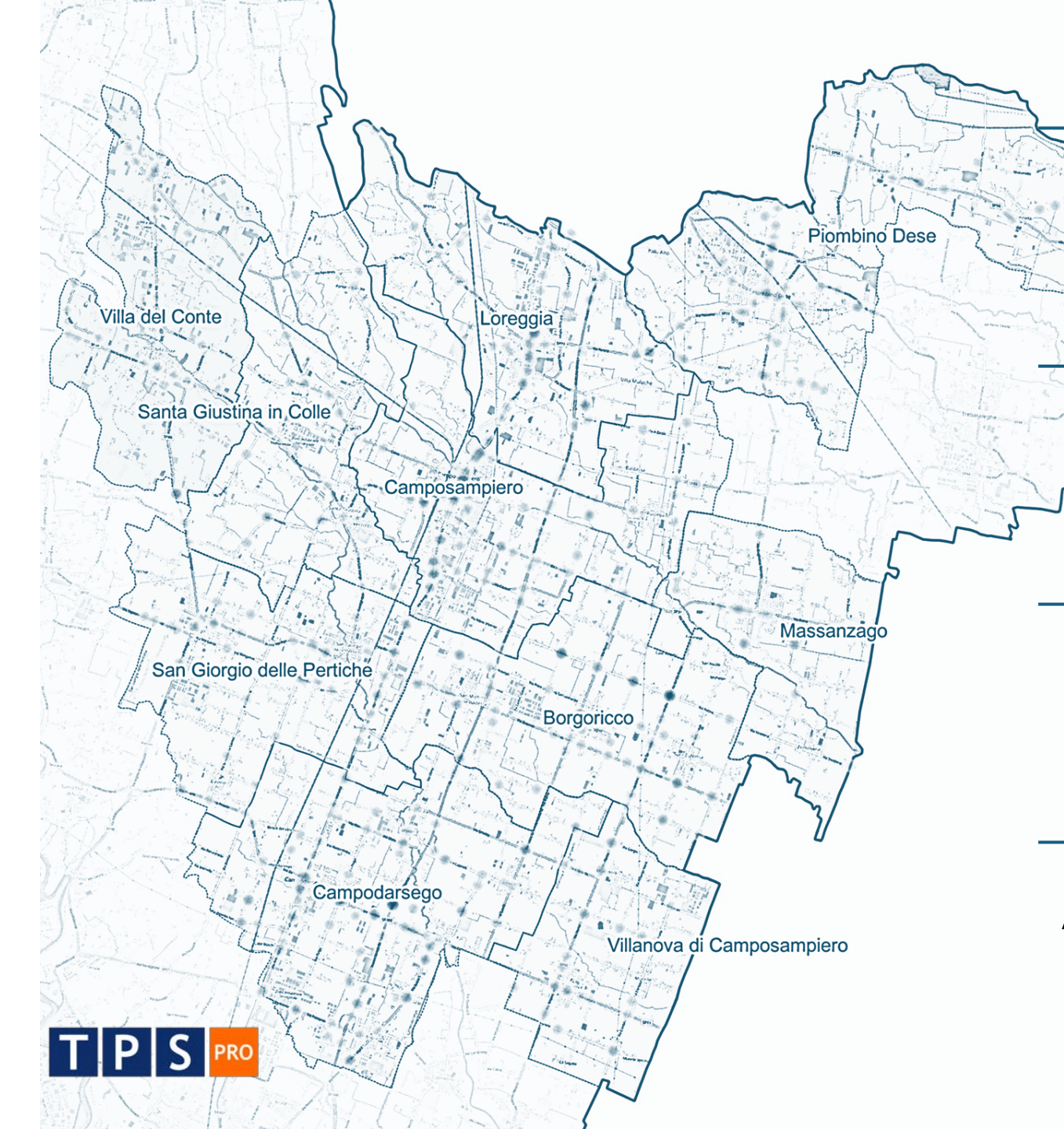




Federazione dei Comuni del Camposampierese

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Primo Report di Partecipazione

Aprile 2025

Il processo partecipativo di co-progettazione

- Il percorso di partecipazione del PUMS della federazione del Camposampierese, coerentemente alle indicazioni delle Linee Guida Ministeriali, è stato avviato con la redazione del Quadro Conoscitivo.
- L'agenda degli incontri effettuati in presenza presso le Sedi della Federazione è stata scandita da un Forum preliminare con i Comuni, gli incontri del primo Forum con gli Stakeholder, le Associazioni e la Cittadinanza, e gli incontri “one to one” che saranno condotti nel mese di maggio 2025.

Forum preliminare

- L'11 marzo 2025 presso la sede della Federazione di Comuni del Camposampierese (Camposampiero) è stato tenuto un incontro preliminare nel quale i progettisti TPS Pro hanno anticipato il primo report del Quadro Conoscitivo, fatta la disamina dell'iter di redazione del PUMS e avviato un tavolo preliminare di confronto.
- L'incontro è stato preliminare alla fase di partecipazione pubblica della giornata del 14 aprile e ha visto la partecipazione di:

Comune di Borgoricco (Ufficio Tecnico)

Comune di Campodarsego (Ufficio Tecnico)

Comune di Camposampiero (Sindaco, Assessore, Ufficio tecnico)

Comune di Loreggia (Ufficio Tecnico collegato on line)

Comune di San Giorgio delle Pertiche (Assessore e Ufficio Tecnico collegato on line)



Primo Forum Stakeholder e Cittadinanza

- Il 14 aprile è stato dedicato al primo evento di partecipazione pubblica tramite due sessioni:
- Prima sessione (ore 10:00) dedicata ad Enti e Stakeholder che ha visto la partecipazione di:

ASS. COMUNE MASSANZAGO
ASCOM
CIA
ULSS 6 EUGANEA
CRI PADOVA
NUOVA VITA Coop Sociale
Newton Pertini
Comune di Villa del Conte
Comune di Massanzago (Vicesindaco)
CGIL Padova

Comune di Camposampiero
Comune di Loreggia
Confindustria Veneto EST
Comune di Villa del Conte
Comune di Borgoricco (Sindaco)
Comune di Camposampiero (Sindaco)
Comune di S. Giustina
Comune di Loreggia (Sindaco)



Primo Forum Stakeholder e Cittadinanza

- Seconda sessione (ore 15:00) dedicata ad Associazioni e Cittadinanza che ha visto la partecipazione di:

FCC
CNA
ASD Atletica SANP
PROLOCO CSP
ASSOARMA
Associazione Parini
BIMBI IN FIORE PIOMBINO DESE
Assessore
Consigliere



Per entrambe le sessioni l'incontro è stato guidato al fine di:
avere un primo riscontro dai partecipanti tramite un *mentimeter* iniziale per avviare il dialogo e sondare le aspettative sulla giornata di lavori;

Da quale Comune provieni?

23 responses



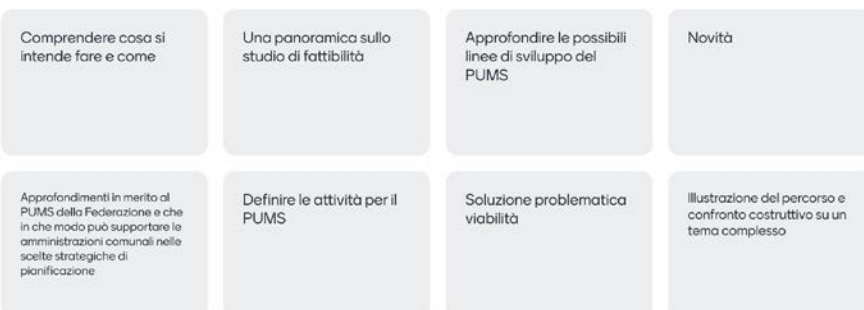
Da quale Comune provieni?

8 responses



Esiti del primo mentimeter condotto nei due incontri (Enti e stakeholder a sinistra, associazioni e cittadini a destra)

Cosa ti aspetti dall'incontro di oggi?



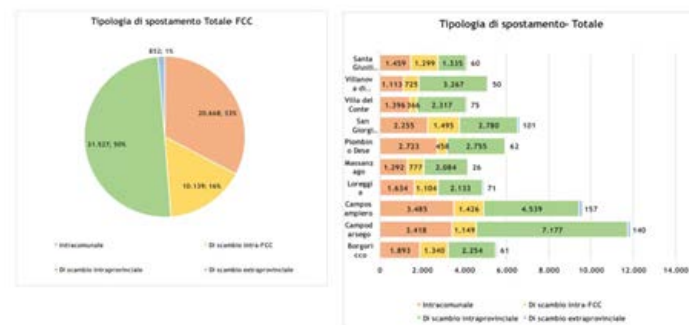
Cosa ti aspetti dall'incontro di oggi?



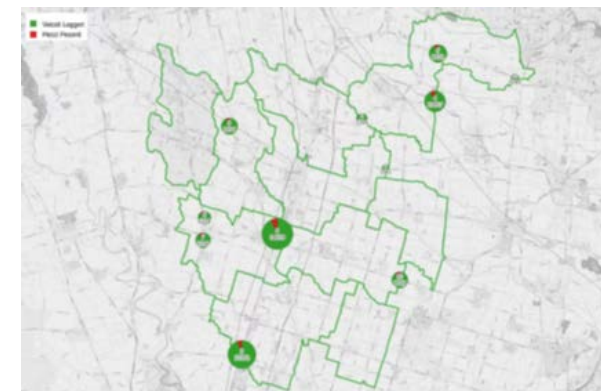
Esiti del primo mentimeter condotto nei due incontri (Enti e stakeholder a sinistra, associazioni e cittadini a destra)

Condividere la presentazione dei primi esiti del Quadro Conoscitivo (in allegato)

La quota di spostamenti intra-comunale nella Federazione si attesta al 33% con 20'668 spostamenti, mentre al 50% la quota relativa gli scambi intra-provinciale. Una quota è inoltre costituita dagli spostamenti di scambio intra-FCC, pari al 16%, tra i comuni della Federazione. Si attestano al 1% gli spostamenti di scambio extra-provinciale.

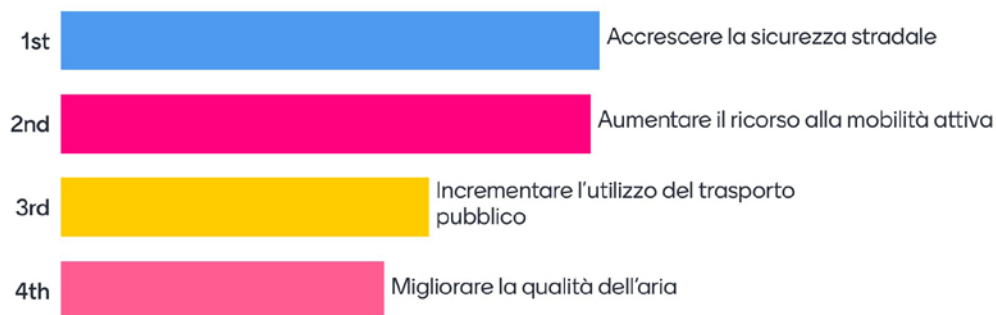


Esiti Quadro Conoscitivo

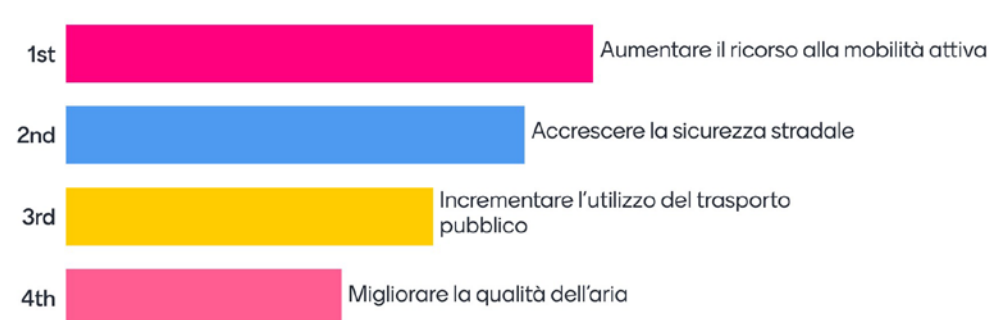


Un secondo sondaggio è stato condotto sulla prioritizzazione dei macro-obiettivi indicati dagli Indirizzi operativi per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) per i Comuni dai 50.000 ai 100.000 abitanti nonché l'orientamento del pubblico per la partecipazione ai tavoli tematici relativi alla Mobilità attiva, Mobilità collettiva e Mobilità privata.

Che ordine di priorità daresti ai seguenti obiettivi?



Che ordine di priorità daresti ai seguenti obiettivi?



Esiti mentimeter sui macro – obiettivi (Enti e stakeholder a sinistra, associazioni e cittadini a destra)

Come si evince dal confronto dei risultati, si pongono in primis la sicurezza stradale e l'incremento della mobilità attiva, complementari nei due risultati dei sondaggi, seguiti dall'incremento del trasporto pubblico e il miglioramento della qualità dell'aria.

INDIRIZZI OPERATIVI PER LA REDAZIONE DEL PIANO URBANO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE (PUMS) PER I COMUNI DAI 50.000 AI 100.000 ABITANTI

1.2 Macro-obiettivi

I macro-obiettivi del PUMS focalizzano l'attenzione sugli aspetti dell'attuale assetto della mobilità urbana e periurbana da migliorare per meglio rispondere ai bisogni di mobilità della popolazione e delle imprese del territorio e per accrescere la qualità della vita, in una prospettiva di lungo termine e perseguendo gli obiettivi generali di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Sulla base delle *Linee guida europee* e della *Raccomandazione CE*, i PUMS dei comuni con popolazione compresa tra i 50.000 e i 100.000 non ricompresi nel territorio di città metropolitana e le città individuate quali nodi della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) con popolazione inferiore ai 100. 000 abitanti, dovrebbero essere orientati al perseguimento di quattro macro-obiettivi di riferimento:

- A. Accrescere la sicurezza stradale, con particolare attenzione per le categorie a maggior rischio di lesioni gravi e in riferimento al Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030 (PNSS);
- B. Incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico;
- C. Aumentare il ricorso alla mobilità attiva;
- D. Migliorare la qualità dell'aria, in accordo con gli obiettivi del PNIEC (Piano Nazionale Energia e Clima) e i piani regionali di miglioramento della qualità dell'aria.

Si riportano a seguire gli esiti dei tavoli condotti nelle due sessioni di partecipazione.

Workshop di co-progettazione Enti e Stakeholder

Le successive attività hanno permesso di condurre per i tre tavoli tematici dei workshop di progettazione tesi a far emergere dapprima le criticità dei vari sistemi e successivamente le opportunità/soluzioni per l'efficientamento dei vari sistemi della mobilità.



TAVOLO A – MOBILITÀ COLLETTIVA

La **criticità emergente** per i territori della Federazione dei Comuni del Camposampierese risulta essere:

- Assenza di collegamenti intercomunali e verso i poli che non siano trasporto scolastico;

In termini di **opportunità** vengono segnalati:

- Intensificare e ripensare i servizi di base;
- Prevedere il coinvolgimento di associazioni per servizi specifici per utenza debole.

TAVOLO B – MOBILITÀ PRIVATA

Relativamente alla Mobilità privata le **maggiori criticità** sono state riscontrate per:

- SR 308, c'è un PFTE per il raddoppio;
- Manutenzione della SR 308;
- Alcuni dei passaggi a livello critici per le interferenze con il traffico automobilistico e quindi le code che generano (San Giorgio delle Pertiche);
- Il nuovo Ospedale di Padova est aumenterà ulteriormente il traffico sulla SR 308;
- Mezzi pesanti all'interno dei centri abitati che usano tratti di viabilità locale come scorciatoia (Massanzago);
- Aree industriali in disuso che possono essere potenziali aree di interesse per il sistema della mobilità;
- Nodi critici stradali

TAVOLO C – MOBILITÀ ATTIVA

Relativamente alla Mobilità attiva le principali **criticità** sono da ricondurre a:

- Rete ciclistica, a scala di Federazione, poco integrata, continua e capillare;
- Scarsa infrastrutturazione della rete dei marciapiedi all'inclusione e all'abbattimento delle barriere architettoniche;
- Velocità alta dei veicoli in marcia lungo le strade urbane;
- Assenza di ciclabili lungo la SP 97, SP 71;
- Assenza di collegamenti tra Loreggia e Santa Giustina;
- Mancanza di biciclette a disposizione dei cittadini per il bike sharing;
- Debole adeguatezza infrastrutturale delle periferie; SR 307 assente un collegamento ciclabile Campo-sampiero – Loreggia, Camposampiero – San Giorgio;
- Assenza di collegamenti ciclabili tra Camposampiero Rustega Fossalta di Trebaseleghe;
- Assenza di infrastrutture in aree periferiche anche nei pressi di aree industriali e artigianali;

- Assenza di collegamento tra Camposampiero e Fratte di Santa Giustina del Colle;
- SR 307 in attraversamento del centro di Camposampiero, difficile trovare un percorso alternativo; la SR 308 ha scaricato traffico, ma non è sufficiente;
- Poche disponibilità economiche per la realizzazione della rete e la successiva manutenzione;
- La polverizzazione del territorio urbanizzato comporta un'importante rete in ragione del numero di potenziali utenti;
- La manutenzione dell'esistente costituisce un'emergenza quotidiana;
- Importanti costi per la realizzazione delle opere (fossati, rischio idraulico, costi elevati delle opere pubbliche).

In termini di **soluzioni e vantaggi** per la Mobilità attiva i partecipanti hanno espresso desiderata quali:

- Incrementare il miglioramento degli stili di vita degli utenti;
- Costruzione di aree di scambio che possano costituire punti di incontro tra percorsi ciclabili e Trasporto Pubblico su gomma e su rotaia;
- Incentivare la mobilità pedonale anche tramite gestione dei dischi orari dei parcheggi;
- Potenziare i servizi di trasporto pubblico su ferro e integrarli con la rete ciclabile;
- Promuovere Piedibus per gli alunni delle scuole ed incentivare gli spostamenti in bici per gli sposta-menti casa – lavoro;
- Ridurre i limiti di velocità per le auto (restringere la carreggiata ove possibile).



Workshop di co-progettazione Associazioni e Cittadinanza

Nell'incontro del pomeriggio i tavoli Tematici hanno visto l'accorpamento della Mobilità collettiva a quella privata.

TAVOLO A E B – MOBILITÀ COLLETTIVA E MOBILITÀ PRIVATA

Le **principali criticità** emerse per la Mobilità collettiva risultano essere:

- Assenza di servizi di Trasporto Pubblico nelle ore non scolastiche;
- Assenza di un servizio ferroviario di carattere metropolitano e regionale;
- Carenza di servizi per l'interscambio in corrispondenza della stazione di Camposampiero;

Le **principali criticità** emerse per la Mobilità privata risultano essere:

- Traffico pesante che impegna la SR308;
- Manutenzione carente della SR 308;
- Criticità legate ai passaggi a livello (San Giorgio delle Pertiche, Campodarsego e Piombino Dese);
- Intersezione semaforizzata di Camposampiero: criticità legate agli ingressi/uscite delle scuole;
- Nodo critico dell'incidentalità al centro di Camposampiero.

TAVOLO C – MOBILITÀ ATTIVA

Le **principali criticità** riscontrate sono relative a:

- Importanti vincoli legati al Graticolato Romano;
- Alto rischio idraulico che frena la soluzione di tombare i canali;
- Assenza di percorsi protetti;
- Carenza di aree di interscambio;
- Debole accessibilità universale;
- Mobilità sul Muson dei Sassi;
- Presenza di molti archetti necessari per la sicurezza dei ciclisti e delle piste;
- Velocità elevate delle auto;
- Illuminazione dei percorsi e delle green way.

TAVOLO C – MOBILITÀ ATTIVA

In **termini di opportunità** e proposte è emerso quanto segue:

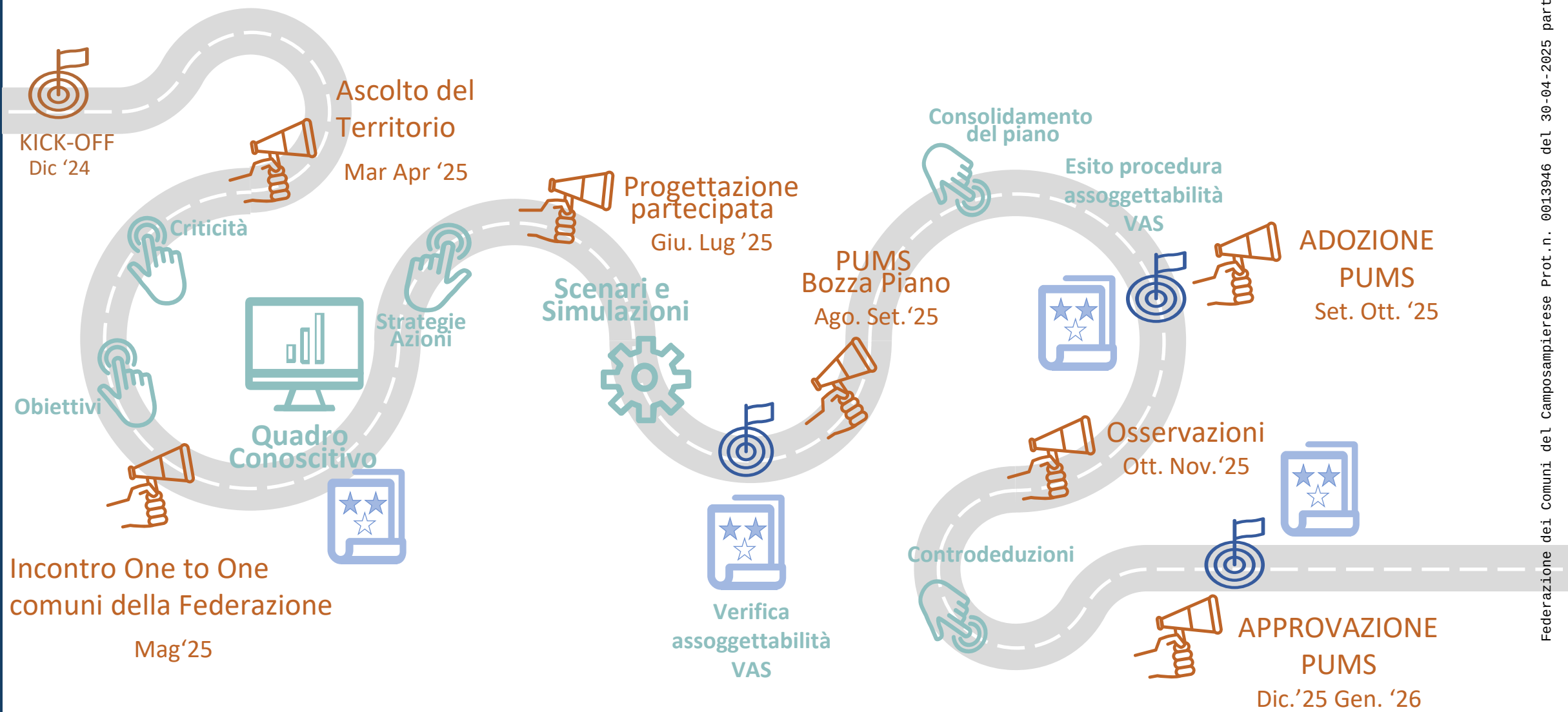
- Condurre campagne di sensibilizzazione per far capire alla popolazione i benefici dell'utilizzo della bicicletta (salute, risparmio energetico, ...);
- Interagire con le aziende più strutturate per creare dei piani di mobilità delle aziende;
- Curare maggiormente le rastrelliere e la sicurezza del ricovero delle bici;
- Gestire la manutenzione delle piste esistenti;
- Incentivare l'uso delle bici cargo per andare a fare la spesa o portare i bambini alle attività;
- Proporre degli sconti per chi va a lavoro utilizzando la bicicletta e/o i mezzi pubblici;
- Prevedere/implementare colonnine elettriche;
- Dotarsi di un Piano del Traffico.

Macro obiettivi e Obiettivi specifici

Alla luce dell'analisi SWOT e degli esiti delle fasi partecipative sono stati avanzati gli Obiettivi specifici del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Federazione dei Comuni del Camposampierese.

Gli Obiettivi specifici sono stati definiti in ordine ai Macro Obiettivi degli Indirizzi operativi per la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) per i Comuni dai 50.000 ai 100.000 abitanti.

Macro Obiettivi degli Indirizzi operativi			
Accrescere la sicurezza stradale	Incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico	Aumentare il ricorso alla mobilità attiva	Migliorare la qualità dell'aria
Obiettivi specifici			
Incrementare i livelli di sicurezza per pedoni e ciclisti Ridurre il rischio di incidentalità in ambito urbano	Sviluppare una rete di connessione di Federazione distribuita tra i Comuni Incrementare la quota modale della Mobilità attiva	Offrire infrastrutture e servizi all'utenza ciclistica Garantire intermodalità e connessione con i servizi del Trasporto Pubblico (su gomma e su ferro)	Ridurre i volumi di traffico in ambito urbano

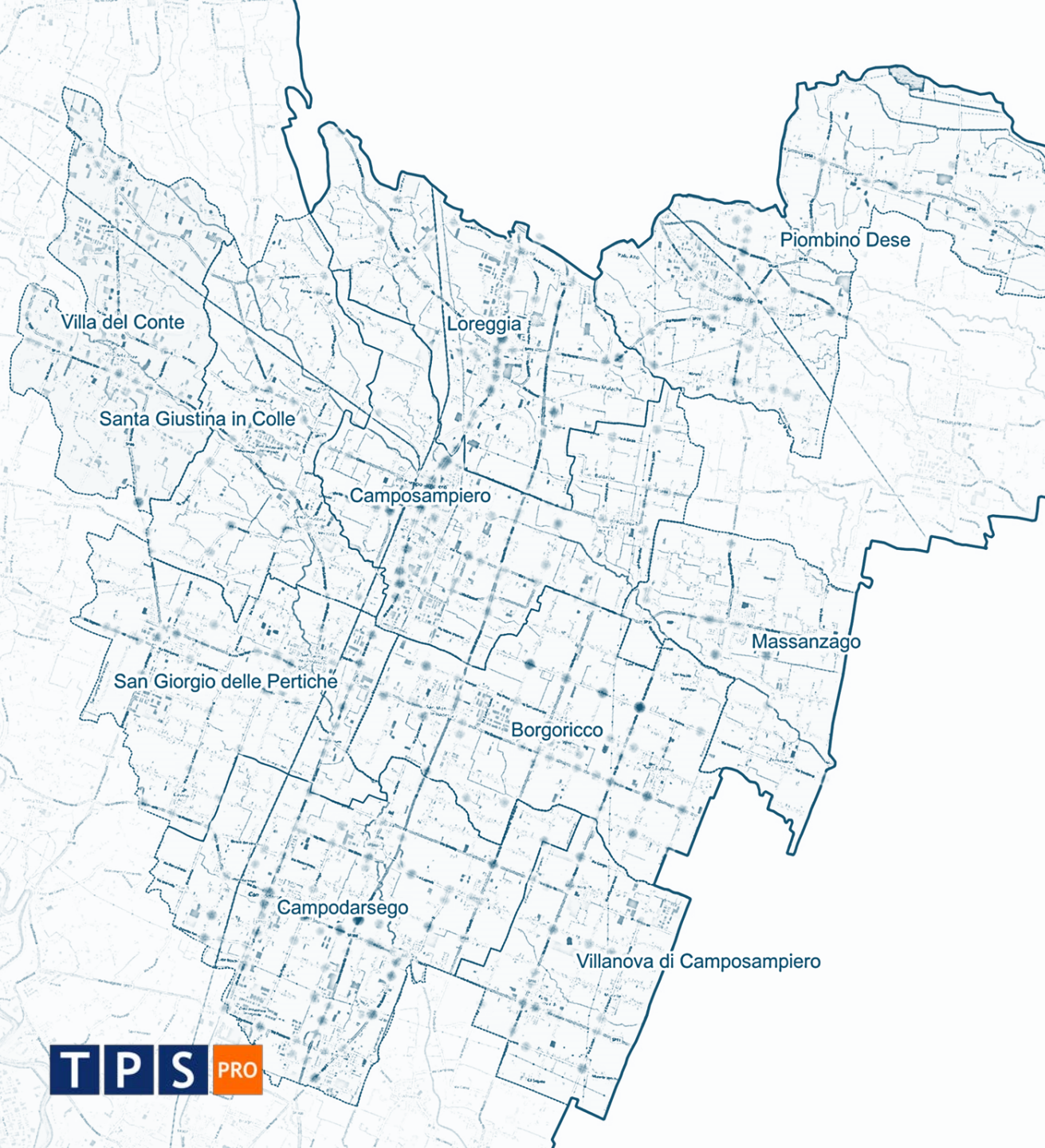


Federazione dei Comuni del Camposampierese

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Primo Report di Partecipazione

Aprile 2025



Federazione dei Comuni del Camposampierese

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Verso il Quadro Conoscitivo

Camposampiero, 14
aprile 2025

Agenda

- Mentimeter
- I riferimenti del Quadro Programmatico (scala intercomunale)
- L'assetto socio economico e territoriale
- Domanda di mobilità – ISTAT 2011
- Domanda di mobilità – La campagna rilievi
 - o Rilievo sulle sezioni correnti
 - o Rilievo alle intersezioni
- Esternalità del sistema dei trasporti del Camposampierese
 - o Incidentalità
 - o Il parco veicolare
- Prossimi passi
- Mentimeter per i Tavoli Tematici: Mobilità Collettiva, Mobilità privata, Mobilità attiva



I riferimenti del Quadro Programmatico

La scala intercomunale

Documento
programmatico d'Area –
Agenda di sviluppo
2030
Camposampierese

PAESC - Piano d'Azione
per l'Energia Sostenibile
della Federazione dei
Comuni del
Camposampierese

PATI – Piano di Assetto
Territoriale
Intercomunale del
Camposampierese

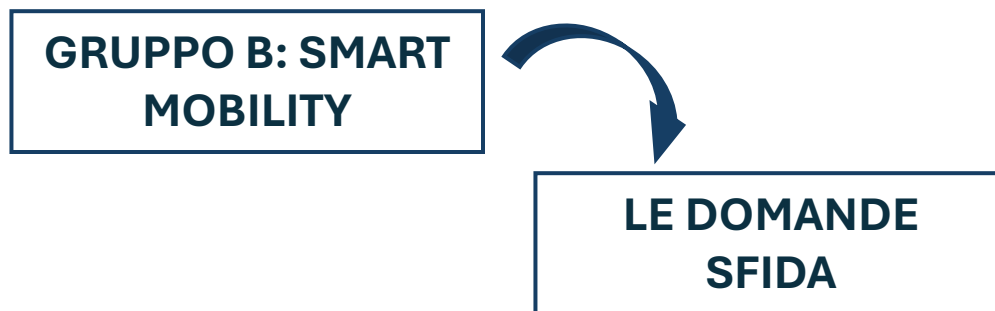
Biciplan della
Federazione dei
Comuni del
Camposampierese

Piano Urbano della
Mobilità Sostenibile

Documento programmatico d'Area – Agenda di sviluppo 2030 Camposampierese

- è la premessa fondante il PUMS stesso costituendo il DPA l'impegno per la strategia di sviluppo sostenibile del Camposampierese
- 5 aree tematiche:





- Come facciamo ad aiutare le persone a scegliere che tipologia di mezzo utilizzare (bici, auto, piedi, bus, ecc.) per raggiungere una determinata destinazione?
- Come facciamo a collegare le piste ciclabili dei 10 comuni della Federazione?
- Come facciamo a collegare l'utente con i luoghi pubblici con la mobilità lenta (uffici, ospedali, ecc.)?
- Come facciamo a rispettare i tempi degli impegni in una realtà sempre più frenetica?

