

# Il grande Bluff dell'autostrada

Dopo mesi di mobilitazione popolare, di scontri pubblici e di contrasti interni alla maggioranza e alla Giunta sul Piano Regionale dei Trasporti e sulla nuova autostrada del Veneto Centrale, il Consiglio Regionale ha scelto di non decidere votando un fumoso compromesso.

Infatti ha approvato a maggioranza (tutti i Consiglieri DC, PSI, PLI, PSDI) il Piano Regionale dei Trasporti. La descrizione e il tracciato dell'Autostrada sono stati sostituiti con una paginetta che riconferma la decisione di una nuova autostrada che attraverserà tutta l'area centrale veneta. Il tracciato verrà scelto dalla Giunta Regionale, in "raccordo" con i comuni interessati e tenuto conto dei tracciati esistenti, dell'impatto ambientale e del rapporto costi-benefici.

## UNA DECISIONE INCOMPRENSIBILE E INACCETTABILE



- che conferma la scelta autostradale integrale, chiusa, lunga, attraverso tutto il Veneto centrale:

- niente soluzioni brevi, leggere, più economiche (attorno a Mestre, come anche il Comune di Venezia all'unanimità propone);

- niente sistema "aperto" integrato con le strade statali (la proposta di un sistema che fosse non solo autostradale è stata votata solo da Verdi — che l'hanno presentata — e PCI, Gruppo Misto, MSI).

- e che delega la scelta definitiva alla Giunta Regionale (Presidente + Assessori), che lavora sempre a porte chiuse, non è controllata né dal pubblico né dalle opposizioni, che valuta e decide senza dare informazione preventiva e senza dibattito allargato agli enti locali, alla stampa, alla TV,...

- Si poteva far tornare ogni decisione sull'Autostrada ancora in Consiglio Regionale pubblico e aperto, come hanno proposto i 2 Verdi, o almeno in Commissione Regionale come hanno proposto i PCI, presenti 4 su 12. Ma queste proposte sono state rifiutate da tutta la maggioranza, con l'astensione del PRI.

**PETIZIONE PER UN SISTEMA DI TRASPORTO EQUILIBRATO, ECONOMICO,  
RISPETTOSO DELL'UOMO E DELL'AMBIENTE  
E CONTRO L'INUTILE E DEVASTANTE AUTOSTRADA  
DEL VENETO CENTRALE**

**Ai Consiglieri Regionali del Veneto  
Al Ministro dei Trasporti  
Al Ministro dei Lavori Pubblici  
Al Ministro dei Beni Culturali ed Ambientali  
Al Ministro dell'Ambiente  
Ai Consiglieri Provinciali e Comunali delle province di Padova, Treviso, Venezia e  
Vicenza**

I sottoscritti cittadini del Veneto, sensibili ai gravi problemi  
- della mobilità nella loro Regione  
- della congestione del traffico automobilistico sia nelle zone urbane che sulle strade provinciali e statali e sulle autostrade  
- ai gravi problemi di inquinamento, spreco, consumo di spazio, e distruzione dell'ambiente  
dovuti tutti ad un sistema di trasporti gravemente squilibrato sul trasporto merci su gomma e sulle autovetture private

**CHIEDONO**

di provvedere con risolutezza al risanamento del sistema di trasporto del Veneto sia delle merci che delle persone.

Per questo chiedono in particolare

- 1 - trasferire su nave e su ferrovia il traffico merci attualmente su camion**
- 2 - riqualificare il servizio ferroviario passeggeri con un nuovo servizio regionale di treni locali regolari, cadenzati, frequenti, sufficientemente veloci e tra loro coordinati**
- 3 - di riorganizzare e sostenere adeguatamente il trasporto pubblico su autobus, sia nelle grandi aree urbane e metropolitane che per i poli e centri urbani minori**
- 4 - di realizzare nuovi sistemi di trasporto pubblico per le zone più densamente abitate e congestionate (metropolitana leggera tra Venezia e Padova)**
- 5 - di aprire totalmente o almeno parzialmente al traffico locale le autostrade esistenti**
- 6 - di riqualificare la viabilità ordinaria raccordandola ovunque possibile alle autostrade aperte**
- 7 - di evitare e di impedire ogni scelta contraddittoria con questi obiettivi, che perpetui il trasporto su gomma anzichè ridurlo e che comprometta ulteriormente la salute, i beni storico-culturali, i valori ambientali ed economici, le produzioni agricole anche pregiate del nostro territorio.**

**RILEVATO INOLTRE**

- che la Società Autostrade di Venezia e Padova ha già presentato il progetto di massima di una nuova autostrada del Veneto centrale (definita anche "passante autostradale")
- che il Piano Regionale dei Trasporti e il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento prevedono la realizzazione di tale asse autostradale

**CHIEDONO INOLTRE DI NON REALIZZARE LA PROSPETTATA NUOVA  
AUTOSTRADA DEL VENETO CENTRALE**

- inutile, perchè essendo chiusa non risolverebbe i problemi della congestione, dovuti al traffico locale,
- devastante, perchè comprometterebbe zone ad altissimo pregio storico/testimoniale e ambientale, distruggerebbe territorio agricolo, e rovinerebbe le condizioni di vita di svariate migliaia di persone residenti lungo il tracciato,
- dannosa, perchè incentiverebbe il traffico merci su gomma e automobilistico e toglierebbe risorse ad altri più opportuni progetti (ferrovie e trasporti pubblici).

• Ma questa Giunta Regionale ha già deciso ufficialmente di volere l'Autostrada (Grisignano)/Padova-Camposampiero-Preganziol-Meolo.

— Infatti è stata la Giunta a varare nel marzo '89 il Piano dei Trasporti con il capitolo dell'Autostrada;

— nel dicembre '89 (prima del voto in Consiglio Regionale) ha dato parere positivo al progetto di questa Autostrada presentato dalla Società Autostradale, Mentre il Presidente Cremonese e l'Assessore Lia Sartori negavano pubblicamente l'esistenza di qualsiasi progetto, mentendo spudoratamente.

— ora la stessa Giunta, nonostante il Piano sia in parte cambiato, si rifiuta di ritirare questo parere positivo.

• Il compromesso raggiunto in Consiglio Regionale non ha fermato la Società Autostradale che infatti si sta muovendo per far approvare più in fretta che mai questo suo progetto.

Progetto che è già stato presentato: al Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali (23 ottobre) da Franco Cremonese, allora Presidente sia della Società Autostradale che della Regione; alla Giunta Regionale (novembre); al Ministero dei Lavori Pubblici (dicembre); all'Anas (18 dicembre).

Presentazioni ufficiali tutte avvenute prima del dibattito e del voto in Consiglio Regionale.

Se non fosse per l'esplicita opposizione di diversi Parlamentari Veneti (di tutti gli orientamenti politici) accolta dal Ministro dei LL.PP. Prandini (che è anche Presidente dell'Anas), questo progetto avrebbe già avuto anche il parere positivo dell'Anas, e forse anche la concessione statale definitiva, in barba alle "modifiche" al Piano Regionale dei Trasporti e con una rapidità eccezionale e molto sospetta.

