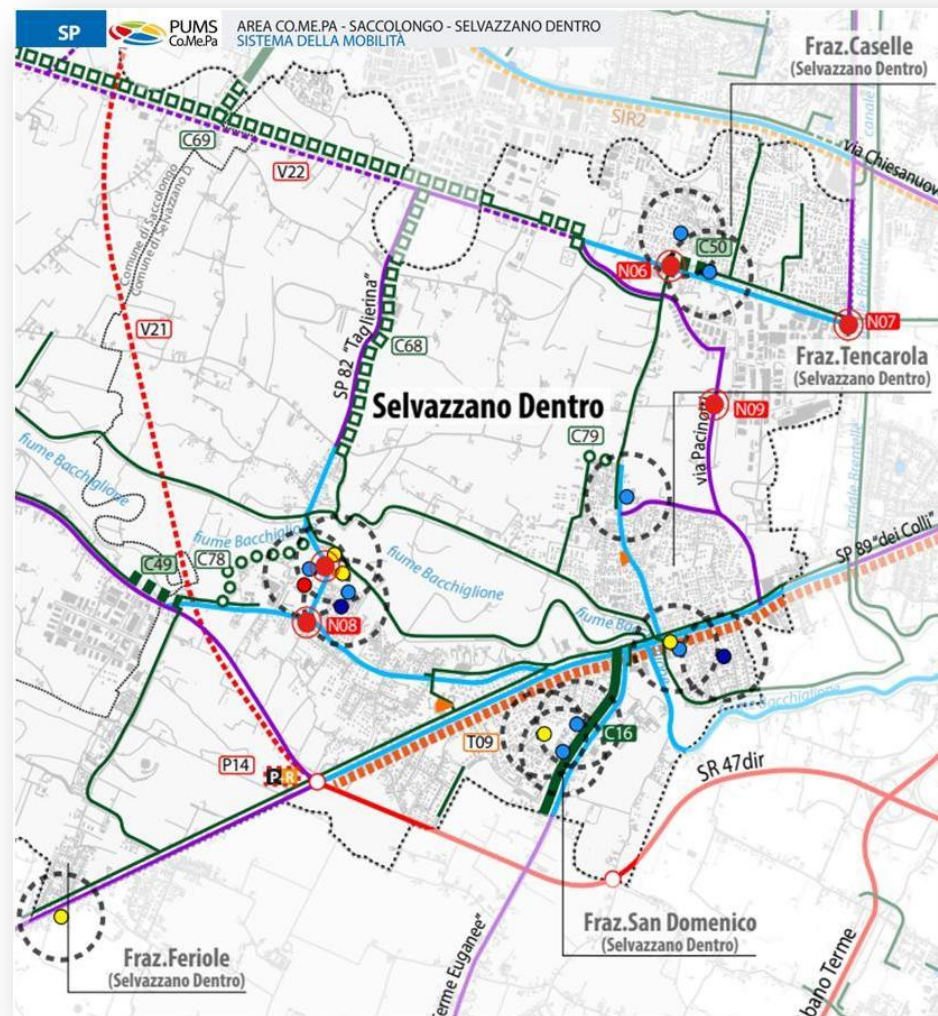


Trasporto Pubblico Locale

- 09: Bus Priority Padova – Selvazzano Dentro, articolato in due segmenti:
 - T09-A: tratta Padova → Selvazzano Dentro (primo lotto)
 - T09-B: seconda tratta fino al capolinea, con fermata intermedia al parcheggio Colli, migliorando l'efficienza del servizio

Parcheggi di interscambio (P+R)

- P14: Nuovo Parcheggio d'Interscambio a Selvazzano Dentro: situato sulla congiunzione fra SR 47dir, SP 89 e SP 38



INDIRIZZI DI PIANO



Muovendo dalle **considerazione principali che formano il Quadro Conoscitivo**, il **nuovo Piano Urbano del Traffico di Selvazzano Dentro prevede di conseguire gli obiettivi indicati** inizialmente **mediante** i seguenti **Indirizzi strategici**, di natura sia infrastrutturale sia gestionale, che troveranno piena definizione e concreta attuazione nel successivo Piano Generale del Traffico Urbano e nei Piani Particolareggiati o Attuativi.

Gli indirizzi del nuovo Piano Urbano del Traffico di Selvazzano Dentro riguardano i seguenti aspetti:

- **l'adeguamento del sistema infrastrutturale**
- **la riorganizzazione della circolazione sull'asse Via Euganea/Via Padova**
- **l'estensione e il completamento della rete degli itinerari ciclopedonali**
- **l'individuazione di ambiti per la possibile introduzione di Piazze Scolastiche**
- **l'individuazione di ambiti per la possibile introduzione di Zone 30**
- **la riorganizzazione del sistema della sosta**



Il nuovo Piano Urbano del Traffico di Selvazzano Dentro individua alcuni interventi finalizzati all'adeguamento funzionale dell'attuale sistema infrastrutturale.

Tali interventi si sostanziano in **due tipologie di azioni**:

- **l'introduzione di nuove rotatorie** in alcune intersezioni con l'obiettivo di **regolarizzare il traffico, ridurre i potenziali conflitti tra correnti veicolari e flussi veicolari e utenti deboli della mobilità** e, quindi, **migliorare le condizioni generali di sicurezza** dell'intero sistema
- il **potenziamento degli assi viari finalizzato a migliorare la capacità di deflusso dell'arteria** e garantire maggiori standard al deflusso veicolare

Gli interventi individuati sono classificati in **due categorie**:

- **interventi Programmati** cioè interventi già approvati dall'Amministrazione Comunale di Selvazzano Dentro per i quali è in essere o terminata la fase di progettazione
- **interventi Progettuali** cioè nuovi interventi individuati in sede di aggiornamento del Piano Urbano del Traffico di Selvazzano Dentro



Nuove rotatorie

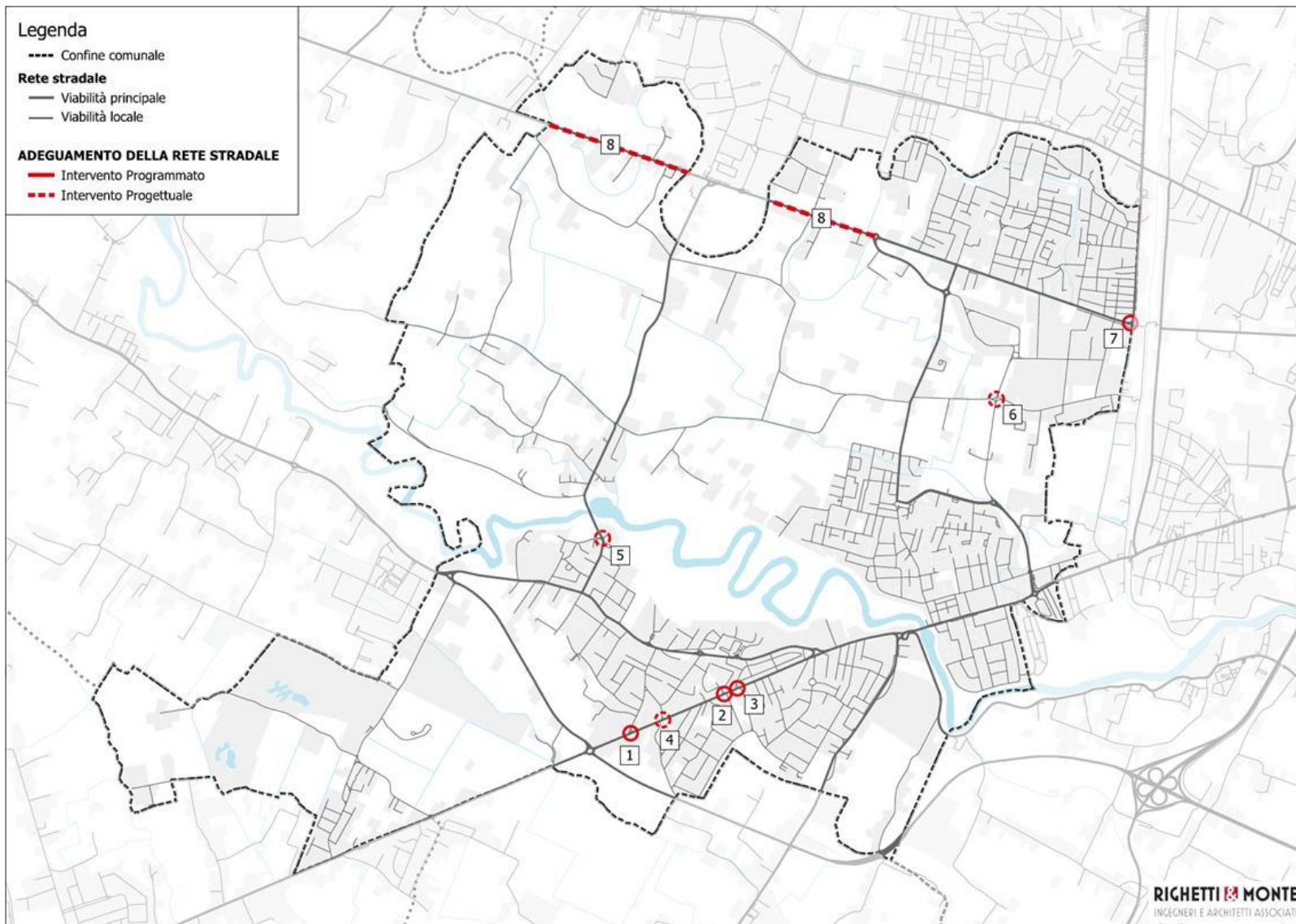
- 1: rotatoria **Via Euganea con Via Mantegna** (intervento programmato)
- 2: rotatoria **Via Euganea con Via Trasimeno** (intervento programmato)
- 3: rotatoria **Via Euganea con Via G. Reni** (intervento programmato)
- 4: rotatoria **Via Euganea con Via Monache** (intervento progettuale)
- 5: rotatoria **Via Roma con Via F.lli De Gasperi** (intervento progettuale)
- 6: rotatoria **Via Penghe con Via Pacinotti** (intervento progettuale)
- 7: rotatoria **Via Pelosa con le Vie Tre Ponti, Garibaldi e Galilei** (intervento programmato e come realizzazione in carico alla Provincia di Padova)

Assi viari

- 8: **riqualificazione della SP13 Via Pelosa** fino all'intersezione con la SP72, con l'obiettivo di fluidificare il flusso veicolare e ridurre i tempi di percorrenza tra Selvazzano Dentro e i comuni limitrofi (intervento progettuale)

Si evidenzia che le rotatorie previste alle intersezioni di Via Roma con Via F.lli De Gasperi e di Via Penghe con Via Pacinotti oltre che la riqualificazione della SP13 Via Pelosa sono interventi contemplati dagli indirizzi del P.U.M.S. di Padova e che **vengono recepiti e confermati su scala locale dal nuovo Piano Urbano del Traffico di Selvazzano Dentro.**





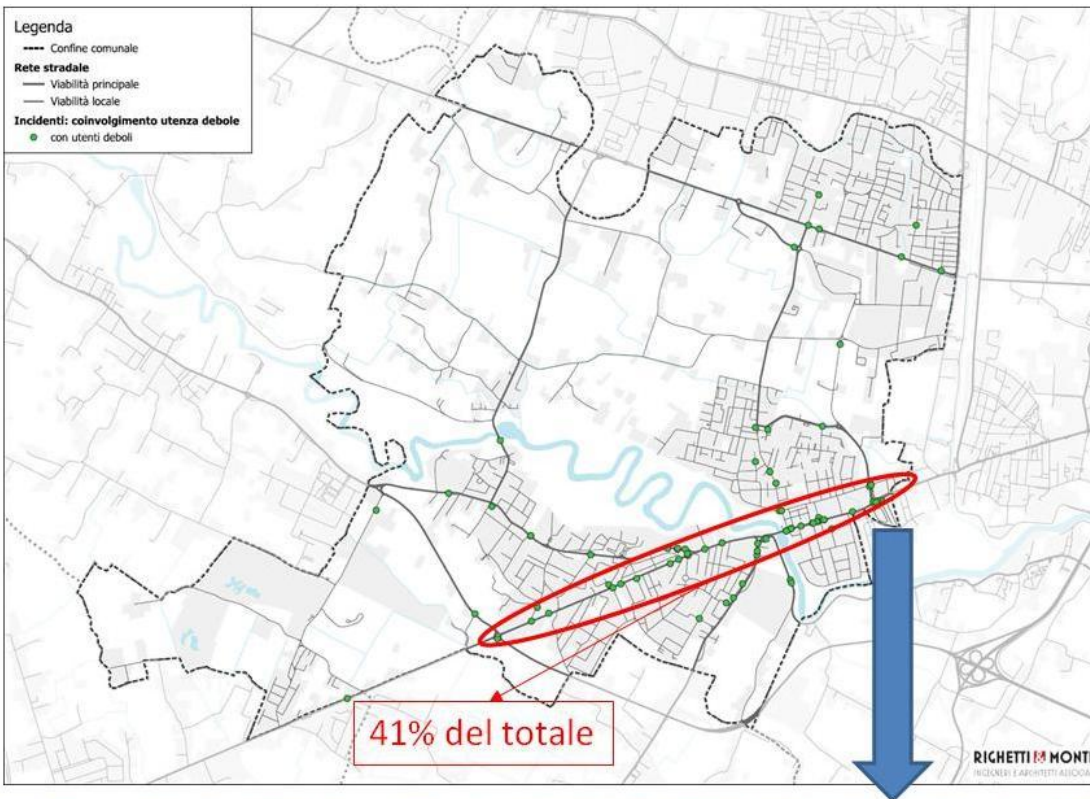
Gli indirizzi descritti per l'adeguamento del sistema infrastrutturale, in particolare quelli riferiti alla realizzazione di **4 nuove rotatorie lungo l'asse viario Via Euganea / Via Padova**, alle intersezioni con Via Mantegna, Via Trasimeno e Via Guido Reni (interventi Programmati) e con Via Monache (intervento Progettuale), **pongono le basi per la riorganizzazione della circolazione veicolare su questo tratto stradale.**

Su questo tratto di Via Euganea / Via Padova compreso tra la rotatoria con la SR47 DIR/Pietro Schiavo e la rotatoria con Viale della Repubblica, di estensione pari a circa 3 chilometri, avviene il 41% del totale degli incidenti che vedono coinvolti utenti deboli, quindi pedoni e ciclisti.

Le ragioni di questa elevata concentrazione di questa tipologia di incidenti sono probabilmente da ricondursi ad **alcuni fattori principali:**

- **l'elevato volume di traffico circolante** (circa 14'000-18'000 veicoli giornalieri totali bidirezionali)
- la **rilevante presenza di spostamenti pedonali e effettuati con la bicicletta** in ragione della centralità stessa dell'asse e delle varie tipologie di funzioni insediative presenti
- la **numerosa presenza di situazioni di conflitto del traffico veicolare** rappresentate dalle numerose intersezioni viarie locali presenti lungo la tratta (circa una quindicina)





Con l'obiettivo di **migliorare le condizioni di sicurezza per gli utenti deboli della mobilità**, e quindi ridurre il numero di incidenti, sia in generale, sia con particolare riguardo a pedoni e ciclisti, il nuovo Piano Urbano del Traffico prevede quale indirizzo la **riorganizzazione della circolazione veicolare sul tratto di Via Euganea/Via Padova compreso tra le rotatorie con la SR47 DIR/Pietro Schiavo e con Viale della Repubblica**.