Il **PUMS** è lo strumento strategico per la costruzione del progetto futuro del sistema della mobilità del Camposampierese che può dare anche risposta a queste domande, configurando le azioni in un sistema di azioni frutto della visione strategica che sarà adottata con il processo di Piano e degli obiettivi che saranno adottati

PATI – Piano di Assetto Territoriale Intercomunale del Camposampierese

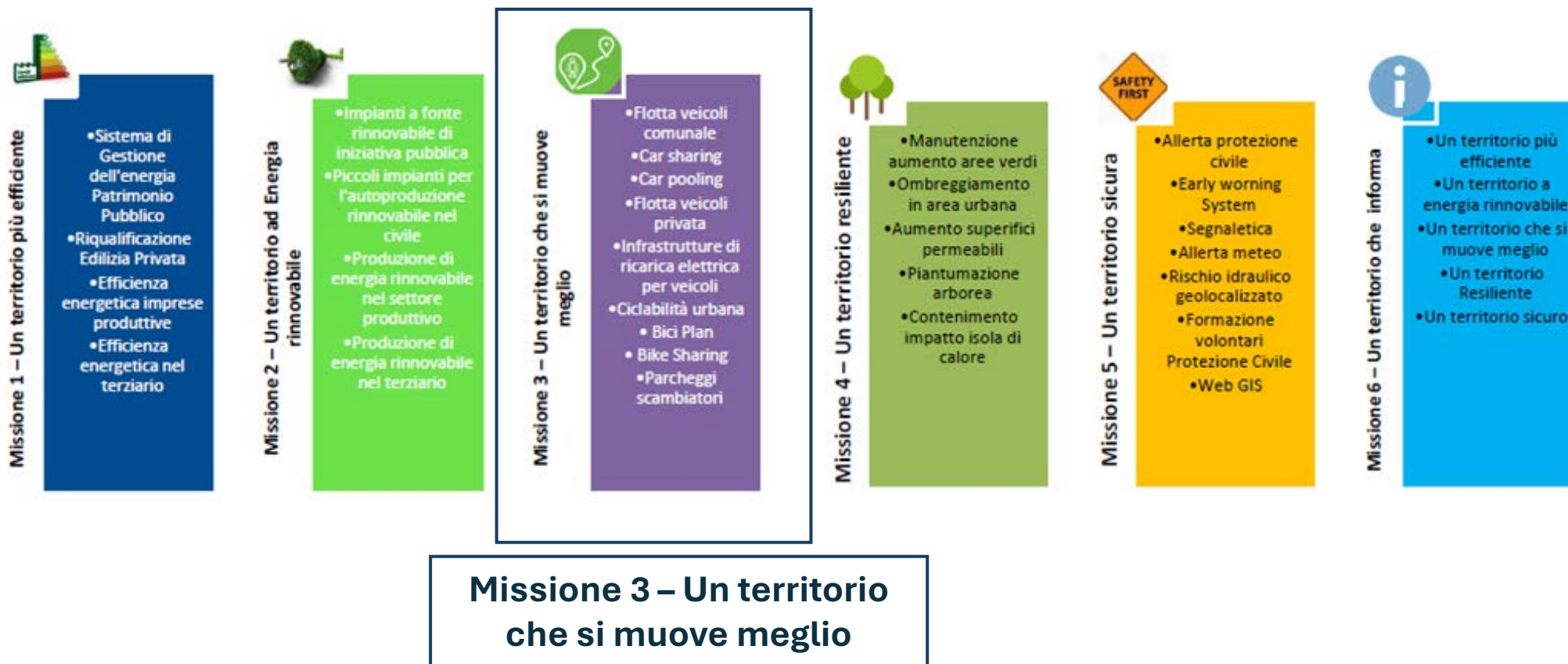
Il P.A.T.I. rappresenta quindi una sorta di Piano Strategico volto ad assicurare il coordinamento delle direttive urbanistiche tenendo conto delle caratteristiche insediativo-strutturali, geomorfologiche, storico-culturali, ambientali e paesaggistiche dei Comuni del Camposampierese, in cui vengono individuate le macroscelte in riferimento ai temi :

- sistema ambientale
- difesa del suolo
- energie rinnovabili,
- sistema delle infrastrutture e il sistema dei servizi a scala sovracomunale

PAESC - Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile della Federazione dei Comuni del Camposampierese

La Federazione dei Comuni del Camposampierese si è impegnata a raggiungere la neutralità carbonio entro il 2050, adottando un Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC). Per il successo del PAESC, è fondamentale una strategia di comunicazione efficace che coinvolga e informi cittadini, imprese, associazioni e altri stakeholder chiave.

PAESC - Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile della Federazione dei Comuni del Camposampierese: le missioni

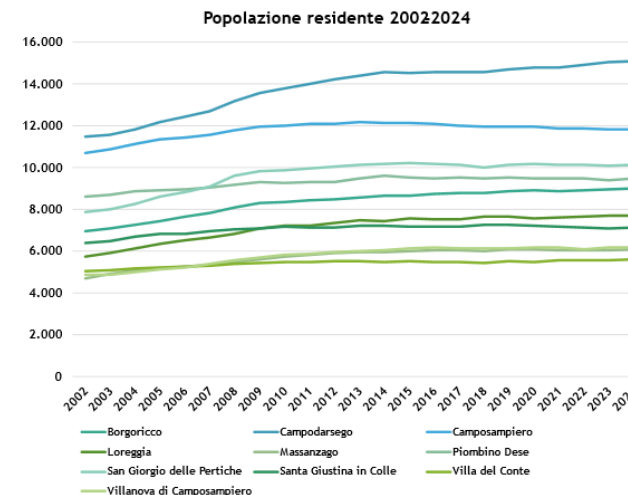
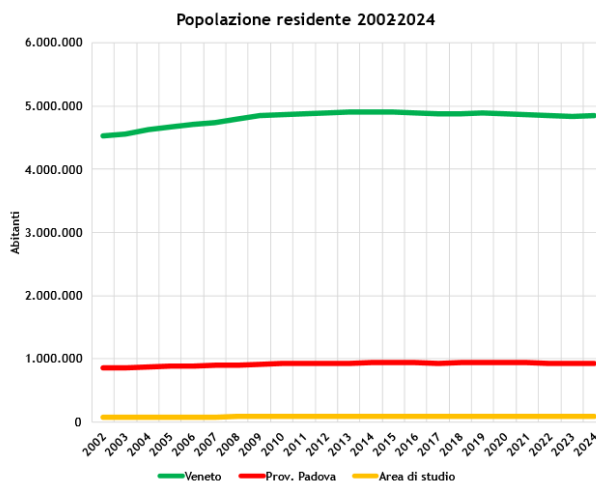


Biciplan della Federazione dei Comuni del Camposampierese

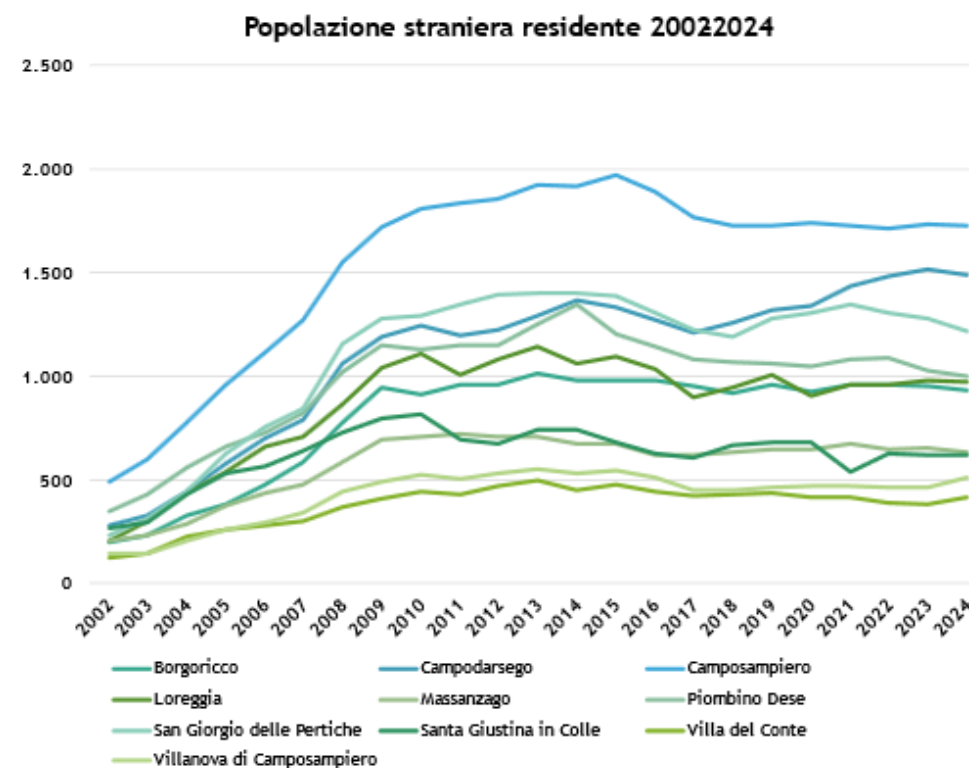
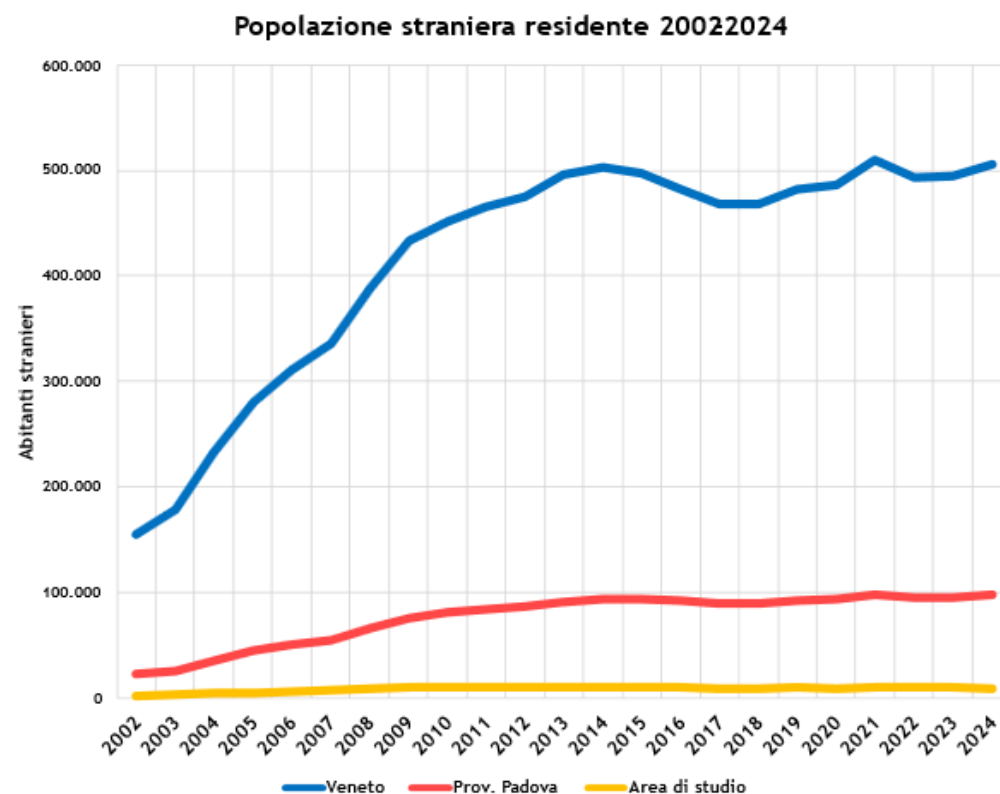
Il Master plan della mobilità ciclistica, urbana ed extraurbana, denominato “Biciplan” della Federazione dei Comuni del Camposampierese è uno strumento di pianificazione e programmazione di “settore” che ha la finalità di favorire lo sviluppo - nel medio e lungo termine - della “mobilità lenta” nel territorio considerato, collegando all’interno i vari Comuni e tra di loro, aumentando la sicurezza di pedoni e ciclisti e contribuendo ad una fruizione sostenibile del contesto territoriale

L'assetto socio economico e territoriale

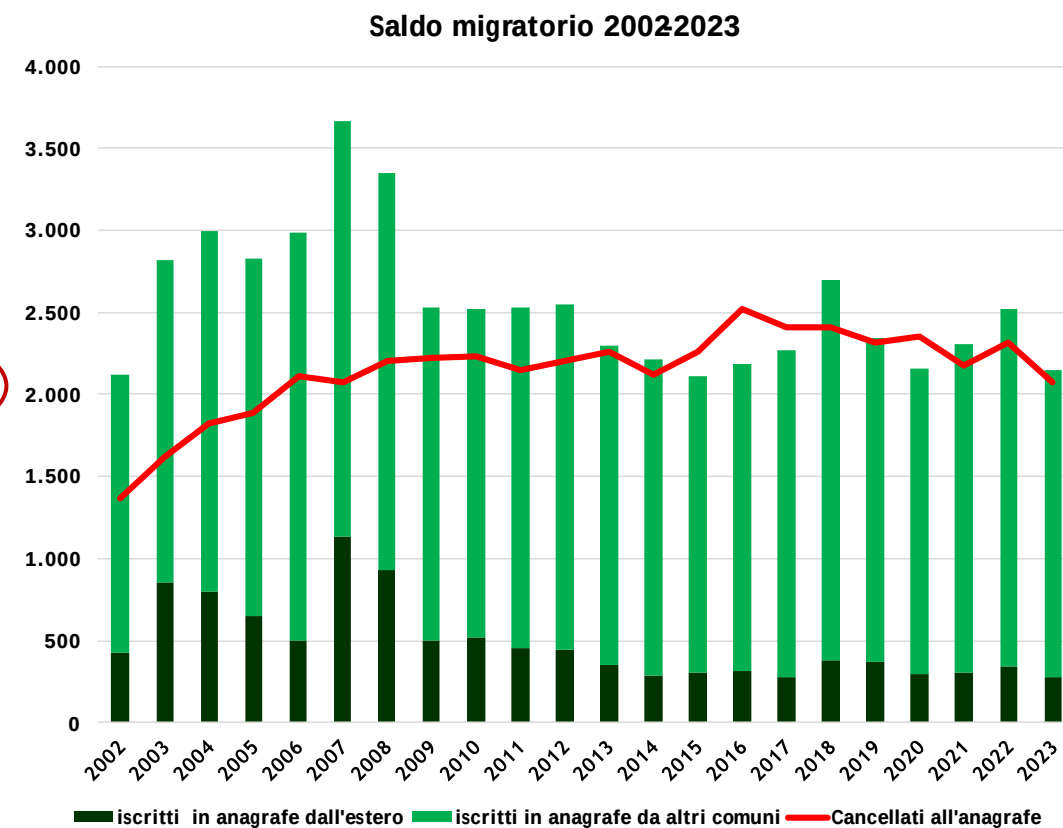
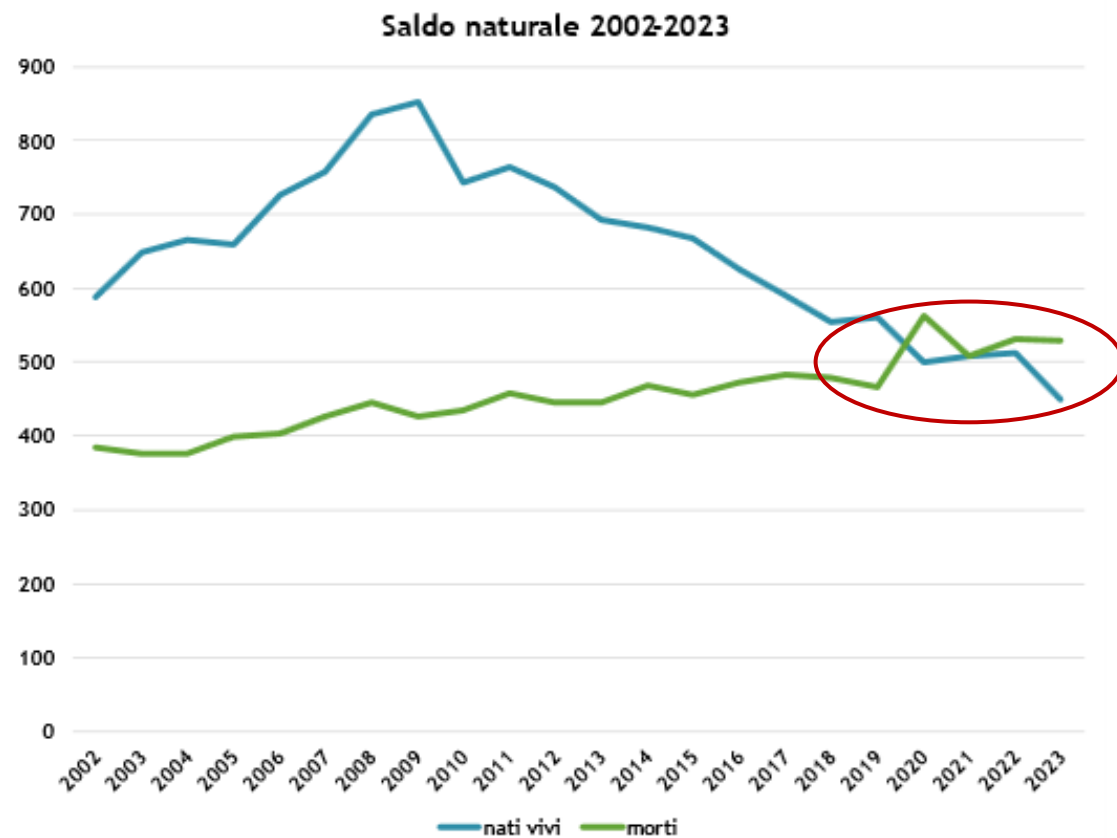
Dall'analisi dell'andamento demografico della popolazione residente nella Federazione dei Comuni del Camposampierese negli anni dal 2002 al 2024, (dati aggiornati su base ISTAT al 1° gennaio di ogni anno), il grafico mostra la tendenza generale della popolazione residente rispetto l'andamento regionale e provinciale. Nella Federazione al 2024 risultano **88'277 abitanti**



Popolazione straniera

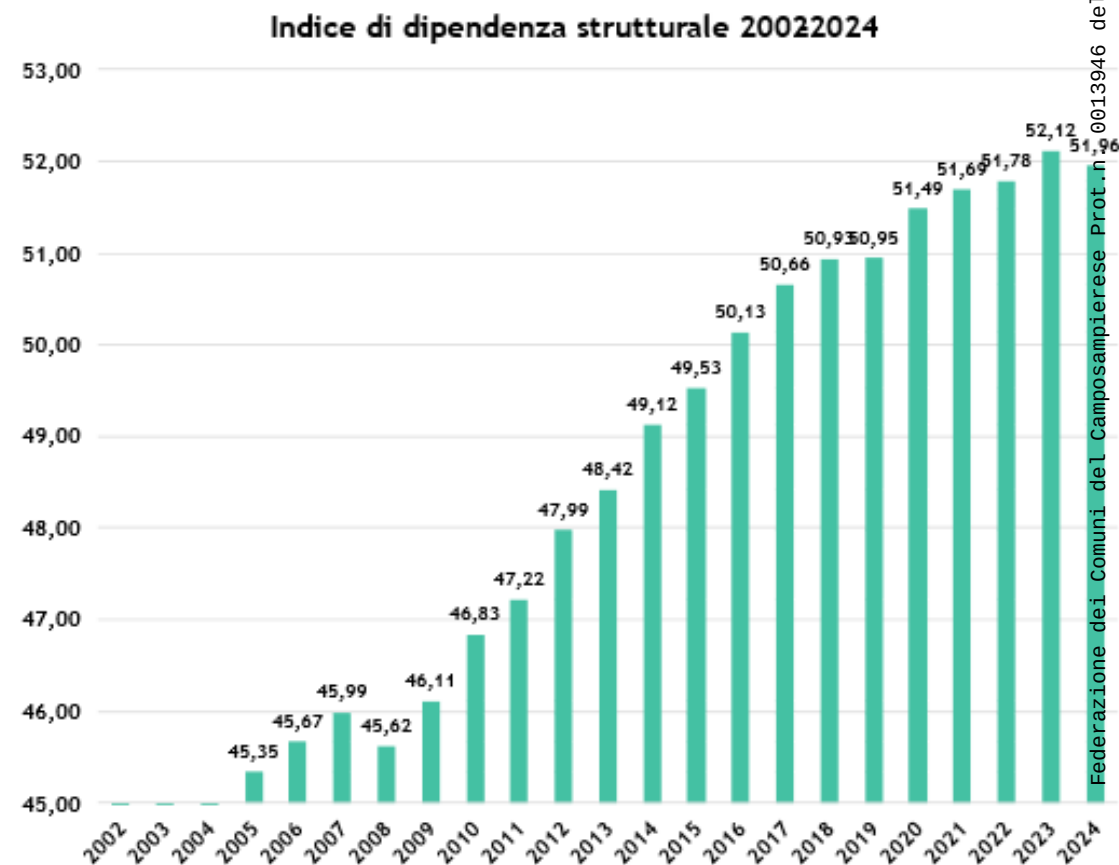
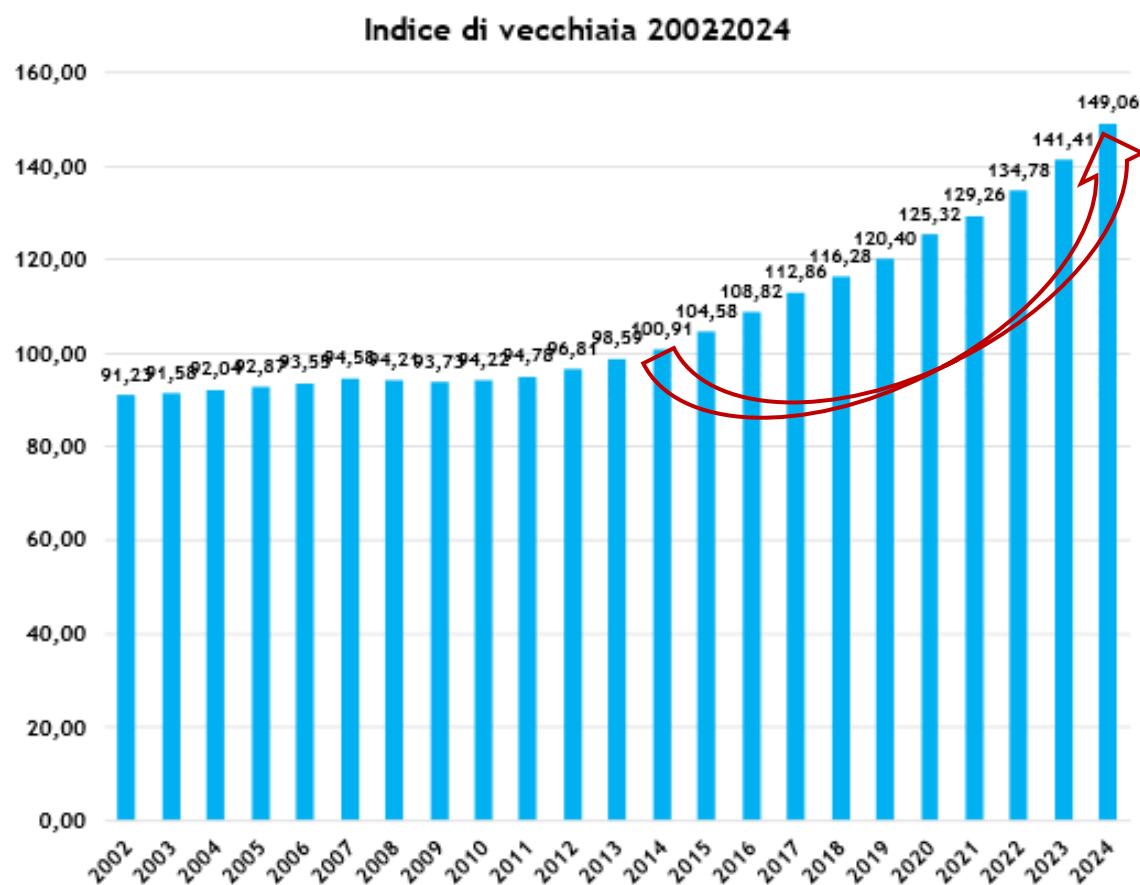


Saldo naturale e saldo migratorio



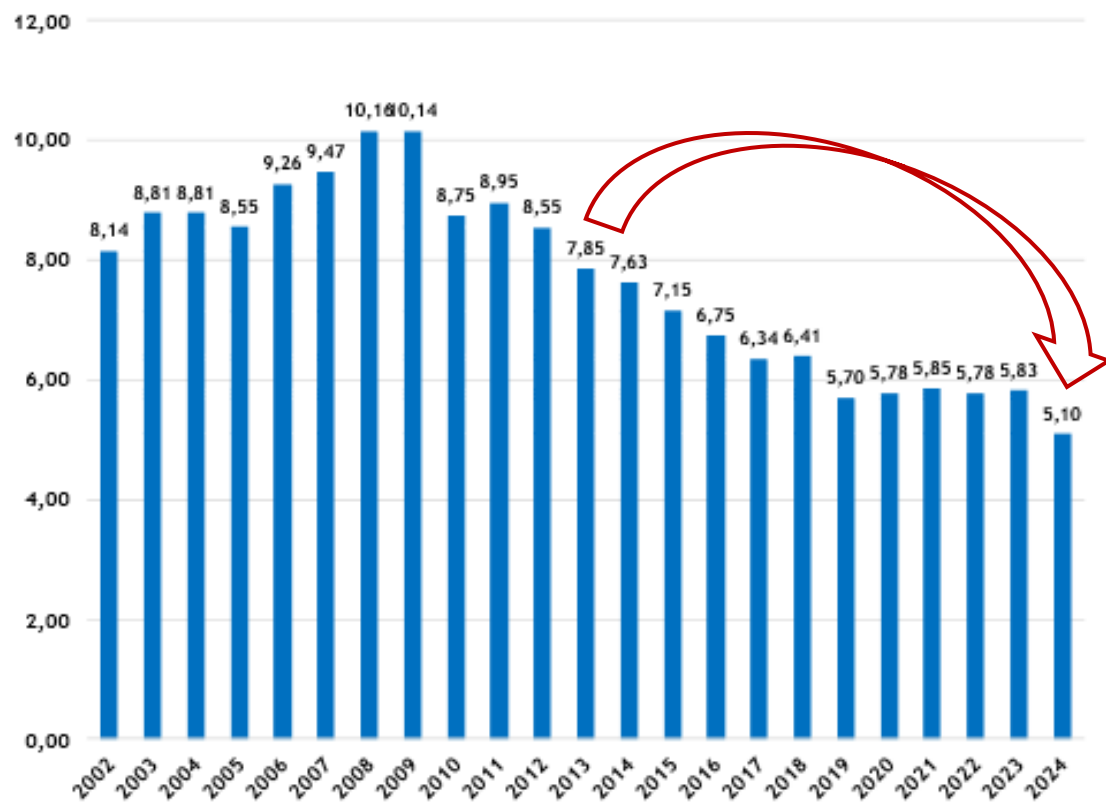
L'indice di vecchiaia rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione come rapporto tra il numero degli ultrasessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni.