*Il Consiglio Regionale ha rinviato la decisione a chi ha dimostrato di volere a tutti i costi quest'autostrada!  
Si è privato così del diritto di decidere,  
a tutto vantaggio dei progetti devastanti della Società autostradale*

Il Comitato intercomunale contro l'Autostrada, ha apprezzato l'impegno di coloro che si sono battuti per modifiche sostanziali al Piano, ma è del tutto insoddisfatto delle scelte del Consiglio ed intende rilanciare la mobilitazione di tutti sugli obiettivi che si è dato per bloccare definitivamente la follia autostradale.

## CHIEDIAMO

1 alla Giunta Regionale di ritirare il parere positivo di conformità al progetto della Società Autostradale, rilasciato a dicembre '89 prima del voto sul Piano dei Trasporti (delibera n°7268 del 19-12-89).

2 ai Consigli Comunali di dare parere negativo al Piano Territoriale di Coordinamento che verrà votato a giorni (15-21 marzo) dal Consiglio Regionale e nel quale è stato inserito in questi ultimi tempi anche il tracciato di questa Autostrada.

3 al Consiglio Regionale di stralciare da quest'ultimo Piano la proposta di Autostrada, e di prendere una decisione più chiara, coraggiosa e senza deleghe in bianco ad altri.

4 alle Province ed ai Comuni interessati, soprattutto quelli di Padova e Venezia che più di altri hanno avanzato seri dubbi su questa Autostrada e hanno avanzato proposte alternative alcune delle quali corrispondono alle nostre proposte, di incontrarsi con questo Comitato congiuntamente con la Società Autostradale per confrontarsi seriamente sulla questione e sulle reali e possibili alternative.

PER QUESTO CONTINUIAMO  
A PROMUOVERE INCONTRI, DIBATTITI E PUBBLICHE MANIFESTAZIONI,  
A RACCOGLIERE LE FIRME SULLA PETIZIONE CONTRO L'AUTOSTRADA,  
A INFORMARE LA POPOLAZIONE SUL COMPORTAMENTO PERSONALE  
DI OGNI SINGOLO RAPPRESENTANTE NELLE VARIE SEDI DECISIONALI.

# CASTELLANA: RISOLVERE PRESTO E BENE E' POSSIBILE. ANCHE SUBITO.

L'esperienza di ogni città ha insegnato che non tutte le infrastrutture e i manufatti stradali, anche se nuovi, riescono a migliorare la qualità della vita. Questo è anche il nostro caso.

E' da diversi anni che diciamo che il sottopasso del Terraglio è inutile, costosissimo, e dannoso.

-**inutile**, perchè entro qualche mese può essere pronto il tanto atteso raccordo Terraglio-Cimitero-vie Fradeletto e Vespucci, che assorbirà gran parte del traffico in entrata ed in uscita dal centro, e che già da solo alleggerirà notevolmente l'incrocio dei 4 Cantoni; il sottopasso non sarà quindi più necessario come ora si crede.

-**costosissimo**, perchè dalla cifra iniziale di 2 miliardi, oggi si prevede che costi 7 miliardi e mezzo almeno (e sappiamo tutti quanto queste previsioni continuino a risultare via via sempre più errate ed insufficienti) e sono quasi tutti soldi comunali, contrariamente a quanto allora ci era stato detto, che cioè era da avviare subito perchè così veniva finanziato dalle FF.SS. E' un immane spreco, in una città in cui ci viene detto che non ci sono i soldi per i servizi e le strutture essenziali.

-**dannoso**, perchè porterà ancora traffico (oltretutto veloce) ai 4 Cantoni e nel centro, invece di invogliarlo a scorrere esternamente lungo la Tangenziale e le vie Fradeletto-Vespucci; inoltre la sua realizzazione comporterà qualche anno di disagi e confusione nella circolazione.

**Buon senso e saggia ed attenta amministrazione indicherebbero quindi di rinunciare al sottopasso**, cosa tecnicamente ancora possibile: la pressochè immediata riapertura del passaggio a livello risolverebbe così definitivamente anche i problemi dei residenti nelle zone di S. Lorenzo Giustiniani.

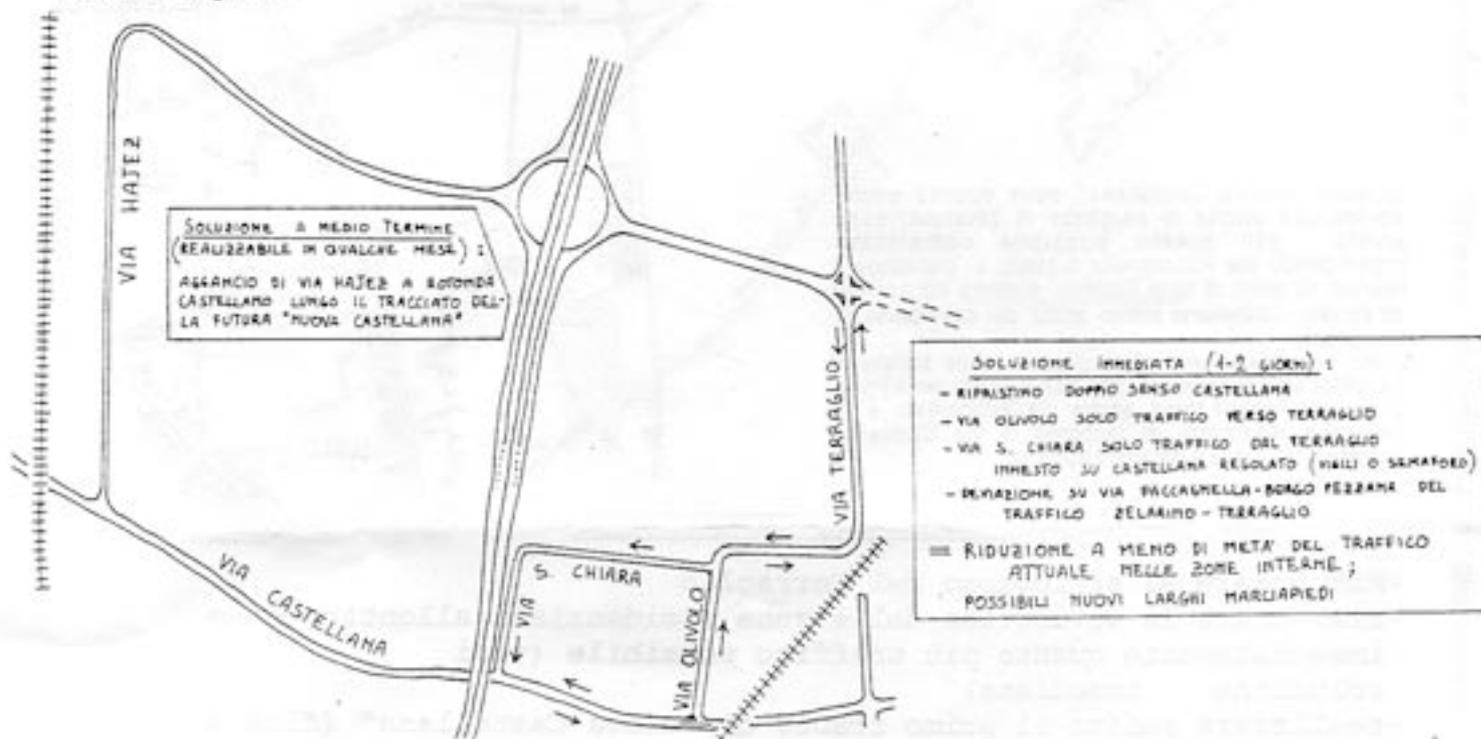
Se proprio si vuole riavviare i lavori di questo tutt'altro che necessario sottopasso del Terraglio, si tengano presenti le proposte che avevamo avanzato già nell'inverno-primavera '84-'85 in Consiglio di Quartiere ed all'Assessorato LL.PP.