Tale intervento si basa sull'**introduzione del divieto di svolta "in sinistra"**:

- per le manovre di **immissione** dalla rete viaria locale **sull'asse Via Euganea/Via Padova**
- per le manovre di **uscita dall'asse Via Euganea/Via Padova** e ingresso sulla rete viaria locale



La presenza delle nuove **4 rotatorie con Via Mantegna, Via Trasimeno e Via Guido Reni** (interventi Programmati) e **con Via Monache** (intervento Progettuale) agevolano la possibilità di introduzione di questa misura di governo della circolazione veicolare consentendo **l'inversione di svolta a breve distanza**.

L'imposizione del **divieto di svolta "in sinistra"** potrà essere attuato sia mediante l'introduzione di **segnaletica orizzontale e verticale** sia, più concretamente, con l'installazione di dispositivi fisici quali i **dissuasori di svolta**.

Si segnala che il tema della gestione delle svolte "in sinistra" è già stato affrontato con riferimento alla tratta di **Via Padova dove nella tratta compresa tra la rotatoria con Via Aquileia e la rotatoria con Viale della Repubblica sono presenti canalizzazioni dedicate per la gestione di tali manovre**.

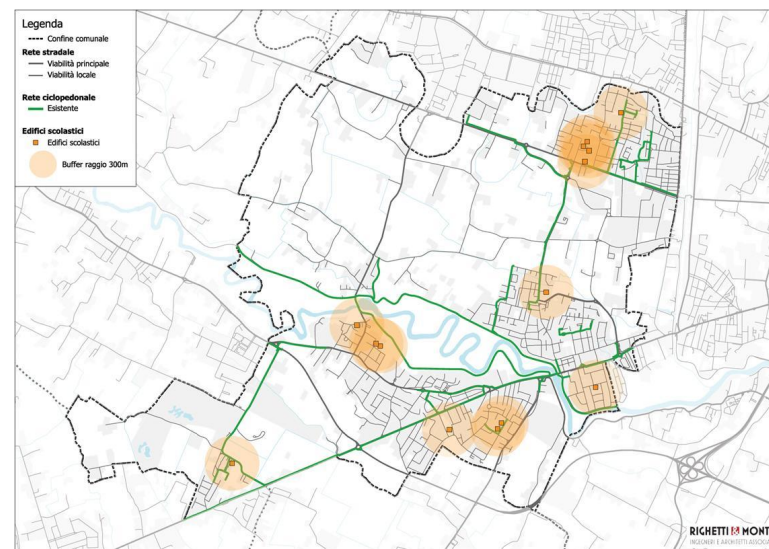
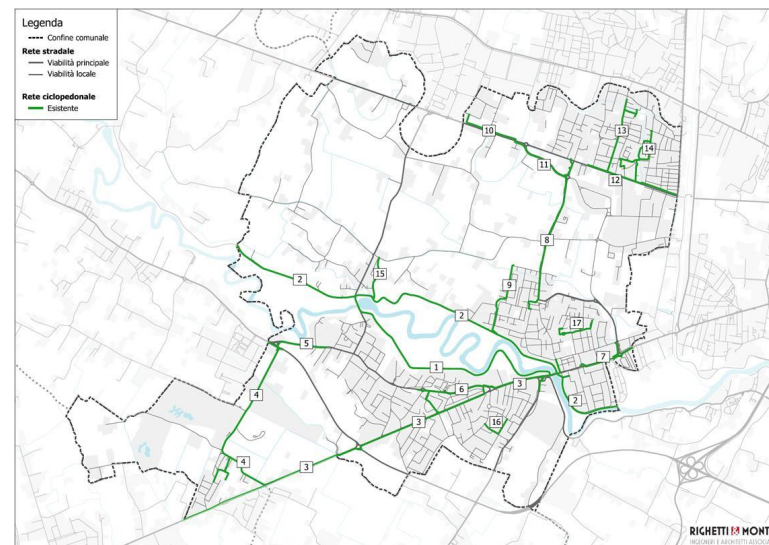
Il **nuovo Piano Urbano del Traffico** consiglia la **riconsiderazione anche di tali assetti in favore dell'introduzione dell'impossibilità di effettuare svolte "in sinistra"**.



Per il conseguimento dell'**incentivo della mobilità sostenibile** il nuovo Piano Urbano del Traffico di Selvazzano Dentro individua alcuni interventi per l'**estensione e il completamento** della rete attuale degli itinerari ciclopedonali.

Muovendo dalle considerazioni emerse in sede di Quadro Conoscitivo sulla diffusa capillarità della **rete attuale** e la sua estensione di **oltre 27 chilometri**, si rilevano, tuttavia, alcune azioni necessarie per il potenziamento del sistema attuale in modo tale da **aumentarne la fruibilità e continuità di rete oltre che migliorare ulteriormente l'accessibilità territoriale ed in particolare alle polarità rilevanti del territorio compresi gli istituti scolastici**.

Tali azioni si concretizzano nell'**individuazione di alcuni nuovi tratti di itinerari ciclopedonali di nuova realizzazione (9 TRATTI)** che vanno a dare un livello di continuità superiore all'assetto attuale del sistema.

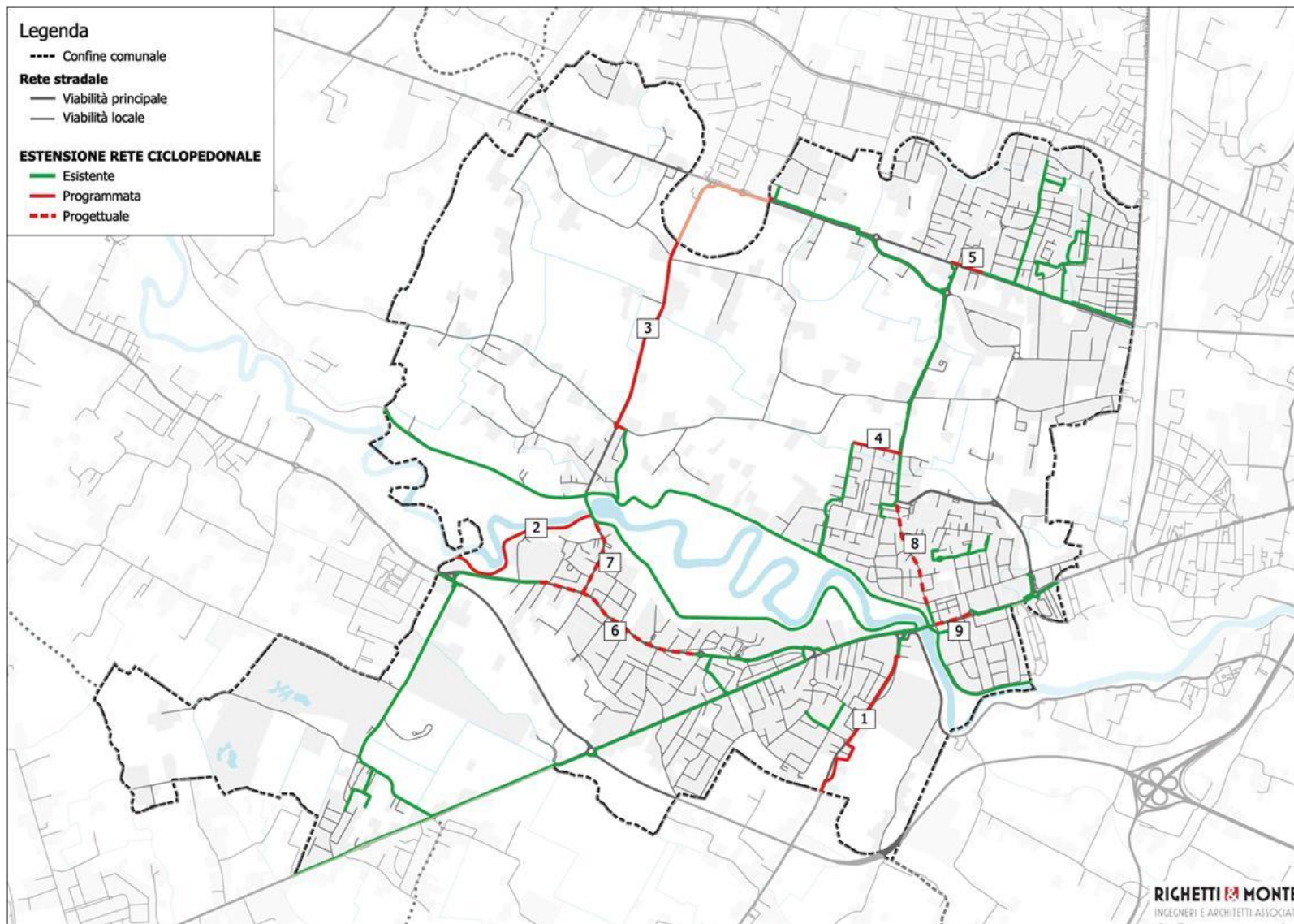


Nuovi itinerari ciclopedonali:

- 1: itinerario ciclopedonale su **Via Montegrappa** (intervento programmato)
- 2: itinerario ciclopedonale di **completamento argine destro** (intervento programmato)
- 3: itinerario ciclopedonale su **Via Vittorio Emanuele III e su Via Pelosa in zona rurale** (intervento programmato)
- 4: itinerario ciclopedonale su **Via 2 Giugno** (intervento programmato)
- 5: itinerario ciclopedonale su **Via Pelosa in zona urbana** (intervento programmato)
- 6: itinerario ciclopedonale su **Via Scapacchiò** (intervento progettuale)
- 7: itinerario ciclopedonale su **Via Roma** (intervento progettuale)
- 8: itinerario ciclopedonale su **Via Don Bosco** (intervento progettuale)
- 9: itinerario ciclopedonale su **Via Padova** (intervento progettuale)

Con questa previsione il sistema complessivo della rete degli itinerari ciclopedonali risulterebbe di quasi 35 chilometri (+8 chilometri rispetto alla rete attuale).





Le attuali situazioni di congestione, traffico e sosta, che si presentano quotidianamente in prossimità dei poli scolastici negli orari di ingresso e uscita degli studenti dalle scuole, hanno portato a considerare quale **Indirizzo del nuovo Piano Urbano del Traffico la possibilità di introduzione delle Zone o Piazze Scolastiche.**

L'articolo 3, al comma 58b, del Codice della Strada introduce la denominazione di **Zona Scolastica** come zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

Questa delimitazione assume una **valenza sistemica**: non si tratta più soltanto di un restringimento di velocità attorno alle scuole ma di uno spazio pubblico multifunzionale, denominato Piazza Scolastica, di mobilità attiva, dotato di segnaletica dedicata, pavimentazioni differenziate e arredi a misura di utenza debole.



Per il modello di Piazza Scolastica si possono evidenziare **due modalità di intervento, entrambe fondate sulla progettazione partecipata ma differenziate per scala e tecniche applicative**:

- la prima modalità mette in azione la cosiddetta **urbanistica tattica**, che prevede l'impiego di interventi rapidi e reversibili (arredi modulari, segnaletica orizzontale colorata, fioriere mobili, cordoli in materiale leggero) per trasformare temporaneamente l'area antistante la scuola in una piazza scolastica (esperienze di questo tipo sono state effettuate nell'area metropolitana di Torino)
- la seconda modalità si sviluppa attraverso **opere definitive**: rifacimento delle pavimentazioni con materiali permeabili, realizzazione di sedute integrate, installazione di illuminazione specifica e panchine in pietra o calcestruzzo, costruzione di rampe e cordoli fissi per separare marciapiedi e carreggiata, posa di mobili urbani funzionali all'attesa e alla socialità (esperienze di questo tipo sono state effettuate nella città di Bologna)



ESEMPI DI IMPLEMENTAZIONE DELLE PIAZZE SCOLASTICHE

prima



dopo



Urbanistica tattica (Torino)

prima



dopo



Opere definitive (Bologna)

PREMESSA

QUADRO
CONOSCITIVO

INDIRIZZI
DI PIANO

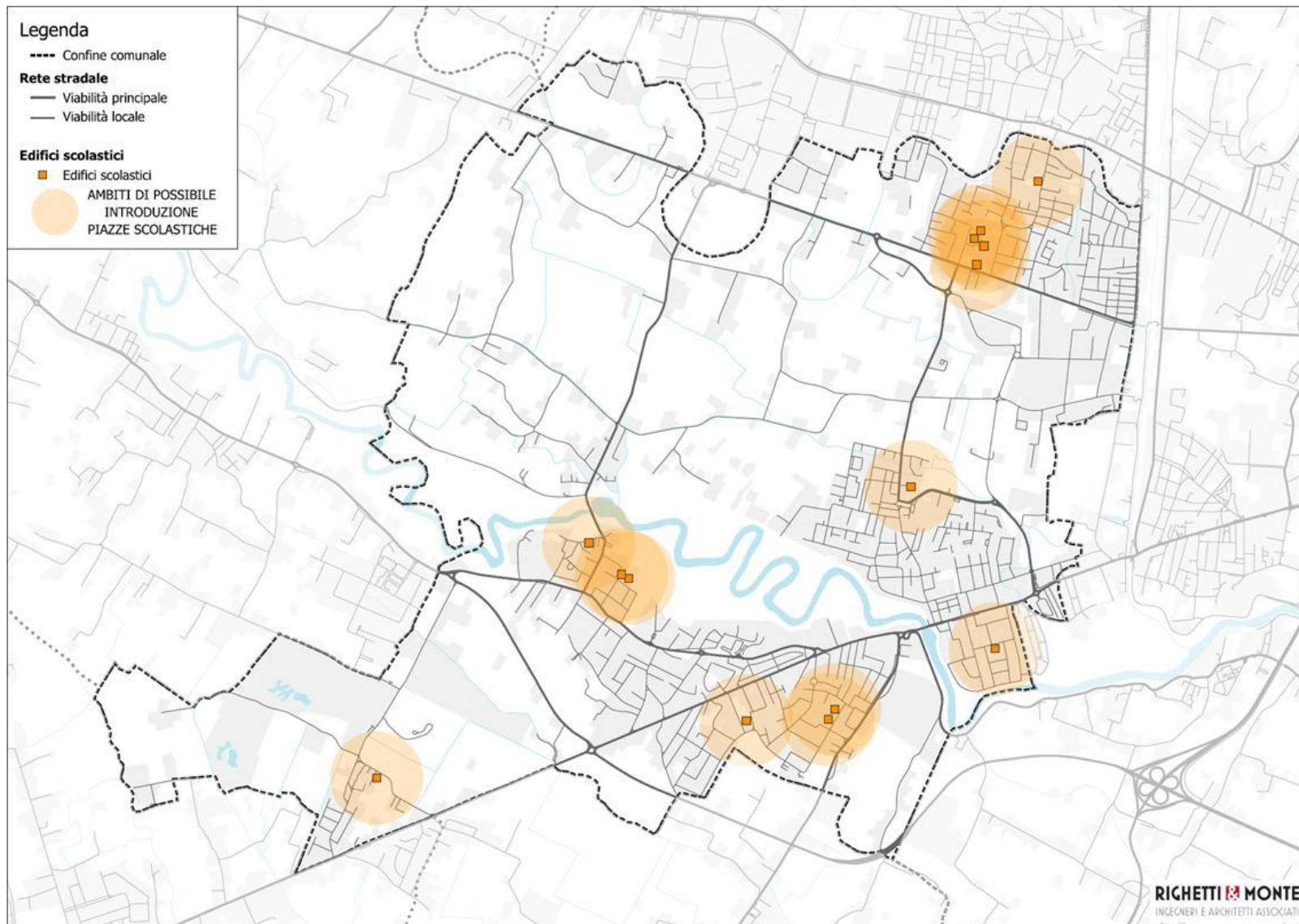
SINTESI DEGLI
INDIRIZZI



Le due modalità possono essere viste anche come **step progressivi per la realizzazione partecipata e condivisa di una Piazza Scolastica attraverso una articolazione in fasi:**

