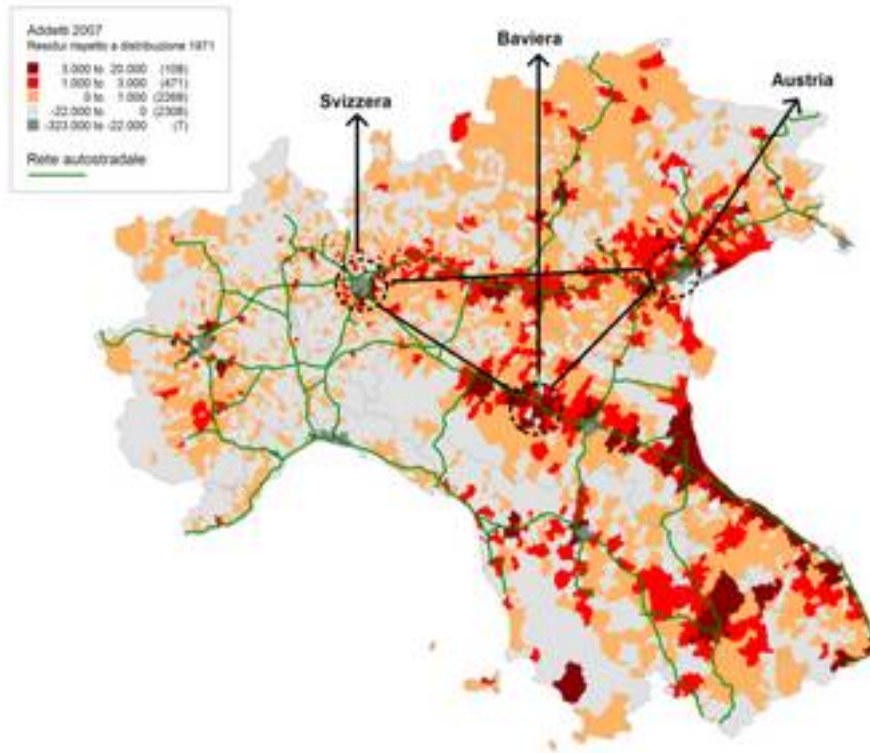


**LIBRO BIANCO
SULLA
PEDEMONTANA
VENETA
IMPATTI FUTURI E
TEMI EMERGENTI**

La Pedemontana non è solo un asse trasportistico, è un servizio per l'innovazione, per collegare persone, interessi, formazione e lavoro tramite reti corte e reti lunghe, all'interno di un tessuto sociale ed economico altamente vitale.

La consapevolezza di questo deve servire ad accompagnare responsabilmente l'evoluzione del territorio e la regolazione delle nuove importanti funzioni che in esso si stanno sviluppando. La Superstrada è l'occasione per rafforzare le interconnessioni tra filiere produttive, sistemi delle conoscenze, servizi avanzati per l'espansione e l'innovazione, ricostruendo a una scala d'area vasta le condizioni locali di competitività che hanno portato allo sviluppo di imprese e distretti industriali orientati all'export e alla qualità.