I gravi problemi di vivibilità della zona (aggravati dall'assurdo sistema di circolazione sulle vie Castellana, Olivolo, S. Chiara) richiedono soluzioni diverse, complementari tra loro e successive una all'altra nel tempo.

**1° - Immediatamente (anche domani): ripristinare il doppio senso di circolazione su tutta via Castellana.** Così su via Olivolo e via S. Chiara, lasciando gli attuali sensi di marcia, passerà solo rispettivamente il traffico verso e da il Terraglio, e verranno sgravare subito di oltre metà dell'attuale traffico (quello diretto verso ovest, che tornerebbe nella sua sede naturale, la Castellana). Sarà così possibile realizzare larghi e sicuri marciapiedi per tutta la zona.

E' soluzione possibile subito: basta -rimuovere qualche metro di cordolo (non tutto) in centro strada; -regolare (con vigili o semaforo provvisorio) l'innesto di via S. Chiara sulla Castellana; -segnalare al traffico Zelarino-Terraglio di passare su via Paccagnella-Borgo Pezzana, attraverso via Scaramuzza e Capitello.

Il tutto in 1 - 2 giorni !!



**2° - Soluzione a medio termine (da noi avanzata già l'anno scorso e realizzabile in qualche mese):** agganciare via Hajez alla rotonda della Tangenziale, con un tracciato rispettoso del parco e che sia corrispondente a quello che si avrà con la sistemazione definitiva;

**3° - Soluzione a lungo termine:** sistemare definitivamente e presto questa "nuova Castellana", prolungandone il tracciato fino ad oltre Zelarino (=alleggerimento di tutte le zone urbane della Castellana); questo però non secondo l'assurdo tracciato e le assurde strutture proposti dagli uffici tecnici della A.C., ma secondo un tracciato più economico, funzionale, ed opportuno, da noi proposto già l'anno scorso.

## LA SOLUZIONE DEFINITIVA

La proposta di "nuova Castellana" (dalla rotonda della Tangenziale fino al cavalcavia di Trivignano) avanzata dagli uffici tecnici, prevede un tracciato sinuoso, e ben 2 nuove rotonde e 3 sovrappassi (rotonde e ferrovia Ve-Tv) con 1 km. in sopraelevazione (oltretutto alta, perché già la ferrovia è particolarmente elevata). Il tracciato comporta poi il pesante sacrificio di estese aree agricole (anche a frutteto) a ovest della ferrovia, aree che questo nuovo sistema occupa e fraziona in modo molto vasto. Infine l'aggancio a via Paccagnella sarebbe indiretto (altro svincolo).

Questo tracciato è giustificato solo dall'assurda ipotesi del "nuovo Terraglio ovest" (che dovrebbe agganciarsi proprio qui a ovest della ferrovia), volendo così mantenere chiusa e vuota l'autostrada Ve-Tv; è un'ipotesi contro la quale da marzo siamo combattendo, ora finalmente non più soli.

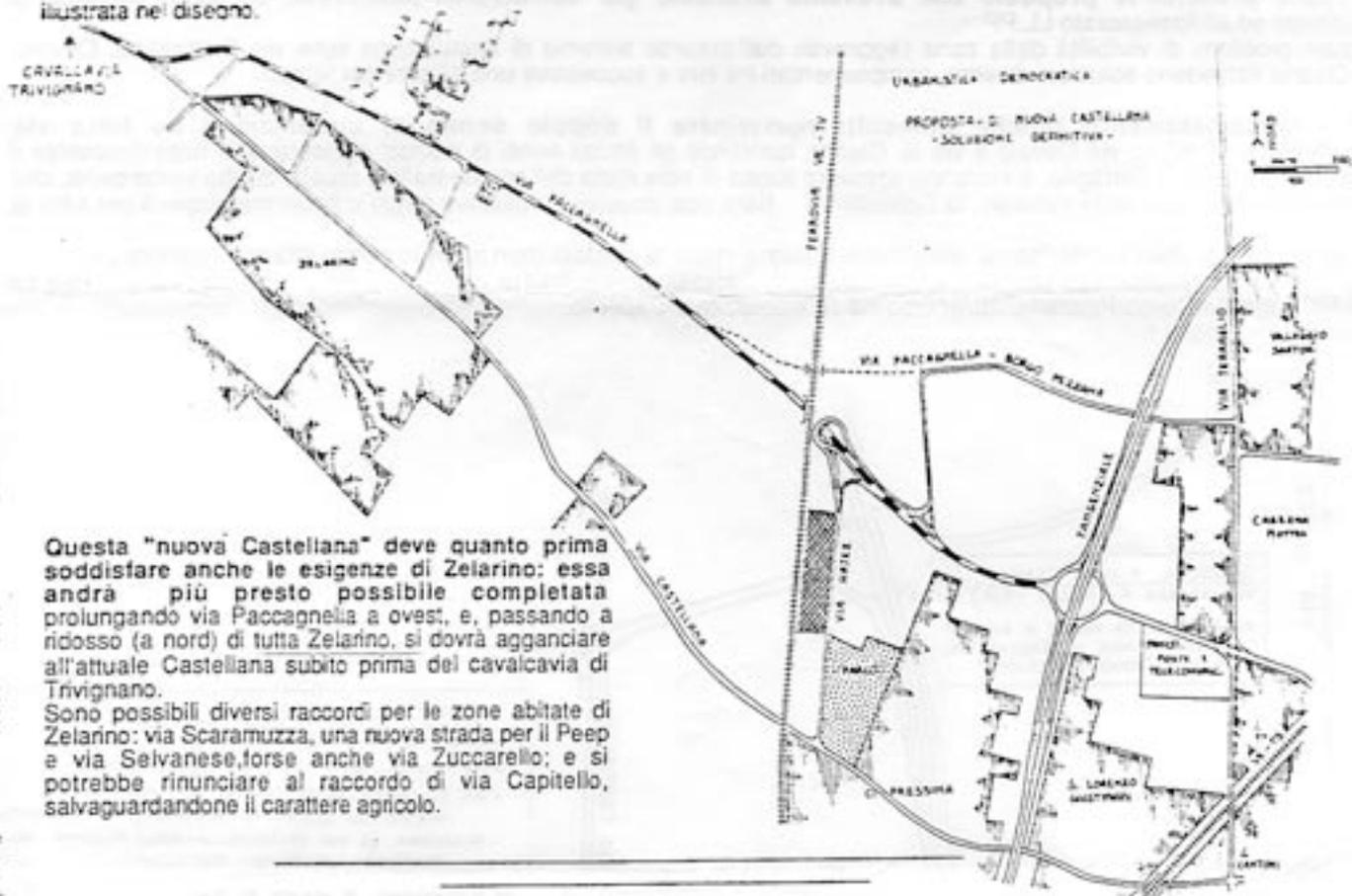


E' possibile una soluzione diversa, complessivamente equivalente ma molto economica e "leggera", che non richiede rotonde, sovrappassi, sopraelevazioni, tagli territoriali, distruzioni agricole. Questo asse dovrebbe parzialmente spostarsi verso nord, sottopassare la ferrovia, infilarsi direttamente e subito in via Paccagnella.