- **ascolto partecipato e laboratori di co-design**, attivati in fase preliminare con corpo docente, famiglie, alunne e alunni, studentesse e studenti, associazioni di quartiere e tecnici comunali, per raccogliere criticità e punti di forza dello spazio antistante la scuola e individuare insieme le priorità progettuali
- **sperimentazione tattica**, in cui le proposte condivise vengono tradotte in interventi rapidi e reversibili – arredi modulari, segnaletica orizzontale colorata, fioriere mobili, cordoli in materiale leggero – per trasformare temporaneamente l'area in una piazza scolastica (test dell'efficacia di rallentatori mobili, corridoi pedonali protetti e nuove isole verdi, nel migliorare sicurezza e fruibilità senza impegnare subito risorse definitive)
- **valutazione e affinamento delle soluzioni**, sulla base delle osservazioni raccolte durante la sperimentazione tattica, analizzando flussi pedonali e ciclabili, uso e percezione degli spazi e feedback della comunità, per perfezionare il progetto e definire gli interventi strutturali appropriati
- **realizzazione degli interventi definitivi**: rifacimento delle pavimentazioni in materiali differenziati, durevoli e permeabili, installazione di sedute e illuminazione dedicata, costruzione di rampe e cordoli fissi per separare marciapiedi e carreggiate e all'inserimento di arredi urbani funzionali
- **patto di collaborazione e cura continuativa**, a conclusione dei lavori strutturali, scuola, amministrazione comunale e comunità locale possono stipulare un patto di collaborazione che definisca responsabilità e azioni di manutenzione, cura e animazione della piazza scolastica nel tempo, affinché resti un luogo vitale, sicuro e condiviso





RICHETTI & MONTE
INGEGNERI E ARCHITETTI ASSOCIATI

PREMESSA

QUADRO
CONOSCITIVO

INDIRIZZI
DI PIANO

SINTESI DEGLI
INDIRIZZI

RICHETTI & MONTE
INGEGNERI E ARCHITETTI ASSOCIATI



Tutte le misure previste dal PUMS di Padova, compresi gli interventi specifici per Selvazzano Dentro, vanno lette in un'**ottica integrata di sostenibilità dei sistemi urbani e della mobilità**, che ripensa e modifica fisicamente le **strade** per trasformarle in **spazi pubblici sicuri, confortevoli, accessibili e distribuiti in modo equo fra tutte e tutti i cittadini**, al fine di:

- **aumentare la sicurezza stradale** per tutti gli utenti, con interventi di razionalizzazione degli itinerari e delle velocità, di messa in sicurezza di strade, incroci e attraversamenti
- **promuovere la mobilità sostenibile**, con nuove piazze pedonali, piste e corsie ciclabili, trasporti pubblici
- **favorire una equa accessibilità**, con la gerarchizzazione dei percorsi urbani e dei recapiti di sosta, la cura e la manutenzione degli spazi per la mobilità e l'abbattimento delle barriere architettoniche
- **migliorare la qualità diffusa dello spazio pubblico**, degli assetti viari e delle centralità urbane nei quartieri

In tale contesto, la **moderazione della velocità rappresenta una leva strategica** per aumentare la sicurezza e la qualità dello spazio pubblico.

Le **ZONE 30** si configurano, in questa prospettiva, come ambiti in cui un insieme integrato di misure – basate sulla riorganizzazione morfologica e funzionale degli spazi – ha come **obiettivo prioritario la tutela degli utenti vulnerabili e la riqualificazione del tessuto urbano, attraverso l'adozione di un modello di mobilità più sicuro, sostenibile e inclusivo**.



Il modello **“ZONA 30”** risponde a istanze di sicurezza stradale, qualità della vita e sostenibilità urbana, introducendo un limite di velocità generalizzato di 30 km/h sull'intera rete viaria interna all'area individuata. **Ogni tratto stradale viene così ripensato non soltanto in termini di riduzione della velocità, ma come parte di un sistema di isole ambientali, in cui coesistono percorsi pedonali, piste ciclabili e spazi di socialità.**

Le modalità di realizzazione includono: la definizione di **“porte urbane” di accesso alle aree**, il **ridisegno delle sezioni stradali** per disincentivare velocità eccessive, la **regolamentazione puntuale della sosta** e l'impiego di **arredi urbani volti a garantire accessibilità universale**, principio che implica la piena fruibilità di spazi, servizi e informazioni da parte di tutte le persone, indipendentemente da condizioni fisiche, sensoriali o cognitive. In tale ottica, ogni strada delle **ZONE 30** cessa di essere un mero luogo di passaggio, divenendo un **ambiente multifunzionale** che integra mobilità sostenibile, vivibilità e sicurezza di tutti gli utenti.

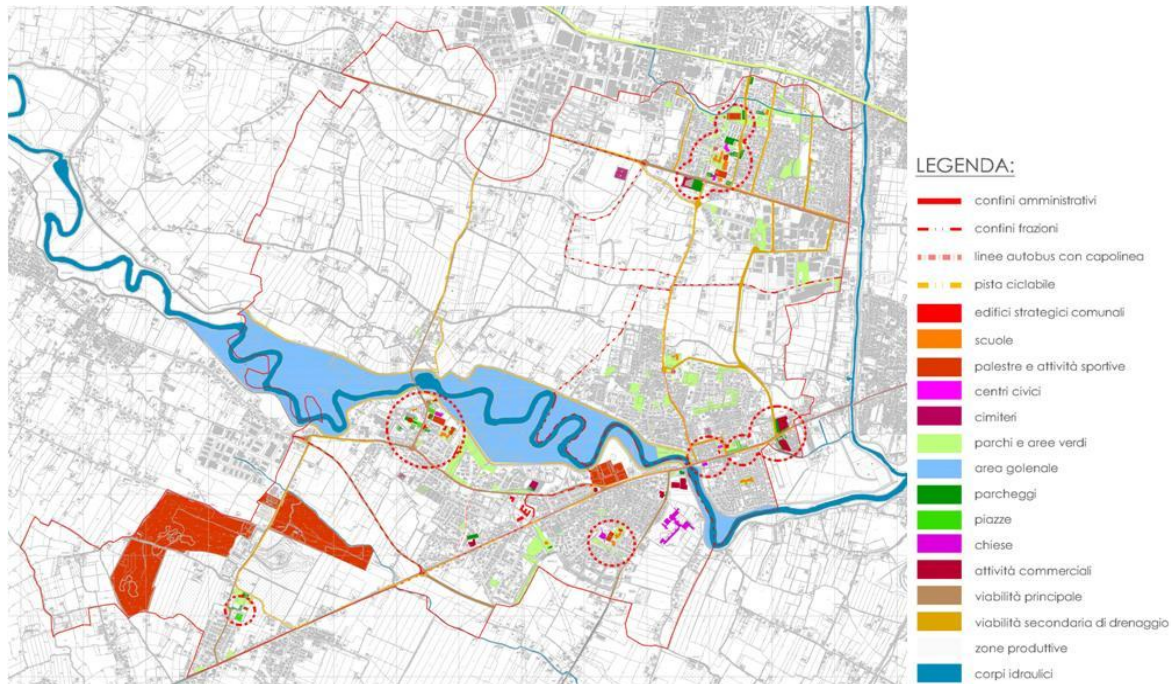
L'evidenza empirica dimostra come **l'adozione capillare di queste misure contribuisca non solo a migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti, ma anche a rigenerare il disegno urbano, promuovendo una redistribuzione più equilibrata dello spazio pubblico fra tutti gli utenti.**

La progettazione di dettaglio di una ZONA 30, da svilupparsi negli step successivi di attuazione del nuovo Piano Urbano del Traffico di Selvazzano Dentro, quindi mediante la predisposizione di uno specifico **Piano particolareggiato o Piano Attuativo**, richiederà la precisa definizione degli assi principali e delle direttrici di scorrimento, valutando parametri quali la capacità veicolare, i volumi di traffico ciclabile e pedonale, la rete dei servizi di trasporto pubblico e la distribuzione delle funzioni urbane.

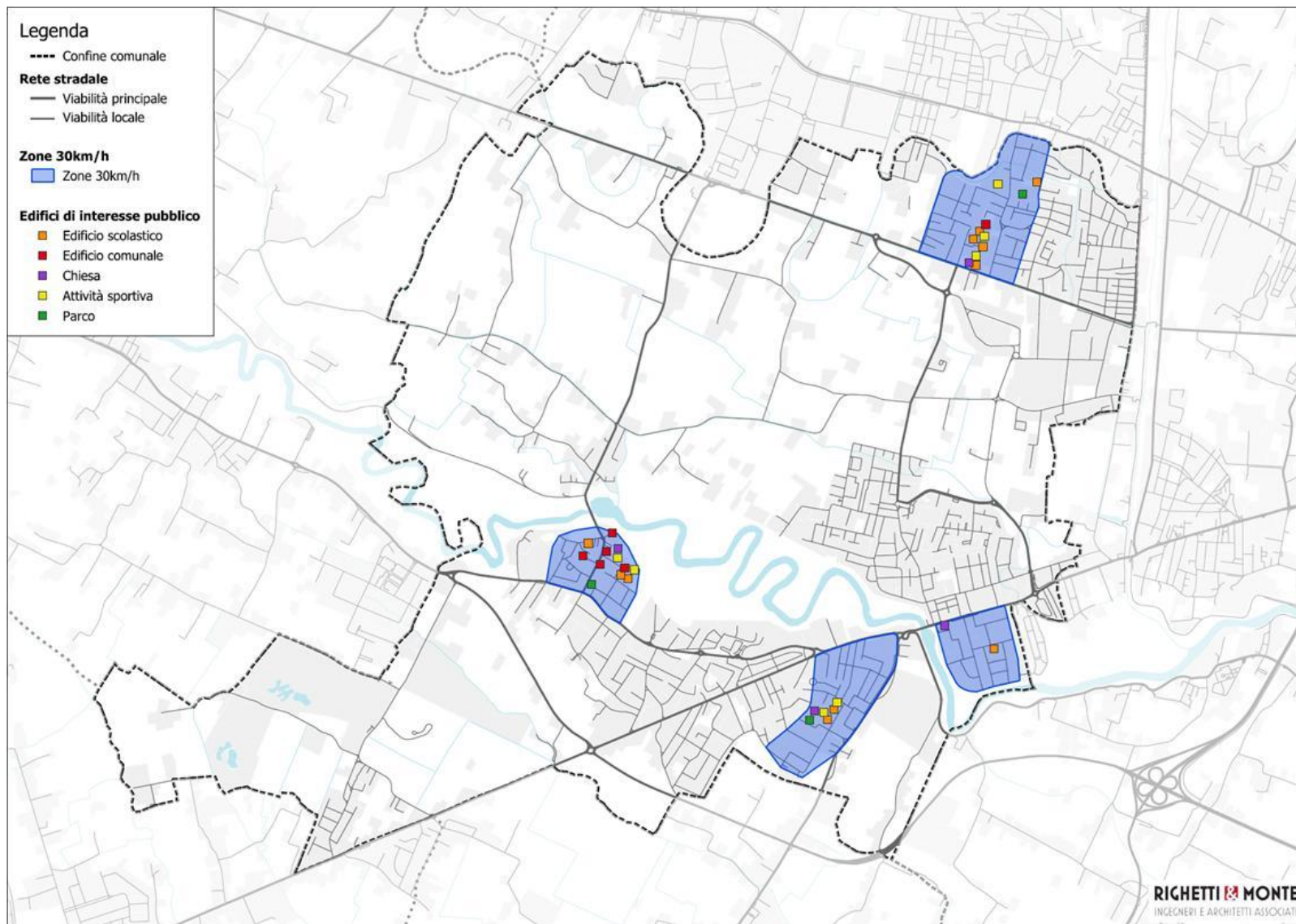


Occorre procedere alla **selezione di interventi in grado di garantire coerenza funzionale e percettiva agli spazi di mobilità**, tramite:

- la classificazione dei **materiali delle pavimentazioni** e della **segnaletica stradale**
- l'installazione di **arredi e dispositivi di moderazione della velocità**
- la **progettazione di sezioni stradali capaci di accogliere la presenza di elementi infrastrutturali dedicate**, quali corsie riservate, marciapiedi protetti e piste ciclabili integrate



Muovendo dalla **localizzazione delle aree che presentano una significativa densità di funzioni attrattive per la collettività**, il nuovo Piano Urbano del Traffico di Selvazzano Dentro individua **4 possibili ambiti per l'introduzione di ZONE 30**



PREMESSA

QUADRO
CONOSCITIVO

INDIRIZZI
DI PIANO

SINTESI DEGLI
INDIRIZZI

RICHETTI & MONTE
INGEGNERI E ARCHITETTI ASSOCIATI

Le indagini e rilievi in campo effettuati hanno posto in chiara evidenza come **a Selvazzano Dentro non sussista un problema di mancanza di stalli di parcheggio** quanto, **piuttosto**, risulti presente un **utilizzo non corretto del sistema di sosta disponibile**.

Pertanto il nuovo Piano Urbano del Traffico pone quale **indirizzo di natura gestionale il tema della riorganizzazione dell'attuale sistema della sosta** prevedendo la riduzione/eliminazione di questo tipo di situazioni di utilizzo scorretto del sistema di sosta già oggi presente e ampiamente disponibile e in grado di dare completa risposta alla domanda di parcheggio espressa dal sistema socioeconomico e insediativo di Selvazzano Dentro.