L'indice di dipendenza strutturale rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni).



L'indice di natalità rappresenta il numero medio di nascite in un anno ogni 1'000 abitanti
 L'indice di mortalità rappresenta il numero medio di decessi in un anno ogni 1'000 abitanti

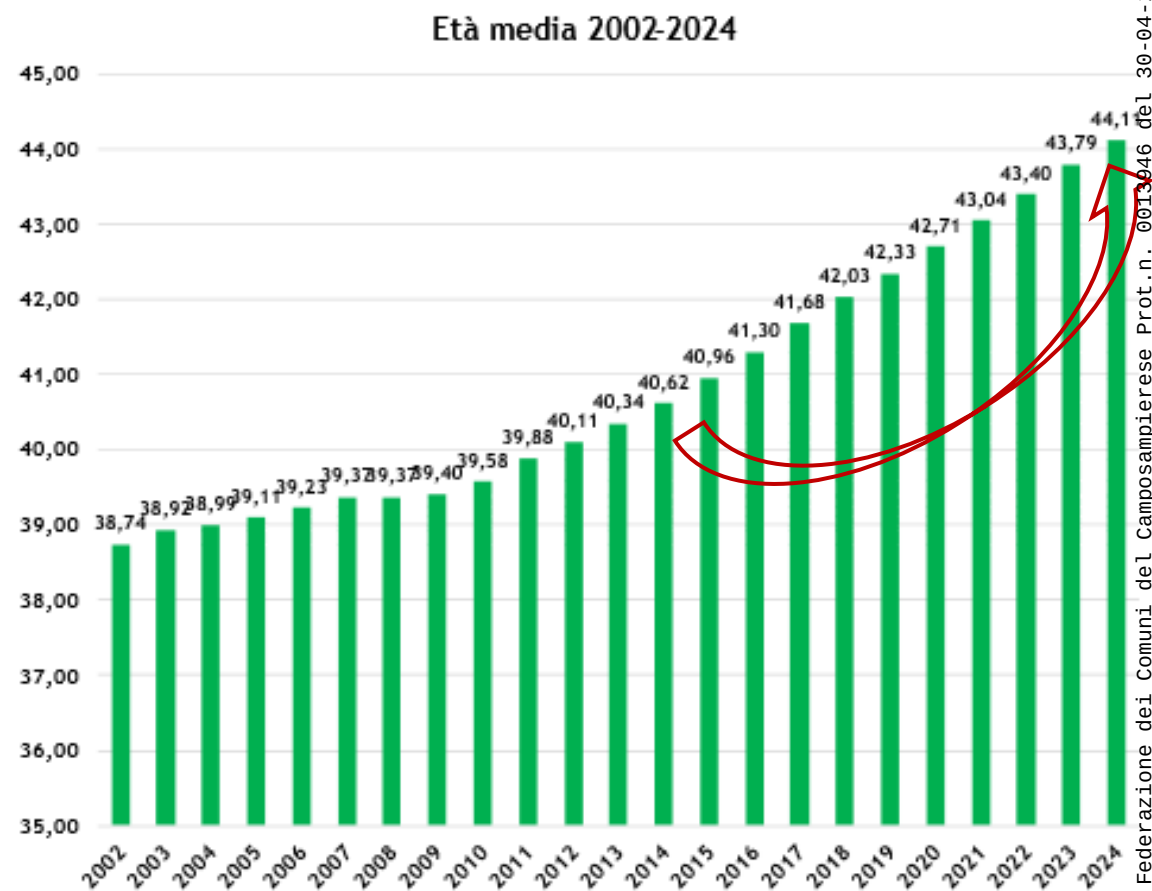
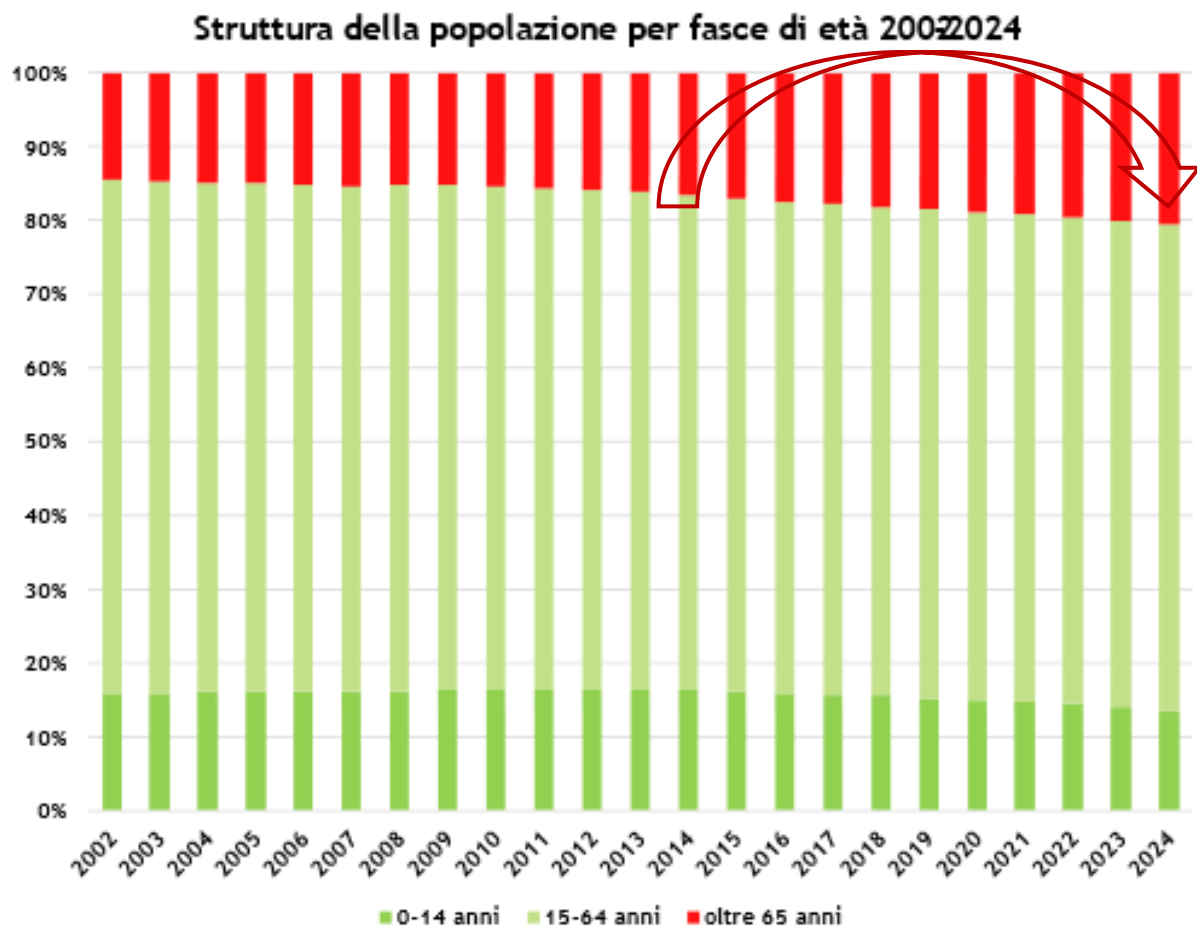
Indice di natalità 2002-2024



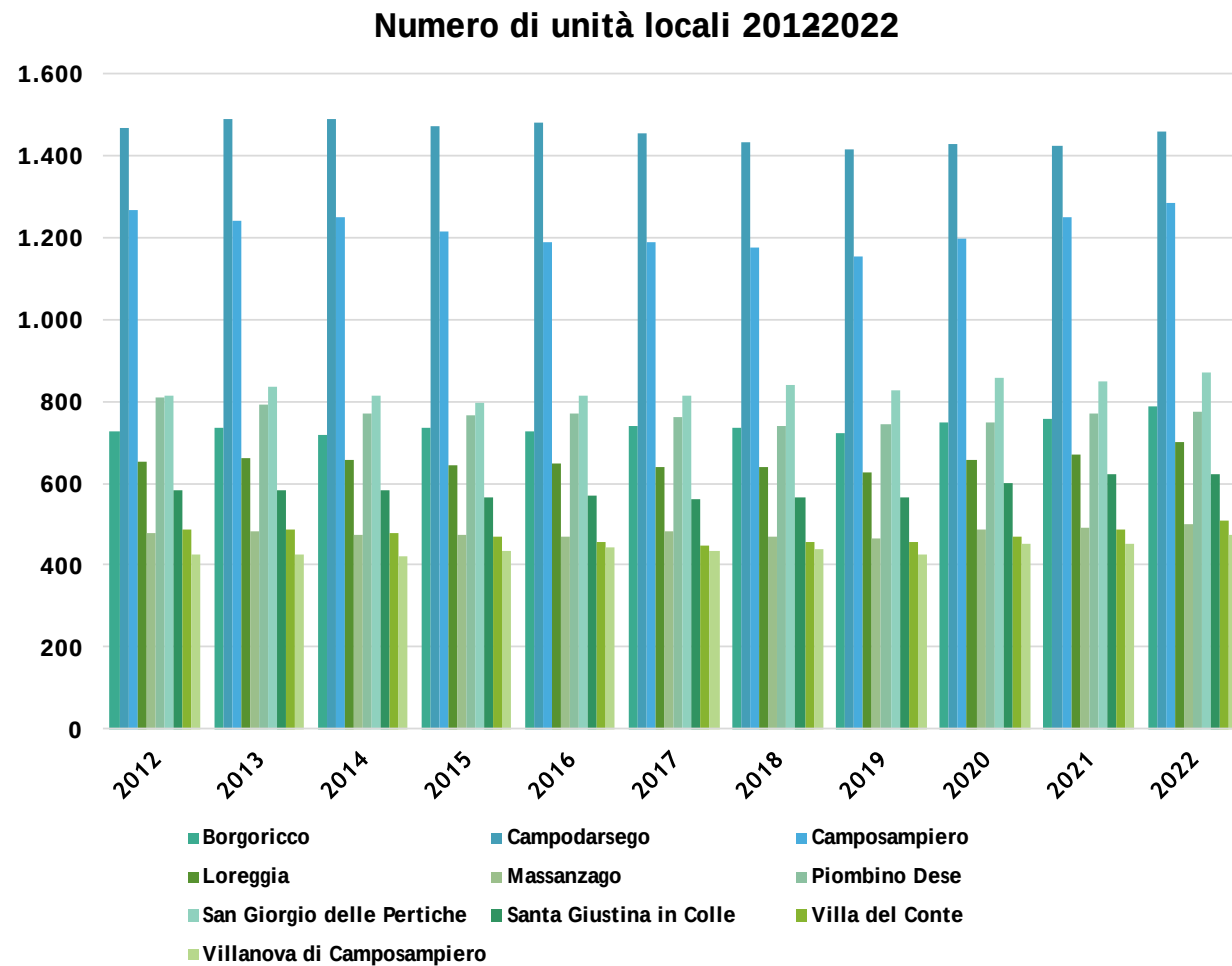
Indice di mortalità 2002-2024



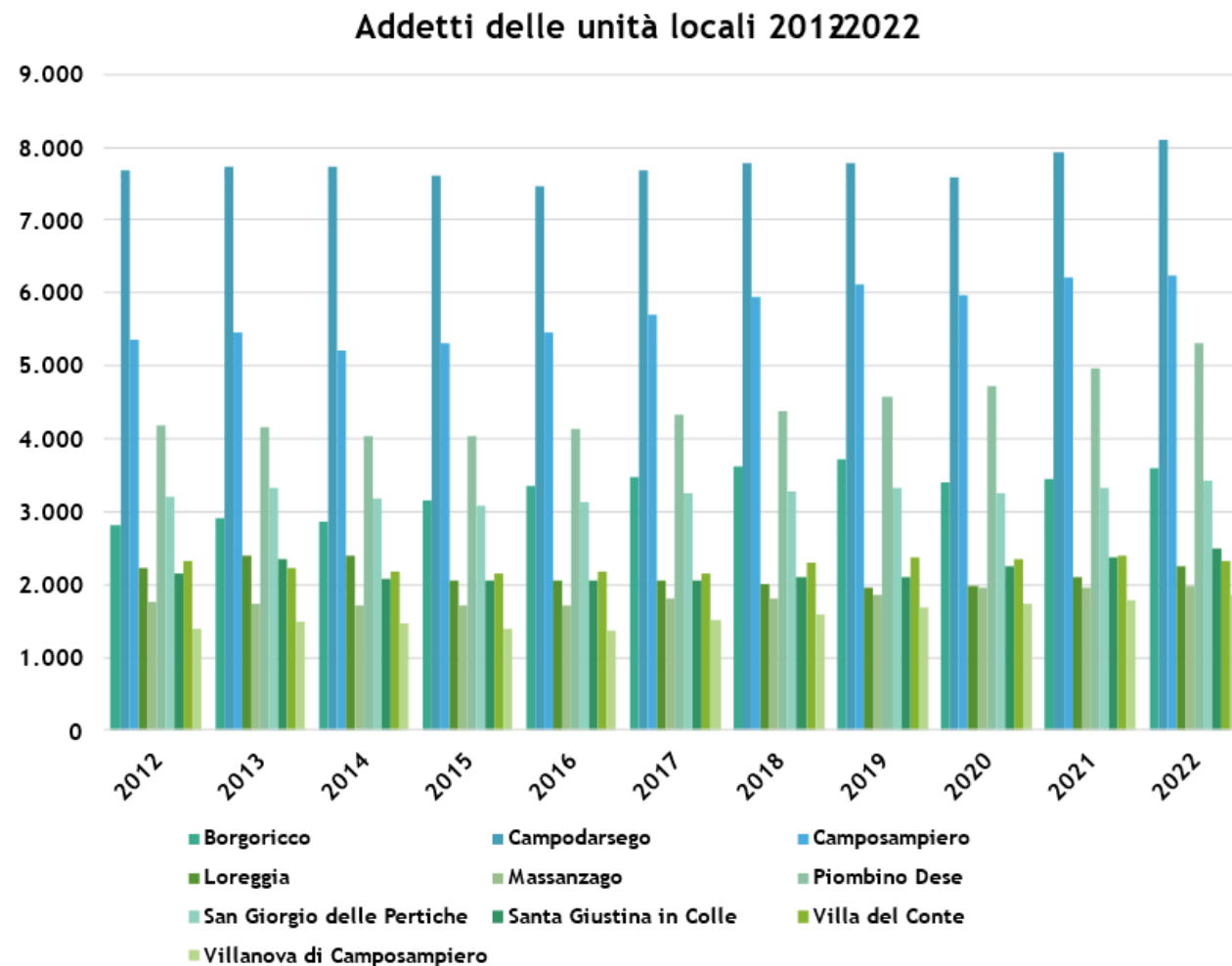
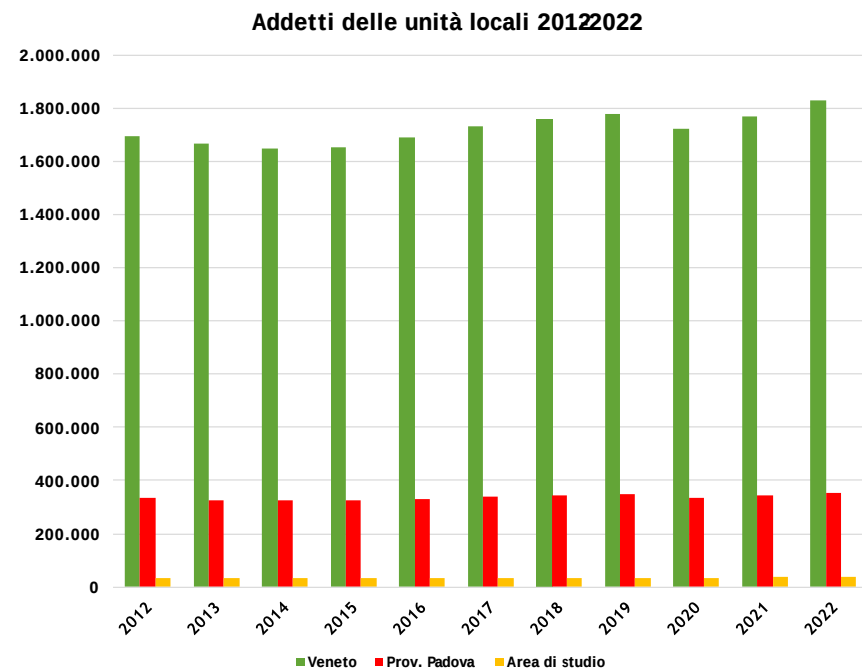
Nella Struttura della popolazione per fasce d'età 2002-2024 è ancora visibile l'incremento della quota over 65 co-sì come l'Età media registra una crescita che si attesta su valori di 44.11 nel 2024



La visualizzazione grafica del numero di Unità Locali 2012 – 2022 per i Comuni dell'Area di Piano fa emergere, con 7'976 unità locali totali, il ruolo dei Comuni di Campodarsego (1'458) e Camposampiero (1'283) quali poli principali dell'Area anche per concentrazione di Unità Locali seguiti da San Giorgio delle Pertiche (869).



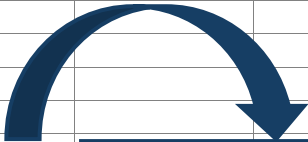
In termini di Addetti è possibile osservare dai grafici per Comune della Federazione come, parallelamente, risulti la più alta incidenza nei Comuni di Campodarsego (8'099 addetti) e Camposampiero (6'241).



Al 1° gennaio 2024 i residenti in età scolare nei Comuni della Federazione sono 15'884 pari al 10.7% di tutti i residenti in età scolare della Provincia di Padova, così ripartiti:

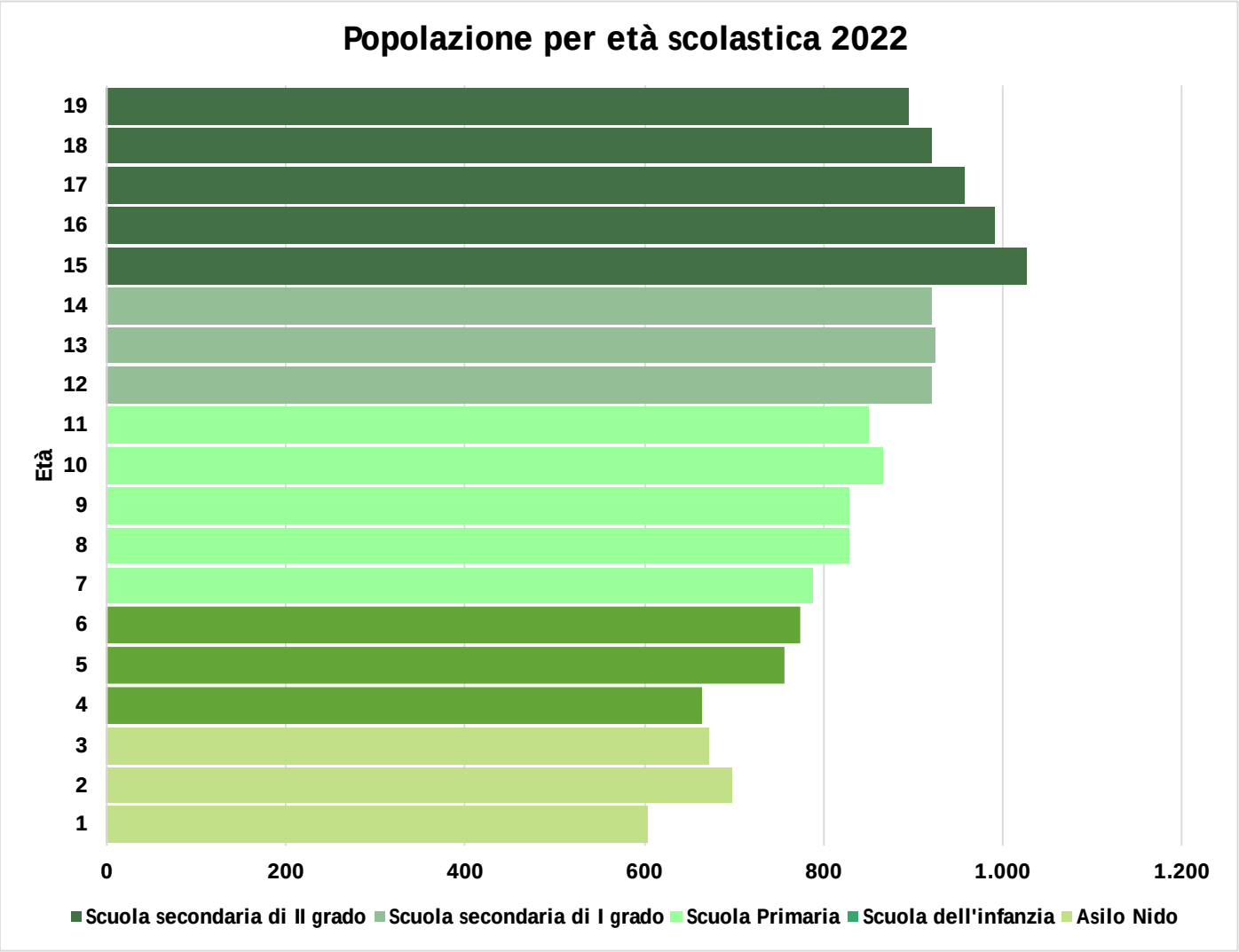
- Asilo nido 12,42%;
- Scuola dell'infanzia 13,82%;
- Scuola primaria 26,18%;
- Scuola secondaria di primo grado 17,41%;
- Scuola secondaria di secondo grado 30,16%.

	SCUOLA DELL'INFANZIA (*1)	SCUOLA PRIMARIA	SCUOLA SECONDARIA DI I Grado	SCUOLA SECONDARIA DI II Grado
Camposampiero				
Loreggia				
Villa del Conte				
Massanzago				
Borgoricco				
Campodarsego				
Piombino Dese				
San Giorgio delle Pertiche				
Santa Giustina in Colle				
Villanova di Camposampiero				

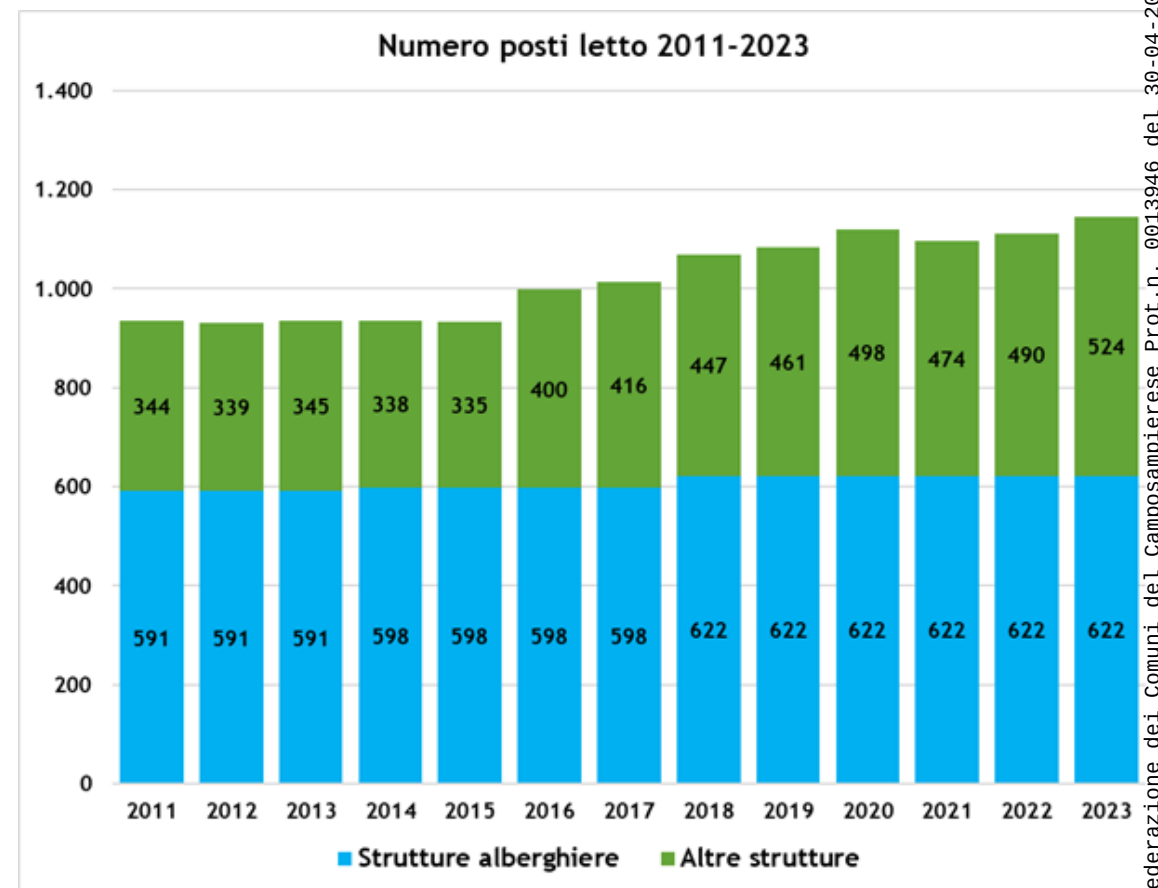
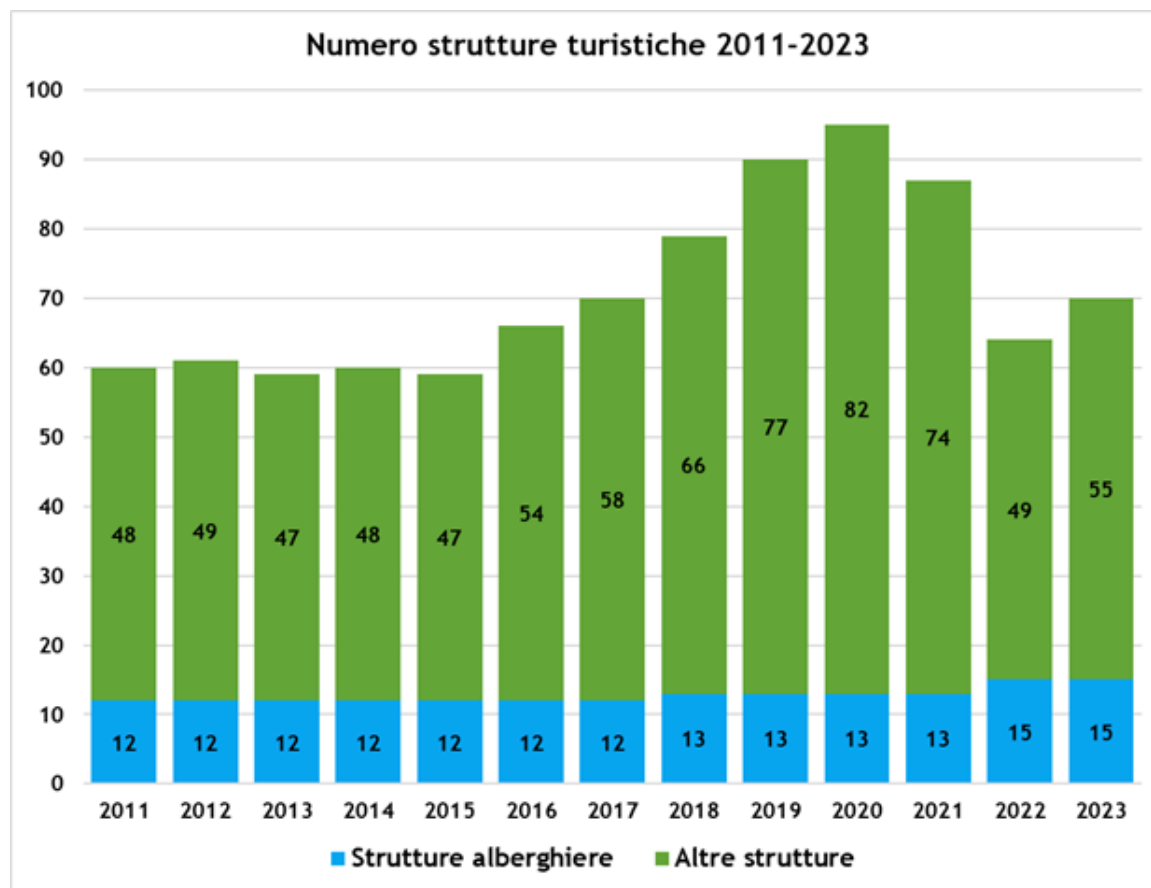