La soluzione del sottopasso (sempre se tecnicamente possibile) sarebbe più economica e facile, perché sfrutterebbe l'elevazione della ferrovia e, diversamente dal cavalcavia, non creerebbe impatto visivo.

Questa soluzione, assieme alla eliminazione della sopraelevazione (e magari alla realizzazione in parziale trincea) conterrebbe inoltre l'inquinamento acustico.

Se serve uno svincolo per l'accesso e l'uscita dalle/alle aree a nord destinate a servizi tecnici, lo si può realizzare addossandolo alla ferrovia e sfruttando così il sotto-(o sopra)-passo (senza rotonde o altro); la sua fattibilità tecnica è già illustrata nel disegno.



Questa "nuova Castellana" deve quanto prima soddisfare anche le esigenze di Zelarino: essa andrà più presto possibile completata prolungando via Paccagnella a ovest, e, passando a ridosso (a nord) di tutta Zelarino, si dovrà agganciare all'attuale Castellana subito prima del cavalcavia di Trivignano.

Sono possibili diversi raccordi per le zone abitate di Zelarino: via Scaramuzza, una nuova strada per il Peep e via Selvanese, forse anche via Zuccarello; e si potrebbe rinunciare al raccordo di via Capitello, salvaguardandone il carattere agricolo.

- Rinunciare al sottopasso del Terraglio
- rispettare la vivibilità delle zone residenziali allontanandone immediatamente quanto più traffico possibile (vedi soluzione immediata)
- realizzare subito il primo tratto di "nuova Castellana" (fino a via Hajez)
- completarla, presto ma anche bene, fino a oltre Zelarino

Solo soluzioni di questo tipo possono salvare la città, i suoi quartieri, le sue strade centrali e residenziali dalla piaga del traffico di attraversamento.

7/11/86

URBANISTICA DEMOCRATICA -sez. di Mestre

castellana 002.jpg

# PER UNA NUOVA "MIRANESE"

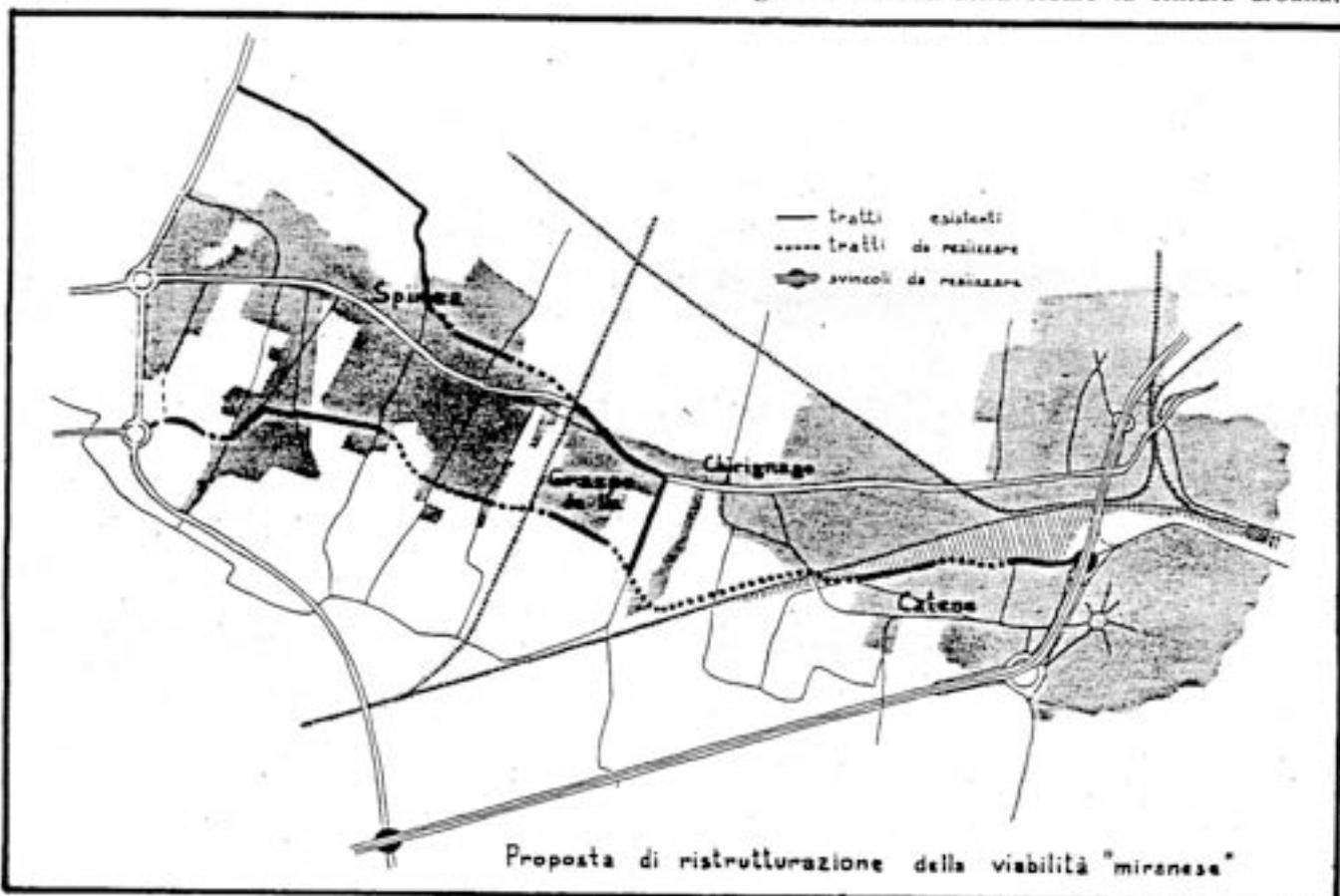
La recente polemica sviluppatasi attorno ai prospettati nuovi interventi sull'autostrada Venezia-Padova e sulla Tangenziale di Mestre, ed all'eventuale nuovo Terraglio, ha riaperto finalmente il dibattito attorno alla viabilità della terraferma intesa in tutta la sua globalità e complessità.

E' appunto con questa preoccupazione che, nel mezzo del dibattito su chiusura o meno dell'attuale Tangenziale (realizzazione o meno delle complanari e riprogettazione di vecchi e nuovi svincoli) si vuole qui richiamare l'attenzione sul problema della viabilità della *Miranese*, che è l'arteria di connessione locale e di distribuzione interna della vasta area suburbana occidentale, il "continuum urbanizzato" di Giustizia-Chirignago-Spinea-Mirano.