L'implementazione di questo indirizzo prevede l'**attivazione di alcuni passaggi operativi e gradualità**:

- **individuazione prioritaria delle strade/aree da cui dare avvio alla riorganizzazione** complessiva del sistema
- **comunicazione preventiva** sulla volontà dell'Amministrazione Comunale di incrementare i controlli sulle situazioni locali di presenza di non corretto utilizzo del sistema di sosta
- **possibile avvio di una fase di ascolto con i residenti/utilizzatori del sistema** di sosta presente finalizzata a comprendere le ragioni dell'attuale non corretto utilizzo del sistema
- **periodo transitorio di sensibilizzazione**, 1 mese, nei confronti dei residenti/utilizzatori del sistema di sosta locale basato sulla **comunicazione dell'infrazione commessa nelle modalità di sosta del veicolo**
- **successivo avvio**, al termine del transitorio di sensibilizzazione, dalla fase di **incremento dei controlli** sui veicoli parcheggiati non correttamente e applicazione delle contravvenzioni

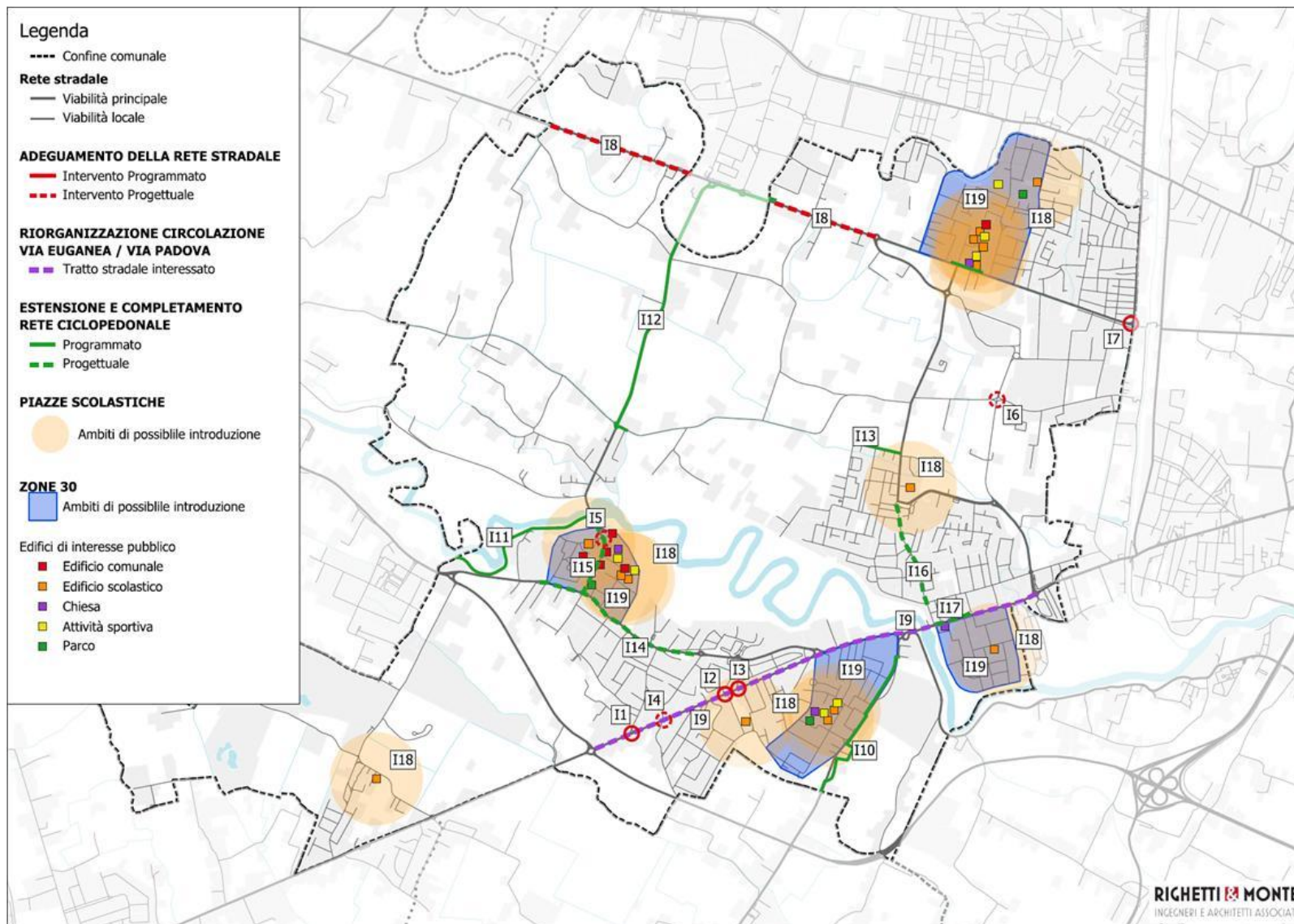


SINTESI DEGLI INDIRIZZI



- **Realizzazione di nuove rotatorie**
 - Via Euganea con Via Mantegna (I1)
 - Via Euganea con Via Trasimeno (I2)
 - Via Euganea con Via G. Reni (I3)
 - Via Euganea con Via Monache (I4)
 - Via Roma con Via F.lli De Gasperi (I5)
 - Via Penghe con Via Pacinotti (I6)
 - Via Pelosa con le Vie Tre Ponti, Garibaldi e Galilei (I7)
- **Riqualificazione della SP13 Via Pelosa** fino all'intersezione con la SP72 (I8)
- **Riorganizzazione della circolazione veicolare sul tratto di Via Euganea/Via Padova** tra le rotatorie con la SR47 DIR/Pietro Schiavo e con Viale della Repubblica mediante l'eliminazione delle attuali svolte "in sinistra" (I9)
- **Realizzazione nuovi itinerari ciclopedonali**
 - su Via Montegrappa (I10)
 - di completamento argine destro (I11)
 - su Via Vittorio Emanuele III e su Via Pesola in zona rurale (I12)
 - su Via 2 Giugno, su Via Pelosa in zona urbana (I13)
 - su Via Scapacchiò (I14)
 - su Via Roma (I15)
 - su Via Don Bosco (I16)
 - su Via Padova (I17)
- Individuazione degli ambiti per la **possibile introduzione di Piazze Scolastiche** (I18)
- Individuazione degli ambiti per la **possibile introduzione di Zone 30** (I19)
- **Riorganizzazione del sistema della sosta** con riduzione/eliminazione della sosta non regolamentare







Via Pelosa

Via Girolamo Fracastoro

Via Pelosa

Via Luigi Galvani

Via Galileo Galilei

Via Pelosa

Via Galileo Galilei

Via Alessandro Volta

SELVAZZANO
DENTRO

PRG

PIANO COMUNALE PER LA CIRCOLAZIONE



[Handwritten signature]

1989

RELAZIONE

S.T.T. Ing. G. Vido
Strade Traffico Trasporti

Adottata con Consiglio Comunale n°122 del 26/07/1989
Approvata Giunta Regionale Veneto nella seduta del 10/05/1991 n°2565
Pubblicata nel B.U.R. n°54 del 18/06/1991

PREMESSA

La formulazione di un Piano Comunale per la Circolazione, da allegare alla Variante Generale del PRG, si configura come un atto dovuto per i comuni con popolazione superiore ai 15.000 abitanti, in conformità alle disposizioni di cui agli artt. 7-8 della L.R. n° 9 dell' 11.3.86.

Pertanto si è reso necessario, in fase di studio della Variante del PRG di Selvazzano Dentro, procedere ad un' analisi delle dotazioni di infrastrutture viarie correlandole con la domanda di mobilità.

Le relative indagini e elaborazioni sono state oggetto di una relazione, illustrata da tavole e grafici, ove venivano evidenziate alcune distorsioni ed incongruenze nell' utilizzo del sistema viario.

Si è proceduto quindi alla formulazione di alcune ipotesi di razionalizzazione degli interventi che, dopo essere state vagliate criticamente in fase di elaborazione della Variante, hanno consentito di avanzare le proposte contenute nel presente Piano della Circolazione Comunale.

1 - La struttura del PCV.

Il PCV è strutturato in una serie di indicazioni ove viene prefigurata una rete viaria funzionale non solo alla domanda di mobilità locale, indotta dalle diverse realtà insediative presenti entro il Comune, ma anche a quella generata in un più vasto ambito territoriale.

Non bisogna infatti dimenticare che Selvazzano è inserito nella prima cintura dei comuni contermini al polo urbano di Padova, su cui gravitano giornalmente notevoli volumi di traffico.

Il residenziale, all' interno del Comune, si articola in ben cinque frazioni cresciute su linee di sviluppo tra loro non omogenee e tali da renderne problematica una futura integrazione.

In questo contesto la viabilità esistente ha avuto un ruolo rilevante inducendo, data la vicinanza di Selvazzano a Padova, la localizzazione di attività e residenze lungo le principali strade di adduzione al polo urbano.

La crescita di alcuni quartieri come Tencarola e S. Domenico e Caselle, prossimi rispettivamente alla SS. 250, alla Strada dei Colli e alla SS. 11, appare a tale proposito assai significativa.

L' effetto città ha quindi coinvolto il territorio di Selvazzano sviluppandosi lungo le principali arterie di comunicazione, disarticolando l' originaria unità territoriale di alcune realtà residenziali preesistenti, secondo logiche di sviluppo riduttive, tipiche delle periferie urbane.

Gli effetti sulla mobilità presentano aspetti preoccupanti in quanto le problematiche emergenti stanno assumendo caratteristiche simili a quelli delle aree periferiche dei grandi agglomerati urbani con fenomeni di congestione e sovrautilizzo del sistema viario e conseguente degrado ambientale.

Pertanto il PCV prevede un riordino complessivo dell'intera rete stradale individuandone specifiche funzioni e ruoli oltre ad indicare, ove appare indispensabile, l'opportunità di adottare nuove infrastrutture stradali (tav. 13.4).

La rete viene ripartita secondo una classificazione funzionale che prevede la presenza nel territorio di: strade primarie, strade di collegamento interfrazionale, strade urbane di scorrimento, strade di distribuzione interna agli insediamenti urbani, strade al servizio degli insediamenti urbani, strada mercato, strada parco.

Il PCV considera inoltre la possibilità di incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici per gli spostamenti pendolari sulle medie distanze, individuando due vaste aree destinate per il parcheggio e l'interscambio lungo le direttrici della zona termale e dei colli (tav. 13.4).

Viene proposta l'adozione di una sistema di piste ciclabili interconnesso, tale da costituire un incentivo per l'utilizzo dei velocipedi che potrebbe, in alcuni casi, porsi come alternativo a quello degli autoveicoli (tav. 13.5).

L'estensione della rete ciclabile appare adeguata alle ca-

ratteristiche del territorio comunale inserito in un contesto ambientale particolarmente significativo.

2 - Le strade primarie.

Le strade primarie garantiscono i collegamenti tra il territorio comunale di Selvazzano e i comuni contermini e tra questo e l' area urbana di Padova.

Si tratta di traffici sulle medie distanze che convergono verso la città attraversando alcune zone densamente abitate interne al Comune.

Ne consegue la necessità di convogliare tali traffici lungo strade di scorrimento esterne individuandone alcune tra quelle esistenti, come nel caso di via Pietro Schiavo, e ricercando nuove soluzioni ove se ne presenti la necessità.

In tema di dotazione di nuove infrastrutture viarie, si è seguito quindi il criterio di procedere ad una valutazione delle proposte esistenti che tenesse conto delle esigenze locali, a livello comunale, senza compromettere alcune possibili scelte in un più ampio ambito territoriale, a livello intercomunale e provinciale.

Sussiste l' esigenza prioritaria di alleggerire dei traffici di attraversamento i quartieri S. Domenico e Tencarola, traffici che tuttora si svolgono lungo la direttrice dell' area dei Colli-Padova, utilizzando la SP. 89 e un tratto della SS. 250.

Come è stato rilevato dalle indagini eseguite nell' ambito del presente incarico, l' utilizzo del suddetto itinerario si caratterizza per la massiccia presenza di spostamenti pendolari,

nei giorni feriali, nella fascia del primo mattino, in direzione di Padova, e di quella serale per l' opposta, e di spostamenti connessi al tempo libero nei giorni festivi, con una concentrazione di movimenti a metà giornata in uscita dalla città e alla sera per il rientro.

Il tratto della SS. 250, posto tra Abano e Tencarola, dovrebbe in prospettiva venire di molto alleggerito qualora si realizzasse l' auspicata variante alla statale tra il centro termale e la tangenziale ovest di Padova; una consistente quota di mobilità, soprattutto pendolare, troverebbe più conveniente il nuovo itinerario invece del vecchio che presenta strozzature e impedimenti quali: il ponte sul Bacchiglione, l' attraversamento di zone abitate e alcuni incroci semaforizzati.

Tuttavia la nuova infrastruttura non sarebbe risolutiva per le provenienze dall' area dei colli che dovrebbero necessariamente utilizzare la SP. 89 sino all' incrocio con la SS. 250 e quindi parte di quest' ultima fino a raggiungere il Comune di Padova.

In questo modo, più ridotti volumi di traffico, anche se consistenti (circa un terzo inferiori a quelli attuali), verrebbero ad interessare il ponte sul Bacchiglione e la stessa Tencarola.

Necessita pertanto prevedere un' infrastruttura stradale su cui convogliare la mobilità indotta dall' area dei colli, onde condurla sulla variante alla SS. 250 e quindi smistarla tra le diverse zone dell' area urbana di Padova.

La sua collocazione non può che individuarsi a monte sia della diramazione della SP. 89 dall' attuale statale, dopo il ponte sul Bacchiglione, sia dell' incrocio della SP. 89 con via

Scupacconi.

Circa 1,7 km più ad ovest, si trova l' immissione nella SP.
89 del nuovo tratto della SP. 38; l' intervento è stato adottato

in tempi relativamente recenti per offrire un' alternativa alle provenienze dall' area di Saccolongo dirette verso la SP. 89 evitando l' attraversamento del centro di Selvazzano.

Prendendo atto dell' esistenza di tale strada, sarebbe quanto mai opportuno che la nuova arteria ripercorresse il tracciato dell' ultimo tratto della SP. 38 e quindi, dopo aver raccolto i traffici provenienti dall' area dei colli mediante uno svincolo sulla SP. 89, proseguisse sino ad allacciarsi alla variante della SS. 250; in tal modo vi verrebbe di fatto convogliata anche una buona parte della mobilità che interessa i comuni attraversati dalla SP. 38 quali: Saccolongo, Cervarese, Rovolon

L 'intervento non dovrebbe comportare un eccessivo spreco di territorio; infatti si tratterebbe di utilizzare il tratto finale della SP. 38 e di costruire un nuovo tracciato di collegamento tra la SP. 89 e la nuova SS. 250 della lunghezza complessiva di circa 2,2 km, di cui uno circa nel comune di Selvazzano.

Sulla provinciale si potrebbe adottare in un primo tempo uno svincolo a raso, mentre sulla statale sarebbe opportuno prevederne uno a livelli sfalsati.

Di fronte agli oneri in termini sia di costi, per la costruzione delle nuove infrastrutture, che d'impatto ambientale, i benefici che se ne ricaverebbero sarebbero notevoli e tali da giustificare ampiamente i primi.

Basti solo considerare che, tra l'innesto sulla nuova arteria all'altezza della SP. 89 e il cavalcavia di Brusegana, il percorso si allungherebbe di soli due chilometri rispetto a quello attuale, che è di circa cinque chilometri; il maggior percorso però consentirebbe di evitare: l'incrocio tra la SP. 89 e via Scapacchiò, l'attraversamento del ponte sul Bacchiglione, l'attraversamento di Tencarola e di due incroci semaforizzati, l'attraversamento del ponte sul Brentella e dell'incrocio con la SS. 250, l'attraversamento del quartiere di Brusegana e di due incroci semaforizzati.

Pertanto anche nella sola direttrice di penetrazione in città, l'alternativa offerta dal nuovo sistema apparirebbe di gran lungo vantaggiosa rispetto al vecchio percorso e tale quindi da convogliarvi la maggior parte dei traffici pendolari diretti verso Padova.

Inoltre l'innesto sulla variante alla SS. 250 consentirebbe, mediante l'utilizzo della tangenziale est di prossima realizzazione, l'accesso diretto alla zona industriale di Padova evitando l'attraversamento del centro urbano.

In un tale contesto il tratto della vecchia SS. 250 che attualmente attraversa l'abitato di Tencarola, verrebbe di fatto

ad essere interessato da traffici locali di modesta entità compatibili con la funzione di "Strada Mercato" assunta da tale arteria in quest' ultimo ventennio.

4 - Le strade urbane di scorrimento.