Un nuovo triangolo della produzione

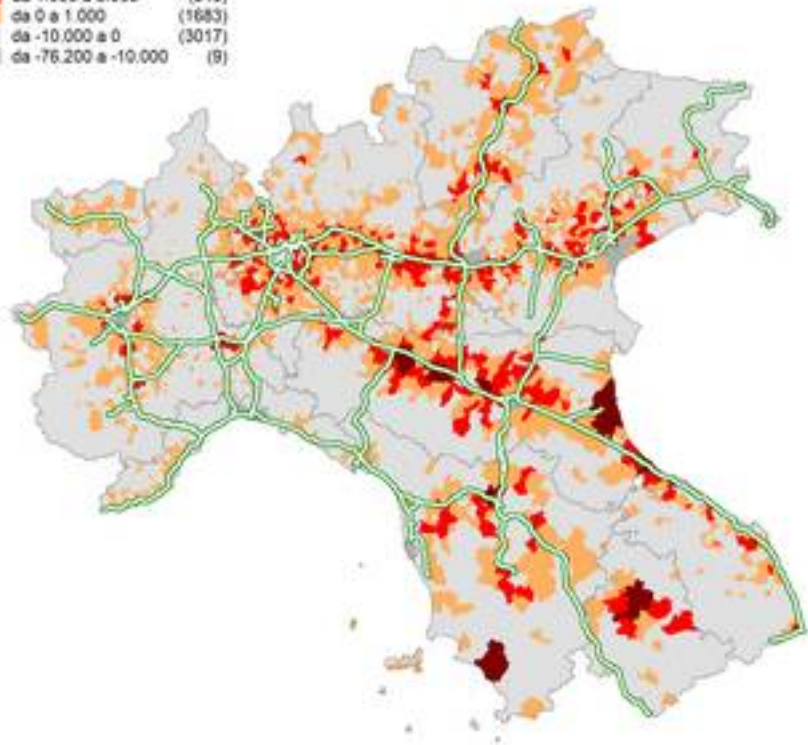
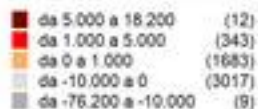


La mappa rappresenta i comuni che hanno maggiormente visto accrescere il loro peso in termini di addetti rispetto al 1971.

Si noti il triangolo "post-industriale" emerso negli anni 80 e consolidatosi nella seconda metà degli anni '90 i cui vertici sono centrati su Milano, il nodo Emiliano, e quello Veneto.

La crescita della popolazione e le rete: una relazione variabile

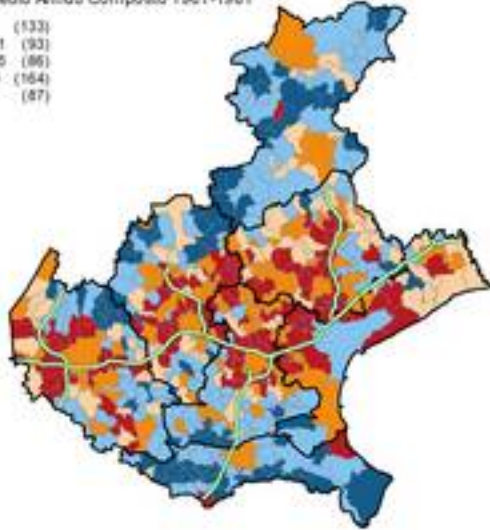
Popolazione 2017
Residui rispetto a distribuzione 2001



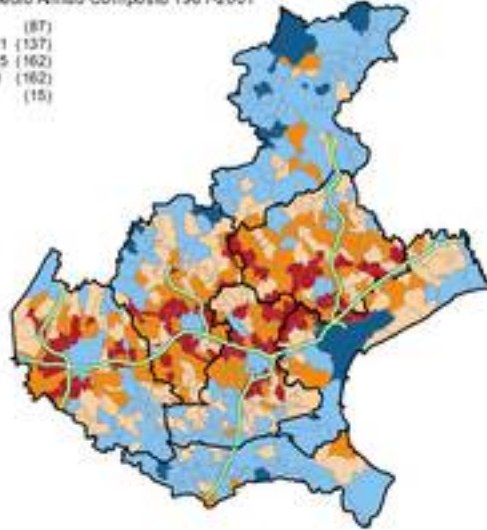
	POP. 2019	T. Var. % 01-11	T. Var. % nov-19
Trentino-Alto Adige	1.072.276	9,5	4,2
Lombardia	10.060.574	7,4	3,7
Emilia-Romagna	4.459.477	8,5	2,7
Toscana	3.729.641	5,0	1,6
Veneto	4.905.854	7,3	1,0
Piemonte	4.356.406	3,5	-0,2
Umbria	882.015	7,1	-0,3
Friuli-Venezia Giulia	1.215.220	3,0	-0,4
Valle d'Aosta	125.666	6,1	-0,9
Marche	1.525.271	6,1	-1,0
Liguria	1.550.640	-0,1	-1,3
Totale Centro Nord	33.883.040	6,2	1,7