E' cosa nota a tutti che questo è un sottosistema insediato dalla mobilità altamente congestionata, tutta concentrata sulla via Miranese, ormai saturata, invivibile e pericolosa. E' quindi "strana" e grave la scarsità di attenzione e di proposte che tale problema ha raccolto.

cessivamente sbilanciato verso nord rispetto alle necessità di connessione delle aree immediatamente adossate all'attuale Miranese con le zone Stazione/Marghera/industrie/Venezia, e per questo forse non efficace, oltre che territorialmente "pesante" (disturbava la fascia del parco del Marzenego, accerchiava Forte Gazzera, attraversava con un taglio netto vaste zone agricole). Una simile proposta si giustificava probabilmente solo perchè "funzionale" al prospettato 'Peeppone' della Gazzera, per fortuna ora accantonato.

Solo recentemente è stata avanzata l'ipotesi di *agganciare la Provinciale Martellago-Oriago direttamente all'autostrada (liberalizzata almeno parzialmente)*. Con questa soluzione tutta la mobilità territoriale ovest (i traffici di media-lunga percorrenza generati e attratti dai comuni dell'area brentana-miranese), e forse anche il traffico 'breve' generato dalle zone immediatamente prossime a questa arteria, potrebbero caricarsi agevolmente sull'asse autostradale-tangenziale senza attraversare la cintura urbana;



Il problema non è mai stato affrontato in sede regionale e provinciale; neanche il Piano Comprensoriale del 1978 ha saputo (o voluto) dir nulla sull'argomento e non ha avanzato alcuna proposta.

Per quanto riguarda il Comune di Venezia, tralasciando la prima proposta di Variante Zone di Frangia - del 1979 - (che "risolveva" il problema con un enorme sistema rotatorio -circa un chilometro di sviluppo esattamente al centro di Chirignago), l'unica proposta di qualche fondatezza è emersa con la seconda proposta di Variante Zone di Frangia - del 1984- che tracciava una grande "S" che, raccordata alla Tangenziale all'altezza del Marzenego, si sviluppava a nord di Gazzera-Forte Gazzera-Distretto scolastico fino a Chirignago nord e poi Spinea nord.

Tale disegno risultava così alquanto complesso, ec-

questa "circonvallazione territoriale" già da ora sarebbe adeguata (o facilmente adeguabile) a questo tipo di utilizzo.

Quest'ipotesi, senz'altro positiva nel quadro generale della viabilità territoriale, e quindi condivisibile ed auspicabile, non riuscirebbe tuttavia a risolvere anche i problemi di mobilità interna alla cintura urbana. Essa infatti lascerebbe all'attuale Miranese pressochè tutti i flussi locali tra Spinea/Chirignago e Mestre, poco attratti dalla 'circonvallazione territoriale' e che in gran parte continuerebbero a transitare nelle zone centrali di Spinea, Grasso de Ua, Chirignago, Giustizia, ed a incunearsi direttamente nel centro di Mestre.

E' in questo insufficiente panorama che viene ora avanzata questa proposta di "ristrutturazione della

viabilità Miranese".

Due nuovi percorsi alternativi, esterni a Spinea, perseguono l'obiettivo di decongestionare la fascia centrale (via Roma e piazze). Non si tratta di nuovi grandi assi ma di un completamento di spezzoni già esistenti, con alcune saldature e qualche limitato troncone nuovo, immediatamente a ridosso delle zone urbanizzate; questa sistemazione viaria (in qualche modo comunque necessaria per la chiusura ed il collegamento dei "pettini" trasversali) rende possibile tracciati longitudinali continui.

I flussi raccolti all'esterno del centro, da questi due tracciati nord e sud, vengono poi convogliati, attraverso il cavalcavia modificato ed un nuovo sottosovrapasso ferroviario, a sud di Grasso de Ua (che in questo modo viene integrato maggiormente con Spinea). La modifica del cavalcavia (che peraltro pare già in vista) decongestiona la piazza principale di Spinea (incrocio via Roma-via Cattaneo e Matteotti); il nuovo sottopasso potrà essere utilizzato anche per la futura stazione della auspicabile "metropolitana di superficie"; l'attraversamento di Grasso de Ua lungo l'attuale Miranese (già alleggerito dal nuovo percorso sud) potrà comunque essere evitato da soluzioni particolari diverse (ad esempio con un passaggio a sud, lungo la ferrovia).

A sud di Grasso de Ua i due tracciati si unificano in un nuovo asse che, sviluppandosi parallelamente e subito a ridosso (a nord) della linea ferroviaria Milano-Venezia, lambisce Chirignago e giunge fino a via Trieste; da qui, con sottopasso (o nuovo sovrappasso) e relativo nuovo innesto-svincolo che assorbirebbe il traffico che attualmente attraversa via Trieste, si sposta a sud della ferrovia e, rimanendone sempre a ridosso, lambisce la zona residenziale di via Parco Ferroviario, di cui utilizzerebbe, ove possibile e opportuno, il tracciato (ristrutturato ed ampliato); arriva quindi direttamente al ristrutturando svincolo della tangenziale di Catene-Cita.

Tale sistema di tracciati per una nuova viabilità Miranese, avrebbe il vantaggio, da una parte di svilupparsi vicinissimo alle zone di attuale maggior generazione e carico di traffico - con numerosi e regolari innesti per le varie zone di Spinea, Chirignago, Catene -, dall'altra di incunearsi in posizione baricentrica in direzione Mestre-Marghera-Venezia, raccordandosi subito ad un nodo stradale chiave e strategico, quello appunto di Catene-Cita.

Esso poi, essendo un completamento di tronconi esistenti, che si svolge per lo più a ridosso di un'infrastruttura già esistente, non provocherebbe nuove fratture e tagli territoriali; inoltre, come accennato, soddisferebbe oltre le necessità di Chirignago-Spinea, anche quelle di Catene. Alleggerirebbe infatti via Trieste da ogni traffico di attraversamento, sia pendolare che commerciale, che si svolge tra Marghera- 1<sup>a</sup> zona industriale e le aree ovest della conurbazione della Terraferma.

Spostando il traffico Mestre-area Miranese sull'autostrada liberalizzata ed il traffico Mestre-conurbazione ovest su questo tracciato a forchetta esterno alle zone residenziali, sarebbe possibile destinare via Miranese e via Trieste al traffico locale di chi ci abita, restringendone le corsie autoveicolari e attrezzandole con nuovi attraversamenti, larghi marciapiedi, "onde", tratti pedonali e piste ciclabili.

La verifica di fattibilità potrà evidenziare il basso costo, soprattutto territoriale, di questa soluzione che sottrarrebbe al vero e proprio parco ferroviario un'area territoriale di circa un ettaro (infrastrutturata a binari morti, tra l'altro neppure elettrificati), richiedendo unicamente un parziale arretramento di un macchinario di lavaggio carri, peraltro privo di strutture murarie - se non quelle delle vasche - e già semovente. Il necessario completamento dello svincolo Catene-CITA (che verrebbe comunque investito dagli eventuali lavori di ristrutturazione o ampliamento dell' Tangenziale), richiederebbe eventualmente l'abbattimento di un piccolo edificio a residenza composto di due alloggi per complessivi 600 metri cubi circa, e di un altro edificio ora utilizzato a trattoria (entrambi probabilmente destinati comunque ad abbattimento appunto per i prospettati lavori sulla Tangenziale).