In corso la mappatura delle scuole

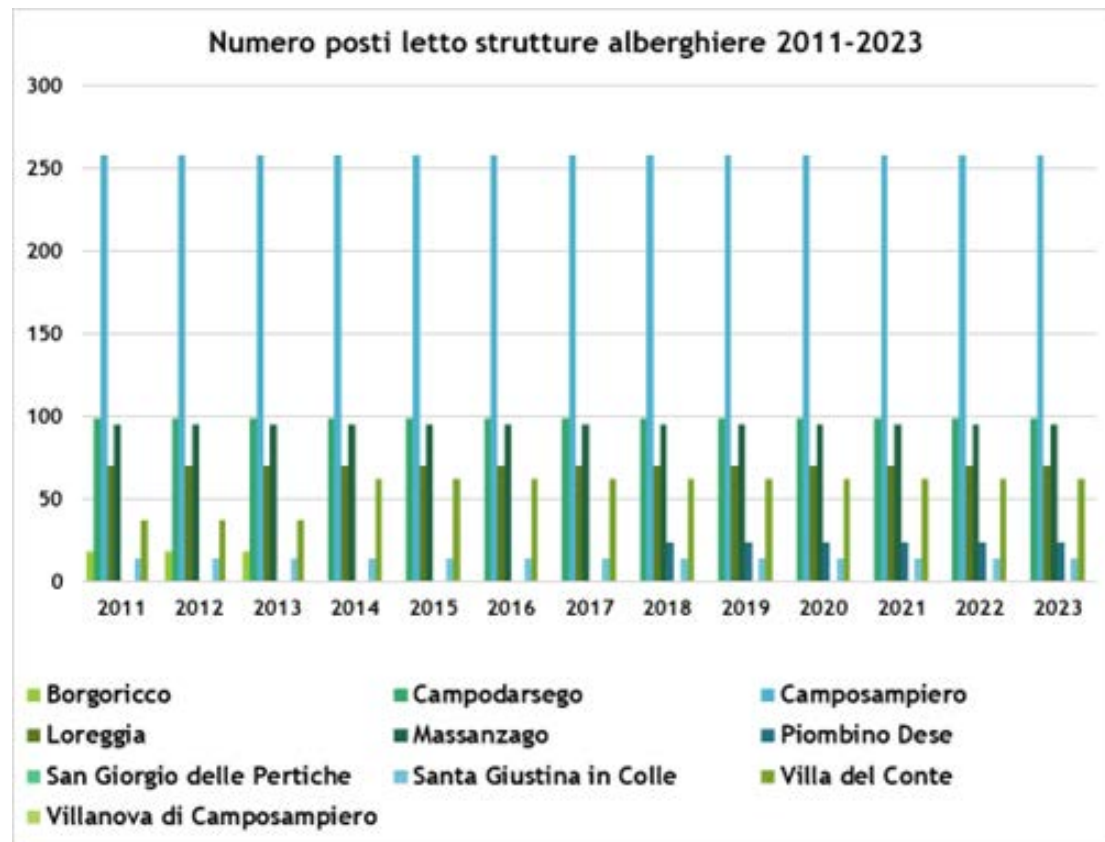
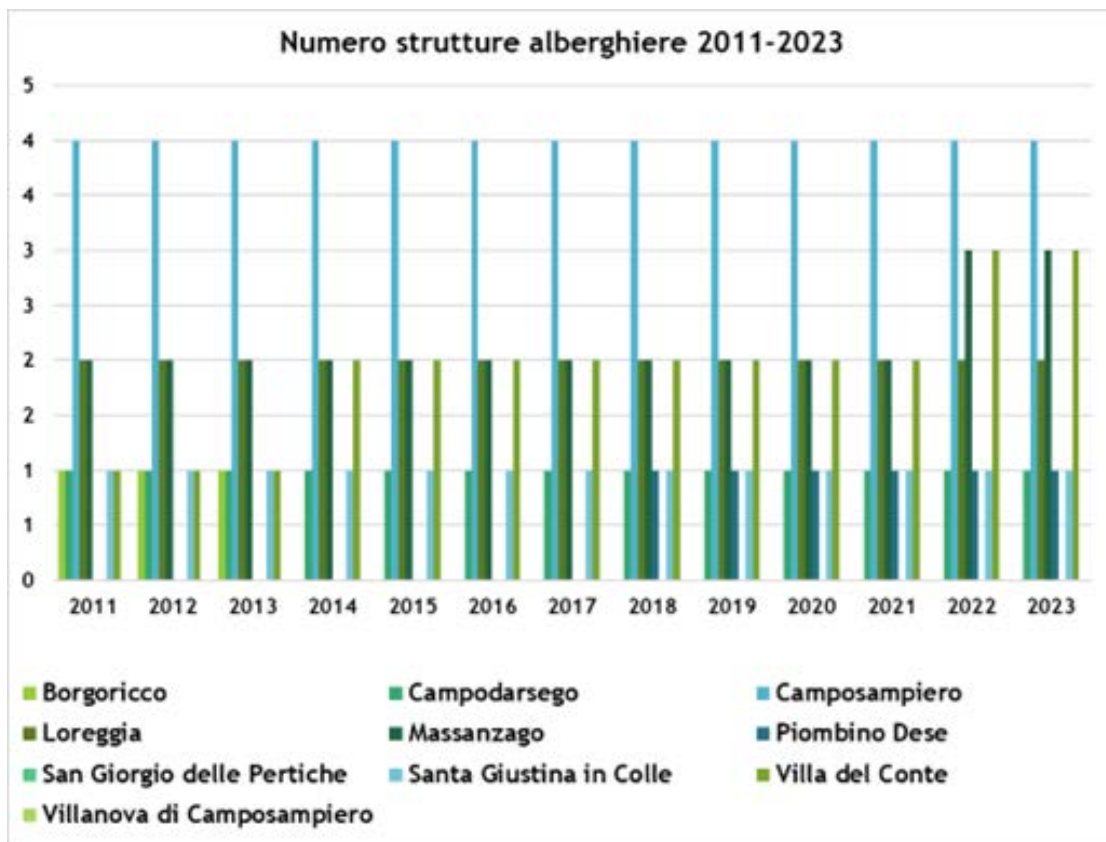
(*1) Valore comprensivo sia delle Scuole Statali che delle Scuole Paritarie



Analizzando i dati di offerta ricettiva a scala di area di Piano è possibile osservare l'incremento delle attività non alberghiere e un incremento delle alberghiere con picco nel 2020 e successiva contrazione per un incremento nell'ultimo anno di osservazione.



Confrontando l'offerta tra i diversi comuni è possibile osservare la dotazione maggiore nel settore alberghiero per il comune di Camposampiero seguito da Massanzago e Villa del Conte.



L'analisi della domanda turistica per il Camposampierese che viene proposta in questa sede è estratta dall'Osservatorio Turismo 2023: il Report relativo alla dimensione turistica dei Comuni della Valle Agredo in cui si raccolgono i dati inerenti ai flussi turistici suddivisi tra “arrivi” e “presenze” dal 31.12.2009 al 31.12.2022.

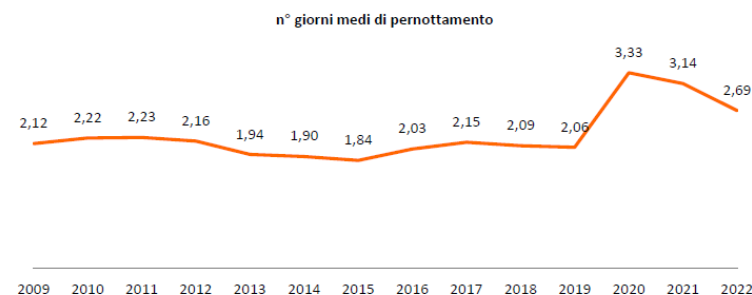
PRESENZE	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Borgoriccio	2.604	2.716	2.705	2.830	2.059	1.608	1.507	1.988	2.632	3.514	4.286	2.793	2.127	3.112
Campodarsego	0	0	0	0	0	11.711	12.910	15.251	14.499	14.057	13.434	3.746	8.945	12.681
Camposampiero	44.607	46.839	49.850	58.484	56.760	60.838	65.561	80.472	86.906	77.825	81.418	29.426	39.394	60.971
Loreggia	5.598	5.369	4.305	3.852	3.813	3.992	4.701	*	*	6.484	7.291	*	*	*
Massanzago	7.212	8.942	9.425	8.275	5.946	7.006	7.058	7.700	8.035	9.929	5.753	4.093	4.258	*
Piombino Dese	297	1.058	2.829	2.743	4.815	3.616	4.954	5.076	5.469	5.149	6.441	4.463	5.216	5.812
San Giorgio delle Pertiche	0	0	0	0	0	0	*	*	*	*	*	*	616	657
Santa Giustina in Colle	0	0	0	985	589	259	446	509	499	1.377	*	561	1.768	1.971
Villa del Conte	5.312	5.594	6.388	6.046	6.577	7.832	10.431	12.379	12.189	12.987	14.437	12.004	14.158	14.390
Villanova di Camposampiero	0	0	0	0	0	0	*	*	*	*	*	*	*	*
TOTALE PRESENZE comuni non oscurati	65.630	70.518	75.502	83.215	80.559	96.862	107.568	123.375	130.229	131.322	133.060	57.086	76.482	99.594
TOTALE PRESENZE tutti i comuni	65.630	70.518	75.502	83.215	80.559	96.862	107.568	123.375	137.515	131.548	134.631	62.308	88.239	112.653

* l'asterisco indica che, per tutelare la riservatezza dei rispondenti, il dato è omesso ai sensi dell'articolo 9 del D.Lgs. 322/1999

ARRIVI	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Borgoriccio	835	990	1.132	912	1.080	867	851	1.096	1.078	1.264	1.311	723	1.046	1.319
Campodarsego	0	0	0	0	0	7.399	7.862	6.706	7.213	7.325	7.046	1.873	5.069	7.376
Camposampiero	22.658	23.350	25.213	30.114	32.582	34.751	40.413	45.282	43.288	41.820	45.608	9.701	13.098	23.305
Loreggia	2.960	2.858	2.483	2.461	2.332	2.328	2.524	*	*	2.933	2.966	*	*	*
Massanzago	2.899	2.999	3.336	3.311	2.721	2.689	3.360	3.800	4.208	5.635	2.746	1.170	1.433	*
Piombino Dese	29	63	113	193	1.105	989	1.294	1.092	1.394	1.335	1.749	770	1.076	1.290
San Giorgio delle Pertiche	0	0	0	0	0	0	0	*	*	*	*	*	15	274
Santa Giustina in Colle	0	0	0	67	86	130	198	185	183	132	*	91	127	165
Villa del Conte	1.538	1.549	1.619	1.396	1.688	1.730	2.021	2.619	3.472	3.452	3.726	2.274	3.149	3.431
Villanova di Camposampiero	0	0	0	0	0	0	0	*	*	*	*	*	*	*
TOTALE ARRIVI comuni non oscurati	30.919	31.809	33.896	38.454	41.594	50.883	58.523	60.780	60.836	63.896	65.152	16.602	25.013	37.160
TOTALI ARRIVI tutti i comuni	30.919	31.809	33.896	38.454	41.594	50.883	58.523	60.780	64.069	63.018	65.347	18.698	28.058	41.953

* l'asterisco indica che, per tutelare la riservatezza dei rispondenti, il dato è omesso ai sensi dell'articolo 9 del D.Lgs. 322/1999

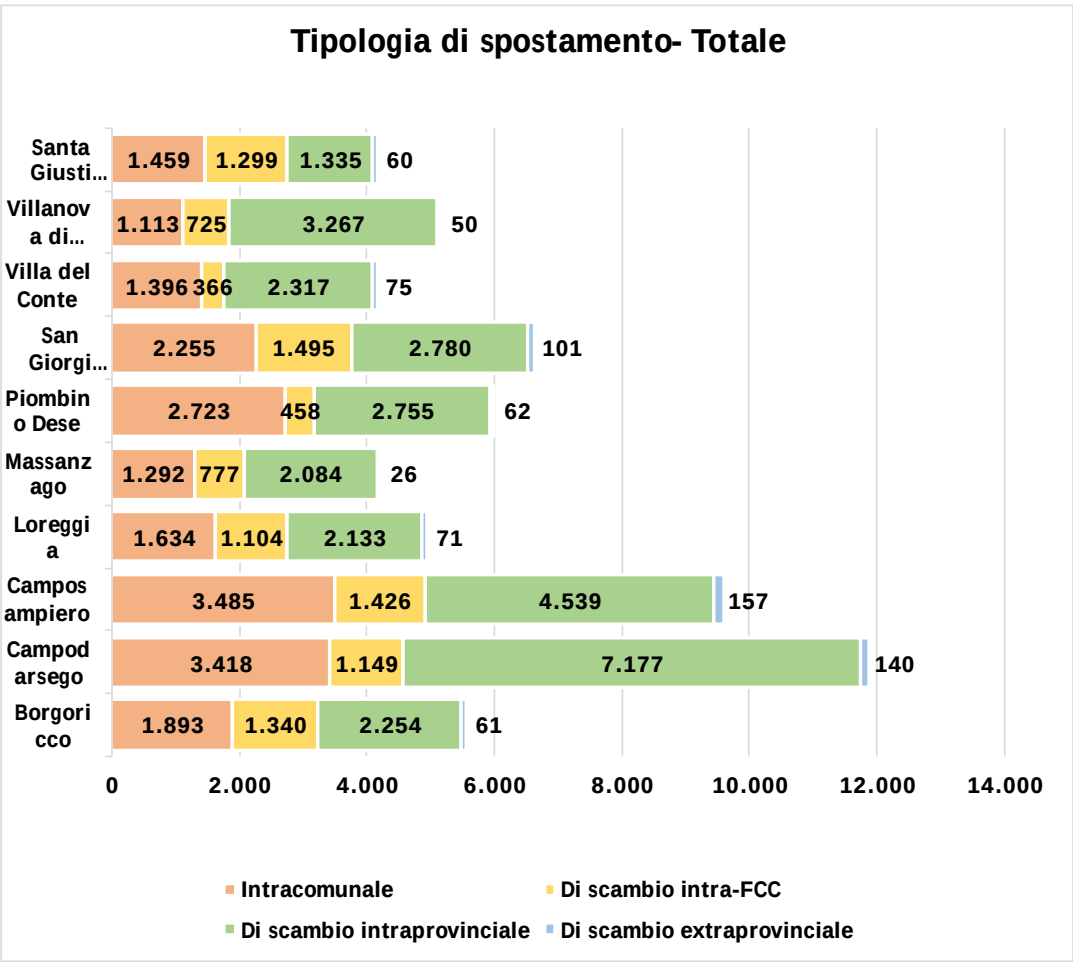
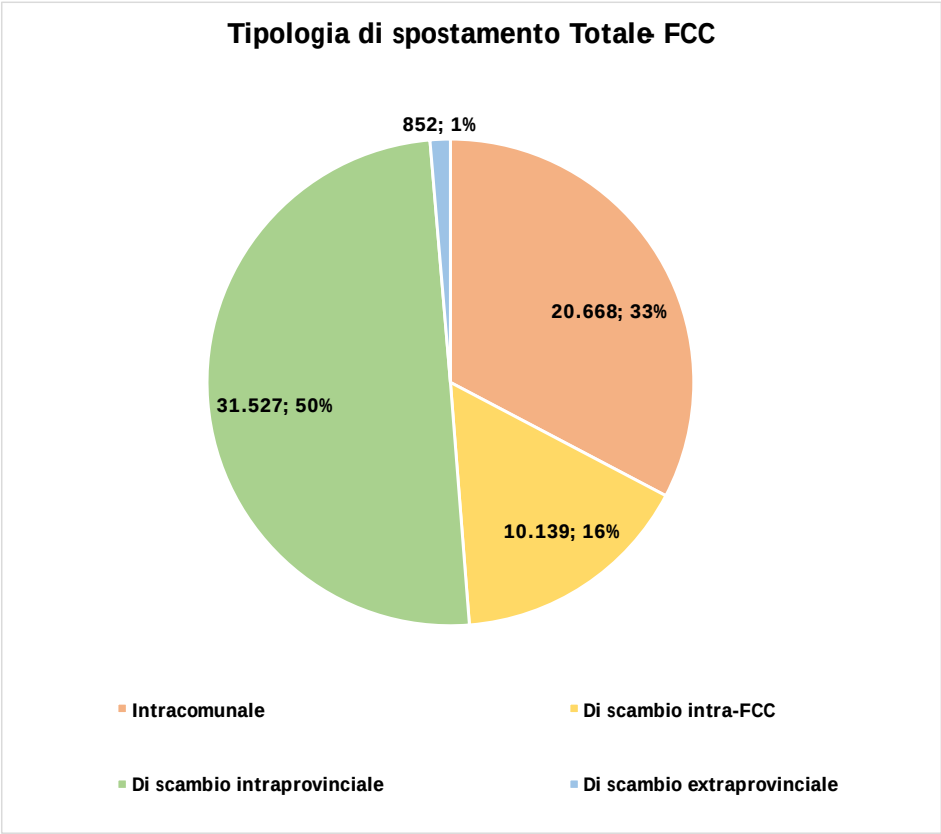
PRESENZA MEDIA	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Borgoriccio	3,12	2,74	2,39	3,10	1,91	1,85	1,77	1,81	2,44	2,78	3,27	3,86	2,03	2,36
Campodarsego						1,58	1,64	2,27	2,01	1,92	1,91	2,00	1,76	1,72
Camposampiero	1,97	2,01	1,98	1,94	1,74	1,75	1,62	1,78	2,01	1,86	1,79	3,03	3,01	2,62
Loreggia	1,89	1,88	1,73	1,57	1,64	1,71	1,86			2,21	2,46			
Massanzago	2,49	2,98	2,83	2,50	2,19	2,61	2,10	2,03	1,91	1,76	2,10	3,50	2,97	
Piombino Dese	10,24	16,79	25,04	14,21	4,36	3,66	3,83	4,65	3,92	3,86	3,68	5,80	4,85	4,51
San Giorgio delle Pertiche													41,07	2,40
Santa Giustina in Colle				14,70	6,85	1,99	2,25	2,75	2,73	10,43		6,16	13,92	11,95
Villa del Conte	3,45	3,61	3,95	4,33	3,90	4,53	5,16	4,73	3,51	3,76	3,87	5,28	4,50	4,19
Villanova di Camposampiero														
PRESENZA MEDIA CSP comuni non oscurati	2,12	2,22	2,23	2,16	1,94	1,90	1,84	2,03	2,14	2,06	2,04	3,44	3,06	2,68
PRESENZA MEDIA CSP tutti i comuni	2,12	2,22	2,23	2,16	1,94	1,90	1,84	2,03	2,15	2,09	2,06	3,33	3,14	2,69



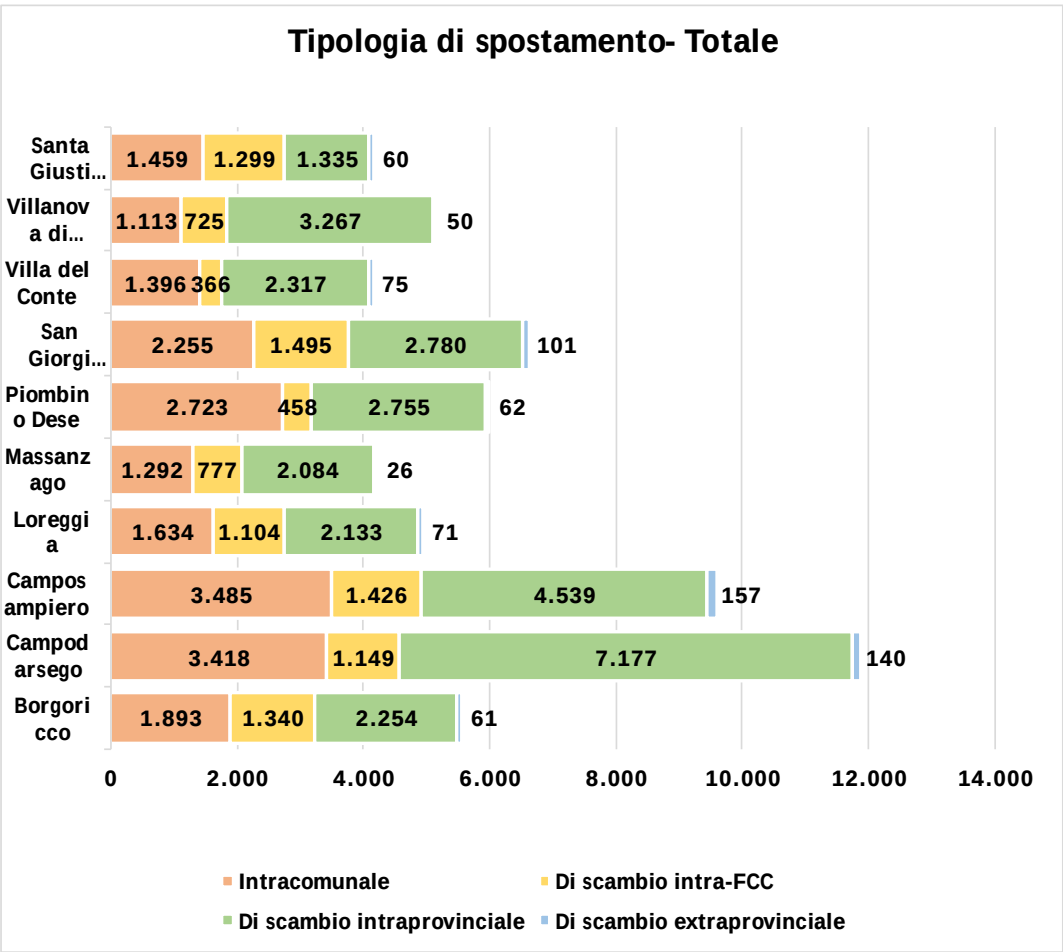
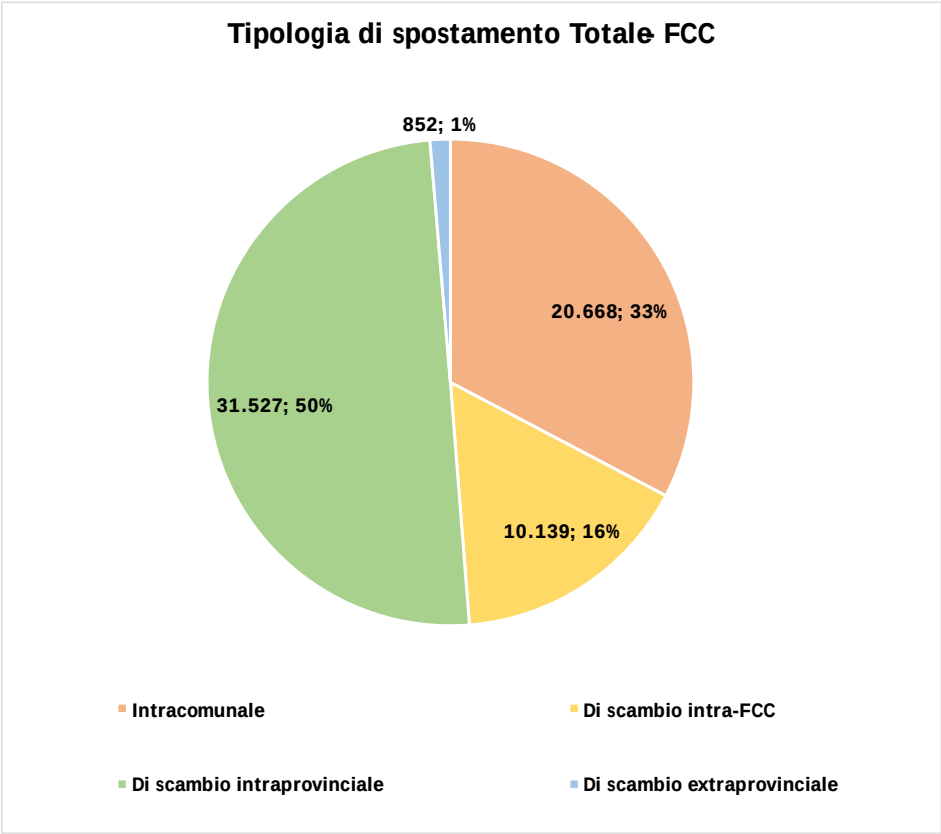
Domanda di mobilità – ISTAT 2011

- La matrice origine-destinazione degli spostamenti per motivi di lavoro o di studio si riferisce alla popolazione residente in famiglia o in convivenza rilevata dal **15° Censimento generale della popolazione**.
- La matrice contiene i dati sul numero di persone che si spostano tra comuni – o all'interno dello stesso comune – classificate, oltre che per il motivo dello spostamento, per il sesso, il mezzo di trasporto utilizzato, la fascia oraria di partenza e la durata del tragitto.

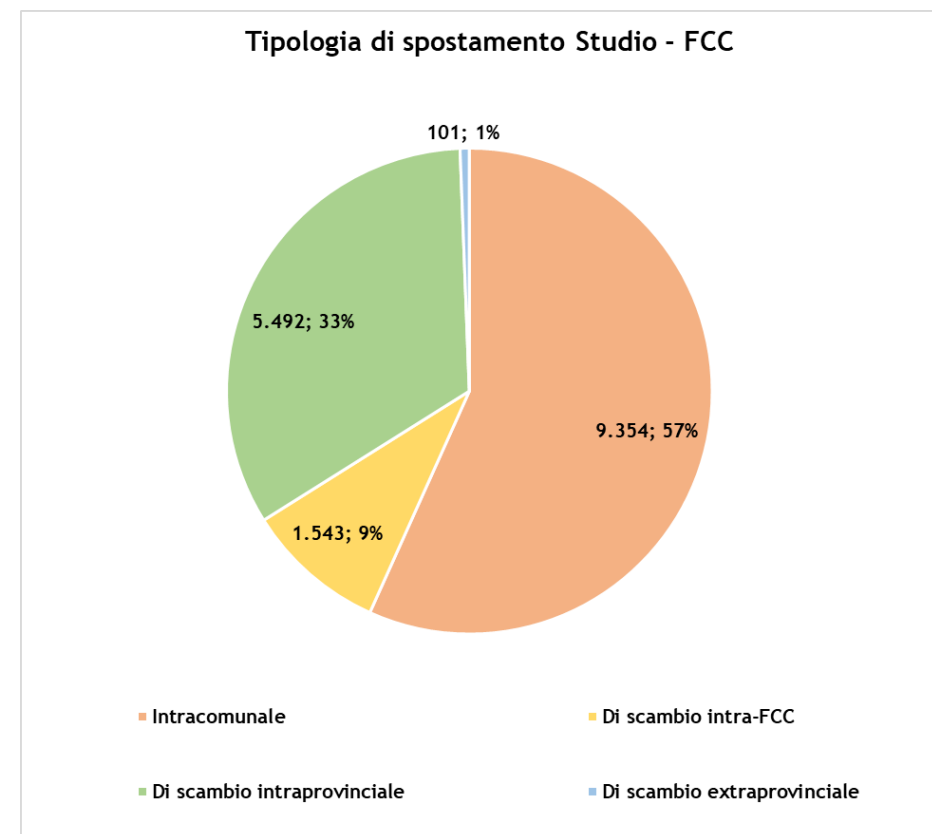
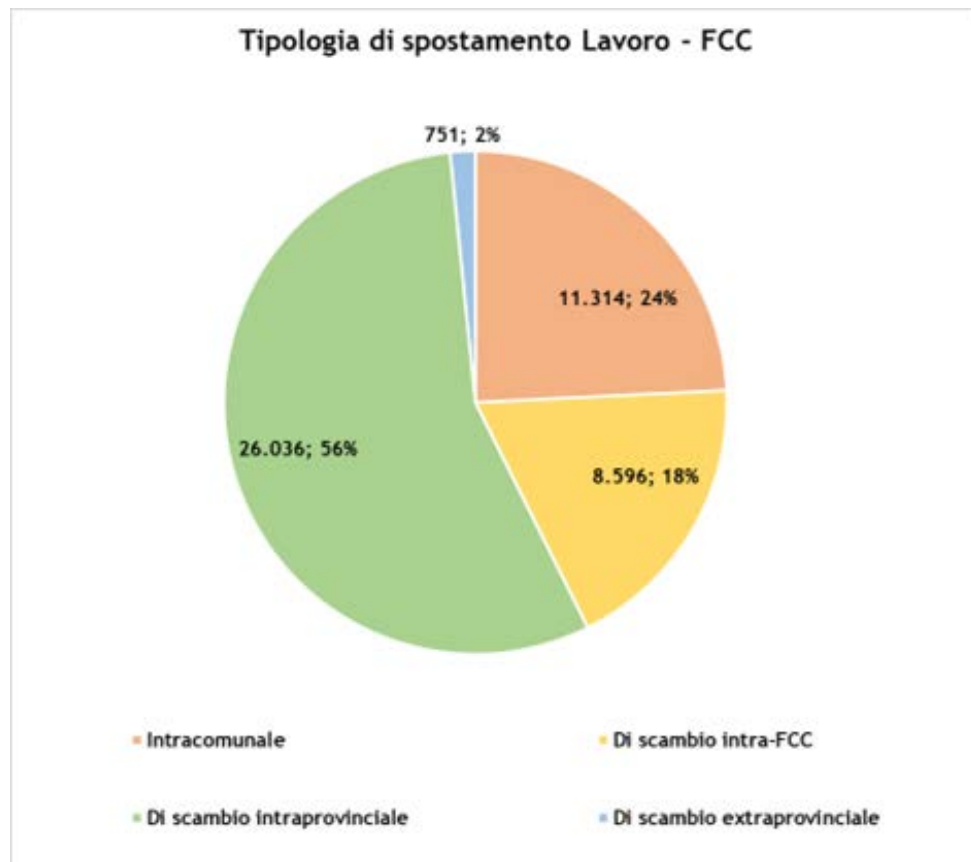
La quota di spostamenti **intra-comunale nella Federazione si attesta al 33%** con 20'668 spostamenti, mentre al **50% la quota relativa gli scambi intra-provinciale**. Una quota è inoltre costituita dagli spostamenti di scambio intra-FCC, pari al 16%, tra i comuni della Federazione. Si attestano al 1% gli spostamenti di scambio extra-provinciale.