Popolazione e luoghi di lavoro si organizzano nello spazio

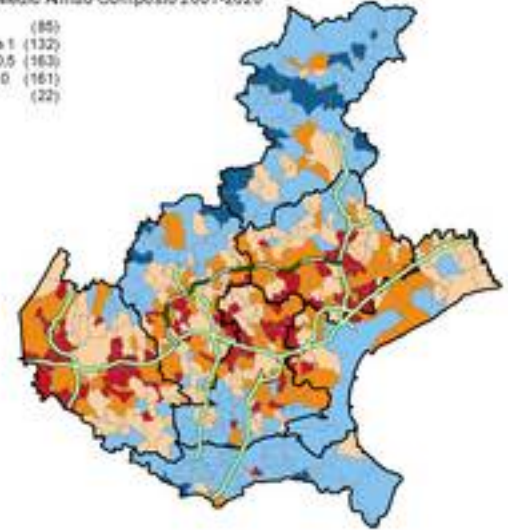
T. Var. % Medio Annuo Composto 1961-1981



T. Var. % Medio Annuo Composto 1981-2001



T. Var. % Medio Annuo Composto 2001-2020



La Pedemontana nella visione dei piani regionali

Piano di Sviluppo Economico Regionale
1966/1970



Piano Regionale dei Trasporti 1990



Piano Regionale dei Trasporti 2004

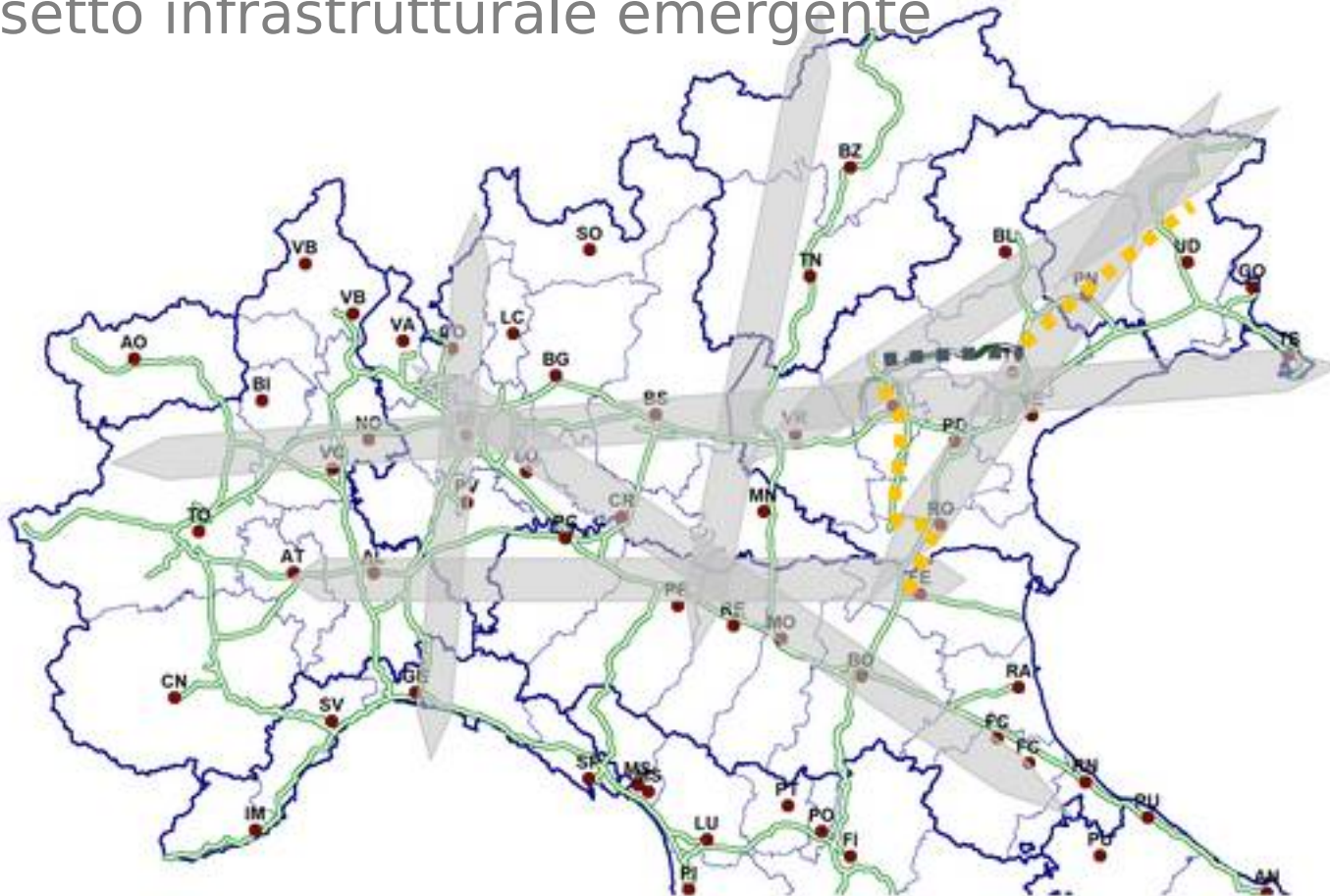


Ten-t core network corridors