Una simile "nuova viabilità Miranese" richiede certamente una puntuale verifica tecnico-politica della sua fattibilità, particolarmente nei suoi punti nodali e negli aspetti di compatibilità con i progetti e le esigenze tecniche delle Ferrovie dello Stato (con l'Ente Ferroviario vanno subito avviati contatti ed incontri).

Tuttavia, se tale verifica può comunque venir effettuata con la necessaria completezza e tranquillità, *il tratto terminale (raccordo-snodo con la Tangenziale) va invece subito preso in considerazione nella valutazione dei diversi progetti di ristrutturazione della Tangenziale* (per questo in proposito vengono qui allegare ed illustrate due possibili soluzioni, diverse nell'efficienza e nel costo; ma ve ne possono essere anche altre, intermedie).

Se l'eventuale ristrutturazione della Tangenziale non verrà affrontata prevedendo fin d'ora le necessità di questo nuovo sistema viabilistico dell'area Miranese (svincoli con Tangenziale - direzione nord e sud - e raccordo da e per Venezia, all'altezza di Catene-CITA; raccordo tra autostrada almeno parzialmente liberalizzata e Provinciale Oriago-Martellago, presso Oriago), la situazione verrà irrimediabilmente compromessa, troncando alla radice ogni possibile sviluppo o miglioramento di questa (ma forse di ogni altra) soluzione ai problemi della mobilità e della vivibilità della conurbazione a ovest di Mestre.

Urbanistica Democratica  
sezione di Venezia-Mestre

Incontro dibattito su

## " REGIONI E DIFESA DELL'AMBIENTE - LEGGE 431 (ex Decreto Galasso) - PIANI PAESISTICI - PARCHI NATURALI"

promosso dalle Liste Verdi (Forum "Città e Territorio")

### BOLOGNA 13 - 14 dicembre 1986

c/o Circolo Sardegna, strada maggiore 200 (a 150 metri dalle 2 torri).

Inizio dei lavori ore 10 del 13 dicembre con il seguente Ordine del giorno:

- 1) Inquadramento generale sulla Legge 431 e la pianificazione ambientale e territoriale
- 2) Inquadramento generale sul problema dei Parchi territoriali in Italia

Relazioni regionali articolate come segue:

- a) stato di fatto e gestione del sistema ambientale
- b) situazione di piano (legge 431) regionale o sub-regionale
- c) parchi territoriali e urbani
- d) indicazioni

# Indicazioni per la ristrutturazione della mobilità in Terraferma

Qualsiasi serio intendimento di ristrutturazione del traffico nella terraferma mestrina non può non riconoscere che una strategia di semplice razionalizzazione della circolazione automobilistica non può portare ad alcuna vera riqualificazione né della mobilità né dell'ambiente urbano.

**Il problema infatti non è più tanto o solo di congestione automobilistica** (intesa come difficoltà e lentezza del movimento su automezzo individuale per insufficienza stradale dovuta a imprevidenza urbanistica), se così fosse basterebbe ad es. un diverso sistema di circolazione a sensi unici onde regolarizzare e velocizzare i flussi, o eventualmente qualche nuova realizzazione infrastrutturale per offrire itinerari più veloci, cui affiancare qualche limitato provvedimento di pedonalizzazione del Centro Storico e di brevi piste ciclabili (quando ormai sono improcrastinabili per la pressione popolare con cui sono reclamati, da realizzarsi comunque solo se e dove non compromettono sostanzialmente la libertà di circolazione automobilistica);

**il problema è, ben più gravemente, di insalubrità dell'aria e dell'atmosfera sonora, di deturpamento ed espropriazione dell'ambiente urbano, di esaurimento della risorsa spazio, di paralisi della mobilità complessiva, soprattutto quella non motorizzata (piedi e bicicletta) e su mezzo pubblico, oltre che a quella automobilistica; e questo non solo nel Centro Storico, ma in tutto il Centro Urbano, nei nuclei esterni, in genere in tutta l'area urbana della terraferma.**

**Aspetti tutti strettamente connessi con il generale ed irrefrenato aumento della circolazione automobilistica urbana.**

Nonostante l'evidenza con cui si sono manifestati l'incremento della mobilità complessiva per decentramento ed espansione urbana e la crescita esplosiva ed incontrollata della mobilità automobilistica, la cultura urbanistica imprevedente e disattenta non ha saputo o voluto affrontare, anzi ha addirittura ignorato, il conflitto che si è scatenato nelle aree urbane in questi ultimi decenni

- tra automobile privata e altri mezzi di trasporto,
- tra circolazione automobilistica e altre attività e funzioni urbane fino a poco tempo fa proprie delle strade e delle piazze (socializzazione, gioco, commercio, incontro, passeggio, ...),
- tra pretese di velocità e libertà di circolazione automobilistica e fondamentali esigenze di sicurezza, igiene e qualità ambientale.

Conflitto in cui

- **la natura tecnica del mezzo "automobile"**, che ha caratteristiche individuali invitanti (comodità, accessibilità generalizzata, libertà e flessibilità d'uso) ma costi collettivi esterni elevati (grande ingombro statico e dinamico, rumorosità ed emissioni tossiche abbondanti, ostacolo ed elevata minaccia per pedoni e ciclisti, ...) poco compatibili con l'ambiente urbano

- **e la priorità e la libertà assoluta che comunque gli sono state finora riconosciute** nella cultura dei media, nella gestione urbanistica, nella regolazione del traffico, anche in queste ultime fasi di massiccia ed invadente esplosione quantitativa

**hanno di fatto gravemente penalizzato se non già del tutto estromesso dalla strada e dallo spazio pubblico urbano tutti gli altri modi di spostamento e le altre funzioni ed esigenze urbane:**

- il **trasporto pubblico** è paralizzato dalla congestione veicolare,
- la **mobilità ciclabile** è riservata a pochi abili e coraggiosi che tentano di divincolarsi tra file e flussi di automobili,
- la **mobilità pedonale** è costretta su strettissimi, pericolosi e discontinui marciapiedi (dove ci sono e non sono invasi dal parcheggio),
- la **salute pubblica** è seriamente minacciata dai gas, dalle polveri e dai rumori del traffico,
- la **sicurezza**, specie di anziani e bambini, è continuamente minacciata dalla numerosità e dalla velocità degli autoveicoli che non vengono fermati completamente nemmeno agli incroci semaforizzati,
- l'**uso sociale della città e delle strade** (per incontrarsi, fare acquisti, ...) è sempre più squallido e difficoltoso.