Si tratta di strade interne agli insediamenti urbani che, svolgendosi lungo alcune direttrici principali ove confluiscono sia la mobilità locale che quella diretta verso le frazioni, appaiono interessate da discreti volumi di traffico di attraversamento.

Il PCV le considera come strade urbane a tutti gli effetti prescrivendo la presenza su ambo i lati di marciapiedi e l'adozione di una segnaletica orizzontale e verticale adeguata al particolare uso della strada.


Dovrà essere particolarmente tutelata la salvaguardia dei pedoni, anche per quanto concerne gli attraversamenti, riducendo la velocità dei veicoli, con semafori e isole salvagente, e regolando i flussi veicolari indirizzandoli su opportune corsie di canalizzazione.

Questi provvedimenti dovranno essere adottati con particolare cura nei tratti rettilinei ove si nota una certa propensione da parte dei conducenti alle alte velocità, in particolare lungo via Brentella e sulla via Pelosa.

Onde evitare che quest' ultima sia utilizzata dal traffico pesante indotto dalla vicina zona industriale, il PCV prevede che questo possa essere convogliato su due direttrici di accesso alternative: ad est, con l' adeguamento della sede stradale di via Penghe onde renderla transitabile dai mezzi pesanti e, ad ovest,

con la costruzione di un breve tratto di strada che sbocchi sulla
Pelosa prima dell' abitato di Caselle.

(Vedi Via Fracastoro)

che ha collegato la zona industriale di
Caselle con Via Don Bosco e da quest'ultima
con Via Pelosa e O Rondo poco prima
del cimitero (Quindi da  a partire
dall'incrocio della SP 89 "L. Pandella con
la SP. 13 "Pelosa" all'altezza della D. Ha
e poi entrare in Zona Industriale su via Volto
poi Galilei e poi verso O Rondo alla fine e poi
su Via Galvani e da su Via Mancini e passare
O Rondo su Via Don Bosco e poi su Via
e collegamento già fatto alla (Fracastoro)
altre di Via Nauti/Pelosa (poco prima del
Cimitero di Caselle)

Poi da richiedere una "Nave" tra le
frazioni di S. Domenico (q. Park Aron) e
Tencetola (Piazza/Park davanti Centro Com.
"Bacchiglione" a ridosso del fiume Bacchiglione con
Caselle e Via SS. 11 x un'uscita del Nuovo Tram
+ Selv. Centro/Park davanti Chiesa nuova verso SS. 11

La previsioni di rete ciclabile appare finalizzata alla mobilità connessa: al tempo libero, allo sport e alle attività di lavoro, in quanto coinvolge una serie di itinerari che collegano le diverse realtà residenziali, produttive e di svago, in cui si articola il Comune.

Inoltre, la particolare collocazione del territorio comunale, sito tra la città di Padova e le zone turistiche vicine dei colli e termale, suggeriscono l'opportunità di prefigurare dei percorsi ciclabili di attraversamento lungo assi che godono di indubbi vantaggi paesaggistici: gli argini del Bacchiglione, la Strada dei Colli, via Vegri ecc...

Molto più difficile e problematica appare invece l'individuazione di piste ciclabili su sede propria site entro le frazioni in quanto spesso le attuali sedi stradali appaiono inadeguate.

Pertanto, qualora non sia possibile altrimenti, si consiglia di provvedere, in fase di sistemazione delle stradi esistenti, ad interventi di ampliamento dei marciapiedi, sino a portarli almeno a 2,50 m., onde permettere la circolazione di un traffico misto pedoni-ciclisti, ove però i pedoni godano del diritto di precedenza sui ciclisti.

A tal fine una pavimentazione adeguatamente rugosa e l'abbassamento dei marciapiedi in corrispondenza di accessi privati può contribuire ad indurre i ciclisti a moderare la velocità senza rischio per i pedoni.

Il PCV non indica le priorità degli interventi nè tanto meno

rende tassativa la realizzazione di una tale rete, ma si limita a fornire un quadro d' insieme, il più completo possibile, lasciando ai responsabili amministrativi la scelta di una sua attuazione, anche se parziale, seguendo tempi modi e obiettivi che le circostanze suggeriranno.

Padova, li 21.6.89.



Ing. Giorgio Vido

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "V. Vido".



COMUNE DI SELVAZZANO DENTRO

PROGRAMMA AMMINISTRATIVO 2024/2029

elezioni amministrative 8 e 9 giugno 2024

PREMESSA

Insieme abbiamo pensato al nostro futuro, costruendo un programma politico-amministrativo chiaro e di prospettiva. Quello che è stato fatto negli ultimi quindici anni è davanti ai nostri occhi e non occorre aggiungere altro.

SELVAZZANO INSIEME - PARTITO DEMOCRATICO- FUTURO GREEN

sostengono

CLAUDIO PIRON SINDACO

per iniziare **tutta un'altra storia**, valorizzando le migliori forze di Selvazzano e trasformando i progetti sospesi, le difficoltà finanziarie, i commissariamenti, le cause legali in vere e proprie opportunità di crescita.

COSA SIGNIFICA "Tutta un'altra storia"?

Selvazzano ha voglia di **rinascere**, trovare la sua collocazione nell'area metropolitana, sviluppare un'**identità** che faccia da collante alle sue 5 frazioni e dia un senso di **appartenenza** comune a tutti i suoi cittadini.

Per raggiungere questo scopo è necessario abbandonare le politiche amministrative caratterizzate da interventi isolati, non facenti parte di un progetto di ampio respiro, e costruire una visione dello **sviluppo a lungo termine**.

Abbiamo cercato **idee forti**, che trasformino i problemi esistenti in sfide per un miglioramento generale ma, soprattutto, vogliamo adottare un **metodo di lavoro** che preveda l'**ascolto**, la **condivisione**, la **cooperazione** di tutti i soggetti coinvolti nei vari ambiti.

Le ultime amministrazioni hanno ritenuto di non seguire questa strada cancellando, di fatto, i comitati di frazione, la consulta dello sport e il dialogo con tutte le associazioni del territorio.

Grandi questioni sono in attesa di risposte da parte dell'Amministrazione di Selvazzano, e noi siamo pronti a metterci in gioco per affrontarle insieme e trovare **soluzioni condivise**.



CAP:1 - I PILASTRI "OBIETTIVO" DEL NOSTRO PROGRAMMA

RISCOVERIRE LA COMUNITA': SELVAZZANO È DI TUTTI.

PROGETTARE IL FUTURO

RIGENERARE L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE.

SOSTENIBILITA' DI BILANCIO

1.a - RISCOVERIRE LA COMUNITA': SELVAZZANO È DI TUTTI

Chi ha l'onore di amministrare la città lo deve fare mettendo al centro della sua azione gli interessi di tutti, i loro bisogni e la loro voglia di fare.

Per questo è importante dedicarsi con passione e metodo all'**ascolto** della città, attraverso processi di **partecipazione** che prevedano regole chiare, tempi certi di risposta, risorse e competenze dedicate.

L'area metropolitana di Padova ovest offre un terreno di sperimentazione incredibile per quanto riguarda pratiche di **co-programmazione**, **co-progettazione** e **co-decisione**, anche grazie all'utilizzo di nuove tecnologie che facilitano queste pratiche. La partecipazione da sola, però, a Selvazzano non basta.

Serve un'Amministrazione comunale capace di stimolare e valorizzare il protagonismo degli **attori economici e sociali** presenti nel territorio e di favorire occasioni di **cooperazione tra pubblico e privato** per il raggiungimento degli obiettivi prefissati.



1.b - PROGETTARE IL FUTURO

Selvazzano non può ridursi ad essere un luogo anonimo ove stabilire la residenza o pernottare. E' un territorio la cui **identità** merita di essere valorizzata per le sue molteplici e peculiari risorse, facendo leva sulla **creatività e l'innovazione**.

Selvazzano è un gioiello incastonato tra Padova e il Parco dei Colli. Il Bacchiglione e le sue golene rappresentano un vero e proprio **corridoio naturalistico** utilizzato da sportivi, gruppi e famiglie. Nei week end centinaia di ciclisti partono o passano da Selvazzano diretti verso i Colli euganei. Villa Cesarotti è un luogo iconico per l'architettura, la storia, la letteratura. Vanno potenziate le offerte di servizi e migliorate le condizioni di fruibilità dei beni e dei percorsi naturali e culturali. Nel contempo bisogna **far conoscere le bellezze** e le ricchezze del territorio agli appassionati di ambiente, arte, sport e turismo anche attraverso applicazioni e piattaforme digitali.

La nostra città è pure l'avamposto di una vasta area produttiva ad ovest di Padova, potenzialmente ricca di opportunità, spesso ignorate dalle politiche locali.

Artigiani cresciuti e radicati nel territorio possono diventare partner/occasione/stimolo per pensare alla nuova stagione delle startup innovative, dell'imprenditoria sociale e culturale, della sperimentazione di un modello di welfare aziendale condiviso e diffuso, con un'attenzione all'ambiente come fattore di competitività.

La vicinanza con l'area termale a sud può diventare stimolo per trasformare Selvazzano in una città in grado di offrire possibilità di crescita e lavoro per molti, anche grazie al dialogo con l'Università di Padova.

1.c - RIGENERARE L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE

Sentirsi protagonisti vuol dire poter **vivere la città con fiducia**. Una città è viva e sicura quando è in grado di affrontare i problemi in una prospettiva di sviluppo, evitando pessimismo e allarmismi. Questo si meritano i cittadini di Selvazzano.

Maggiori investimenti pubblici e in tecnologie sono necessari e dobbiamo **trovare nuove risorse**, soprattutto partecipando a **bandi e progettazione europea**, perché, fino ad ora, siamo stati troppo appesantiti da impegni del passato. Ma ciò non è sufficiente. Per rendere ancor più vivibili e sicuri i nostri quartieri ci vogliono **lungimiranza**, dinamicità, socialità, sport, cultura, spazi pubblici di qualità anche promuovendo **innovazione sociale** che recuperi il valore della sussidiarietà. **La città di Selvazzano** dobbiamo scegliere di viverla tutti, insieme. Riappropriandoci degli spazi comuni e **prendendoci cura** dei luoghi in cui viviamo, illuminandoli con le nostre energie, la nostra presenza. La nostra responsabilità civile.



La Pubblica Amministrazione può essere un partner straordinario per favorire economie e relazioni di prossimità: commercio, artigianato, agricoltura, cooperazione sociale e innovazione culturale, volontariato e associazioni sono i soggetti protagonisti.

Torniamo a **fidarci** di noi stessi e della nostra città e costruiremo una Selvazzano a misura di donne e uomini di ogni età.

1.d - SOSTENIBILITA' DI BILANCIO

Dopo il **commissariamento** vogliamo riorganizzare un'amministrazione che si distingua per comportamenti di **efficienza, sobrietà e trasparenza**. Il contrasto all'eccesso di burocrazia e al clientelismo come pure la lotta ai soprusi e la promozione di una economia pubblica sana saranno una nostra priorità, il tratto distintivo del nostro **impegno amministrativo**.

Siamo convinti che così facendo si **promuove il merito** e si combattono rendite di posizione e ogni forma di prepotenza istituzionale.

Non abbasseremo mai la guardia. Anzi: a Selvazzano vogliamo sperimentare soluzioni capaci di tenere insieme **correttezza, trasparenza ed efficienza** amministrativa. Anche andando a studiare le migliori **"buone pratiche"** riconosciute e premiate attivate da comuni piccoli e grandi.

Sono molteplici i problemi sorti nel passato - anche lontano - in attesa di soluzioni operative, come pure le nuove sfide che ci attendono e che riguardano il futuro di tutta la comunità. Vogliamo mettere in campo **conoscenze e competenze multidisciplinari** per dare risposte concrete alle questioni in sospeso e per immaginare e **progettare la città di domani**, dando modo ai cittadini di valutare l'operato degli amministratori e l'efficacia degli interventi realizzati.

Al primo Consiglio Comunale sarà proposta **l'Adesione all'associazione AVVISO PUBBLICO** – rete nazionale di enti locali e regioni contro mafie e corruzione, impegnati a promuovere la cultura della legalità e della cittadinanza responsabile. E ai singoli consiglieri sarà proposta l'adesione alla Carta di Avviso Pubblico che indica come **un buon amministratore/amministratrice** può declinare nella quotidianità i principi di **trasparenza, imparzialità, disciplina e onore** previsti dagli articoli 54 e 97 della Costituzione. Un primo passo per sostenere la logica della responsabilizzazione verso le persone che, *pro tempore*, sono chiamate ad amministrare la propria comunità.



Europa Verde
sostiene la lista **PD**
PIRON Sindaco

CAP.2 - ABBIAMO SCELTO “UN METODO” PER IL PROGRAMMA

Immaginando Selvazzano 2050

- agire in modo sostenibile
- per il presente e per il futuro dei nostri cittadini

ascolto e partecipazione

- ascoltare il cittadino e valorizzarne le idee
- per far lavorare insieme e in modo trasparente il pubblico e il privato

Oltre il nostro territorio

- condividere idee e prospettive per lo sviluppo di progetti di area metropolitana
- per far valere i nostri interessi nei progetti regionali, nazionali ed europei

Nuove risorse economiche

- sviluppare progetti regionali, europei e nazionali
- per avere accesso a fondi disponibili per lo sviluppo del nostro territorio

2.1 - L'ORIZZONTE

Essere protagonisti nell'area metropolitana ad ovest di Padova

C'è stato un tempo in cui Selvazzano era leader della vasta area metropolitana ad ovest di Padova. Non con una persona, ma con le scelte e i servizi proposti che erano trainanti e presi a riferimento nell'elaborazione dei **piani di sviluppo territoriali**.

Dobbiamo recuperare il tempo perso nell'urbanistica, nella viabilità, nei servizi pubblici, nei servizi sociali e per la salute, nell'edilizia scolastica, nella valorizzazione del proprio ambiente e nella sostenibilità. Ci sono aree della provincia di Padova che da tempo si sono attrezzate per essere più attrattive, più vivibili e in grado di attirare nuove risorse - umane e finanziarie - per ammodernare e innovare in nuovi modelli di vita urbana.



Il **dialogo** con le Amministrazioni confinanti e la condivisione di una **visione strategica comune** con il capoluogo di provincia sono i presupposti per costruire un nuovo modello urbano a Selvazzano.

Siamo idealmente **cerniera di congiunzione** tra la città di Padova e l'area del Parco Colli. Siamo confinanti alla zona termale e circondati da due aree industriali artigianali - Rubano e Saccolongo - che rendono il territorio un ideale cantiere di **nuovi modelli di urbanizzazione e sviluppo sostenibili**.

Vorremmo costruire occasioni di dialogo con le altre amministrazioni per creare insieme all'area metropolitana la cosiddetta **"città dei 15 minuti"**. Un modello di pianificazione urbana che punti a rendere le città più vivibili e meno impattante per l'ambiente, capace di conciliare i nuovi ritmi lavorativi con altri modi di abitare, lavorare e trascorrere il tempo libero.

Conciliare le esigenze della **città sostenibile** ma anche i nuovi ritmi con altri modi di abitare, lavorare e trascorrere il tempo libero, richiede una **trasformazione dello spazio urbano** dell'area metropolitana ancora fortemente monofunzionale, con il centro del capoluogo e le sue diverse specializzazioni verso **una città policentrica**, spinta da 4 componenti principali: prossimità, diversità, densità, ubiquità. È la città metropolitana di un quarto d'ora, di prossimità, di **accessibilità a tutti e in ogni momento**. Quella in cui, in meno di 15 minuti, un abitante può accedere ai diversi servizi che rispondono ai bisogni essenziali della vita.