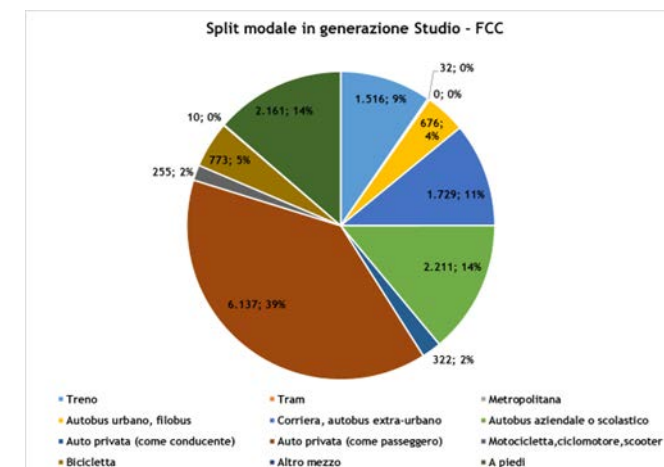
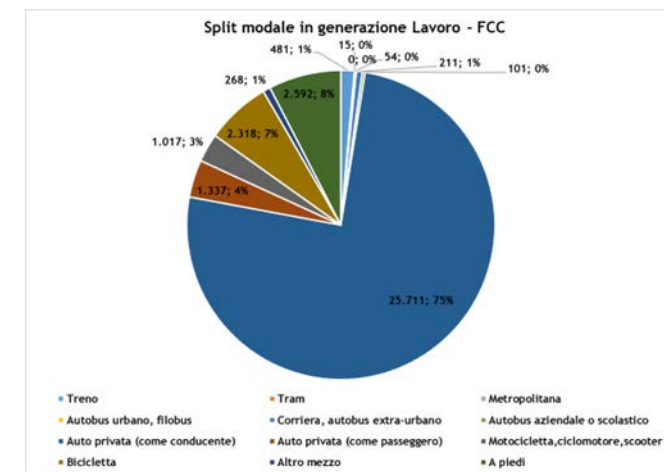
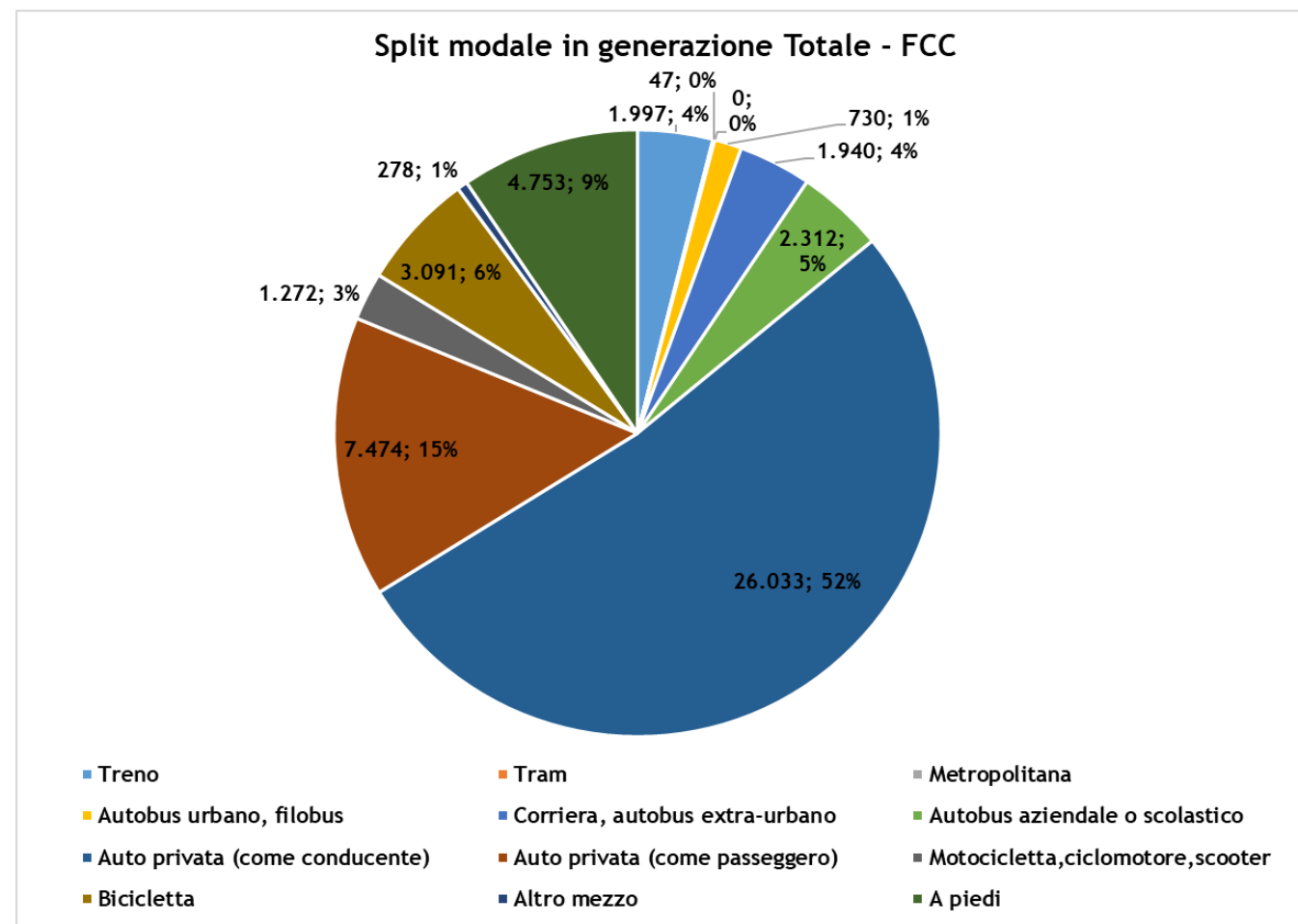
La quota di spostamenti **intra-comunale nella Federazione si attesta al 33%** con 20'668 spostamenti, mentre al **50% la quota relativa gli scambi intra-provinciale**. Una quota è inoltre costituita dagli spostamenti di scambio intra-FCC, pari al 16%, tra i comuni della Federazione. Si attestano al 1% gli spostamenti di scambio extra-provinciale.



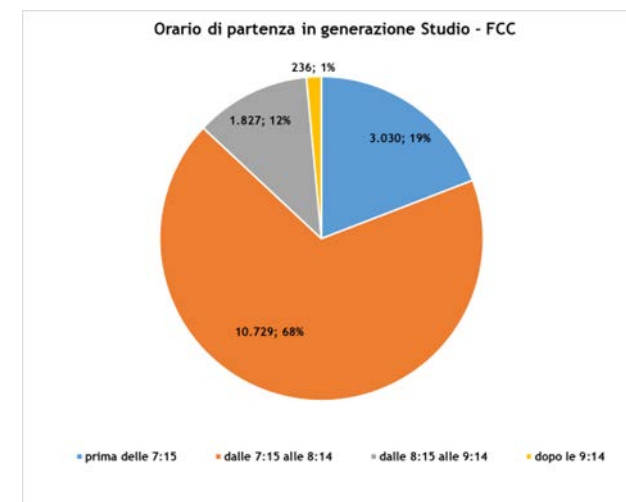
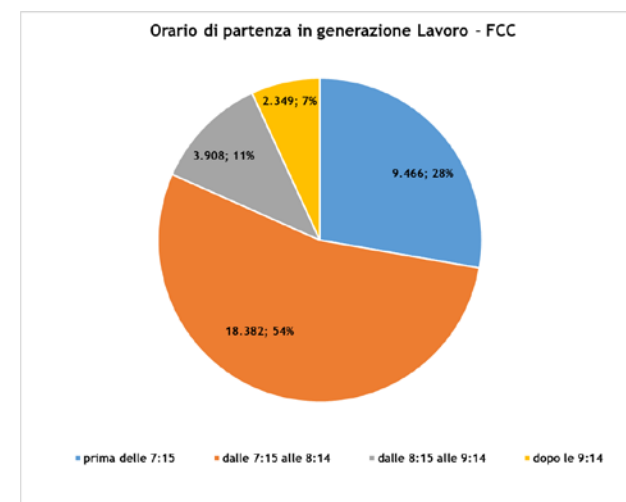
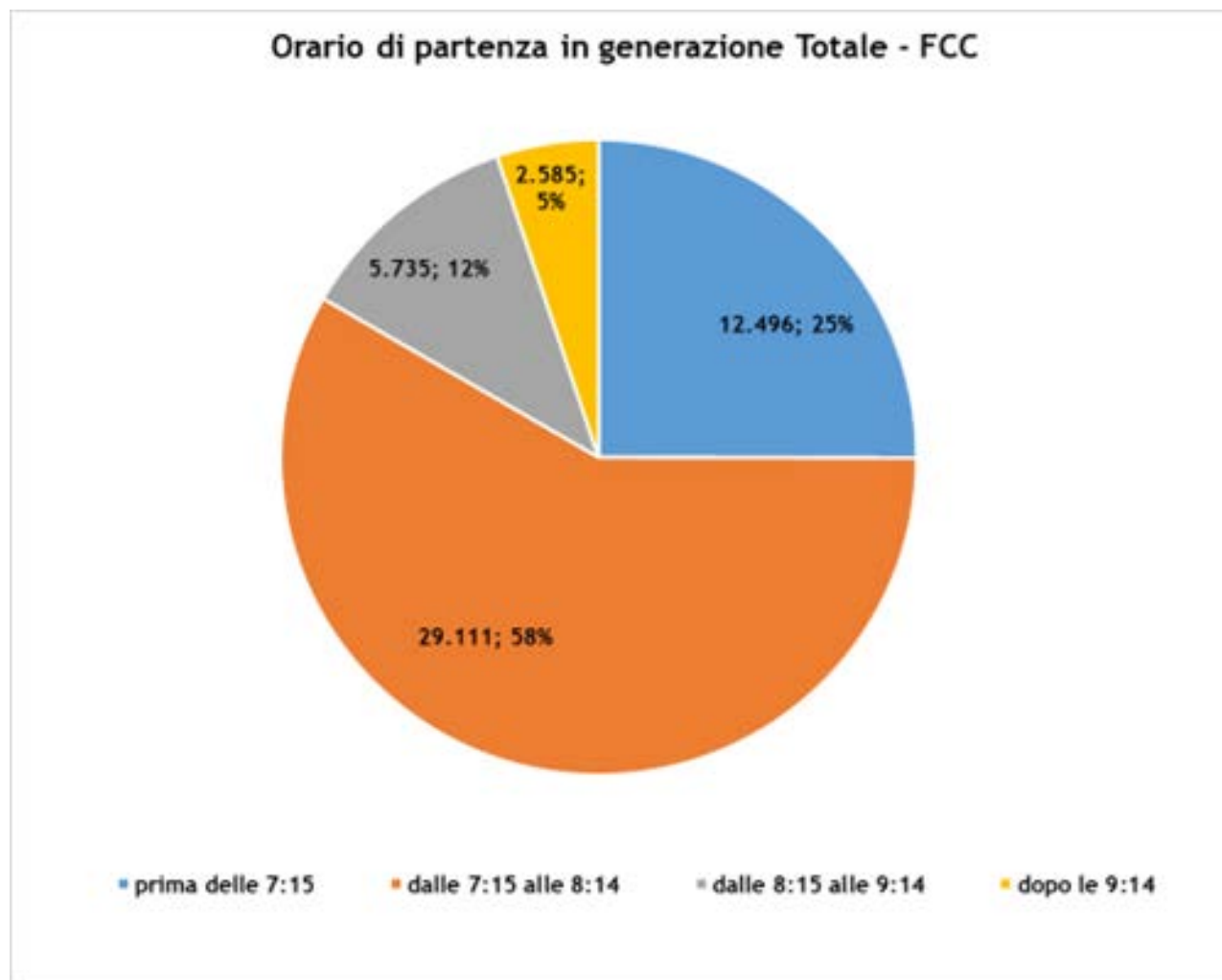
Se si osserva cosa succede per «Lavoro o per studio» è possibile riscontrare il 56% di spostamenti di scambio intraprovinciali per lavoro mentre in quelli per studio prevalgono gli spostamenti intracomunali 57%



In termini di ripartizione modale, gli spostamenti sistematici dei comuni della Federazione registrano quota dominante per il mezzo auto privata come conducente per il 52%, e come passeggero per il 15%. La mobilità attiva, con la componente pedonale, si attesta al 9% ed al 6% in bicicletta, mentre il Trasporto Pubblico costituisce il 9% delle modalità di spostamento con Autobus aziendale o scolastico ed il 4% per autobus extraurbano

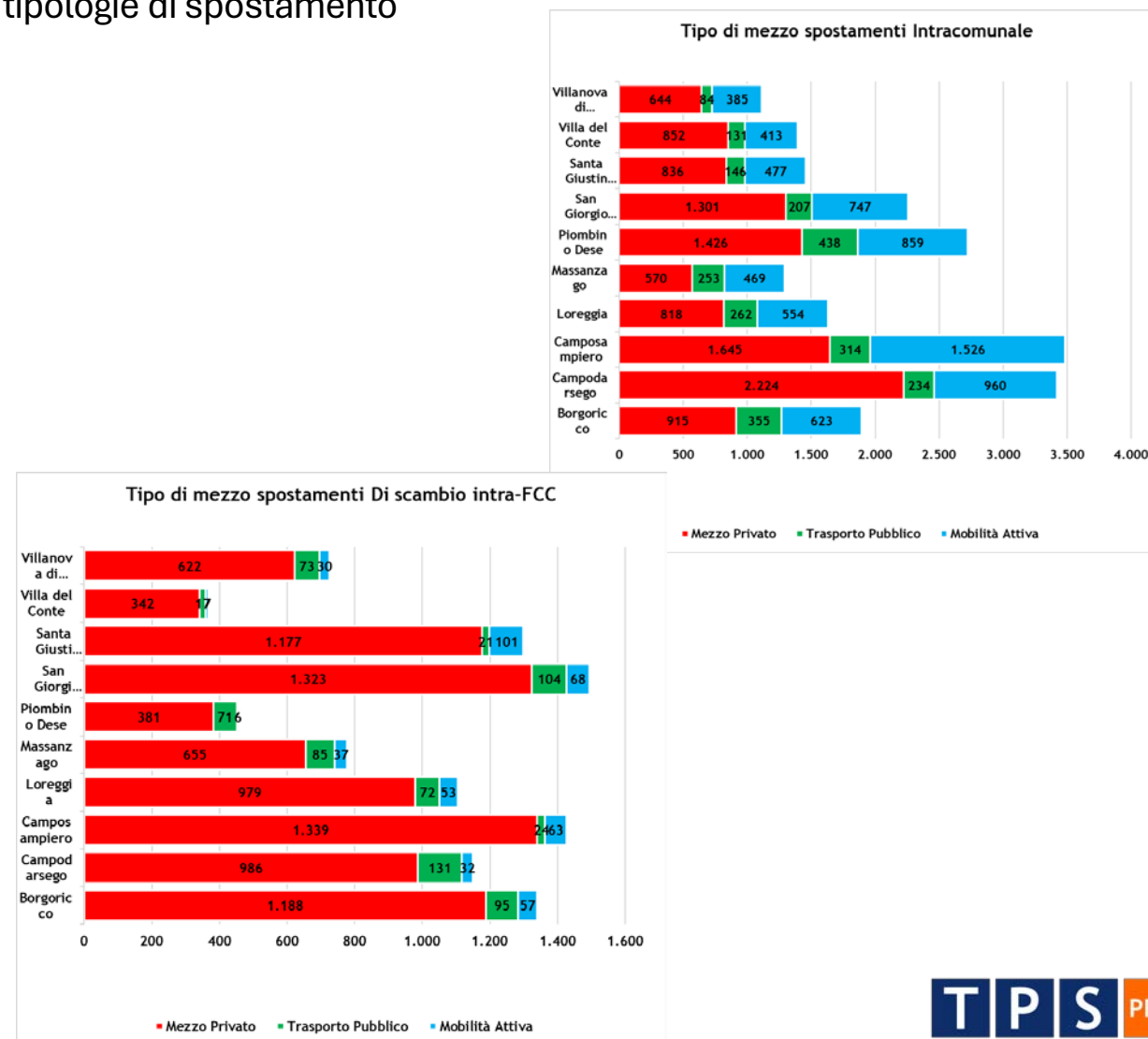
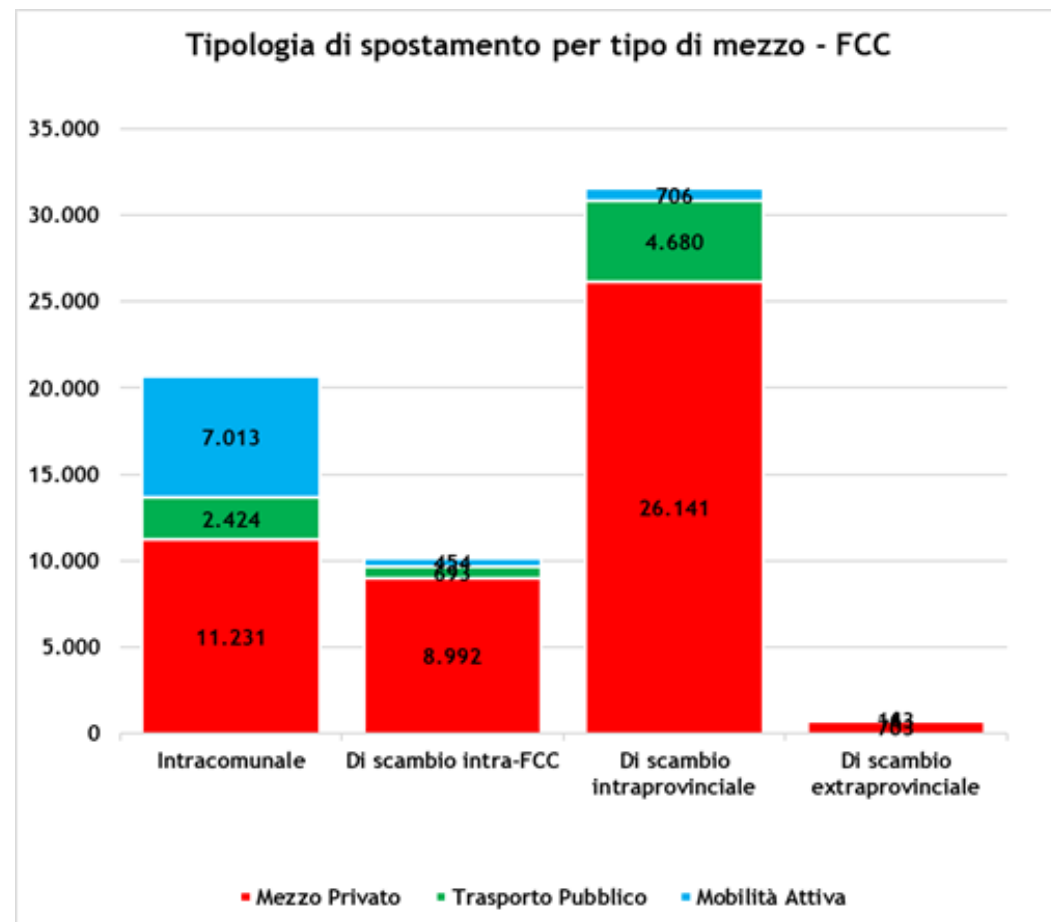


Per il 58% degli spostamenti sistematici della Federazione dei Comuni del Camposampierese l'orario di partenza si colloca nella fascia compresa tra le 7:15 e le 8:14 e per il 25% prima della stessa



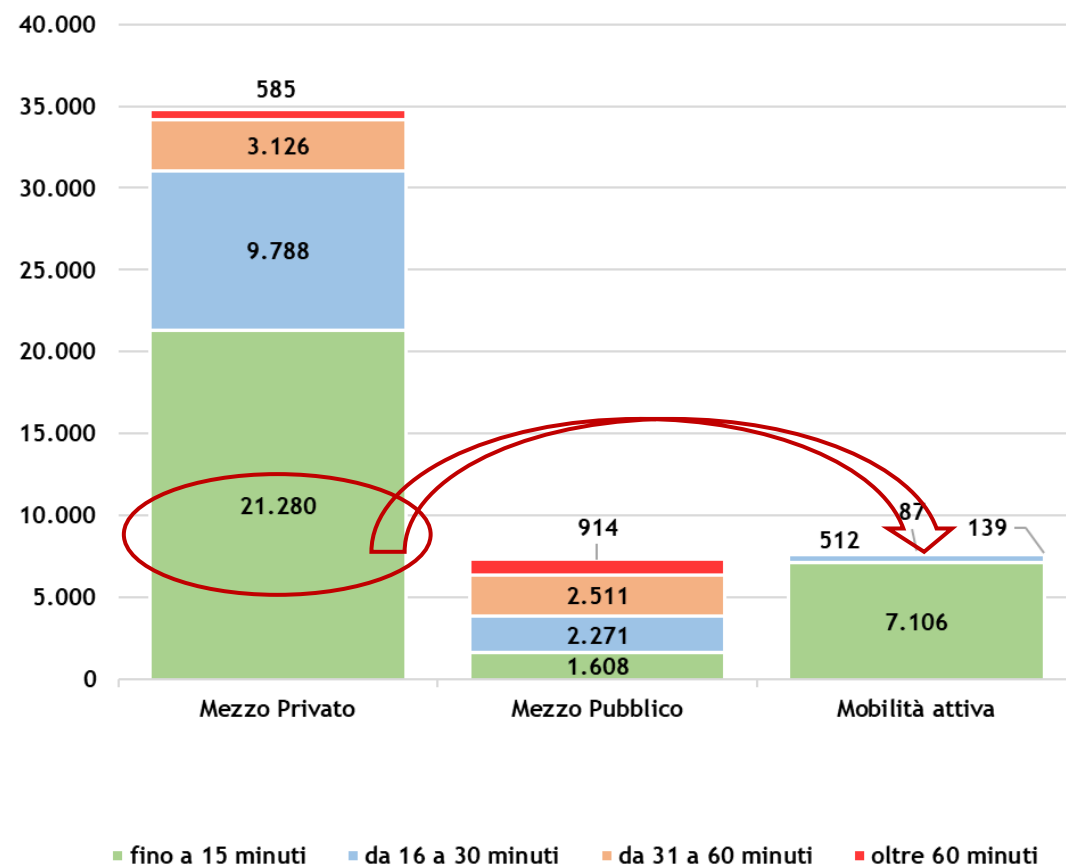
In merito alla **Tipologia di spostamento per tipo di mezzo**, è possibile osservare come nella Federazione dei Comuni del Camposampierese a prevalere siano gli **spostamenti di scambio intra provinciali condotti perlopiù con Mezzi privati**, seguiti dagli spostamenti intracomunali dove la mobilità attiva un'importante quota modale.

Il mezzo privato è la modalità prevalente anche per gli spostamenti di scambio intra-Federazione. Gli spostamenti di scambio extra provinciali che costituisce la quota minore delle tipologie di spostamento

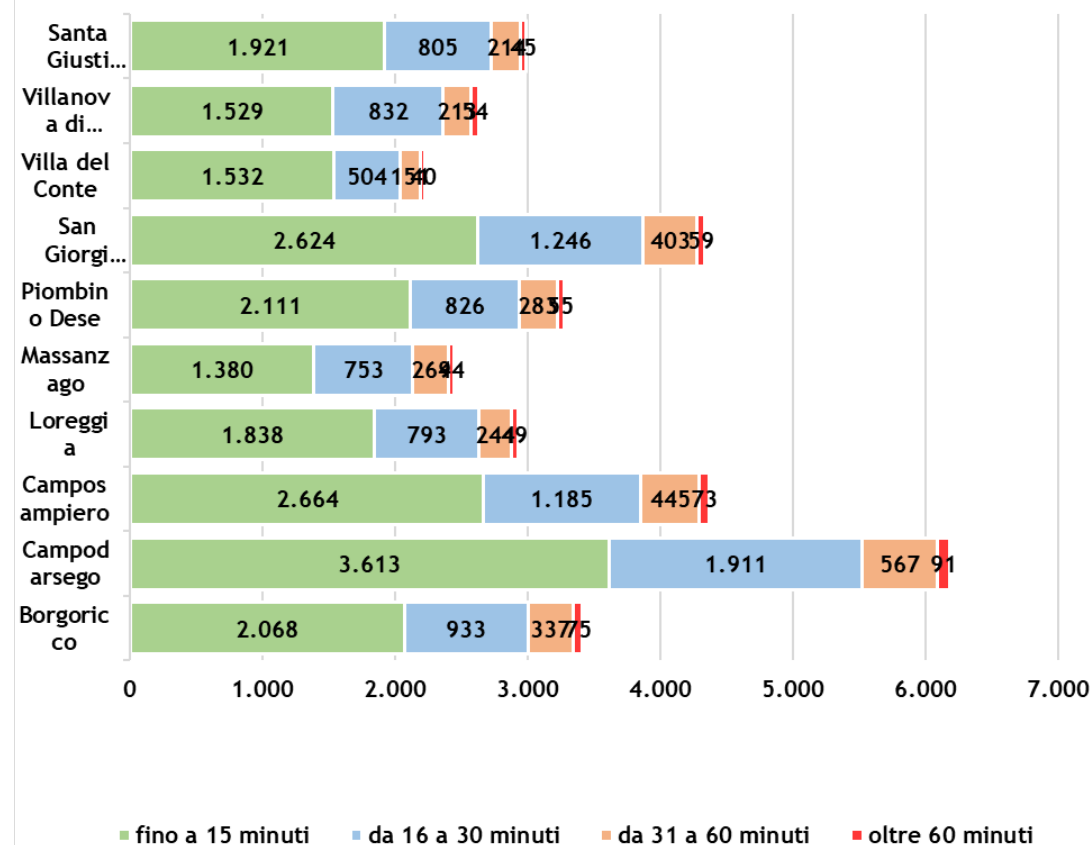


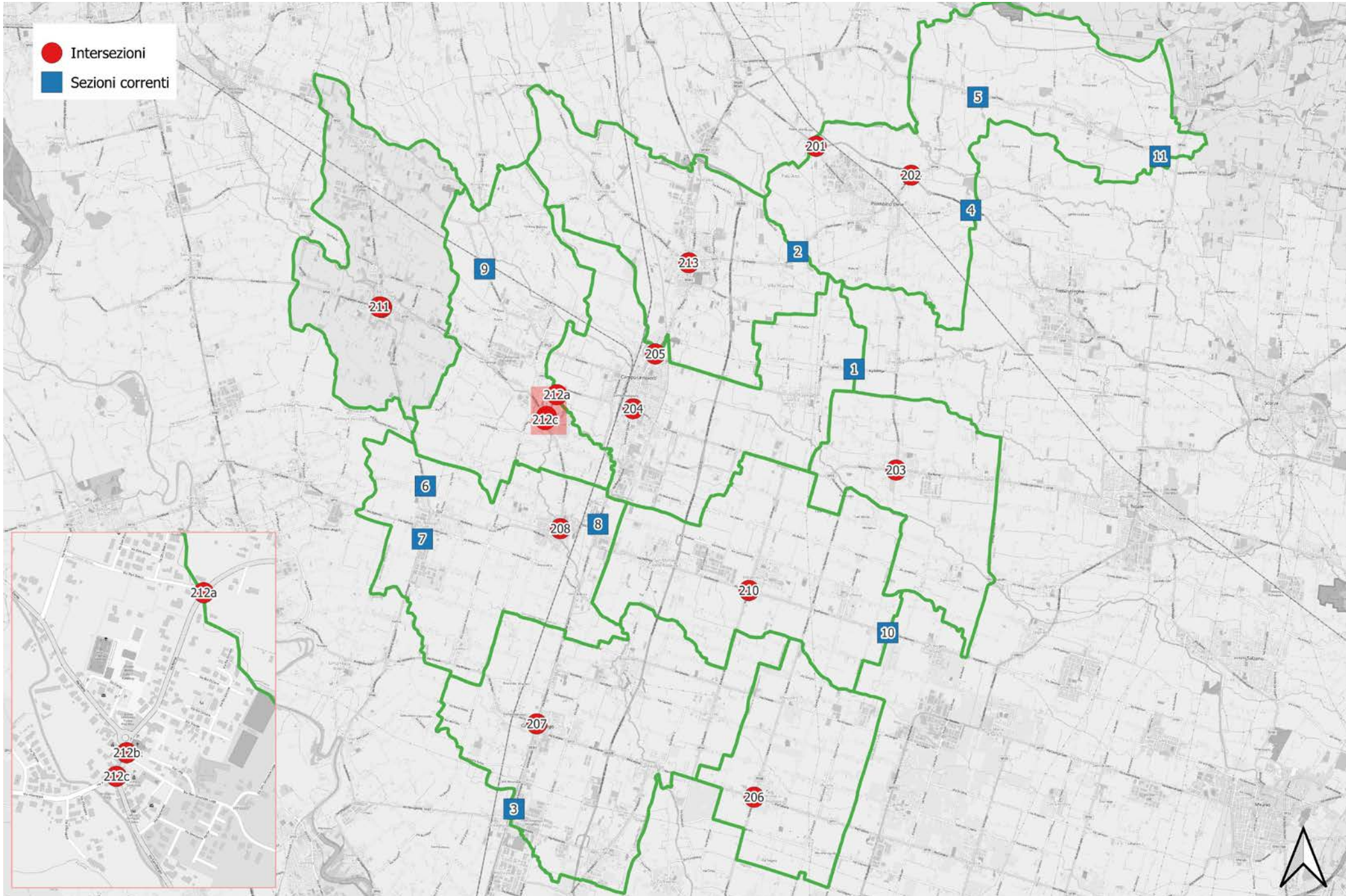
Infine, osservando le elaborazioni del Tipo di mezzo per durata dello spostamento generato, è possibile rilevare come una quota importante degli spostamenti tramite il mezzo privato venga compiuto nell'arco temporale dei 15 minuti, arco di riferimento per gli spostamenti della mobilità attiva

