

La conversazione con Maria Rosa Vittadini verte sulla mobilità, un tema che va declinato a scale diverse, da quella nazionale ed europea, a quella locale (regionale e metropolitana) e sulle prospettive aperte alla luce del coronavirus che ha evidenziato l'importanza della dimensione di vicinato e delle politiche per una città di prossimità capace di offrire agli abitanti i servizi essenziali in un raggio di quindici minuti a piedi, quindi entro un raggio massimo di un chilometro. Maria Rosa Vittadini è un'autorità in materia di urbanistica, mobilità e ambiente. In materia di mobilità si considera "allieva" di Guglielmo Zambrini. Dal 1998 al 2002 è stata direttore generale del Servizio valutazione dell'impatto ambientale (VIA) del Ministero dell'ambiente. In questo ruolo ha coperto numerosi incarichi di rilievo: è stata presidente della Commissione nazionale di VIA, rappresentante del Ministero dell'ambiente nel Consiglio di amministrazione dell'European Environment Agency a Copenhagen; coordinatrice, tra il 1998 e il 2000, della partecipazione del Ministero dell'ambiente alla redazione del Piano nazionale dei trasporti e della logistica (PGTL); Dal 2006 al 2009 ha fatto parte del Nucleo di Valutazione delle opere pubbliche della regione Val d'Aosta. Dal 2007 al 2008 è stata coordinatore della sottocommissione VAS nell'ambito della Commissione tecnica di Verifica per l'impatto ambientale - VIA e VAS del Ministero dell'ambiente e della difesa del territorio italiano. Da molti anni si occupa, singolarmente o in collaborazione con i principali esperti dei diversi settori, di lavori professionali e di ricerca per enti pubblici e amministrazioni locali in materia di pianificazione dei trasporti e del territorio e di metodi e tecniche di valutazione ambientale.

Argomento 1 (durata 14:40 minuti)

Parliamo di mobilità, pubblica e privata. Partiamo dalla mitica SFMR che doveva essere la rete ferroviaria alla scala regionale, ma che non si è mai concretizzata, a Venezia non si è riusciti neanche a fare una navetta che collegasse la città insulare alle città di terraferma, l'unica novità è stata quella di consentire ai cittadini di *attaccarsi al tram* comunale.

dal minuto 8:23

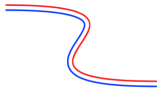
Mi aiuti a inquadrare il tema della mobilità e del rapporto tra ciclabilità e trasporti ferroviari regionali?



Argomento 2 (durata 10:00 minuti)

Andiamo ora al tema della mobilità sostenibile, quella acqua nella città insulare e quella ciclabile e pedonale nelle città di terraferma. Proviamo a inquadrarla sotto il profilo della mobilità pubblica ma anche su quella della mobilità delle merci e dell'interscambio gomma-acqua per capire se non

si riesce a mettere in atto strategie concrete per incapacità o mancanza di volontà?



Argomento 3 (durata 18:21 minuti)

La sensazione oggi è che ci sia un disegno per disarticolare qualunque tentativo di pianificazione, essendo l'amministrazione incapace di aggiornare gli strumenti urbanistici si cerca di affrontare i temi in modo separato e a sé stante, possibilmente facendo ricorso all'istituto della deroga e alla negoziazione pubblico-privato riconosciuta come prioritaria nel PAT (Piano di assetto del territorio). Succede ai gasometri, sulla gronda lagunare (Campalto e Punta San Giuliano), a Tessera e Dese dove abbiamo la proposta di collegamento ferroviario che ha la stessa funzione di una navetta ma che si dice stazione passante dove si auspica sottotraccia una stazione dell'alta velocità o la fermata di uno stadio di là da venire.

Partiamo da qui, dal collegamento con l'aeroporto, un progetto che appare inspiegabilmente lacunoso e sbagliato ancor più sotto il profilo tecnico che su quello del confronto politico.

dal minuto 6:55

Andiamo ora al sistema regionale dei trasporti e al rapporto tra trasporti pubblici e privati.

dal minuto 11:48

Con l'emergenza sanitaria del Covid 19 è stata evidenziata l'importanza della dimensione del vicinato. Ci racconti come questa dimensione può diventare elemento di pianificazione strategica di sistema? Si possono organizzare le città con attrezzature e servizi in grado di soddisfare i bisogni a distanze percorribili a piedi?

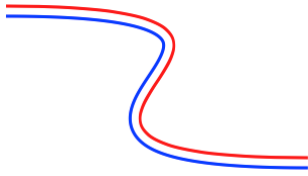


Argomento 4 (durata 12:57 minuti)

Dalla scala minuta passiamo saltiamo ora alla grande scala: a che punto siamo con la messa a sistema di un'interazione, una sinergia, tra la rete locale, nazionale e internazionale e la velocità di percorrenza delle tratte? Questi diversi piani stanno insieme o sono meteore impazzite? Il tema è nuovamente l'inquadramento in un sistema unitario o c'è conflitto - ad esempio - tra l'alta velocità e la località intesa come scala in cui conciliare problemi e bisogni, penso alla TAV per esempio.

dal minuto 10:00

Appello alla Regione Veneto riguardo a mobilità e trasporti, grandi opere e nuove attrezzature...



Grazie al tuo sostegno

*ytali* sarà in grado di proseguire le pubblicazioni nel 2020.

Clicca [qui](#) per partecipare alla raccolta fondi.

Your support will give *ytali* the chance to carry on in 2020.

Click [here](#) to contribute to the fundraising.

*Votre soutien donnera à ytali la chance de continuer en 2020.*

Cliquez [ici](#) pour contribuer à la collecte de fonds.