Lo strumento per l'attuazione della rete centrale è rappresentato dai Corridoi (CNC, Core Network Corridors), che facilitano la realizzazione coordinata della rete centrale e includono i porti marittimi, gli aeroporti e i loro accessi. Si tratta di 9 corridoi principali: 2 corridoi nord-sud, 3 corridoi est-ovest e 4 corridoi diagonali, cui si aggiungono, come priorità trasversale, le Autostrade del Mare.

Assetto infrastrutturale emergente



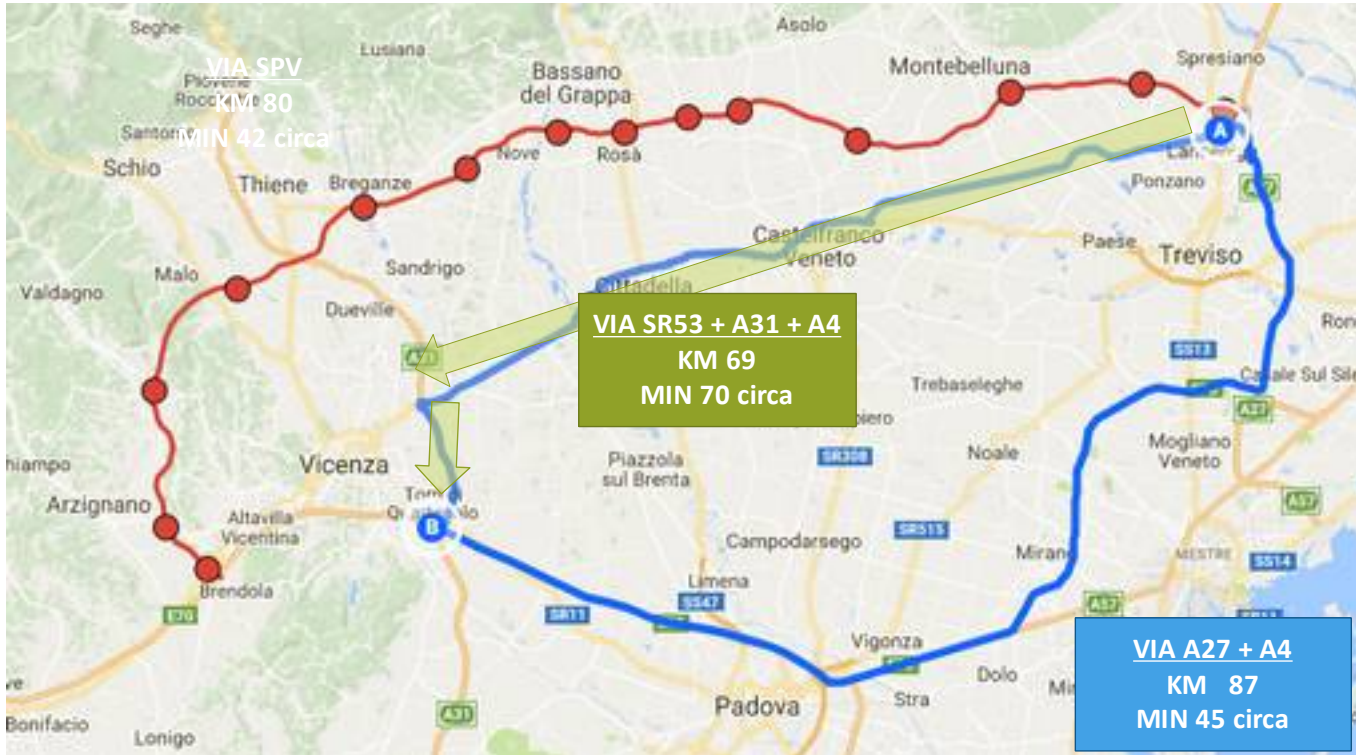
Simulazione tempi e distanze: Villorba – Montecchio