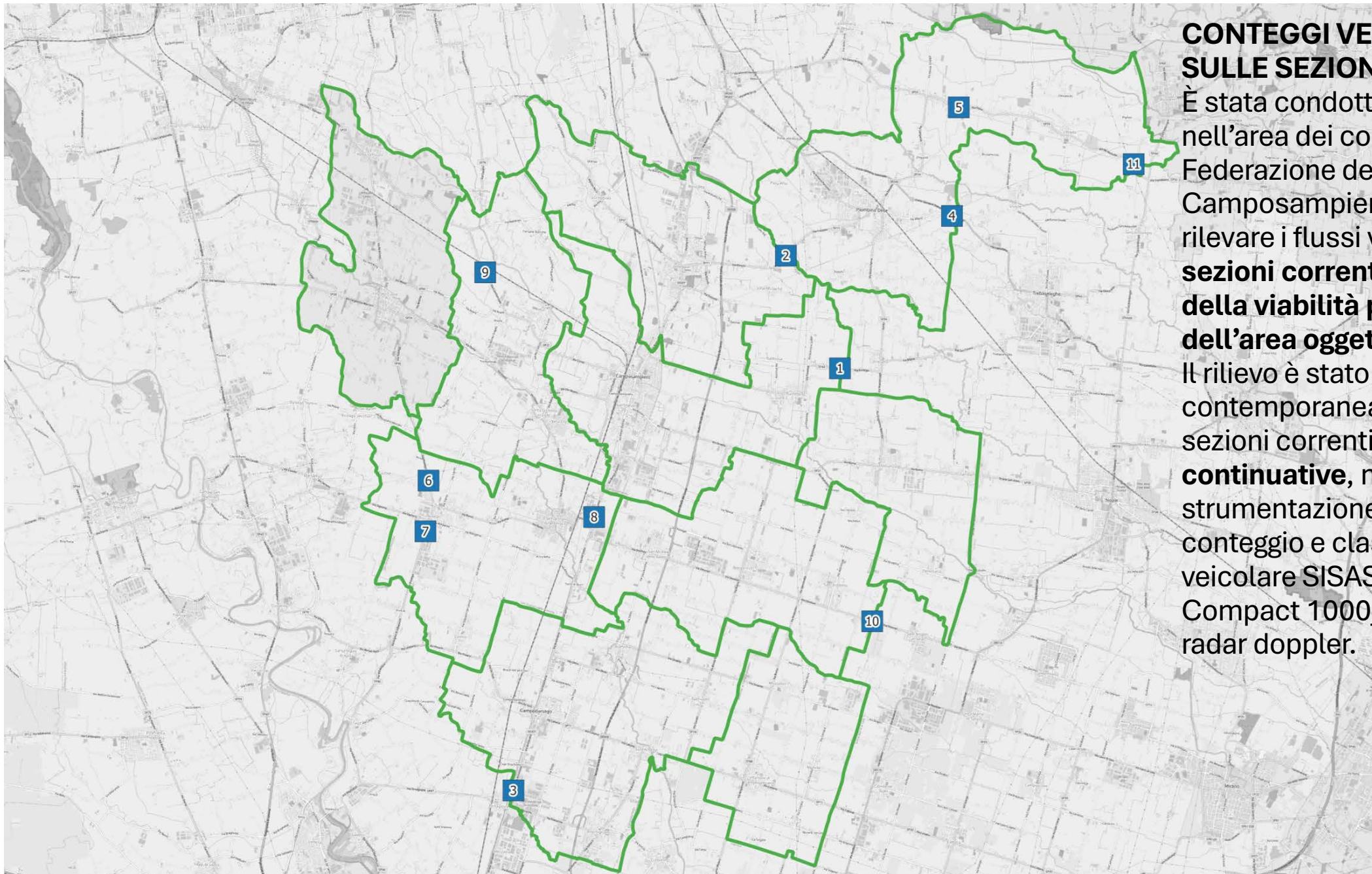
Tipo di mezzo per durata spostamenti generati - FCC



Durata spostamenti generati - Mezzo Privato







CONTEGGI VEICOLARI SULLE SEZIONI CORRENTI

È stata condotta una indagine nell'area dei comuni della Federazione dei Comuni del Camposampierese volta a rilevare i flussi veicolari su **11 sezioni correnti bidirezionali della viabilità principale dell'area oggetto di studio**. Il rilievo è stato effettuato in contemporanea sulle 11 sezioni correnti per **24 ore continuative**, mediante strumentazione automatica di conteggio e classificazione veicolare SISAS Techtronic Compact 1000jr a tecnologia radar doppler.

Federazione dei Comuni del Camposampierese Prot.n. 0013946 del 30-04-2025 partenza

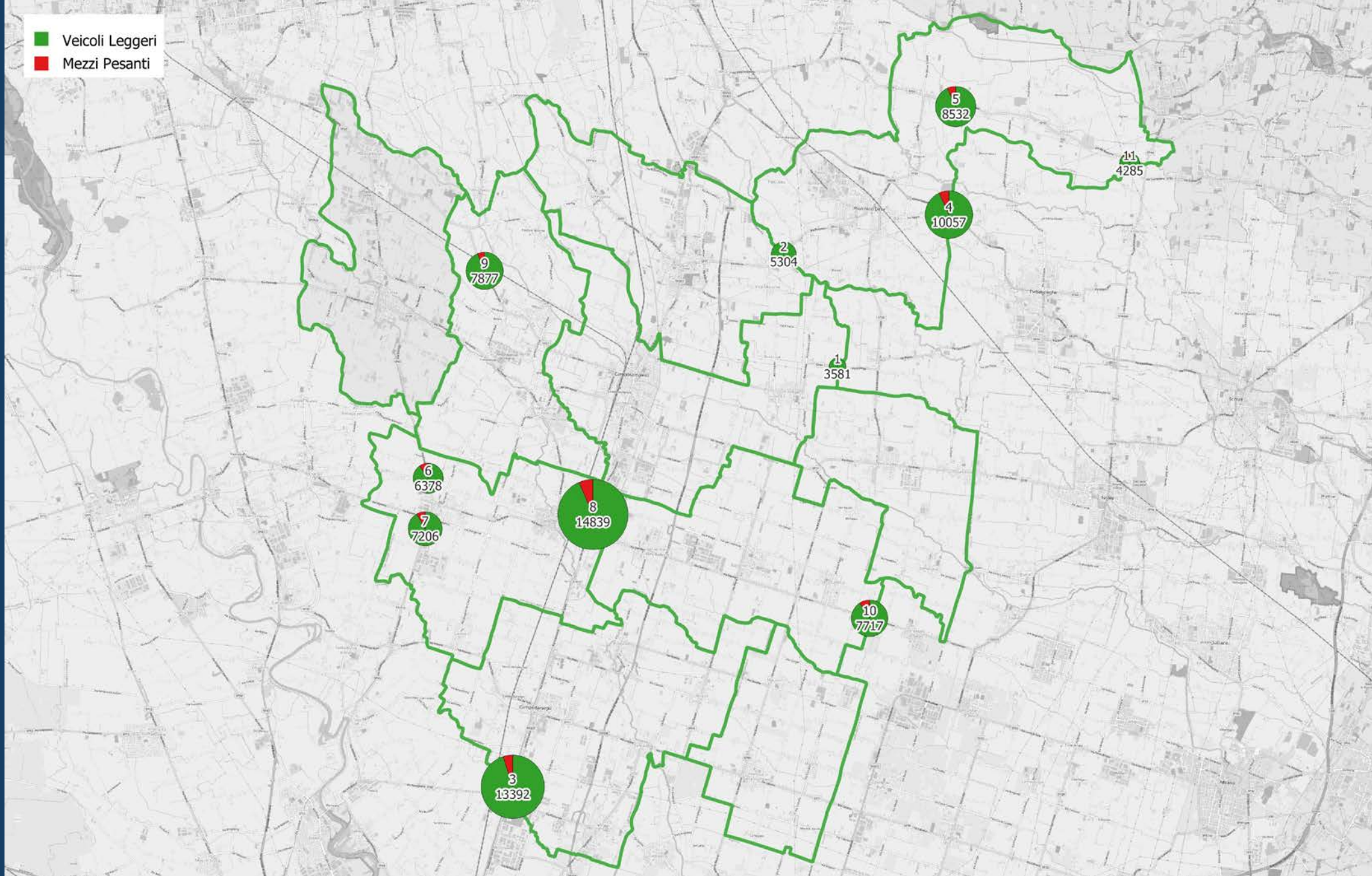
CONTEGGI VEICOLARI SULLE SEZIONI CORRENTI - È stata condotta una indagine nell'area dei comuni della Federazione dei Comuni del Camposampierese volta a rilevare i flussi veicolari su **11 sezioni correnti bidirezionali della viabilità principale dell'area oggetto di studio**.

Il rilievo è stato effettuato in contemporanea sulle 11 sezioni correnti per **24 ore continuative**, mediante strumentazione automatica di conteggio e classificazione veicolare SISAS Techtronic Compact 1000jr a tecnologia radar doppler.

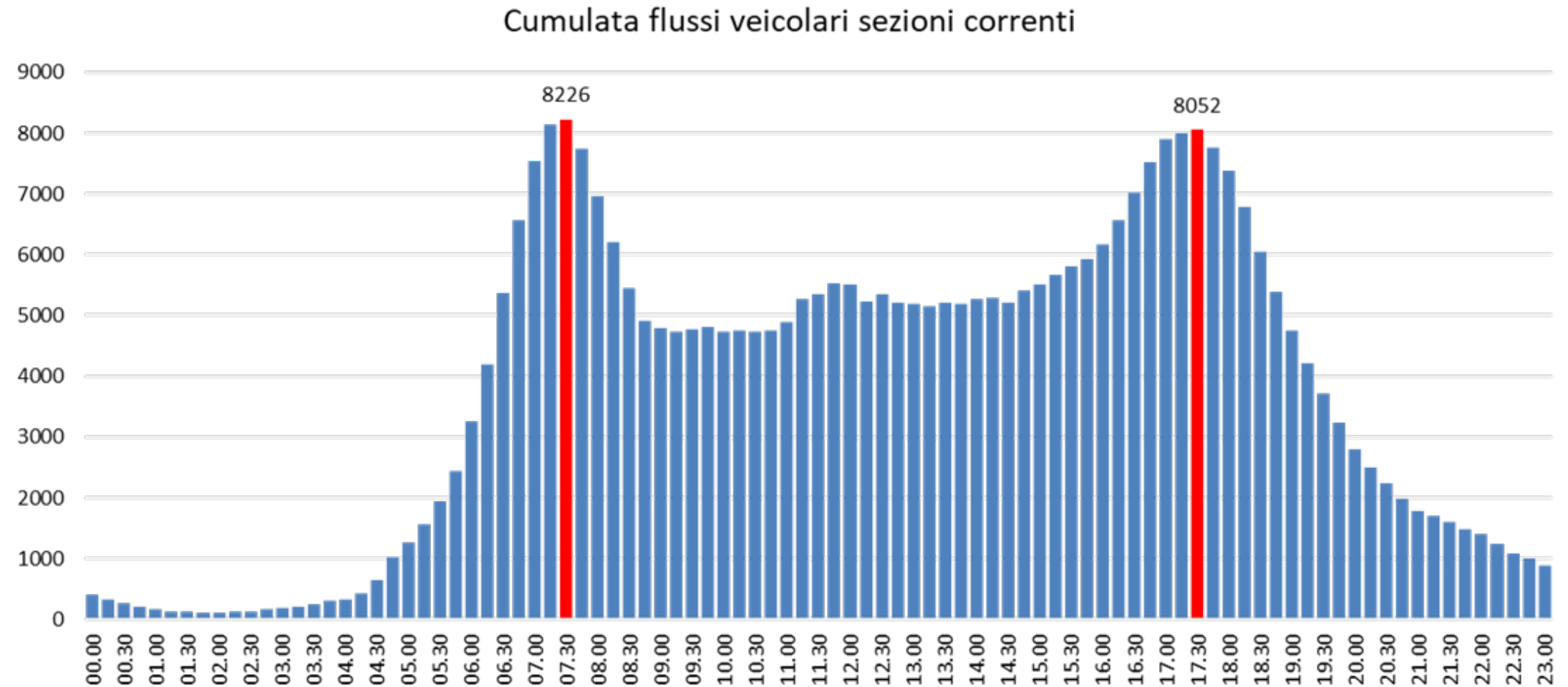
ID	Strada	Da	A	Data
01A	Via Fossalta	Via Rustega	Via Fossalta	12/02/2025
01B	Via Fossalta	Via Fossalta	Via Rustega	12/02/2025
02A	Via Pozzetto	Via Pozzetto	Via Ronchi	12/02/2025
02B	Via Pozzetto	Via Ronchi	Via Pozzetto	12/02/2025
03A	SR307 Strada del Santo	Via Pontarola	Via Piovetta Feltre	12/02/2025
03B	SR307 Strada del Santo	Via Piovetta Feltre	Via Pontarola	12/02/2025
04A	Via Castellana	Confine Trebaseleghe	Via Albere	12/02/2025
04B	Via Castellana	Via Albere	Confine Trebaseleghe	12/02/2025
05A	SP50 Via Piave	Via Fiume Zero	Via dei Cipressi	12/02/2025
05B	SP50 Via Piave	Via dei Cipressi	Via Fiume Zero	12/02/2025
06A	SP46 Via Piovego	Via Vicinale Villarappa	Via Mometto	12/02/2025
06B	SP46 Via Piovego	Via Mometto	Via Vicinale Villarappa	12/02/2025
07A	SP46 Via Piovego	Via Signoria	Via Fornace	12/02/2025
07B	SP46 Via Piovego	Via Fornace	Via Signoria	12/02/2025
08A	Via del Santo	Via Roma	Via Europa	12/02/2025
08B	Via del Santo	Via Europa	Via Roma	12/02/2025
09A	SP22 Via Commerciale	Via Antonelli	Via Albere	12/02/2025
09B	SP22 Via Commerciale	Via Albere	Via Antonelli	12/02/2025
10A	Via Desman	Via Sole	Via Comara	12/02/2025
10B	Via Desman	Via Comara	Via Sole	12/02/2025
11A	Via dei Marcello	Via Sant'Ambrogio	Via Padana	12/02/2025
11B	Via dei Marcello	Via Padana	Via Sant'Ambrogio	12/02/2025

Sezione	Autovetture	Veicoli commerciali leggeri	Mezzi pesanti isolati	Autobus	Mezzi pesanti combinati
01A	1778	62	15	2	3
01B	1687	23	8	3	0
02A	2400	165	54	2	5
02B	2513	103	53	0	9
03A	6170	358	247	18	47
03B	5826	384	275	10	57
04A	4523	255	189	31	115
04B	4337	256	205	25	121
05A	3840	195	191	51	38
05B	3731	192	198	54	42
06A	2449	415	225	35	59
06B	2472	417	222	32	52
07A	3128	320	189	19	83
07B	2849	317	202	22	77
08A	6205	306	365	20	89
08B	6915	442	369	38	90
09A	3435	300	162	16	69
09B	3454	202	155	32	52
10A	3315	172	205	69	70
10B	3309	211	215	68	83
11A	1754	112	127	16	98
11B	1739	166	143	16	114

■ Veicoli Leggeri
■ Mezzi Pesanti



Nell'istogramma riportato di seguito è rappresentata la cumulata dei flussi veicolari rilevati sulle 11 sezioni correnti indagate, tale grafico permette di identificare gli intervalli orari di punta dell'area di studio.

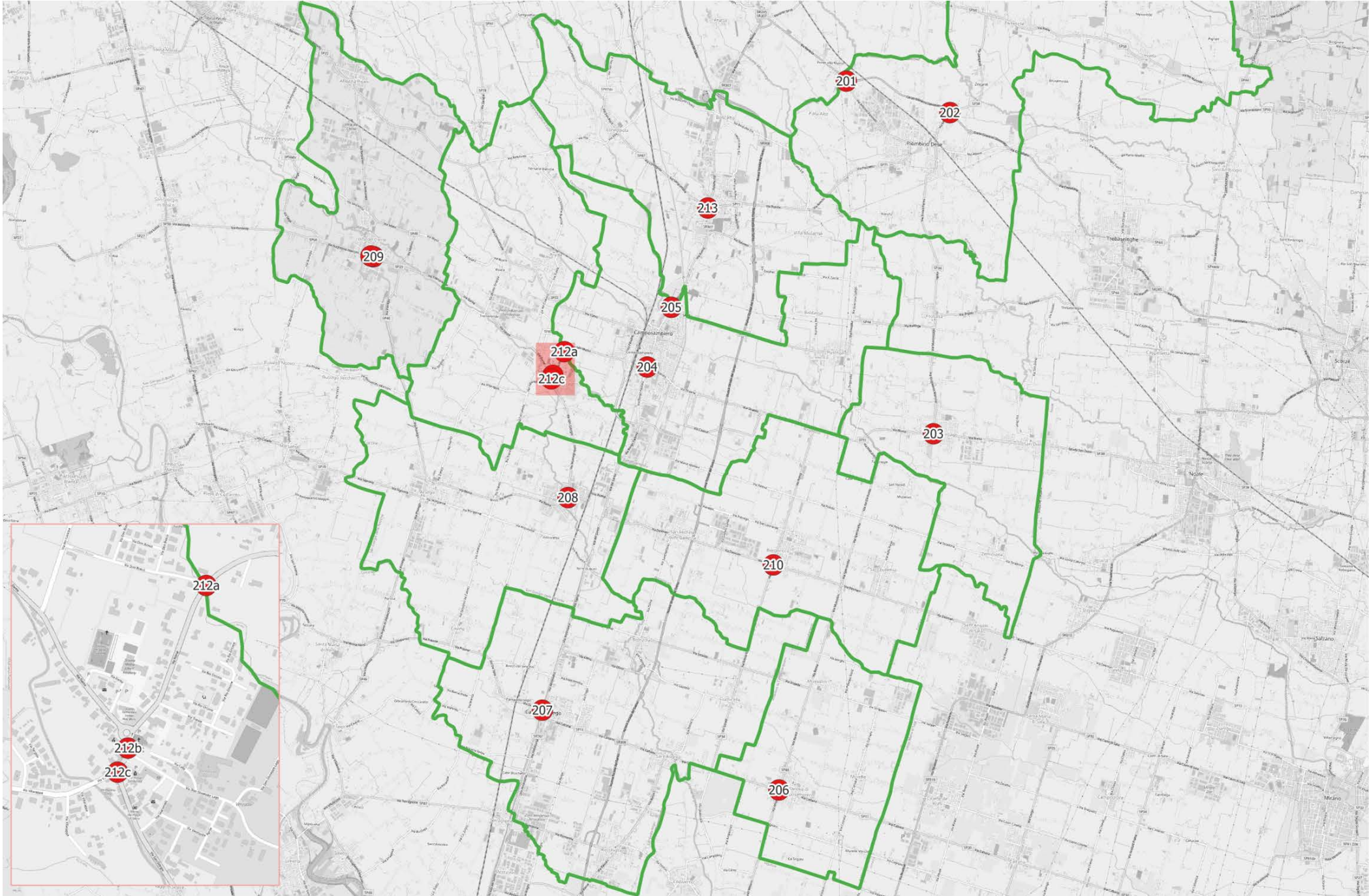


CONTEGGI VEICOLARI ALLE INTERSEZIONI -È stata condotta una campagna di indagine nell’area dei comuni della Federazione dei Comuni del Camposampierese volta a rilevare le **singole manovre di svolta di 15 intersezioni della viabilità principale** Le registrazioni video ai nodi di interesse sono state effettuate per 14 ore consecutive di un giorno feriale scolastico nelle giornate dal 11 al 12 febbraio 2025 con apparecchiature a decodifica automatica delle immagini Miovision Scout.

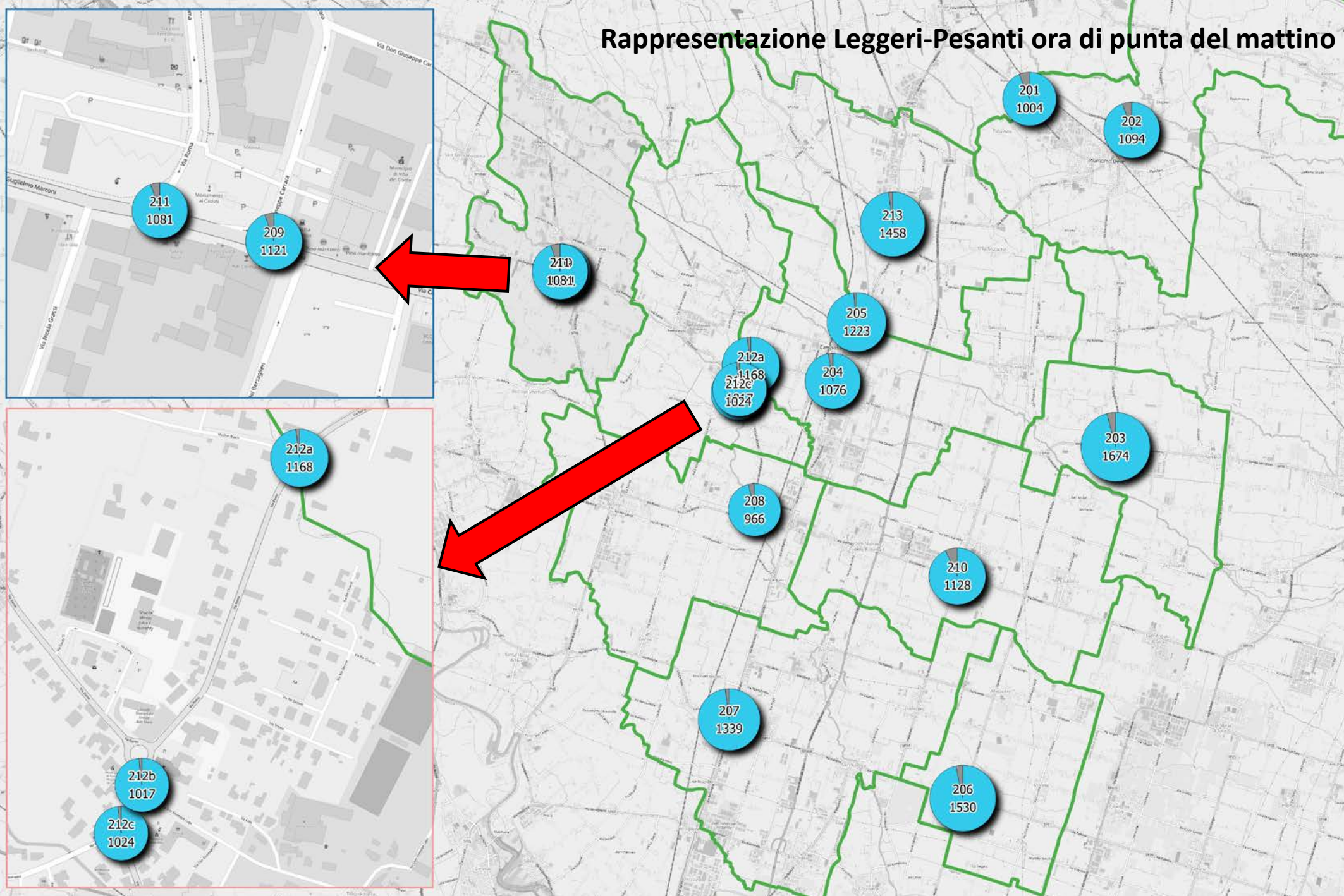
La successiva **decodifica automatica** delle immagini e quindi il rilievo delle singole manovre di svolta è stato effettuato sulle **due ore di punta** all’interno dell’intervallo di registrazione.

Le ore di punta sono state identificate attraverso la cumulata dei flussi veicolari rilevati sulle 11 sezioni correnti indagate nell’ambito del presente incarico.