2.2 - LE SFIDE: eredità gravose che vogliamo trasformare in opportunità

2.2.a - Villa Cesarotti

Il comune non ha tenuto fede alla promessa di acquisto fatta ad Anci Veneto, non avendo calcolato quando potesse ricorrere ad ulteriori mutui. Metà delle spese per i mutui già accesi dal Comune (circa 1 milione/anno) è già assorbita dalla piscina, per altri 16 anni (fino al 2040). Attualmente, **non è prevista alcuna progettualità** e c'è il forte rischio di perdere un grande patrimonio artistico-culturale del territorio. La causa con Anci Veneto è ancora in corso e l'associazione regionale ha spostato la propria attività in provincia di Padova. La possibilità che Anci Veneto venda Villa Cesarotti ai privati è reale e, per Selvazzano, significherebbe perdere una parte importante del proprio patrimonio artistico e culturale.

Le nostre proposte

Per risolvere questa situazione ci sono alcuni passi indispensabili da compiere:

1. **valorizzare le specificità storico e ambientali** a beneficio della Comunità di Selvazzano e della sua identità pensando ad una pluralità di funzioni capaci di recuperare la ricchezza culturale e storica



dell'area di Padova ovest/colli; un hub lungo il Bacchiglione di collegamento tra Padova e i Colli Euganei con la loro alta vocazione ambientale, capace di potenziare la sensibilità verso la conservazione del patrimonio naturale turistico ed enogastronomico del nostro territorio.

- una collaborazione con l'Università/corso di laurea di Programmazione e Gestione del Turismo per tracciare percorsi fluviali/cicloturistici dal Parco letterario dei Colli Euganei (di cui nuovo fulcro potrebbe diventare la villa Cesarotti, fino ai siti Unesco di Padova;
 - valorizzare la figura illuminata di Melchiorre Cesarotti e mettere in luce il suo ruolo di traduttore dei canti di Ossian, poema epico di invenzione fantastica;
2. **verificare il piano dei mutui** e ricercare finanziamenti per programmare l'acquisto e dialogare con Anci Veneto per risolvere la causa e condividere un progetto (bandi ministeriali e regionali) di valorizzazione con altre città del Veneto, d'Italia e d'Europa;
 3. **partecipare a progetti europei** per mettere la villa al centro di un'area naturalistica e di un circuito culturale che comprenda il Biodistretto dei Colli, il Parco Regionale dei Colli euganei, il fiume Bacchiglione con gli argini e le golene, l'area della Montecchia con i circuiti culturali, sportivi (golf e tennis), enogastronomici, etc.

2.2.b Piscina

Condividiamo le preoccupazioni di molte/i cittadine/i relative ad un'opera pubblica, la cui costruzione è sospesa da anni. Riteniamo sia stata avventata la scelta di approvare un progetto faraonico per il sovradimensionamento degli impianti e i costi da sostenere, esponendo l'amministrazione ad un **peso finanziario e gestionale eccessivo per decenni**. Non avremmo mai e poi mai dato seguito ad un progetto di tal fatta. Tuttavia, pensiamo sia nostra responsabilità compiere ogni azione possibile per non buttare al macero opere e soldi impegnati finora nel cantiere delle piscine.

Le nostre proposte

Proprio in forza di questa preoccupazione, esprimiamo tre punti fondamentali per cercare responsabilmente di delineare un possibile percorso di uscita dall'attuale situazione di stallo:

- messa in sicurezza del cantiere e conservazione delle opere fin qui realizzate per evitare danni irreparabili, intrusioni e vandalismi.
- proposta a tutti i soggetti interessati a confrontarsi (co-progettazione) con responsabilità davanti ai cittadini, con proposte concrete e percorribili su:
- ipotesi di revisione del progetto complessivo, eliminando le scelte superflue;



- studi di fattibilità per soddisfare il fabbisogno energetico;
- un piano economico di gestione con la partnership di privati per individuare un percorso virtuoso;
- dialogo con le amministrazioni confinanti e con le categorie socio-economiche per immaginare una fruizione ottimale della struttura.

Vogliamo sperare siano passaggi sufficienti per rendere possibile **riavviare i lavori** e dare soluzione sostenibile per recuperare e portare a compimento un'opera pubblica che è di tutti ed evitare al Comune di dover impegnare altre risorse, magari per contribuire di anno in anno alla gestione delle spese correnti.

2.2.c Ex seminario

Come cittadini non possiamo rassegnarci nel vedere un fabbricato così importante degradarsi inesorabilmente anno dopo anno. Sentiamo la responsabilità di **scegliere correttamente** il nuovo assetto urbanistico dell'area – oggi ritornata zona bianca – ottenendo i benefici per la comunità nel rispetto dei diritti acquisiti dai proprietari dell'area.

Venuta meno la prospettiva speculativa commerciale, dobbiamo individuare con il privato una prospettiva possibile che coinvolga anche ulteriori soggetti pubblici.

La nostra proposta

Vorremmo proporre un nuovo metodo di **co-progettazione** tra pubblico e privato per trasformare un "luogo dimenticato" in una opportunità di modernità, lavoro, residenzialità e servizi per la socialità.

Un esempio potrebbe essere creare un **POLO SALUTE** con un approccio integrato e unificante che miri ad equilibrare e ottimizzare in modo sostenibile la salute di persone ed ecosistemi. Un tale approccio - che in Europa è definito One Health - spingerebbe molteplici settori economici, discipline (ricerca e innovazione) e comunità a vari livelli della società, a convergere nel POLO per lavorare insieme nella promozione di nuovi approcci al **benessere**.

Questa co-progettazione dovrà comunque prevedere servizi alla comunità ed immaginare un futuro urbanistico che valorizzi le aree di verde pubblico in considerazione dell'adiacente Bacchiglione e prevedere una nuova viabilità che consenta l'accesso alla bretella Boston direttamente da via Monte Grappa lasciando la sommità arginale di via Sant'Antonio esclusivamente alla viabilità ciclopeditone.



2.2.d - Manutenzione edifici pubblici, strade, argini, verde ed infrastrutture

In molte parti del territorio, strade, argini, spazi verdi e infrastrutture sono in uno stato di **degrado preoccupante**. Trascurate e ritardate oltre ogni misura, le manutenzioni sono oggetto di molteplici richieste da parte di cittadini e associazioni. La maggior parte delle palestre e delle scuole presentano gravi problemi strutturali: **pioggia che entra dai tetti, controsoffitti fradici e a rischio caduta, zone interdette e inutilizzabili, impianti rovinati, aeratori non funzionanti**.

LE NOSTRE PROPOSTE per le strutture pubbliche

Rispetto a questo tema cruciale, deve essere definito un **piano pluriennale delle manutenzioni** per riparare tetti e impianti delle strutture, verificare il rispetto delle norme di sicurezza e di prevenzione incendi, l'adeguatezza degli spazi destinati alle diverse/necessarie funzioni formative, sportive, ricreative, di socializzazione, di accoglienza, di servizio.

LE NOSTRE PROPOSTE per il territorio e le zone basse

Il dissesto idrogeologico e le gravi conseguenze che esso può portare con sé a imprese e cittadini del territorio impongono all'amministrazione di mettere in campo azioni concrete:

1. **sopralluoghi**, già avviati, nelle aree che necessitano di interventi;
2. **metodica manutenzione ordinaria** e pulizia dei fossati e una rete di scolo minore per eliminare erbacce, arbusti, immondizie, calcinacci, residui di lavorazioni;
3. **confronto tra Comune, consorzi, aziende**, per verificare le situazioni a rischio e programmare lavori ordinari e straordinari;
4. **confronto con i Comuni limitrofi e gli enti di bacino**, per vigilare sui corsi d'acqua artificiali, sulla loro capacità di raccogliere acqua piovana in eccesso e contenere la piena dei fiumi;
5. **proposta di collaborazione ai proprietari** di aree con fossati prospicienti per garantire pulizia e sgombero di eventuali tappi di fogliame, rami, arbusti e altro.

Vorremmo proporre uno o più "CONCORSO PULITO E FIORITO", per promuovere cura e pulizia di fronte strada, marciapiedi, fossi e scolli, da parte di ogni singolo cittadino e famiglia per fare insieme una Selvazzano più bella e curata, motivo di attrazione e visita.



CAP.3 - AZIONI DI MANDATO

CINQUE ANNI DI LAVORO DI RETE E TAVOLI DI COORDINAMENTO



3.a - UNA CITTA' IN CUI PROGETTARE LA PROPRIA VITA

Vogliamo progettare insieme una città capace di **parlare ai giovani e alle giovani famiglie**, in modo da **facilitare il loro progetto di vita a Selvazzano**.

Vogliamo costruire insieme **una città attrattiva e aperta al futuro**, in cui ci siano opportunità di lavoro e servizi per i singoli e le famiglie.

Riconosciamo l'importanza cruciale dei **servizi educativi e sociali** nella promozione del benessere della comunità e nell'offrire opportunità di crescita ai nostri giovani cittadini.

Per raggiungere questo obiettivo, ci impegniamo a **una valutazione approfondita delle esigenze** della nostra popolazione, considerando sia i dati demografici sia **la disponibilità attuale di servizi per l'infanzia**. Secondo i dati demografici più recenti, i bambini da 0 a 6 anni sono attualmente 1024. Tuttavia, è importante notare che negli ultimi dieci anni si è verificata una diminuzione significativa delle nascite, passando da 218 nati nel 2010 a 116 nati nel 2022 (dati Istat al 31 dicembre - Elaborazione TUTTITALIA.IT).



Oggi le strutture del territorio comunale offrono circa 140 posti al nido e 420 posti alle scuole dell'infanzia. Tuttavia, secondo gli Obiettivi UE di Barcellona, per garantire una copertura adeguata dei servizi per l'infanzia, sarebbe necessario raggiungere almeno il 45% di copertura per i bambini sotto i 3 anni e il 96% per quelli tra 3 e 5 anni entro il 2030. Al momento, siamo al 36% per i servizi per i bambini sotto i 3 anni, il che equivale a circa 30 posti nido.

Vogliamo che tutti i **servizi pubblici siano digitalizzati, facilmente fruibili ed efficienti.**

Vogliamo **una mobilità più sostenibile** con un minore traffico di automobili, garantendo mezzi pubblici puntuali e sicuri e promuovendo l'uso della bicicletta. Selvazzano è tra i comuni che generano il maggior numero di accessi e uscite di veicoli da Padova, ma può diventare una città più **snella**, più **comoda**, più **ciclabile**, più **attenta** ad unire le necessità di **trasporto pubblico e privato**.

Una città che punti a ridurre il traffico veicolare, conquistare spazi per la pedonalità e la ciclabilità ma, allo stesso tempo, che voglia permettere di arrivare comodamente ovunque, sia con i mezzi individuali che con quelli pubblici.

Siamo convinti che i giovani e le giovani famiglie, sceglieranno Selvazzano come luogo in cui vivere se riusciremo ad offrire un'ampia disponibilità di **servizi sociali ed educativi**.

Vogliamo capire perché il **mercato degli affitti** per le famiglie non funziona e disincentiva le giovani coppie (oggi risultano censiti ben 1.500 immobili tra case sfitte e abitazioni e spazi commerciali non utilizzati)

Una città del futuro si costruisce anche con un forte impegno per la parità di genere, tema che tocca in realtà tutte le politiche, non solo le politiche per il lavoro e lo sviluppo, e ha un impatto particolare proprio sulle generazioni più giovani che subiscono in modo più iniquo le disuguaglianze.

Vogliamo **un'offerta culturale** adeguata, sostenendo e promuovendo eventi culturali e artistici che riflettano la pluralità e la vitalità della comunità, collaborando con artisti, associazioni culturali e istituzioni. Vogliamo valorizzare il patrimonio storico, artistico e naturale della città attraverso festival, mostre e iniziative di sensibilizzazione.

Vogliamo una città che valorizzi il proprio fiume. **Il Bacchiglione** non è solo il nostro polmone verde, può essere molto di più. Ha la capacità di diventare **l'attore principale nel dar forma all'identità di Selvazzano**, una identità forte che ci faccia emergere dall'omologazione della "periferia" metropolitana.



Alcune proposte:

- Sostenere e rafforzare l'offerta già esistente dei **servizi per l'infanzia** oltre che promuovere biblioteche per bambini, nuovi spazi di aggregazione, valorizzando e potenziando gli spazi pubblici già esistenti.
- Una delle nostre principali priorità è garantire un **accesso equo e inclusivo** ai servizi per l'infanzia, soprattutto per le famiglie con risorse economiche limitate. Per farlo, esploreremo opzioni come tariffe basate sul reddito familiare e agevolazioni finanziarie, assicurando che nessuna famiglia sia esclusa a causa delle difficoltà economiche.
- Inoltre promuoveremo la collaborazione tra le istituzioni educative locali, le organizzazioni del terzo settore e le famiglie stesse per creare un network di supporto solido e resiliente. **Lavoreremo insieme** per offrire non solo servizi di qualità per l'infanzia, ma anche programmi di sostegno per i genitori e opportunità di coinvolgimento della comunità.
- Ci impegneremo anche a garantire che i nostri servizi per l'infanzia siano accessibili non solo in termini di costo, ma anche in termini di orario. Riconosciamo che molte famiglie hanno orari di lavoro flessibili e cercheremo di adattare i nostri servizi per rispondere a questa esigenza, **estendendo gli orari di apertura** e offrendo opzioni di assistenza al di fuori degli orari scolastici tradizionali.
- **Servizi al cittadino:** semplificare l'accesso agli uffici, potenziare la digitalizzazione dei servizi, rispettare i tempi previsti per la conclusione dei procedimenti amministrativi.
- **Allestire un'aula studio** con pc, wi-fi con orari di apertura più adeguati. Rafforzare e migliorare i servizi dell'attuale biblioteca.
- Vorremmo che le scuole fossero dei **centri di apprendimento permanente** e dei **presidi di socialità educativa**. Con la collaborazione del terzo settore e con il personale scolastico, l'amministrazione comunale si impegnerà a coordinare le attività da svolgere nelle scuole oltre l'orario scolastico.
- Dobbiamo dare maggiore visibilità, promuovendole, alle iniziative della Regione Veneto sulla **formazione professionale**.
- **A scuola con i nonni:** vogliamo valorizzare competenze e capacità degli anziani per intrattenere i bambini al doposcuola e promuovere un servizio per dare ripetizioni scolastiche. Sperimentare una relazione di **reciprocità tra generazioni** attraverso le fiabe, il racconto delle storie, la cura del verde, la preparazione dell'orto, la condivisione di giochi antichi, la presentazione dei vecchi



mestieri, l'arte del ricamo e del cucito, la capacità di riparare la bicicletta, aggiustare e recuperare oggetti di uso comune.

Strumenti e materiali potrebbero essere collocati in uno spazio pubblico (meglio se una scuola) da attrezzare per le attività pomeridiane.