La mappa riporta i risultati di una simulazione di confronto su tre percorsi automobilistici da Villorba (in corrispondenza dell'area logistica) al casello di Montecchio.



Simulazione tempi e distanze: Villorba - Vicenza Est

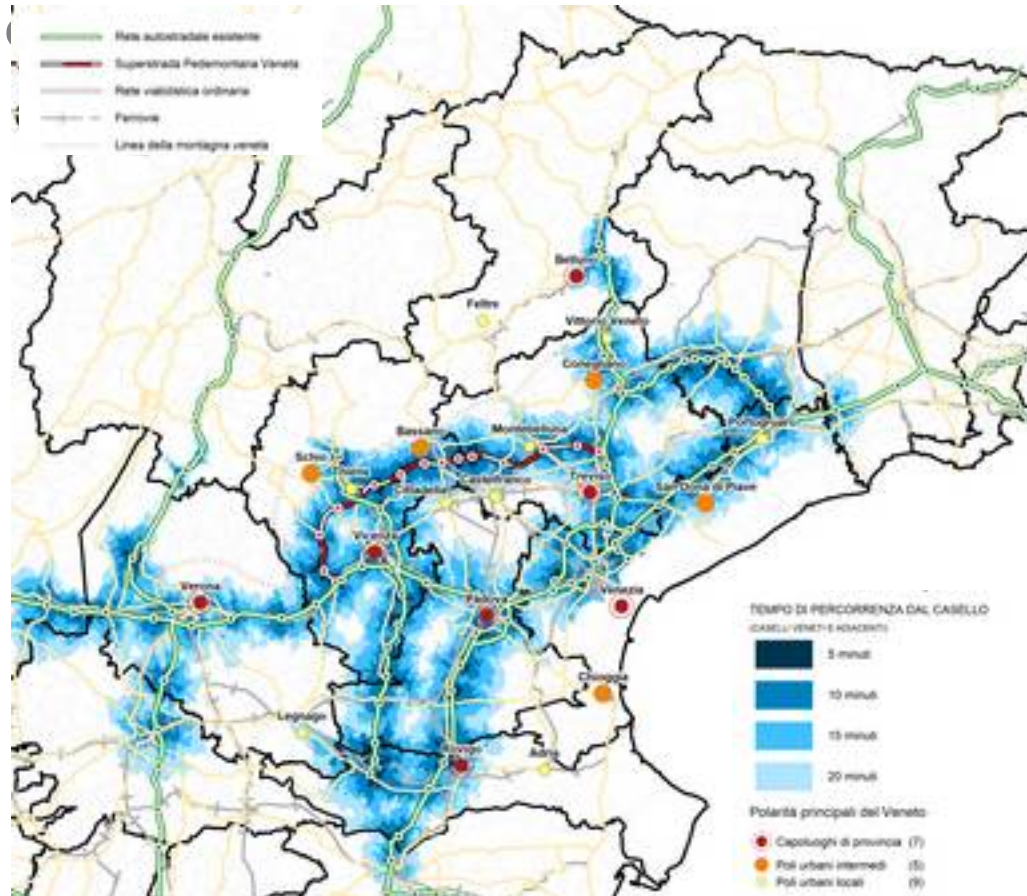
La mappa riporta i risultati di una simulazione di confronto su tre percorsi automobilistici da Villorba (in corrispondenza dell'area logistica) al casello di Vicenza Est.