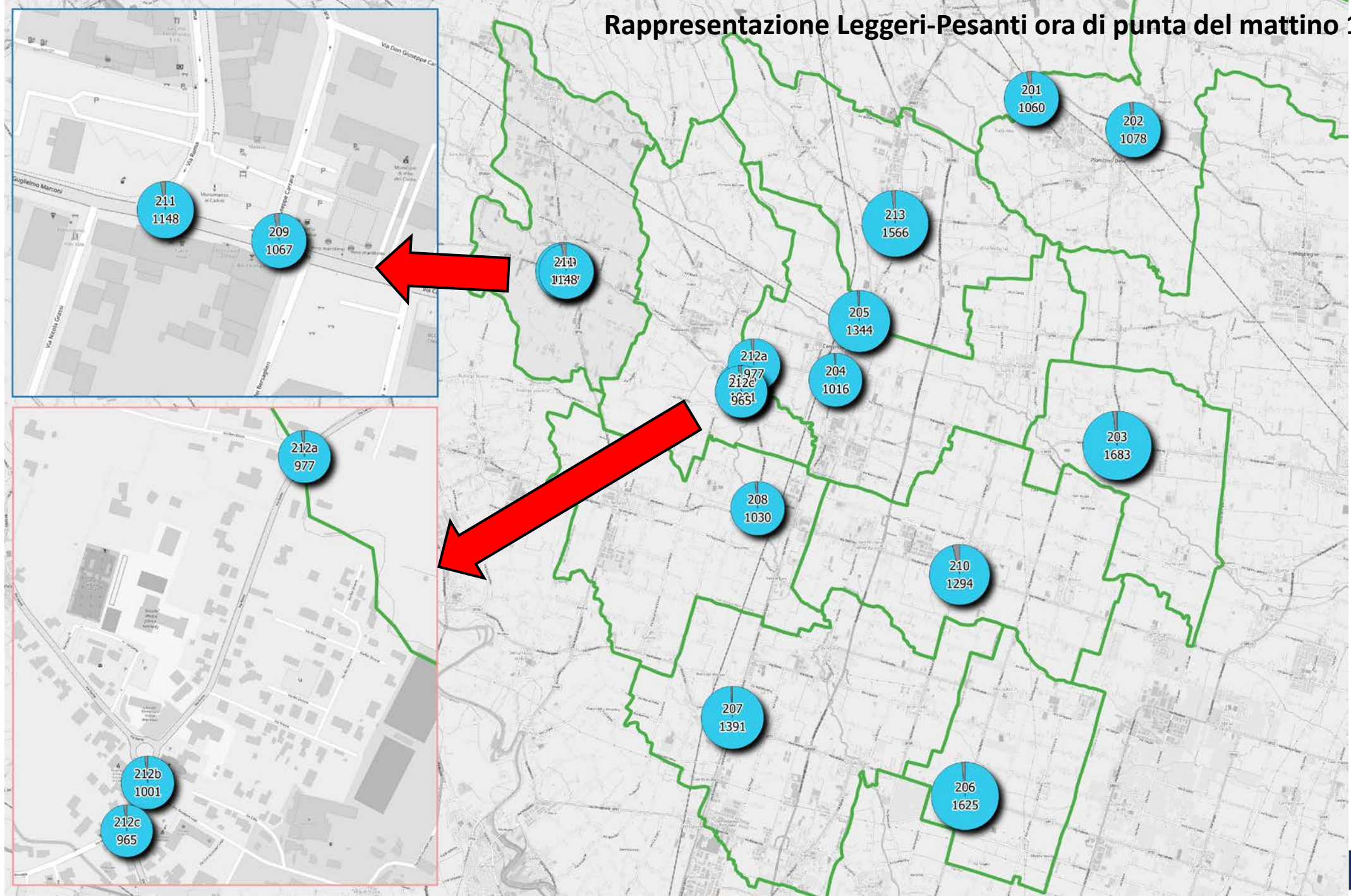
ID	Comune	Viabilità	Data rilievo
201	Piombino Dese	SR45/via Pacinotti	11/2/2025
202	Piombino Dese	SR245/SP34 via Meolde	11/2/2025
203	Massanzago	SP34 via Marconi/SP31 via Roma	11/2/2025
204	Camposampiero	Via Borgo Trieste/via Bonora	11/2/2025
205	Camposampiero	SR307 via Roma/SP34 Via Ca' Boldù	11/2/2025
206	Villanova di Camposampiero	SP11 via Caltana/SP88 via Roma	12/2/2025
207	Campodarsego	SR307 Antoniana/SP70 De Toni	12/2/2025
208	San Giorgio delle Pertiche	SP10 via Roma/via Montegrappa	12/2/2025
209	Villa del Conte	Via Ca' Dolfìn/via Don Carrara	11/2/2025
210	Borgoricco	SP10 via Desman/SP34 via Roma	12/2/2025
211	Villa del Conte	Via Marconi/via Roma	11/2/2025
212a	Santa Giustina in Colle	Via Roma/ Via Don Bosco	12/2/2025
212b	Santa Giustina in Colle	Via Dante/ via Roma/ via Don Giuseppe Lago	12/2/2025
212c	Santa Giustina in Colle	Piazza dei Martiri/ Via Villarappa	12/2/2025
213	Loreggia	SR307 via Aurelia/ SP71 Verdi	11/2/2025



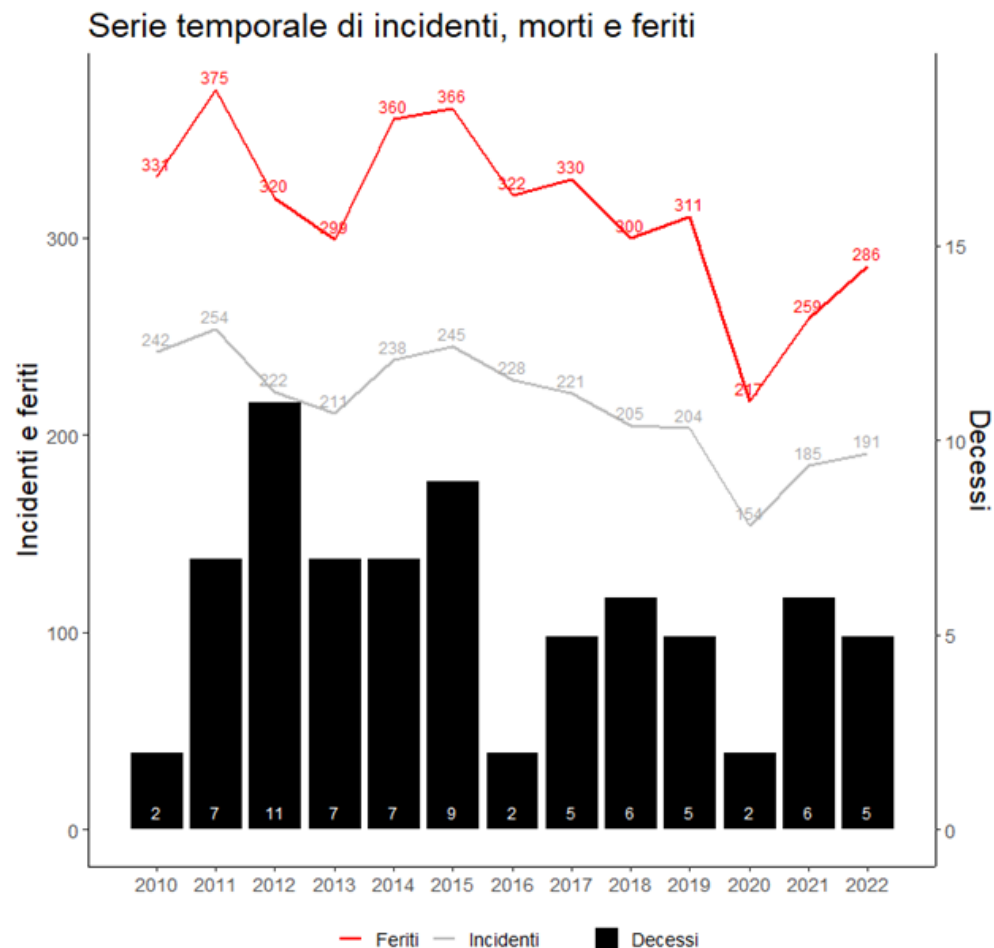
Rappresentazione Leggeri-Pesanti ora di punta del mattino 7:30-8:30



Rappresentazione Leggeri-Pesanti ora di punta del mattino 17:30-18:30



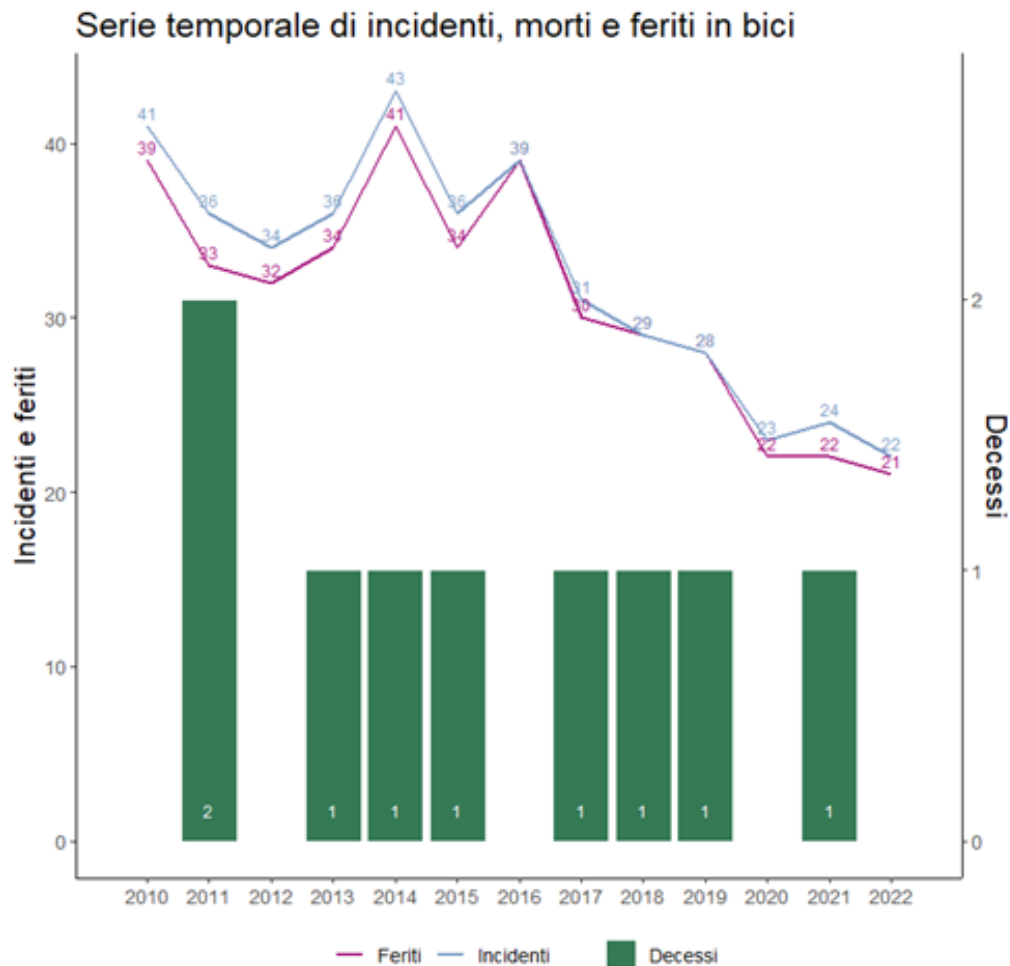
Nei 13 anni di analisi sono stati individuati 2'800 incidenti con danni a persone per un totale di oltre 4'076 feriti e 74 decessi, con il numero di decessi maggiori negli anni centrali di analisi, soprattutto 2012 e 2015 con 11 e 9 decessi. La serie storica evidenzia come l'andamento dell'incidentalità stradale nel periodo di analisi presenti un andamento che vede una riduzione tendenziale dal 2015 al 2022. La pandemia ha diminuito il fenomeno in maniera evidente ma nel 2022 si è ripreso il trend di diminuzione degli anni precedenti



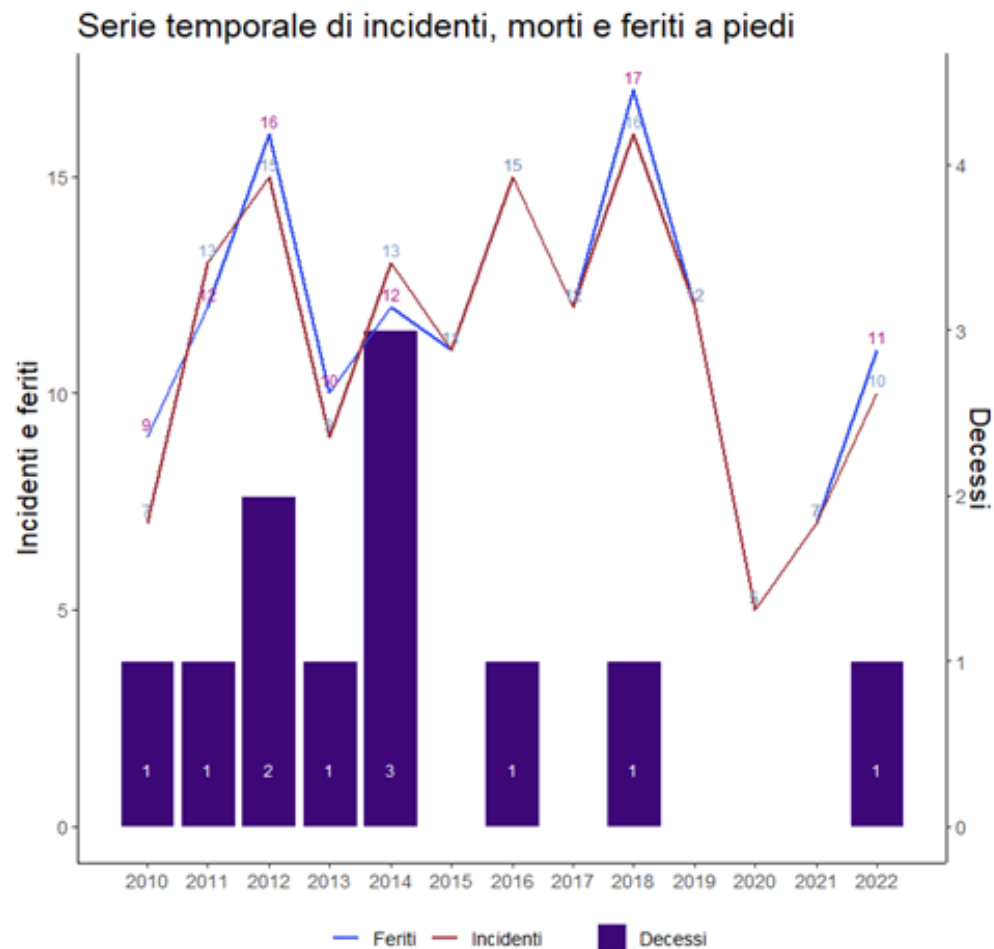
Fonte: Microdati ISTAT 2010-2022 - Tutti i comuni

ANNO	Incidenti	Morti	Feriti
2010	242	2	331
2011	254	7	375
2012	222	11	320
2013	211	7	299
2014	238	7	360
2015	245	9	366
2016	228	2	322
2017	221	5	330
2018	205	6	300
2019	204	5	311
2020	154	2	217
2021	185	6	259
2022	191	5	286

. L'andamento dell'incidentalità a danno dei ciclisti ravvisa due incidenti mortali nel 2011 e poi un incidente all'anno tranne il 2012, 2016, 2020 e il 2022, se gli incidenti mortali restano abbastanza costanti all'interno del pe-riodo di analisi il numero di ciclisti coinvolti in incidenti si riduce notevolmente dai 41 del 2010 (con picco di 43 nel 2014) ai soli 23 di media degli ultimi 3 anni di analisi. L'incidentalità a danno dei pedoni, invece, ha numeri inferiori con picchi di sinistri attorno alle 17 unità; il maggior numero di pedoni morti si registra nel 2014.

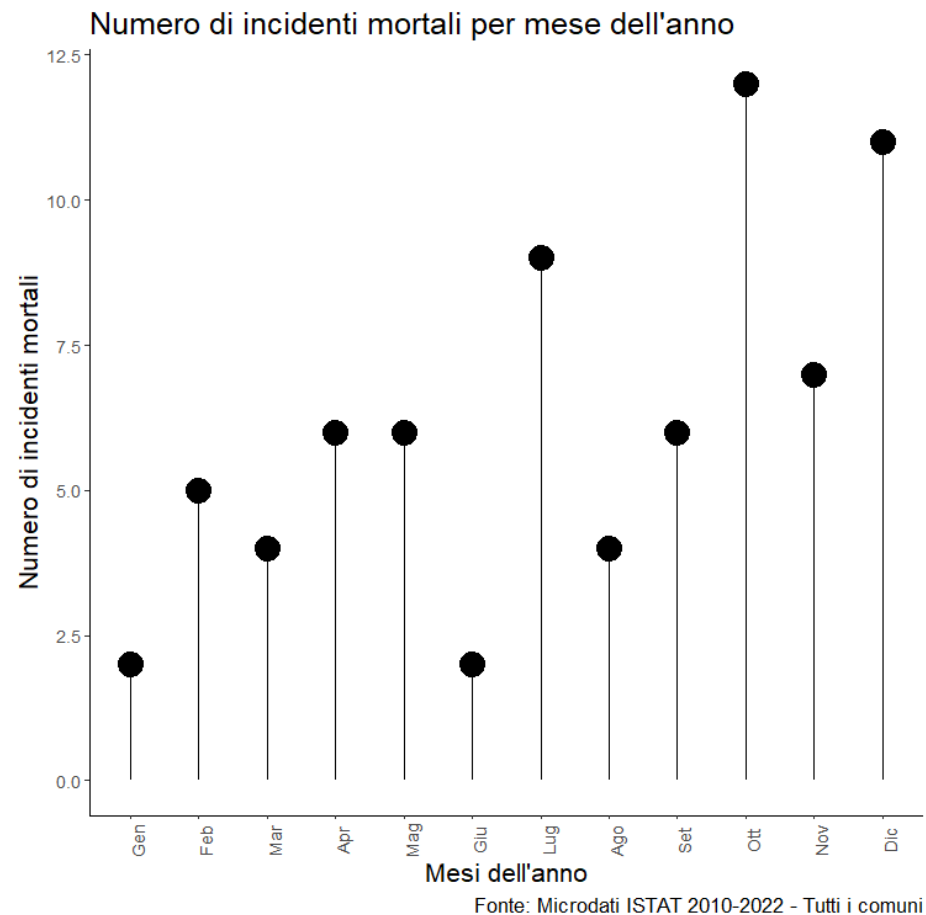
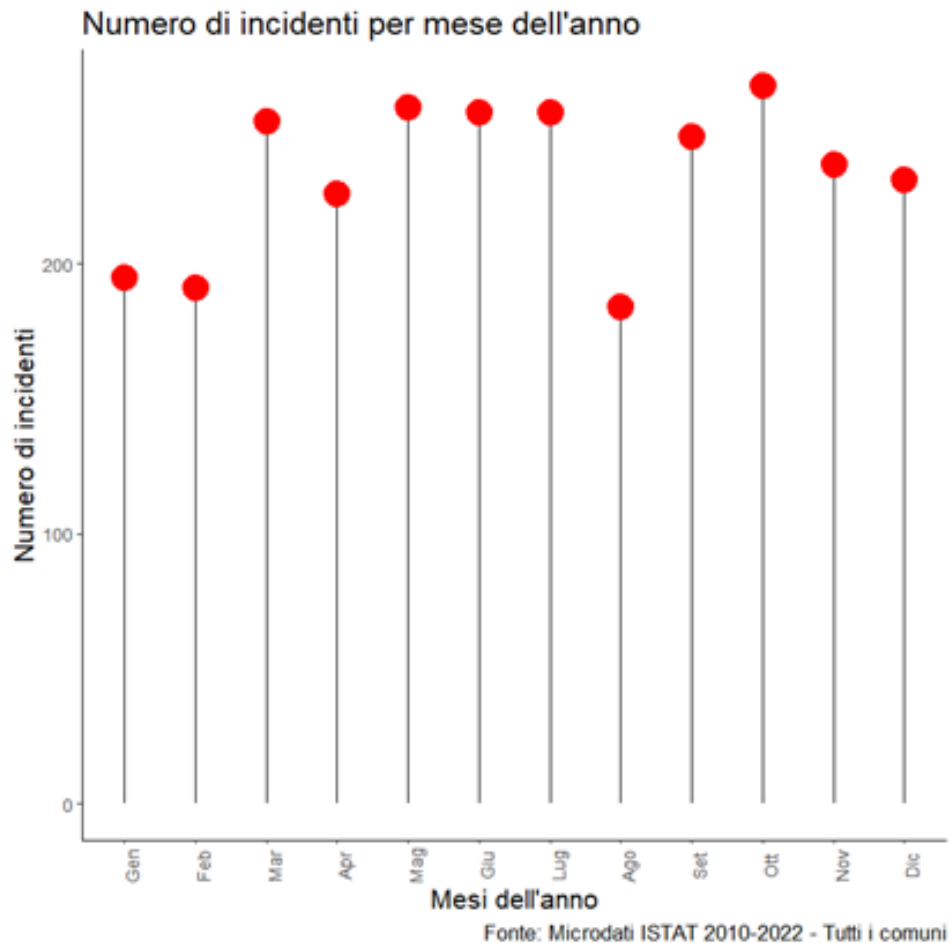


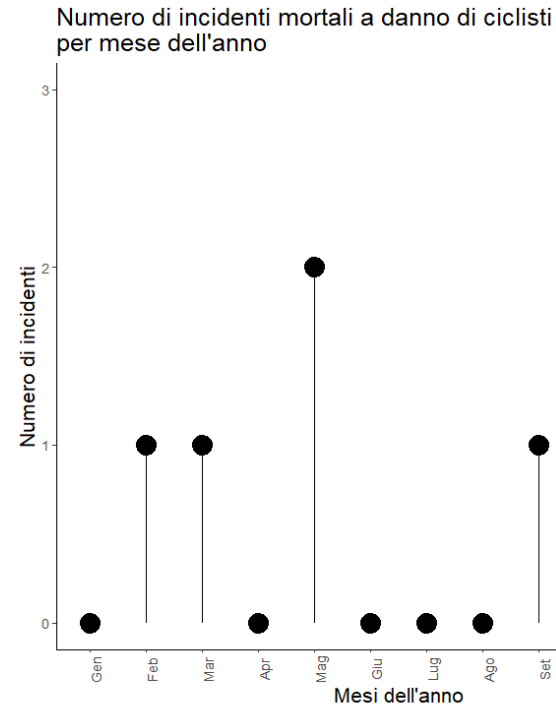
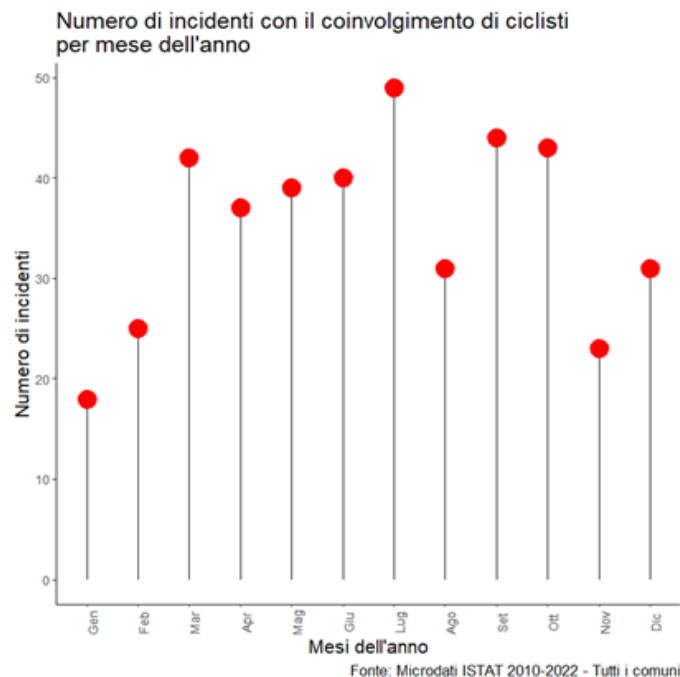
Fonte: Microdati ISTAT 2010-2022 - Tutti i comuni



Fonte: Microdati ISTAT 2010-2022 - Tutti i comuni

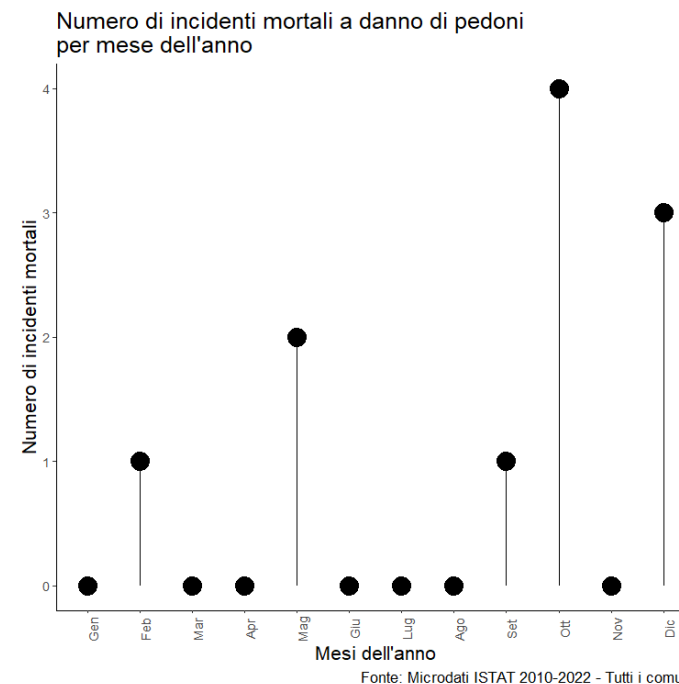
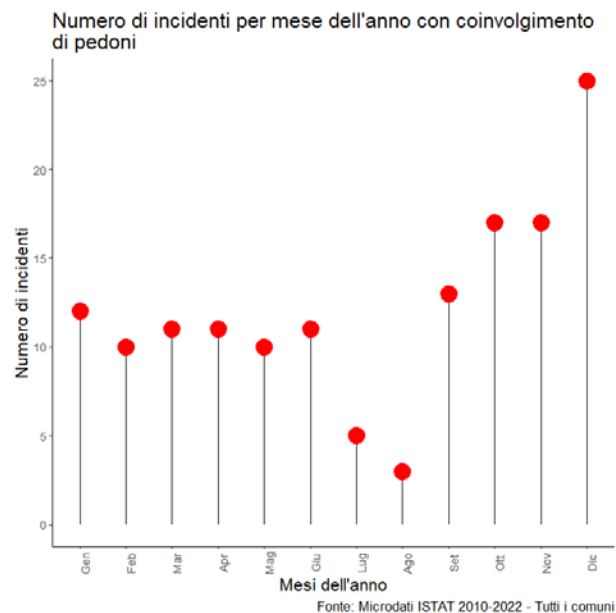
La distribuzione per mese dell'anno evidenzia come gli incidenti seguano un andamento con un aumento nella seconda parte dell'anno, soprattutto quelli mortali. Il mese che è risultato peggiore in termini di morti è il mese di Ottobre. Il mese con il minor numero di incidenti è Agosto

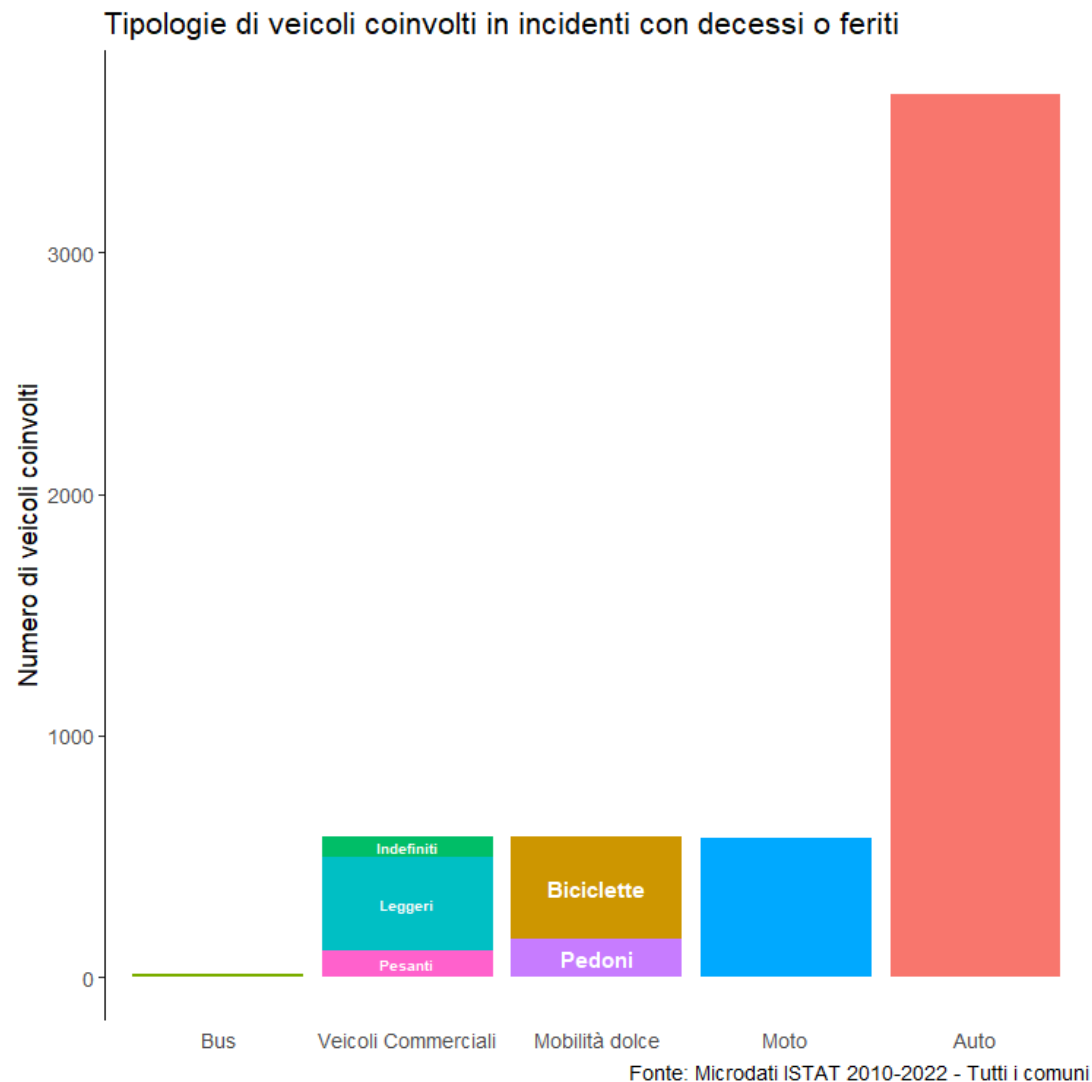




Il maggior numero di incidenti in cui sono decedute persone in bicicletta è avvenuto nel mese di Ottobre. Ad osservare l'andamento degli incidenti a danno dei pedoni appare come il numero minimo di incidenti sia avvenuto ad Agosto mentre il mese con il maggior numero di incidenti mortali è Ottobre.