E tutto questo con la grave sperequazione sociale

-di un città sempre più a misura di automobilisti (che sono soprattutto maschi, in età lavorativa, e di ceto medio e medio-alto) e sempre meno a misura di bambini, anziani, casalinghe e donne in genere e tutti gli altri strati sociali che stabilmente o temporaneamente non usano o usano poco l'automobile (disabili, invalidi, meno abbienti...), gruppi che tutti insieme ne costituiscono parte tutt'altro che secondaria, e che oltretutto risultano sempre più penalizzati dalla dislocazione di attività e servizi urbani anche rilevanti in periferia o addirittura fuori città, in zone poco servite da mezzi pubblici e che sempre più presuppongono la disponibilità individuale dell'automobile ed un suo uso elevato ("mobilità forzata");

-di costi economici individuali e soprattutto collettivi elevati e squilibrati sulle necessità di questo sistema di mobilità basato sull'automobile, voluto da alcuni, goduto (?) solo da chi ne fa regolarmente uso ma pagato (realizzazione opere pubbliche, consumo di risorse materiali, costi di vigilanza e di cure mediche ed ospedaliere, ...) da tutti;

-di una ripartizione profondamente squilibrata di attenzione, considerazione e spazio urbano tra chi intende vivere lo spazio urbano e si sposta (o vorrebbe farlo) in modo socialmente ed ecologicamente tollerabile, ignorato, e chi pretende di muoversi sempre e comunque con la propria autovettura, privilegiato urbanisticamente e normativamente pur essendo solo una parte della società neanche maggioritaria (come negli altri paesi, anche nelle città italiane medio-grandi gli spostamenti quotidiani in area urbana sono 40-50 % a piedi e in bicicletta, 30-40 % in automobile, il resto, molto variabile a seconda della qualità del servizio, su mezzi pubblici).

Occorre quindi acquisire definitivamente che l'automobilizzazione della città è ambientalmente intollerabile e socialmente iniqua e che questo modello di mobilità e di gestione dello spazio urbano è incompatibile con la natura stessa della città (concentrato di accessibilità e di opportunità che rischia di degenerare in concentrato di congestione, degrado, pericolo).

Una volontà reale di riqualificare mobilità e città deve quindi riconoscere come inevitabile una **conversione della politica della mobilità**,

-decisa anche se ovviamente graduale e da assumere coscientemente e democraticamente,  
-che sia **realistica e fattibile**, che non chieda l'impossibile e che non intenda essere gratuitamente punitiva per nessuno, e quindi che oltre all'agilità di scorrimento veicolare esterno alle zone residenziali preservi una qualche accessibilità automobilistica per ogni luogo urbano,  
-ma che dia **finalmente la giusta attenzione e priorità (metodologica, economica, urbanistica e viabilistica) a: qualità urbana, salute, mobilità non motorizzate e su mezzo pubblico (finora ignorate)**,  
-e che **soddisfi le richieste di comoda mobilità automobilistica solo successivamente e per quanto compatibili con questi bisogni e con le esigenze collettive generali.**

A questa scelta non c'è scampo, perchè il conflitto sopra descritto non è componibile: per l'unicità e la scarsità delle risorse e dello spazio urbano non è infatti possibile soddisfare finalmente le esigenze generali o collettive finora misconosciute senza ridurre i tuttora ampi ed ingiustificati privilegi goduti da un gruppo a scapito di altri e dell'intera collettività.

Qualsiasi Proposta di riqualificazione della mobilità, anche nella Terraferma, deve quindi assumere coraggiosamente questo obiettivo di progressiva riconversione del traffico, contemporaneamente riducendo il traffico automobilistico e favorendo la mobilità pedonale, ciclabile, su mezzi pubblici, privilegiando gli uni e penalizzando l'altro (in itinerari, spazi disponibili, velocità consentita, priorità semaforica, tariffe di viaggio e di sosta, ...) **non solo nel Centro Storico ma in tutto l'area urbana (quartieri centrali e nuclei esterni).**

Non più quindi semplici Piani del Traffico automobilistico, che pensano solo a contare le automobili e a decidere dove farle passare e sostare, ma nuovi **"Piani della Mobilità"**, che recuperino, riqualifichino ed incentivino le mobilità non motorizzate e quella collettiva con scelte sistematiche, concrete ed operative, e riducano in modo programmato e progressivo privilegi, impatti e quantità della mobilità automobilistica individuale a livelli predefiniti, complessivamente tollerabili e compatibili con le altre mobilità e funzioni urbane.

## DISINCENTIVAZIONE DELLA MOBILITA' AUTOMOBILISTICA

— **Pedonalizzazione** degli ambiti pregiati o rilevanti anche minimi o addirittura puntuali: **piazze e strade storiche** (comprese, nel Centro Storico, p.za Barche, che la recente "Proposta per una riqualificazione della mobilità della Terrasferma" avanzata dall'Assessorato ai LL.PP. non pedonalizza neanche a medio termine, come invece è possibile fare almeno quando si interverrà su v.Olivi-Poerio, e p.za Sicilia, da cui andrà eliminata anche la circolazione rotatoria); **sagrati di chiese** (ad es., nel Centro: S.Cuore, Altobello, S.Rita, Servi di Maria...), **aree antistanti patronati e centri civici** (es. v.Sernaglia), **scuole, parchi** (es. Piraghetto)... altri luoghi significativi di incontro o particolarmente frequentati.

**Limitazione della circolazione** ai residenti ed agli operatori economici (con autorizzazione individuale o documentazione di trasporto) nelle altre zone del C.S. e di corona attorno ad esso.

— **Eliminazione del traffico di attraversamento** non solo del C.S. ma anche delle zone di centro urbano e dei nuclei di periferia, scaricando il traffico di scambio tra zone urbane diverse:

-sulla Tangenziale (che va dotata di ulteriori nuovi agganci, anche della Castellana vecchia [su cui è da realizzare subito il sottopasso dei 4 Cantoni Ve-Ts, ma da evitare l'altro Ve-Ud, realizzando presto solo quello del nuovo Ospedale] del Terraglio, di v. Trento [direttamente con sottopasso verso rotonda e parcheggi scambiatori]); è questa un asse urbano primario per il quale occorre tuttavia cercare e trovare una nuova soluzione infrastrutturale che allontani i traffici di attraversamento dalla zona urbana in modo tollerabile e funzionale anche per tutta l'area metropolitana, e non con l'assurda, devastante inutile (anche per Mestre stessa) Autostrada passante del Veneto centrale

-sulla Circonvallazione Est (che va meglio attrezzata agli agganci ed agli incroci, anche con interventi radicali, giustamente previsti)

-su nuovi raccordi esterni di distribuzione (a Zelarino, a Favaro [da definire rapidamente], a Gazzera, a Chirignago [per cui tuttavia la eventuale prevista nuova Miranese urbana nel tratto ad ovest di v.Trieste va forse portata a nord della ferrovia per servire e sgravare anche Chirignago].

Tuttavia questi provvedimenti di offerte alternative esterne non garantiscono il raggiungimento dell'obiettivo se non vengono accompagnati da contemporanei interventi di reale impedimento dell'attraversamento interno.

Pur senza chiuderle al traffico e garantendo accessibilità automobilistica per il traffico di destinazione pressochè in tutte le aree ed attrezzature urbane, occorre quindi **estromettere, con opportuna regolazione della circolazione fino, se necessario, all'interruzione fisica, il traffico di attraversamento da tutte le strade interne non solo al centro storico ma a tutto il centro urbano:**

— v.S. Girolamo, v.Caneve e v.Colombo nord (probabilmente da pedonalizzare la prima ed almeno parzialmente la seconda, magari lasciando solo l'eventuale passaggio verso parco Ponci e v. S.Pio X solo per la navetta urbana, e da riaprire a doppio senso solo per i mezzi pubblici e i residenti ed operatori economici con autorizzazione individuale la terza), allontanando tutti gli scambi N-S e viceversa almeno su v.Sansovino (ma così facendo diventerà più conveniente utilizzare direttamente Tangenziale e Circonvallazione Est, alleggerendo così in parte anche C.so del Popolo). E' quindi assolutamente da evitare lo sfondamento per il traffico automobilistico privato di v.Caneve verso P.Ponci - v.S.Pio X, che accelererebbe ed incrementerebbe il traffico in zona centrale anzichè allontanarlo.