Ripercussioni sulla viabilità Friulana



Innovazione economica e sociale in un nuovo scenario



Entro 20 minuti dai caselli della Pedemontana:

- 1 milione di persone
- 340 mila addetti alle imprese

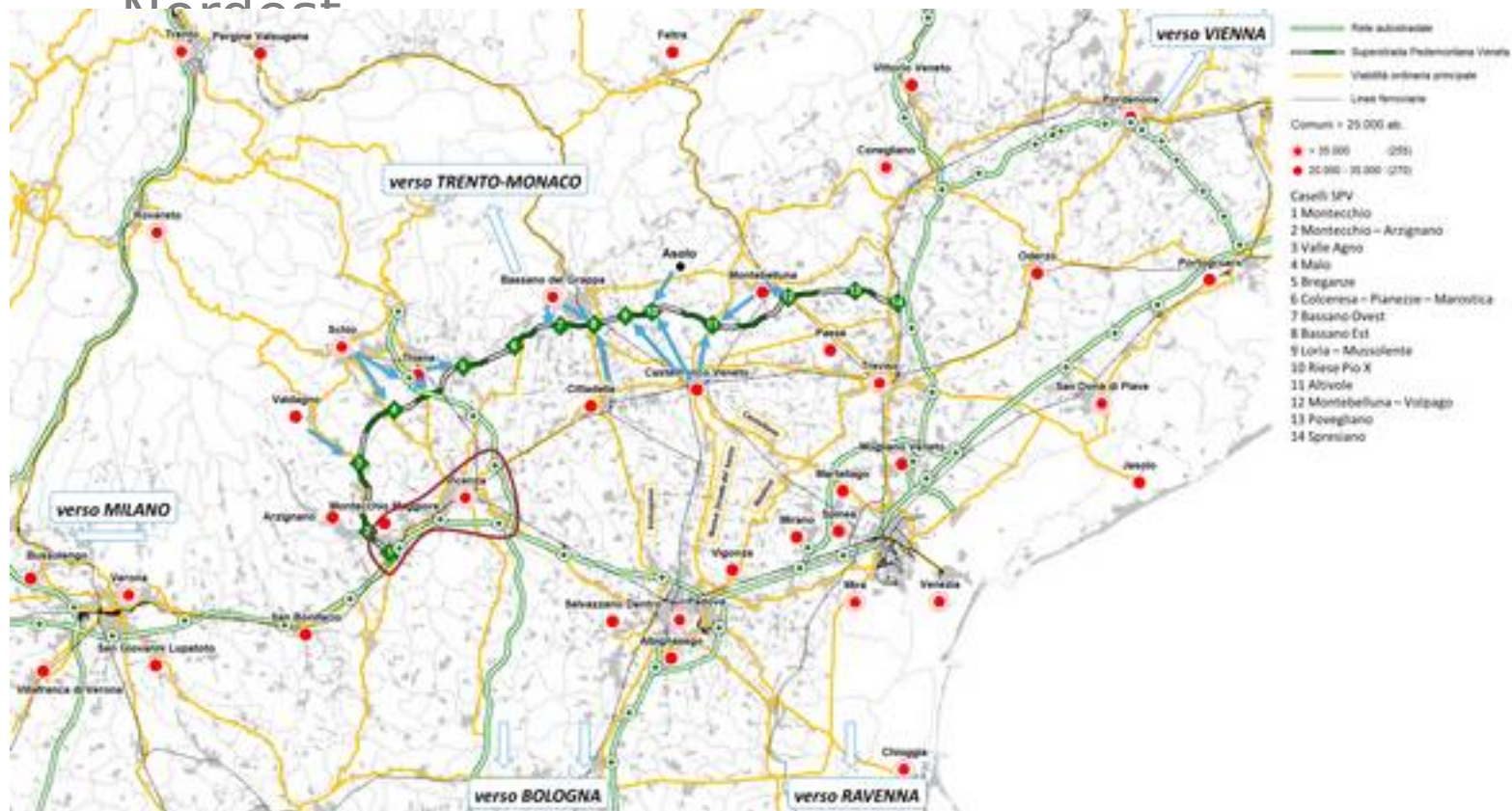
- Nuove relazioni tra territori per la produzione di servizi e insediamento di imprese e residenti
- Domanda non solo locale ma proveniente da un sistema più ampio