Negli andamenti si osserva come le biciclette osservino più incidenti nei mesi centrali dell'anno probabilmente dovuto all'aumento dell'utilizzo del mezzo nei mesi più caldi. Viceversa, il mese con più incidenti con pedoni è il mese di Dicembre

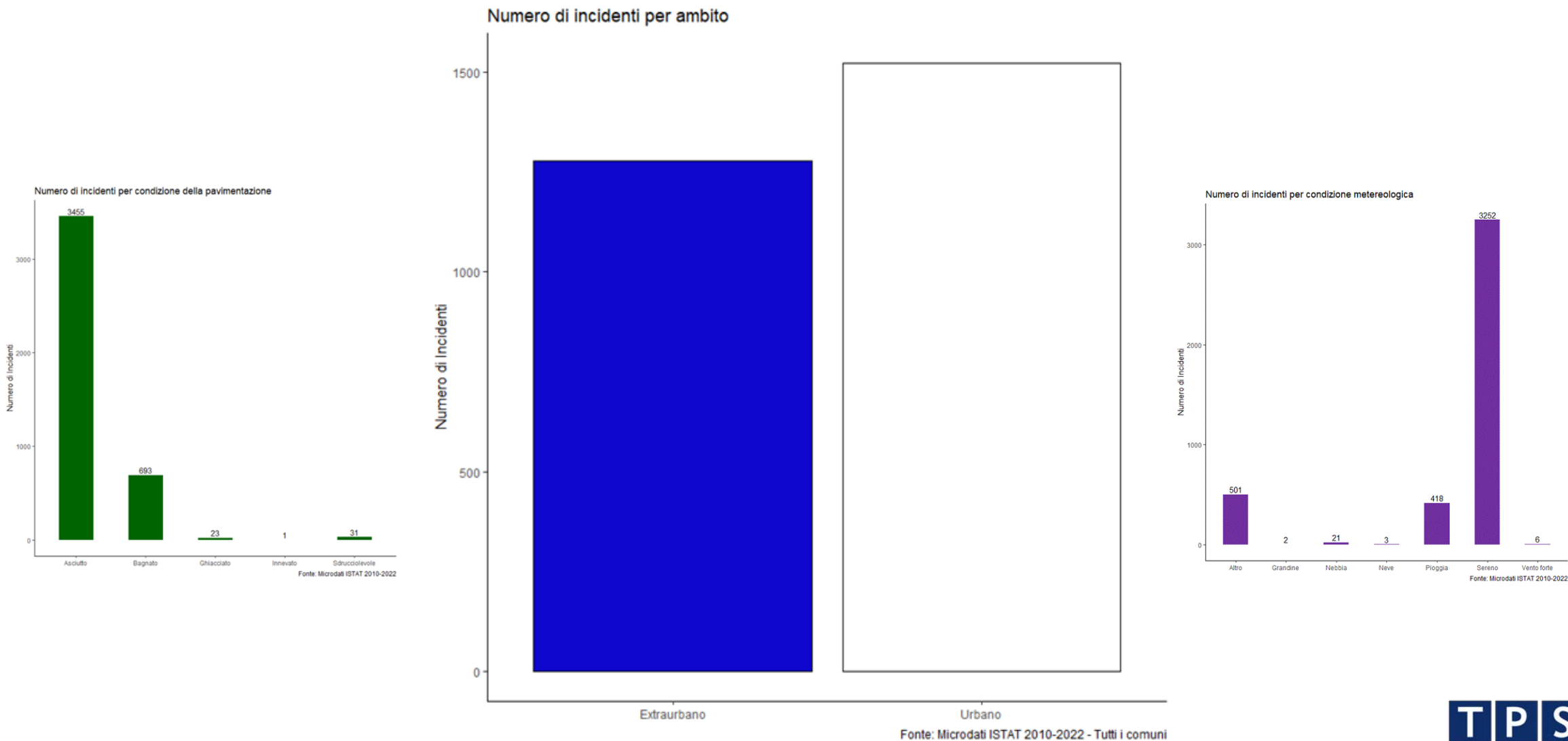


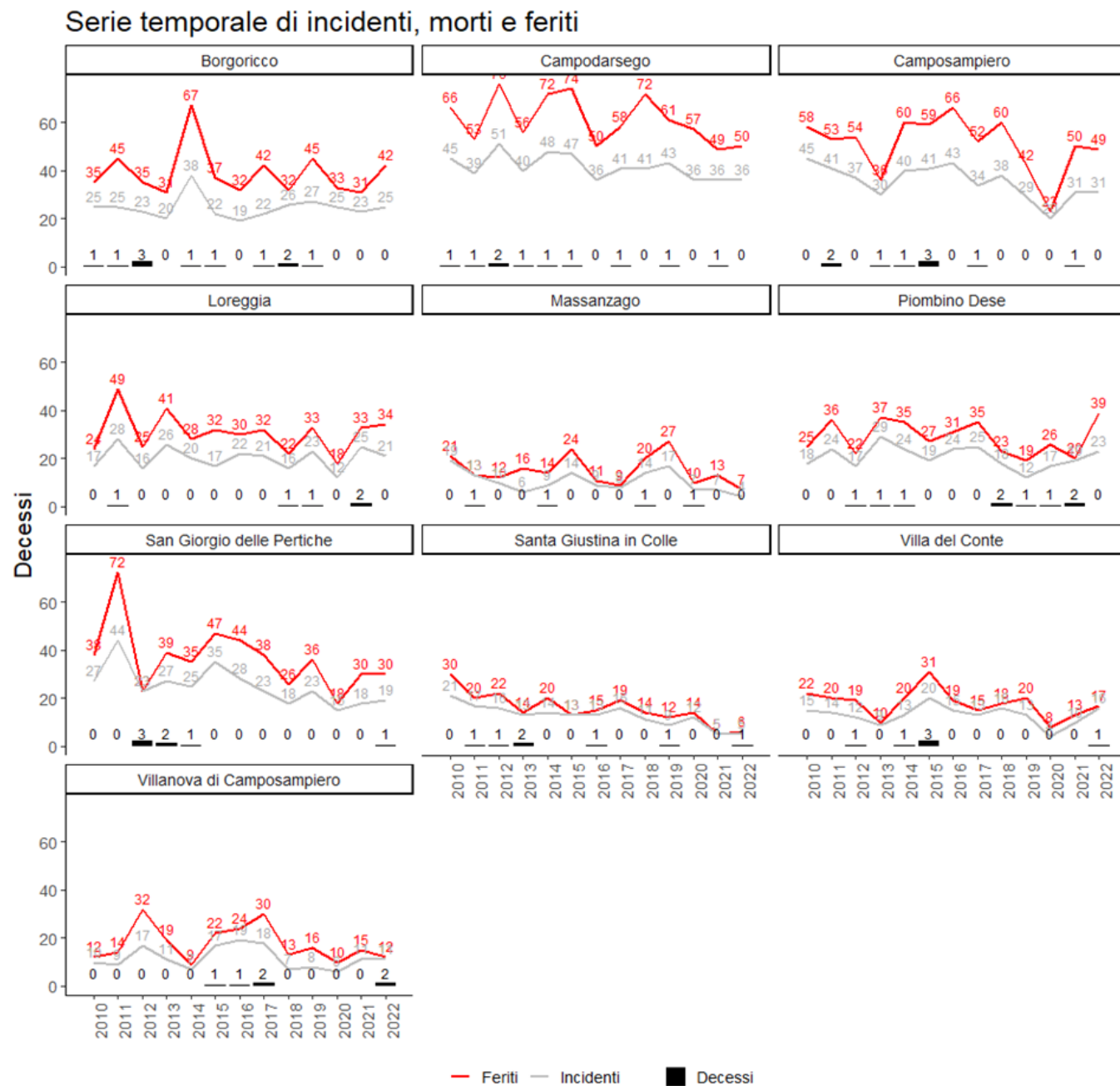


I dati ISTAT danno anche la possibilità di analizzare quali sono i veicoli più coinvolti negli incidenti stradali.

Si osserva, come attendibile che i veicoli più coinvolti sono le automobili, quasi 3700 anche dato il fatto che sono il mezzo più utilizzato. La mobilità dolce è coinvolta circa allo stesso modo dei mezzi commerciali, e sono soprattutto le biciclette a dare il contributo con 145 pedoni coinvolti e 422 biciclette

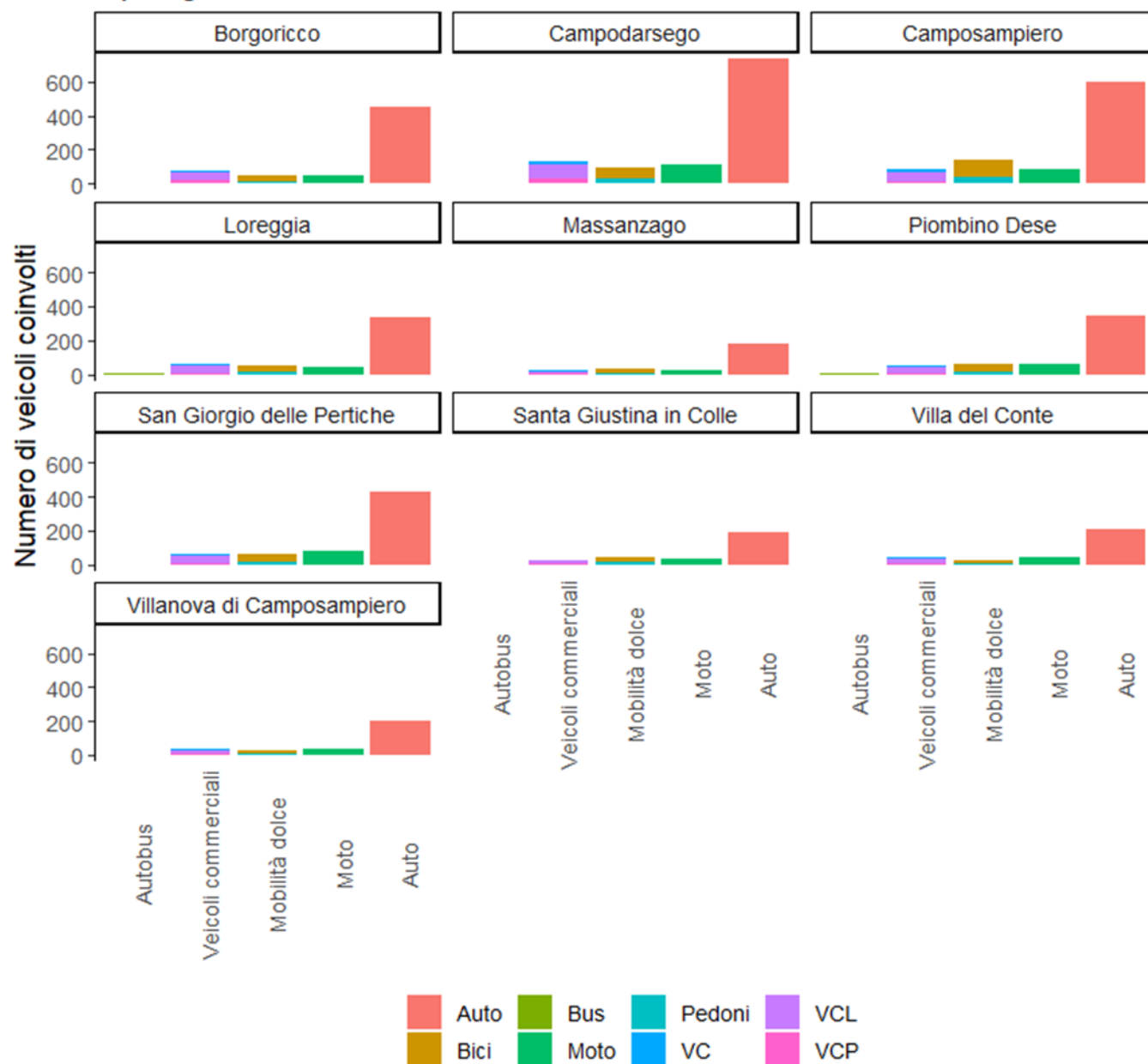
Si osserva come la maggior parte degli incidenti viene registrato all'interno dell'abitato, oltre 1'500 unità mentre all'esterno dell'abitato si fermano a solo 1'300 circa. La maggior parte degli incidenti sono avvenuti in condizioni di manto stradale asciutto e con il cielo sereno



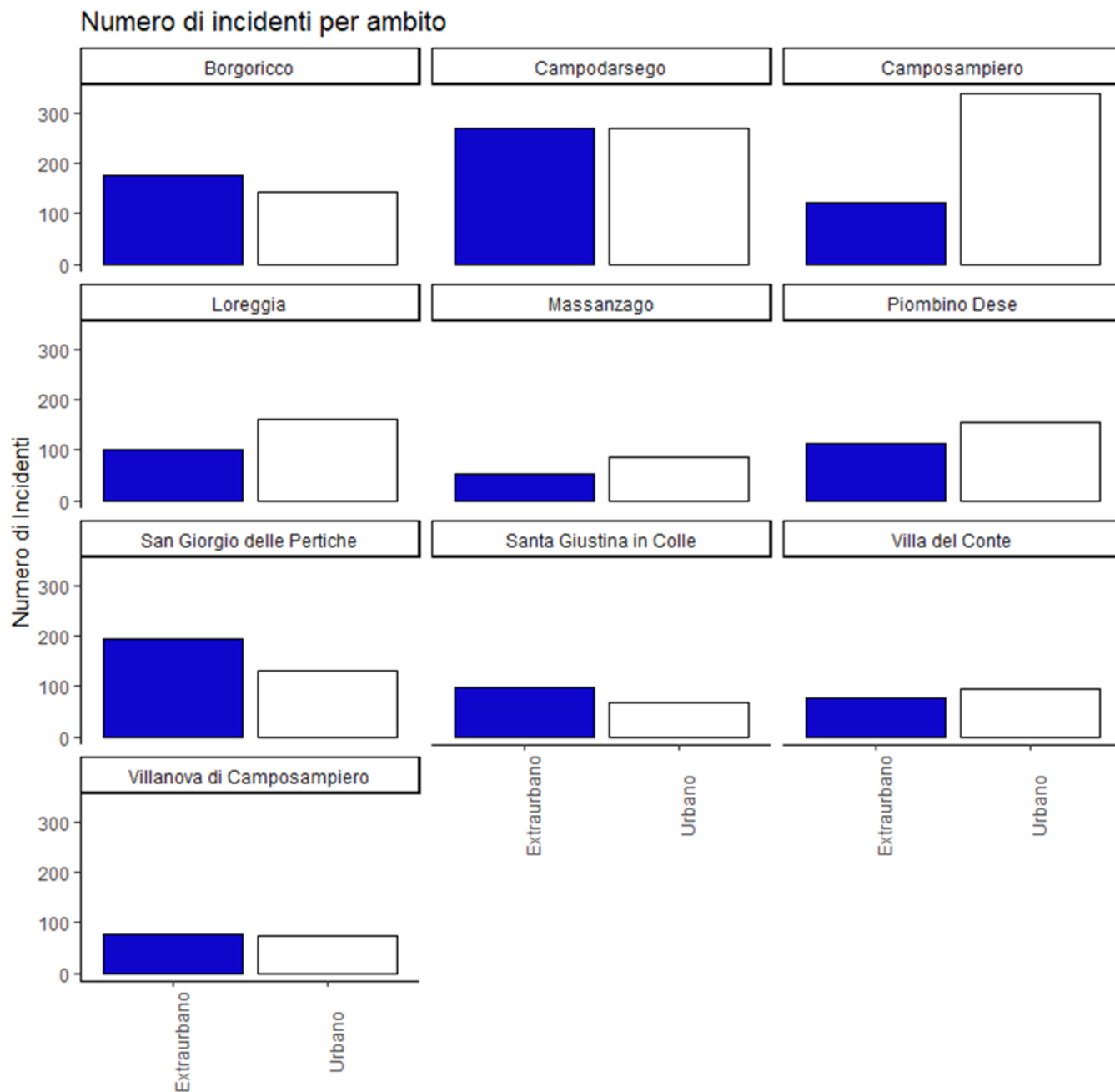


L'analisi differenziata per i comuni illustra come i comuni che danno il maggiore contributo siano Campodarsego e Camposampiero e le tendenze sono in sostanziale costanza tranne alcuni comuni, su tutti Santa Giustina in Colle che mostra una netta riduzione nel numero di sinistri.

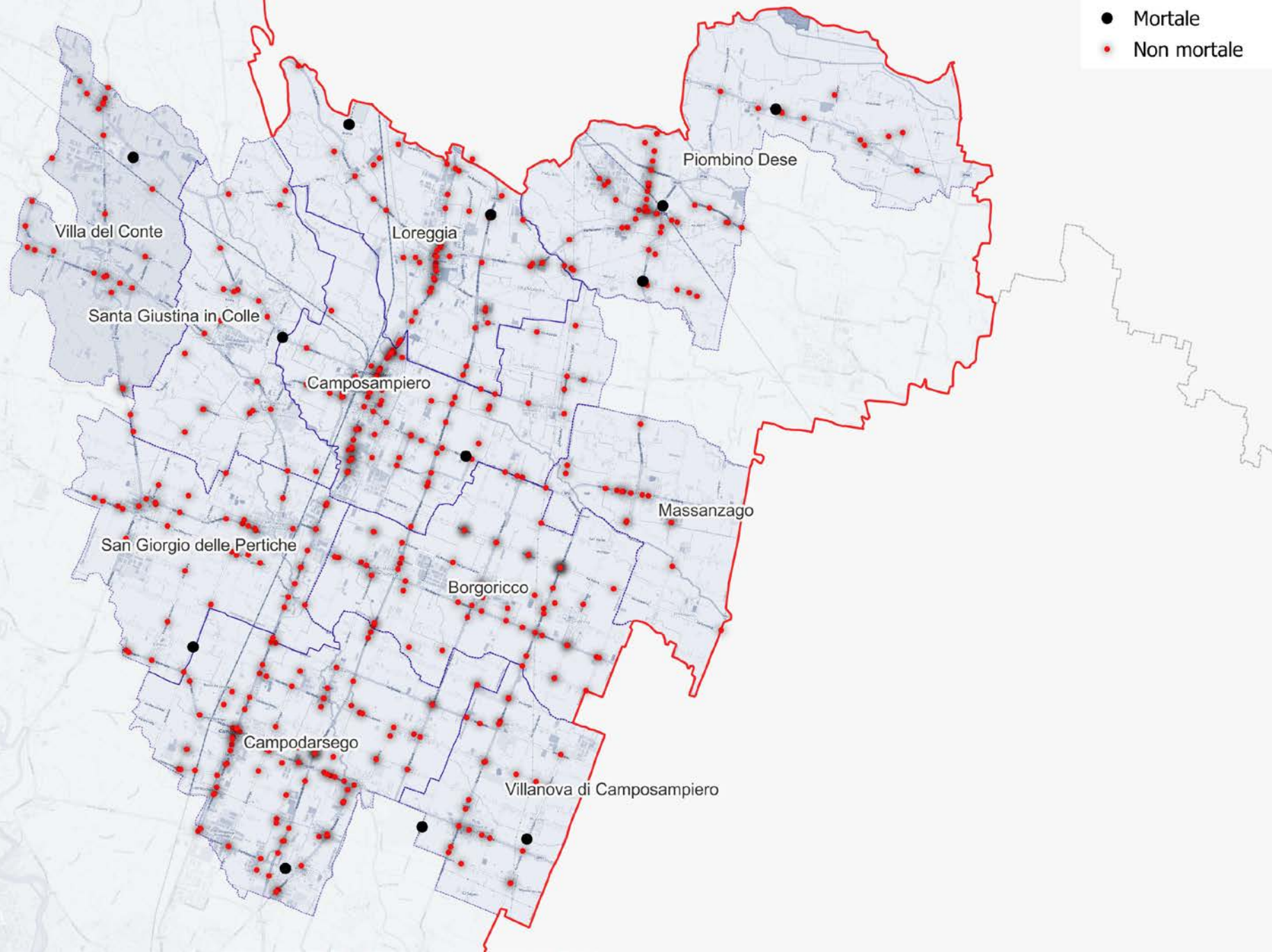
Tipologie di veicoli coinvolti in incidenti con decessi o feriti

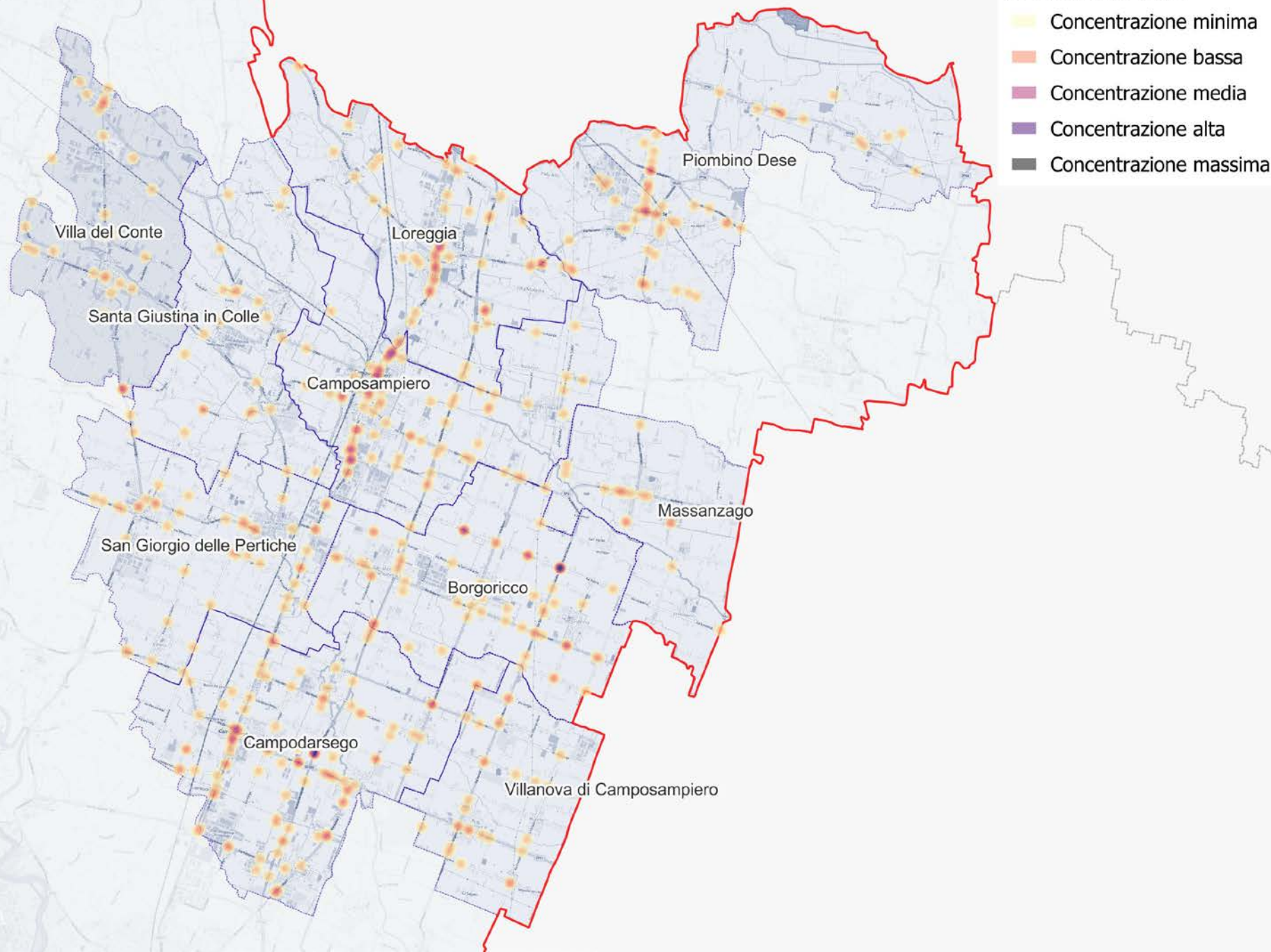


le distribuzioni di incidenti stradali sono simili in tutti i comuni con le auto principalmente. Le altre componenti di traffico sono simili fra loro e in alcuni comuni sono superiori i mezzi riconducibili alla mobilità dolce, in altri i veicoli commerciali

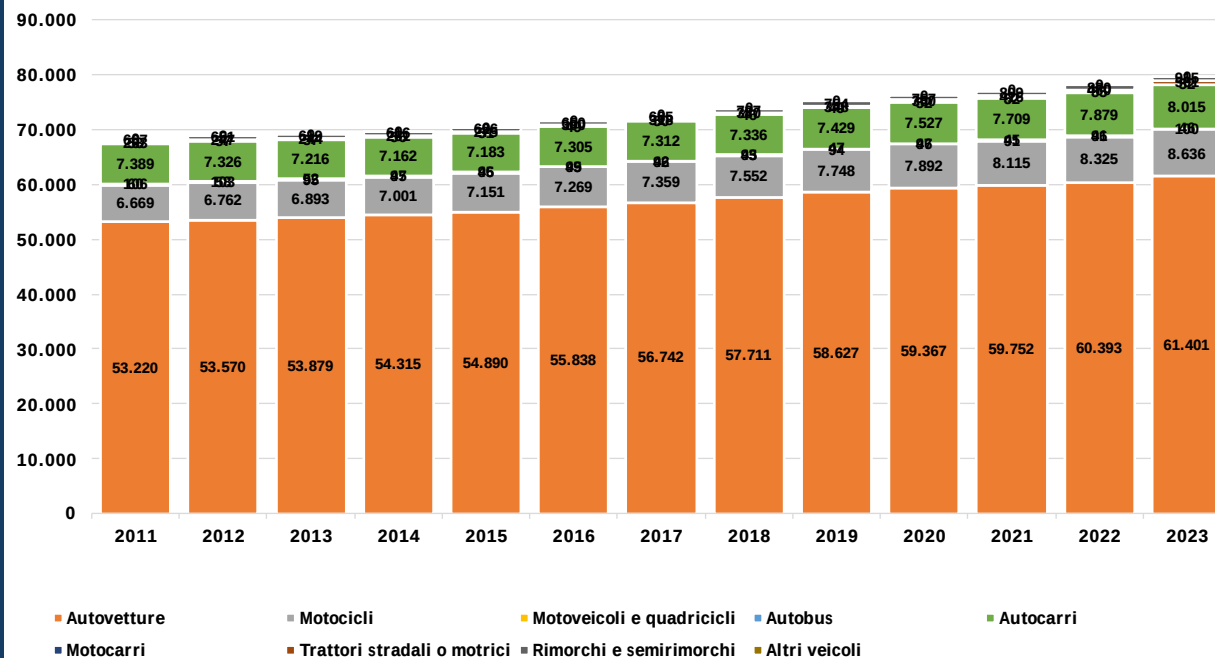


Alcuni comuni presentano una predominanza di incidenti extraurbani mentre altri vedono un numero maggiore di incidenti in ambito urbano ma in generale tutte le distribuzioni sono abbastanza equilibrate tranne quella di Piombino Dese in cui la predominanza di incidenti in ambito urbano è molto evidente

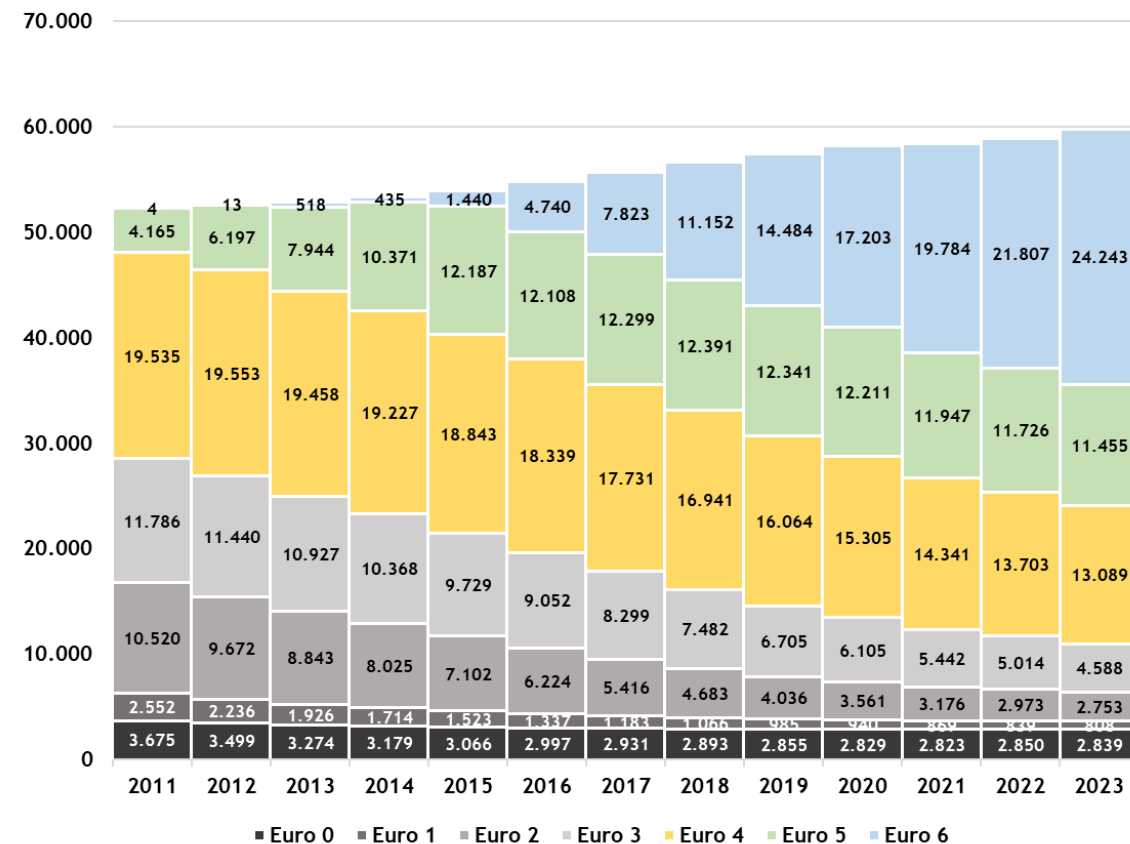




Composizione del parco veicolare 2011-2023 - FCC



Classi emissive 2011-2023 - FCC



Incremento del parco auto e progressivo rinnovo del parco mezzi per classe emissiva

Prossimi passi

- La fase di partecipazione
- Il completamento del Quadro Conoscitivo
- La roadmap per il processo di Piano



Federazione dei Comuni del Camposampierese

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Verso il Quadro Conoscitivo

Camposampiero, 14
aprile 2025