- Bisogna rilanciare gli **affitti a canone concordato**, costruire soluzioni innovative, evitare che le case rimangano sfitte. Servirà anche valutare attentamente le disponibilità di edifici pubblici e privati attualmente inutilizzati e ipotizzare come restituirli a fini abitativi.
- Ci stanno a cuore la **parità di genere, l'inclusione, il rispetto effettivo dei diritti soggettivi**, da promuovere attraverso percorsi culturali, progetti formativi e azioni di contrasto alla violenza di genere, anche rinnovando compiti e finalità della Commissione Pari Opportunità.
- **Una città amica degli animali.** La tutela dei diritti degli animali può essere il segno di una città sensibile e civile. Ci impegneremo, con il coinvolgimento di associazioni e volontari animalisti, ASL, guardie zoofile e ambientali, forze dell'ordine, nel contrasto ai maltrattamenti degli animali ed al fenomeno del randagismo/abbandono. Promoveremo politiche di salvaguardia degli animali selvatici e di limitazione delle aree di caccia.
- Ci stanno a cuore la **sicurezza di pedoni e ciclisti**. Per questo programmeremo ed effettueremo la manutenzione dei marciapiedi e delle piste ciclabili, dando priorità ai percorsi più frequentati e disagiati e proseguiremo nell'**abbattimento delle barriere** che impediscono il passaggio delle cargo-bike, rivisitando le intersezioni agli incroci, migliorandone la segnaletica, collocando delle rastrelliere alle fermate del bus.
- Daremo priorità alla manutenzione ed alla **realizzazione delle ciclabili finanziate dal PNRR**, Via Don Bosco - dalla scuola Bertolin a Caselle - e Via Vittorio Emanuele III - dal ponte di Selvazzano ai confini con Rubano - e impegnandoci per il suo progetto fino a via Pelosa.
- Individueremo i **percorsi ciclabili necessari a raggiungere la rete tranviaria** di Sarmede e al contempo monitoreremo le eventuali conseguenze del tram sulla viabilità locale e, se necessario, interverremo per evitare che il traffico pesante penetri nei nostri quartieri residenziali.
- Ci impegneremo ad estendere il servizio di **biciclette a noleggio** anche nel comune di Selvazzano, attraverso una convenzione con lo stesso gestore del servizio operante nel comune di Padova;
- Quando entrerà in servizio il tram sulla linea Padova - Rubano, valuteremo l'attivazione di un servizio di **minibus circolare** che passi per tutte le frazioni di Selvazzano e colleghi tre luoghi di servizio pubblico: Distretto sanitario, uffici comunali e fermata del tram a Rubano/Caselle.



- **Sicurezza:** servono **politiche di sicurezza diversificate**, allo scopo di accrescere il senso di comunità dei cittadini e la fiducia nel vivere Selvazzano in serenità. Sentirsi protetti dalle istituzioni, specie nei momenti di difficoltà, è la cosa che più di tutte genera **benessere e**

sicurezza sociale. Il modello di intervento e di approccio al tema della sicurezza a cui ci riferiamo tiene insieme la necessaria fermezza nel sostenere il rispetto di regole per la convivenza, una **maggiore presenza delle forze di polizia** all'interno delle frazioni e del contesto urbano, con una grande attenzione agli aspetti più legati al sociale e alle cause del disagio.

- **rendere sicuri i parchi**, prevedendone la chiusura notturna e illuminandoli opportunamente dove sia necessario; estendendovi l'attività di controllo volontario (nonni vigile) per educare al rispetto dei beni comuni;
- Riorganizzare **l'offerta culturale e ludico-sportiva** proposta dal Comune all'interno di un **Festival** legato ai temi dell'acqua, dell'ambiente, del tempo libero, in grado di coinvolgere le realtà associative ed economiche del territorio; un festival che nel tempo cresca coinvolgendo i comuni vicini attraversati dal Bacchiglione.
- Rilanciamo l'attività di valorizzazione dell'**area archeologica di Santa Maria di Quarta**, resti di un antico convento, posti nelle vicinanze del ponte di Selvazzano, attivandosi presso privati e enti pubblici per reperire i fondi necessari alla conclusione degli scavi iniziati nel 2005 e alla successiva apertura al pubblico.
- Promuoveremo nuovi **percorsi culturali rivolti ai giovani**, ad esempio bandi per giovani fumettisti e illustratori che coinvolgano la Scuola Internazionale Comics di Padova (Fumetto, 3D, musiche, animazione...)
- **Edilizia privata, edilizia pubblica e urbanistica:** riconosciamo nella **casa** il bene imprescindibile dei cittadini. La casa deve poter essere mantenuta in buono stato e le numerose detrazioni fiscali nazionali messe a disposizione lo dimostrano. Vogliamo garantire ai proprietari un migliore affiancamento nei tortuosi processi amministrativi necessari per il recupero del loro patrimonio immobiliare.



3.b LO SPORT E LO STILE DI VITA

Lo sport riveste un'importanza fondamentale nella vita di tutte le persone: il **benessere e la salute** delle nostre comunità passano obbligatoriamente per l'attività motoria, la pratica sportiva ed uno stile di una vita attiva. Renderla accessibile a chiunque è un obiettivo da raggiungere.

Lo sport, insieme alla scuola, rappresenta l'attore principale nel percorso di sviluppo dei nostri giovani, poiché è in esso che possono trovare gli stimoli valoriali e culturali per diventare le donne e gli uomini del futuro. **Gioco, movimento, agonismo** sono le tre parole chiave che devono coesistere alla pari per parlare di sport come esperienza educativa che mette al centro il **rispetto delle regole, della persona, degli avversari, delle diversità**. Un "gioco di squadra", un'esperienza diretta di **cooperazione, collaborazione, inclusione**.

Inoltre, l'esigenza di investire sulla crescita e formazione dei più piccoli deve necessariamente condurre ad orientarsi su una forma di organizzazione strategica e condivisa, dedicata alle scuole sportive, che lavori non solo sulla parte agonistica ma soprattutto sui concetti del "**Selvazzano Fair Play**".

Fare sport significa stare insieme, crescere insieme e condividere le esperienze di vita e di formazione. Bisogna, dunque, garantire a tutti un **avviamento allo sport**, ma anche una "sana selezione" in vista di una possibile successiva fase agonistica.

L'idea è definire e realizzare, insieme ai soggetti protagonisti e alle associazioni locali, una strategia di **condivisione di intenti e sottoscrizione di protocolli**, monitorati dall'Amministrazione comunale, sull'applicazione di linee guida attinenti allo sviluppo di azioni di promozione sociale, culturale e valoriale, nei confronti di tutti i giovani atleti.

Alcune proposte:

- istituire la **consulta dello sport** ed il **regolamento** per utilizzo di strutture e impianti;
- prevedere forme di cooperazione pubblico/privato relativamente alle infrastrutture sportive anche **ripensando le attuali forme di concessione** degli spazi pubblici dedicati alle pratiche sportive con il fine di creare un ammodernamento strutturale e una sostenibilità economica sia per il pubblico che per il privato;
- **migliorare le strutture sportive scolastiche**, cercando di renderle pienamente fruibili non solo per gli studenti;



Europa Verde
sostiene la lista **PD**
PIRON Sindaco

- promuovere **stili di vita salutarì e attivi**;
- favorire il pronto intervento per la **manutenzione degli impianti sportivi**;
- valorizzare l'**attività motoria all'interno delle frazioni**, mantenendo le piastre polifunzionali esistenti e creandone di nuove;
- dare spazio ad eventi e manifestazioni sportive sul territorio, promuovendo la città come luogo di sport, anche attraverso la collaborazione con le scuole;
- avviare un piano comunale per l'**efficientamento energetico degli impianti sportivi**;
- incentivare le “**giornate del benessere**” e la promozione di attività sportive gratuite nei centri anziani.
- individuare lungo gli argini dei luoghi per gli esercizi ginnici all'aria aperta, ripristinando i percorsi vita oggi fatiscenti o individuando delle nuove aree, delle oasi adeguatamente attrezzate;
- riqualificare nell'uso l'area di parcheggio tra il Golf Club Montecchia e Tennis Montecchia;
- individuare all'interno degli ambienti dedicati allo sport anche un luogo per creare una palestra di roccia per arrampicare.

3.c - ATTIVITA' PRODUTTIVE, ARTIGIANALI E COMMERCIALI

In questo ambito, il tema di fondo, per una amministrazione locale è saper costruire una **cultura alla collaborazione** che riesca a mettere al centro l'interesse generale e processi di sviluppo inclusivi, piuttosto che il network del clientelismo e la rete dei favoritismi che dilanano le capacità di un territorio di creare valore ed essere competitivo.

Partendo da questa considerazione è possibile iniziare a tracciare la **linea strategica** che l'amministrazione di Selvazzano dovrà seguire **per creare un ecosistema territoriale**:

- **facilitare** il modo in cui sia possibile connettersi, collaborare, negoziare e condividere informazioni;
- **incentivare** la ricerca e lo sviluppo di soluzioni innovative basate sull'utilizzo di nuove tecnologie (machine learning, blockchain, cloud computing, ecc.) anche grazie una co-progettazione pubblico- privata.
- **Agevolare** l'adozione di tecnologie dell'automazione allo scopo di ottimizzare la produttività delle aziende ed incrementare l'efficienza delle attività di routine;
- **Offrire** incentivi per attirare e trattenere la “manodopera” qualificata e le competenze necessarie per innovare.

Seguire queste linee significa iniziare un **processo di ripensamento delle logiche tradizionali di sviluppo locale** che consentirebbe alla PA di creare le giuste condizioni per stimolare lo sviluppo di nuovi prodotti, servizi e canali in tutti i settori strategici del territorio, generando valore economico per l'intera collettività.



Questo ripensamento dovrebbe avere lo scopo di attivare un circolo virtuoso che ha quale principale effetto quello di **attrarre, trattenere e coinvolgere i migliori talenti** nello sviluppo e nella crescita del territorio.

Difatti, i **talenti presenti su un territorio, interagendo con l'evoluzione delle conoscenze tecnologiche, riuscirebbero ad alimentare il processo di collaborazione**, creando le basi per una crescita costante nel tempo che edificherebbe le proprie origini in fattori autenticamente endogeni.

Alcune proposte

- Per quanto riguarda la valorizzazione delle attività produttive e artigiane, è indispensabile **semplificare** il rapporto con la pubblica amministrazione e rendere più efficienti i servizi alle imprese. Per realizzare questo obiettivo è necessario avere una visione di **città pienamente connessa**, sia tramite le infrastrutture fisiche sia tramite la connettività digitale, oggi linfa vitale per lo sviluppo industriale e dei sistemi economici territoriali locali.
- Si inserisce qui l'idea di istituire **un tavolo di lavoro con Saccolongo e Rubano** per comprendere insieme come promuovere **politiche attive** per l'imprenditoria, il commercio e le attività economiche. Le aree industriali, artigianali e commerciali dei tre comuni dovranno essere interconnesse, complementari ed inserite in una strategia condivisa. Lo faremo avviando un **Patto Territoriale di collaborazione** che coinvolga istituzioni, sindacati, associazioni datoriali, imprese cooperative, categorie economiche, enti accreditati alla formazione e al lavoro con sedi operative nel territorio. Ponendo come uno dei primi temi la **realizzazione di una Comunità Energetica Rinnovabile** tra aziende, cooperative, comuni e famiglie del territorio.
- Integrare **spazi di coworking e sostenere le start-up** è una strategia chiave per promuovere l'innovazione e l'impresa giovanile in una città. Ecco come andremo ad incorporare questi elementi nel progetto di Selvazzano:
 - **Centri di Coworking:**
Creare uno o più centri di coworking nel cuore della città, dotati di infrastrutture moderne e flessibili che possano adattarsi alle esigenze di diverse aziende e professionisti.
Offrire spazi di lavoro condivisi, uffici privati, sale riunioni attrezzate e aree relax, oltre a servizi come connessione internet ad alta velocità, stampanti, caffetteria e reception.



Promuovere la collaborazione e lo scambio di conoscenze tra imprenditori, freelancer e professionisti di settori diversi, organizzando eventi networking, workshop tematici e sessioni di formazione.

○ **Incubatori di Start-up:**

Costituire un incubatore di start-up che fornisca supporto finanziario, mentorship e risorse operative alle nuove imprese locali.

Offrire servizi di consulenza per la creazione di business plan, lo sviluppo di prodotti, la gestione finanziaria e la strategia di marketing.

Collaborare con istituti di ricerca, università e centri di innovazione per favorire la nascita e la crescita di start-up ad alto potenziale, incoraggiando la trasferibilità della conoscenza e la commercializzazione delle tecnologie.

○ **Programmi di Incentivazione e Finanziamento:**

Collaborare con investitori privati, fondi di venture capital e enti pubblici per fornire finanziamenti seed, venture capital e supporto finanziario a start-up promettenti.

○ **Rete di Supporto e Mentoring:**

Costruire una rete di mentorship composta da imprenditori esperti, professionisti del settore e accademici, che possano offrire consulenza e supporto alle start-up in fase di avvio e crescita.

Organizzare programmi di mentoring one-to-one, sessioni di formazione e incontri periodici di networking per favorire lo scambio di esperienze e conoscenze tra i membri della comunità imprenditoriale.

○ **Eventi e Iniziative di Promozione:**

Promuovere la cultura imprenditoriale e l'innovazione organizzando eventi, conferenze e competizioni per start-up, che possano mettere in luce le idee più innovative e favorire la visibilità delle imprese emergenti.

Collaborare con media locali e nazionali per diffondere storie di successo e buone pratiche delle start-up di Selvazzano/Rubano/Saccolongo, attrarre l'attenzione degli investitori e promuovere l'immagine della città come hub dell'innovazione e dell'imprenditoria.

Integrare spazi di coworking e supportare le start-up non solo favorisce la creazione di nuove opportunità di lavoro e lo sviluppo economico locale, ma contribuisce anche a promuovere la diversificazione economica, l'innovazione e la competitività della città nel contesto regionale e internazionale.



- Vogliamo proporre un **“tavolo delle economie”** nel cui ambito rilanciare il “Distretto del Commercio”, confrontarsi con le associazioni dei commercianti e degli artigiani e con le imprese sociali che operano in città. La parola d’ordine sarà: **concertazione**.
- Vogliamo creare un vero e proprio **distretto della bicicletta da corsa**. Ogni giorno, ma soprattutto nel fine settimana, il territorio di Selvazzano è attraversato da ciclisti amatoriali. Proponiamo di stimolare, partendo dalle aziende già presenti nel territorio – e riconosciute a livello regionale – l’offerta di nuovi servizi e nuove opportunità per imprenditori del settore.
- dare un sostegno concreto all’**imprenditoria femminile**, favorendo lo sviluppo di reti di mutuo aiuto;
- creare un sistema **‘Cercando il Lavoro’** in sinergia con gli altri Comuni della zona;
- promuovere e sostenere esperienze di **imprenditorialità sociale** per favorire l’inserimento lavorativo di persone con disabilità;
- consolidare progetti di **inclusione socio-lavorativa** della popolazione straniera;
- incentivare le **buone pratiche**, con riconoscimenti alle aziende che si distingueranno per l’innovazione nei diversi settori: la sicurezza, la riduzione del gender gap, la promozione della salute e del benessere.

3.d - UN WELFARE MODERNO E GENERATIVO

Le politiche sociali sono strumenti di rilancio, di giustizia e di innovazione e devono generare servizi da costruire insieme ai cittadini e cittadine, parte attiva di un welfare moderno.

L’impoverimento dei sistemi di welfare ha indotto ad investire nel trasferimento diretto di risorse ai cittadini e cittadine con bonus a pioggia, che hanno dato sollievo a qualcuno e fatto capire ad altri come sia facile trovarsi esclusi da certi benefici.