Distanze e tempi di spostamento tra i caselli

Destinazione Origine	Montecchio	Montecchio- Arzignano	Valle Agno	Malo	Breganze	Colceresa- Pianezze- Marostica	Bassano Ovest	Bassano Est	Loria- Mussolente	Riese	Altivole	Montebellu- na-Volpago	Povegliano	Spresiano
	Montecchio	0,0	5,0	13,5	22,5	34,5	40,5	47,5	52,0	55,5	59,0	68,0	78,5	87,5
Montecchio-Arzignano	5,0		8,5	17,5	29,5	35,5	42,5	47,0	50,5	54,0	63,0	73,5	82,5	87,5
Valle Agno	13,5	8,5		9,0	21,0	27,0	34,0	38,5	42,0	45,5	54,5	65,0	74,0	79,0
Malo	22,5	17,5	9,0		12,0	18,0	25,0	29,5	33,0	36,5	45,5	56,0	65,0	70,0
Breganze	34,5	29,5	21,0	12,0		6,0	13,0	17,5	21,0	24,5	33,5	44,0	53,0	58,0
Colceresa-Pianezze- M	40,5	35,5	27,0	18,0	6,0		7,0	11,5	15,0	18,5	27,5	38,0	47,0	52,0
Bassano Ovest	47,5	42,5	34,0	25,0	13,0	7,0		4,5	8,0	11,5	20,5	31,0	40,0	45,0
Bassano Est	52,0	47,0	38,5	29,5	17,5	11,5	4,5		3,5	7,0	16,0	26,5	35,5	40,5
Loria-Mussolente	55,5	50,5	42,0	33,0	21,0	15,0	8,0	3,5		3,5	12,5	23,0	32,0	37,0
Riese	59,0	54,0	45,5	36,5	24,5	18,5	11,5	7,0	3,5		9,0	19,5	28,5	33,5
Altivole	68,0	63,0	54,5	45,5	33,5	27,5	20,5	16,0	12,5	9,0		10,5	19,5	24,5
Montebelluna-Volpago	78,5	73,5	65,0	56,0	44,0	38,0	31,0	26,5	23,0	19,5	10,5		9,0	14,0
Povegliano	87,5	82,5	74,0	65,0	53,0	47,0	40,0	35,5	32,0	28,5	19,5	9,0		5,0
Spresiano	92,5	87,5	79,0	70,0	58,0	52,0	45,0	40,5	37,0	33,5	24,5	14,0	5,0	

Destinazione Origine	Montecchio	Montecchio- Arzignano	Valle Agno	Malo	Breganze	Colceresa- Pianezze- Marostica	Bassano Ovest	Bassano Est	Loria- Mussolente	Riese	Altivole	Montebellu- na-Volpago	Povegliano	Spresiano
	Montecchio		3	7	11	17	20	24	26	28	30	34	39	44
Montecchio-Arzignano	3		4	9	15	18	21	24	25	27	32	37	41	44
Valle Agno	7	4		5	11	14	17	19	21	23	27	33	37	40
Malo	11	9	5		6	9	13	15	17	18	23	28	33	35
Breganze	17	15	11	6		3	7	9	11	12	17	22	27	29
Colceresa-Pianezze- M	20	18	14	9	3		4	6	8	9	14	19	24	26
Bassano Ovest	24	21	17	13	7	4		2	4	6	10	16	20	23
Bassano Est	26	24	19	15	9	6	2		2	4	8	13	18	20
Loria-Mussolente	28	25	21	17	11	8	4	2		2	6	12	16	19
Riese	30	27	23	18	12	9	6	4	2		5	10	14	17
Altivole	34	32	27	23	17	14	10	8	6	5		5	10	12
Montebelluna-Volpago	39	37	33	28	22	19	16	13	12	10	5		5	7
Povegliano	44	41	37	33	27	24	20	18	16	14	10	5		3
Spresiano	46	44	40	35	29	26	23	20	19	17	12	7	3	

La Pedemontana e i principali centri del Nordest



1. più rapida connessione alle **filiere trans-territoriali, ai nodi logistici e ai mercati**

2. articolazione alta del Corridoio V, in diretta **continuità con la Pedemontana friulana verso il valico del Tarvisio**

3. Nel sistema viario del Veneto centrale e pedemontano, rimane irrisolta la questione del completamento della trama con connessioni rapide nord-sud. Interventi di upgrade della SR308 - **Statale del Santo** e della SS47 - **Valsugana** consentirebbero di fluidificare la mobilità dal nodo di Padova **verso Cittadella e Castelfranco e da questi alla Superstrada** garantendo la permeabilità del territorio, limitando fenomeni di sviluppo insediativo frammentato e **rafforzando i collegamenti con la provincia di Trento** (già impegnata nel completamento della Valsugana come arteria a scorrimento veloce). Un terzo asse verticale è rappresentato **SR348 Feltrina quale collegamento della Pedemontana con la Valbelluna e il Cadore** anche attraverso il **rafforzamento della direttrice A27- Belluno - Feltre - Primolano** con il conseguente miglioramento dello **sbocco a Ovest verso la Valsugana e da qui a Nord verso il Brennero.**

4. La pianificazione dei flussi e la pianificazione territoriale e urbanistica devono essere impostate sulla base di una logica di corridoio, e non di singoli punti, guardando allo scenario e alle

4. La pianificazione dei flussi e la pianificazione territoriale e urbanistica devono essere impostate sulla base di una logica di corridoio, e non di singoli punti, guardando allo scenario e alle ripercussioni d'area vasta. Più rispondente a queste necessità è una **programmazione urbanistica innanzi tutto a livello regionale**, non fosse altro perché il tracciato è sovra provinciale, oppure tramite un **coordinamento urbanistico di corridoio tra le due province. Preservare i caratteri di pregio** da un punto di vista paesaggistico del sistema territoriale posto immediatamente a nord della Superstrada e garantire **l'attrattività turistica dell'area.**

5. E' necessario osservare attentamente gli effetti attesi sulla viabilità locale, procedendo in tempi brevi ad una **verifica degli interventi di potenziamento della viabilità complementare e di adduzione ai caselli.** Prevedere forme di **riduzione dei pedaggi** dedicate all'utenza locale (pass, abbonamenti o sconti). In tal modo si incentiverebbero i flussi di merci e quelli pendolari a preferire i vantaggi in termini di tempo garantiti dalla Pedemontana.

6. Un'immediata evidenza della necessità di adottare un'ottica di area vasta è resa dall'esigenza di **governare le aree gravitanti sui caselli.** In primo luogo, dato l'elevato e sostanzialmente indifferenziato potenziale localizzativo presso ciascuno di questi, si pone la necessità di una **gerarchizzazione** - che non può evidentemente essere condotta a livello del singolo comune - **che individui i caselli sui cui concentrare**

7. Gli effetti sull'accessibilità interna all'area pedemontana e tra questa e il territorio circostante, generando riduzioni dei tempi di percorrenza che potranno arrivare fino al dimezzamento, determineranno un radicale mutamento nelle abitudini di mobilità e nelle scelte localizzative delle persone e delle imprese. **Le offerte urbane di servizi per i residenti, le imprese e i city user dovranno essere ripensate puntando a valorizzare il policentrismo, rafforzando le specializzazioni locali e riducendo duplicazioni e concorrenza a somma zero tra i territori. La Superstrada sarà anche l'occasione per rafforzare le interconnessioni tra filiere produttive, sistemi della formazione e delle conoscenze**, servizi avanzati per l'espansione e l'innovazione, ricostruendo a una scala d'area vasta le condizioni locali di competitività che hanno portato, nell'area pedemontana, allo sviluppo di imprese e distretti industriali orientati all'export e alla qualità.