“Chi prima arriva meglio alloggia” non è welfare, è la resa all’incapacità di programmare ed organizzare servizi che diano una risposta concreta e tempestiva ai bisogni di cittadini e cittadine. I servizi devono essere totalmente orientati a dare risposte effettive nei tempi, nei modi e nel contenuto in base al bisogno, seguendo la sua evoluzione e cambiando quando emergono bisogni nuovi.



Serve dare spazio alla **programmazione integrata**, alla partecipazione e al governo dei percorsi integrati. L'innovazione sociale e la progettazione condivisa torneranno ad essere di casa nel nostro territorio. **Co-progettazione e co-programmazione** saranno il nostro modo di essere.

Oggi, il sociale ha necessità assoluta di **INTERCONESIONI** e di interventi di rete.

Quindi, è necessario **riappropriarsi di una dimensione comunitaria**, mirando ad una continuità quasi fisica con la comunità, tale da permettere di monitorare, comprendere ed affrontare insieme il disagio delle tante e diverse forme di fragilità aumentate negli ultimi anni.

È necessario superare la concezione del sociale come un costo e non un investimento. Da welfare state bisogna passare a welfare generativo dove gli utenti/cittadini diventano protagonisti.

Alcune proposte:

- **centro per le famiglie**, uno spazio di ascolto, orientamento e accompagnamento su temi quali l'adolescenza, la difficoltà delle **relazioni familiari**, **la nascita di un bambino**, **la separazione dei genitori**. Un luogo dove avere anche **informazioni** per richiedere prestazioni economiche a sostegno della famiglia, sull'affido, sul volontariato e sui percorsi relativi all'adozione;
- Rafforzare le esperienze di **invecchiamento attivo** già presenti nel territorio: garantire una qualità della vita migliore alle persone anziane, attraverso diverse opportunità di partecipazione. Il fine è quello di **ridurre la non autosufficienza** ed **evitare la solitudine**, spesso concausa di patologie;
- **consegna pasti a domicilio**: sono uno degli aspetti importanti per garantire l'autonomia e l'autosufficienza degli anziani con alcune difficoltà non debilitanti;
- **nuovi orti urbani**: altra proposta per l'invecchiamento attivo, è la costituzione di nuovi orti urbani all'interno della città, in particolare nelle frazioni in cui non ci sono ancora - Caselle e Selvazzano capoluogo - affidati a reti di cittadini e associazioni per scopi ricreativi e di condivisione, ma anche aperti alle scuole per progetti didattici e formativi;
- intendiamo contribuire in modo concreto a diffondere sempre più le esperienze della **medicina di gruppo**, **anche mettendo a disposizione spazi comunali** e a investire sulla formazione e sul supporto dei caregiver compresi gli assistenti familiari;
- **innovazione sociale anziani**: promuovere residenze per anziani che non siano case di riposo, ma appartamenti privati posti all'interno di una struttura che possa assicurare anche una assistenza al bisogno.



- Intendiamo approvare il **regolamento per la “cura dei beni comuni”**, lo strumento che dà la possibilità ai cittadini di collaborare con il Comune nella piccola manutenzione e gestione dei beni

di proprietà pubblica, che incentivi in ogni frazione interventi di riutilizzo degli spazi comunali in disuso da tempo (ad esempio la casetta parco dei mille a Tencarola, l'ex centro anziani a Selvazzano, la casetta del CRA a Caselle), tenendo conto delle necessità dei diversi bisogni della popolazione, dai bambini alle persone anziane.

- Riattivare e aggiornare gli organismi di partecipazione previsti dallo Statuto comunale: rivisitando il funzionamento e la rappresentanza dei **Comitati di frazione**;
- sperimentare il **“il sindaco a casa tua”**, un incontro periodico di ascolto dei cittadini da parte degli amministratori comunali, Sindaco o Assessori, direttamente nelle frazioni.
- Istituire una **Consulta permanente del Terzo Settore**, con tavoli specifici per le associazioni da un lato e il mondo della cooperazione dall'altro.

3.e - AMBIENTE

UN COMUNE DAL CUORE VERDE CHE TUTELA L'AMBIENTE, MIGLIORANDONE LA QUALITÀ

Il bisogno delle comunità di riappropriarsi e di rivivere nuovamente gli spazi, con evidenti miglioramenti nella qualità della vita, rappresenta lo scopo primario della **rigenerazione urbana**. Si tratta di un concetto ampio che riguarda qualsiasi processo atto a riqualificare spazi, abitazioni o quartieri in stato di degrado, disuso o semi-abbandono.

Rigenerare non deve solo favorire la trasformazione fisico-spaziale del territorio, ma deve contribuire anche al **miglioramento del contesto sociale e ambientale**. Dunque, non occorre solo il coinvolgimento degli attori dell'edilizia, ma anche di tutte le componenti sociali.

Con la rigenerazione urbana, **la comunità si riappropria degli spazi urbani**, con evidenti miglioramenti nella sfera sociale, economica e ambientale. La città è resa a misura d'uomo e i tempi limitati, in modo da consentire una vita più lenta e al passo con le esigenze di ognuno. Nel migliore dei casi, la riqualificazione del territorio e delle aree antropizzate è attenta all'ambiente ed al **risparmio di suolo**, rispetta l'equilibrio della terra e mitiga i rischi derivanti dal dissesto idrogeologico.

Il territorio di Selvazzano è comunque caratterizzato da **ampie superfici agricole**.



Le poche aree che conservano un aspetto semi-naturale sono presenti soprattutto lungo il fiume Bacchiglione e presso il colle della Montecchia che ospita un giardino monumentale ed una piccola area boschiva.

Alcune proposte

- Rivisitazione ambientale del PAT (l'attuale piano regolatore) finalizzata alla riduzione del consumo di suolo e incrementare le connessioni ecologico-ambientali del territorio. • Interventi di riforestazione urbana;
- attenzione alla sicurezza idraulica del territorio, programmando puntualmente gli interventi necessari nelle aree urbane e facendosi attori dell'attività intercomunale di pressing verso gli enti pubblici superiori perché programmino e finanzino gli interventi idraulici necessari.
- Rigoroso controllo dell'operato del gestore del servizio di asporto rifiuti al fine di garantire ai cittadini un servizio di qualità.
- Valorizzare il corridoio naturalistico di Montecchia
- Proseguiremo la Valorizzazione **dell'area golenale del Bacchiglione**
- Collocheremo nei punti strategici dei percorsi arginali dei cestini per i rifiuti per ovviare all'abbandono dei sacchetti delle deiezioni animali.
- Riqualficazione dell'area Montecchia, con la collaborazione del GOLF Club e del Tennis Club per ripensare a come valorizzare una zona di alto pregio che, in questi anni, ha dovuto affrontare problemi di degrado, soprattutto nelle zone non custodite.
- **Promuovere le Comunità Energetiche Rinnovabili (CER) a Selvazzano.**
Obiettivo delle CER: promuovere, partendo dagli edifici pubblici, dalle zone artigianali e produttive, anche dei comuni limitrofi, la realizzazione di sistemi energetici di produzione e consumo basati sulle fonti rinnovabili e distribuiti a livello locale, allo scopo di massimizzare i benefici di sostenibilità dal punto di vista energetico, ambientale, economico e sociale nella comunità.
- Aderire al Bio-Distretto dei Colli Euganei
- Promuovere la conversione in biologico delle aree agricole produttive e la valorizzazione degli ecosistemi ad esse collegate.
- **Istituzione del Regolamento Comunale del Verde Urbano**

Il Regolamento del verde urbano è uno strumento di lavoro fondamentale per le amministrazioni locali in quanto la sua adozione, garantisce il rispetto di regole minime per la gestione arborea, non solo del patrimonio pubblico urbano ma anche di quello privato. Come anche dei fossati e dei canali di scolo che prospicienti le proprietà private e aziendali.

Per questo motivo, riteniamo che la futura amministrazione della nostra città si dovrà necessariamente impegnare alla realizzazione di questo strumento fondamentale.



3.f - ENTI ED ORGANIZZAZIONI SOVRACOMUNALI

Da anni siamo parte dell'area metropolitana ed il SISUS 21/27 – Strategia Integrata di Sviluppo Urbano Sostenibile - con altri 7 comuni (Abano, Albignasego, Maserà, Noventa, Padova, PS Nicolò, Rubano, Selvazzano, Vigonza) è uno dei tanti progetti che sviluppa tale collaborazione.

Nel futuro, le politiche strategiche e di **sviluppo territoriale**, di **promozione della salute** e di implementazione dei **servizi sociali** avranno dimensione sovracomunale.

È già così per il sociale, con i recenti provvedimenti nazionali e regionali sugli **Ambiti Territoriali Sociali (ATS)** per la **programmazione urbanistica** con i **PATI**, per la **gestione integrata dell'acqua e dei rifiuti**, per le scelte sul **Trasporto Pubblico Locale**, per la programmazione degli **ambiti/istituti scolastici**.

L'interconnessione è la maggior specializzazione richiesta nell'affrontare le diverse tematiche e comporterà la necessità di una più stretta condivisione delle visioni strategiche locali: si pensi, oltre a quanto sopra illustrato, alle **politiche ambientali**, alla valorizzazione dei territori e al **turismo** (riforma delle OGD), al tema delle **energie rinnovabili**, alla **sicurezza e all'ordine pubblico** (nuova legge sulle Polizie Locali, Consorzio di Polizia Locale), alla **Protezione Civile** (Distretti) e **prevenzione dei rischi** (idraulici, Consorzi di Bonifica), alla gestione degli **appalti** e affidamenti (Centrale Unica di Committenza).

La **Conferenza della Città Metropolitana di Padova (CoMePa)** dovrà diventare un luogo dove si programmano insieme i temi della **salute** e dell'erogazione dei **servizi sociali**, non solo quelli già delegati, ma per tutti i grandi temi del futuro – denatalità, anziani, solitudini, nuove povertà, welfare integrativo.

Ogni comune, successivamente, sarà chiamato alla gestione sulla base delle proprie risorse umane e finanziarie. La **CoMePa** sarà anche il luogo per la rivisitazione della programmazione urbanistica, per la mobilità e per il trasporto. In tale ambito dovrà essere affrontato e gestito il transito del **Tram verso Rubano** e del traffico sovracomunale che ne potrà derivare, trovando nuove soluzioni di viabilità per sgravare i centri urbani dei comuni interessati.

Le **risorse europee**, anche per quelle gestite dalla Regione, potranno essere portate a Selvazzano soltanto se saremo in grado di condividere con altri comuni, padovani, veneti e italiani, tematiche e strategie di valenza sovracomunale. Le **risorse aggiuntive del futuro**



saranno destinate a chi avrà capacità innovativa e progettuale per guidare i processi di cambiamento dei comuni.

L'ente **Provincia** tornerà ad avere un ruolo più attivo non solo in merito alla programmazione, ma anche alla gestione di alcuni servizi, in particolare per i comuni medio – piccoli; per alcuni di questi servizi, anche il Comune di Selvazzano Dentro se ne potrebbe avvalere.

Per Selvazzano, l'area termale è sempre stata un'opportunità di lavoro e di tempo libero. Recentemente, il **Parco Colli Euganei** ha intrapreso l'iniziativa del riconoscimento Unesco per la sua valorizzazione. Lungo il suo perimetro è sviluppata una delle maggiori reti cicloturistiche venete, tutt'ora sprovvista dei moderni servizi che queste infrastrutture necessitano. L'asta del **Bacchiglione** lambisce questo percorso ed entrambi potranno essere un'occasione per sviluppare nuove attività economiche e per concorrere ad importanti riconoscimenti internazionali.

Si dovranno consolidare i rapporti con le **associazioni di categoria** sia a livello **locale** che **provinciale**, per potenziare i servizi attivi quali il **Distretto del Commercio** (associazioni commercianti e comuni limitrofi), il **mercato a Km 0** (associazioni agricoltori), e per la nuova sfida delle **Comunità Energetiche Rinnovabili** (Artigiani e Confindustria), per rispondere alle nuove sfide dell'innovazione, sostenere startup, le imprese giovanili e al femminile, un welfare aziendale condiviso tra aziende ed enti territoriali.

Promuovere la stipula di una **convenzione tra l'Amministrazione comunale ed il Tribunale di Padova** per la prestazione di **lavori di pubblica utilità** o lo svolgimento di programmi di trattamento da parte di imputati di reati minori, consistenti in attività non retribuite a favore della collettività volte all'eliminazione delle conseguenze dannose o pericolose derivanti dal reato.

Insieme all'Azienda Territoriale per l'Edilizia Residenziale – **A.T.E.R.**, si concorderanno politiche per la **riduzione delle emergenze abitative** e per il **recupero del patrimonio edilizio pubblico** (bandi per l'efficientamento, la ristrutturazione).



DISTINTI MA NON DISTANTI - Partiti e Movimenti Civici Insieme per una politica di servizio alla comunità



INDICE

PREMESSA - COSA SIGNIFICA “Tutta un’altra storia”?	pag. 1
 1 - PILASTRI “OBIETTIVO” DEL NOSTRO PROGRAMMA	 pag. 2
1.a - Riscoprire la comunità: Selvazzano è di tutti.	pag. 2
1.b - Progettare il futuro.	pag. 3
1.c - Rigenerare l’amministrazione comunale	pag. 3
1.d - Sostenibilità di bilancio	pag. 4
 2 - ABBIAMO SCELTO UN METODO PER IL PROGRAMMA	 pag. 5
2.1 - L’ORIZZONTE: essere protagonisti nell’area metropolitana ad ovest di Padova	pag. 6
2.2 - LE SFIDE: eredità gravose che vogliamo trasformare in opportunità	
2.2.a - Villa Cesarotti	pag. 7
2.2.b - Le Piscine	pag. 8
2.2.c - Ex seminario	pag. 8
2.2.d -manutenzioni edifici pubblici, strade, argini, verde, infrastrutture	pag. 9
 3 - AZIONI DI MANDATO	
Cinque anni di lavoro di rete e tavoli di coordinamento	pag.10
3.a - Una Città in cui progettare la propria vita	pag. 10
3.b - Lo sport e lo stile di vita	pag. 15
3.c - Attività produttive, artigianali e commerciali	pag. 17
3.d - Un welfare moderno e generativo	pag. 20
3.e - Ambiente	pag. 22
3.f - Enti ed organizzazioni sovracomunali	pag. 24

Il Consiglio comunale del Comune di Selvazzano Dentro

DELIBERA

di impegnare l'Amministrazione comunale affinché, secondo le procedure di legge, introduca:

- l'obbligo di percorrenza per il traffico pesante lungo le Vie Galileo Galilei, Luigi Galvani, Via Antonio Meucci, Girolamo Fracastoro;
- in collaborazione con la Provincia di Padova (che si è già resa disponibile in tal senso), l'imposizione del divieto del traffico pesante lungo il tratto di Via Pelosa da Via Girolamo Fracastoro a Via Galileo Galilei, con l'introduzione di adeguata cartellonistica ed eventualmente attraverso l'installazione di varchi elettronici;

come da planimetri di seguito riportata:



nonché:

- un nuovo servizio di trasporto pubblico locale per collegare le frazioni di Selvazzano Dentro con la nuova linea del tram SIR2, attraverso un confronto con i Comuni di Padova e Rubano, nonché con la società Busitalia Veneto S.p.A..