— v.Circonvallazione (su cui è urgente intervenire anche per la presenza dell'Ospedale, per il quale va recuperata qualità igienico-ambientale, e al quale va garantita una accessibilità comoda ed agevole sia da nord che da sud; su questa strada il libero transito integrale su entrambi i sensi va consentito solo ai mezzi pubblici); gli scambi N-S e viceversa tra le diverse aree urbane vanno trasferiti sulla vicina Tangenziale attrezzata dei nuovi raccordi prima indicati. Con questo diventa possibile la semplificazione dell'incrocio dei 4 Cantoni, eliminando i sensi unici e la rotatoria Einaudi/Torre Belfredo.

— v.Carducci (da riservare al traffico residenziale ed operativo locale, ed ai mezzi pubblici, come opportunamente perseguito nella "Proposta", che va però integrata col recupero pedonale di p.za Donatori di Sangue, eliminandone rotatorie e parcheggi) scaricando gli scambi est-ovest e viceversa su v.Stazione-Favretti-Trento (agganciata direttamente alla Tangenziale), ed in prospettiva sul raccordo Cita (e non, come indicato dalla "Proposta", su v.Cavallotti che come le altre strade vicine va invece ridotta a senso unico, per poter effettivamente ricavare la pur prevista pista ciclopedonale Parco Altobello-Parco Piraghetto).

Tali interventi di declassamento e di deciso alleggerimento di v.Carducci e di v.Circonvallazione eliminerebbero il traffico di attraversamento anche dalle v.Cappuccina e Piave, rendendo superflua per quest'ultima la riduzione a senso unico (scelta che alzerebbe la velocità dei veicoli, inducendo una

circolazione rotatoria di ritorno su altre strade limitrofe, talune anche interne e residenziali [ v.Felisati, v.Trentin, v.Piraghetto, v.Cappuccina stessa]).

— v.Fradeletto, in cui traffico e congestione sono già a livelli molto elevati, e difficilmente riducibili solo con pur giusti ed indicati interventi di semaforizzazione e di riduzione della carreggiata. Occorre allora impedire fisicamente l'utilizzo come asse di attraversamento e scambio urbano, rischio che sarà aumentato dagli altri pur necessari interventi di pedonalizzazione indicati nella "Proposta" e qui. Sarà quindi necessario estromettere il traffico di attraversamento, ostacolando la libera percorribilità integrale (con obblighi di svolta o interruzioni fisiche, in prima approssimazione collocabili su v.Ca' Rossa).

Solamente a questa condizione risulterà successivamente accettabile il collegamento v.Sansovino-v.Torino, che altrimenti caricherebbe inevitabilmente ulteriore traffico su v.Fradeletto (collegamento comunque da realizzare solo successivamente all'apertura dell'altro previsto collegamento di v.Torino verso la Breda, prima della quale, se, e solo se, sarà indispensabile, si potrà cercare uno sfogo provvisorio e precario (=smontabile) verso nord non su v.Sansovino, ma verso S.Giuliano, e comunque non vicino al Forte Marghera; sfogo da realizzare comunque solo dopo aver deciso il collegamento Breda e da eliminare una volta che questo sia stato aperto).

In questo quadro risulta ancora problematica la realizzazione del previsto sovrappasso del Terraglio, che scaricherebbe direttamente sul congestionato incrocio di v.le Garibaldi il traffico ora filtrato dall'incrocio a raso, e per il quale mancano ancora una precisa simulazione degli impatti sia sul traffico che sull'ambiente (prescrizioni ULSS), e un'attenta valutazione comparata tra le possibilità alternative (dal non intervento alla ristrutturazione/allargamento delle rampe sul Terraglio allo stesso cavalcavia). Non è quindi ancora possibile prendere una decisione finale, che va per lo meno rinviata a quando ci saranno queste valutazioni.

— v.Bottenigo, dalla quale estromettere tutto il traffico commerciale con un sistema leggero ma completo di frequenti uscite e immissioni da/verso la Romea (o complanare completa) lungo tutta la zona di insediamenti commerciali/artigianali.

— v.Fratelli Bandiera, da sdoppiare in due distinte strade: a est a servizio della zona industriale (eventualmente in circuitazione con v.dell'Elettricità), a ovest in doppio senso a servizio del Quartiere Urbano.

— v.S.Donà a Favaro, progettando rapidamente l'accennato raccordo di distribuzione a sud, nel frattempo semaforizzando l'incrocio della piazza;

a a Carpenedo (nucleo storico tra v.Ca' Rossa e v.le Garibaldi), da cercare d'interrompere o comunque di riservare in entrambi i sensi solo ai mezzi pubblici ed ai residenti (mentre il senso unico probabilmente rischierebbe anche qui di allungare le percorrenze e le velocità in area centrale e di indurre traffico di ritorno sulle strade residenziali limitrofe); andrebbero per questo perseguiti l'attestamento delle provenienze esterne in un parcheggio scambiatore presso la Circonvallazione Est ed il trasferimento del residuo traffico di avvicinamento al centro in un nuovo asse di aggiramento delle zone residenziali, a est della zona Casona (già indicato, in prolungamento verso nord di v.Pertini) e a sud della Bissuola vecchia (da individuare), fino a v.le Vespucci.

— v.Miranese a Chirignago, trasferendo a nord delle ferrovie l'ultimo tratto della eventuale nuova Miranese e se necessario realizzando un raccordo locale anche a nord della piazza.

— v.Castellana a Zelarino, prolungando come previsto v.Paccagnella fino al cavalcavia di Trivignano.

— **Espulsione dalle zone interne del traffico di "scorciatoia"**, o comunque estraneo, con inversione di precedenza, sensi unici anche contrapposti, puntuali interruzioni, ... (ad esempio, nel centro: in v.Felisati -soprattutto nell'ipotesi prospettata a medio/lungo termine nella "Proposta"-, in v.Piraghetto, v.S.Trentin, v. Napoli, v.Lazzari -dietro Coin-, tutte le zone ad est di c.so del Popolo ed a ovest di v.Piave, ...

— **Tranquillazione complessiva del traffico, con la riduzione generalizzata della velocità massima consentita**, in prima fase a 40 km/h. e successivamente a 30 km/h nella viabilità ordinaria e a 60 km/h. in Tangenziale, Circonvallazione Est, e nella zona extraurbana (intervento che, come già altrove sperimentato, riduce in modo apprezzabile i tassi di incidentalità e di mortalità, l'inquinamento atmosferico, il rumore, la congestione), se necessario anche con condizionamenti fisici ("onda verde" rallentata, dossi, ...)

— **Riduzione delle corsie automobilistiche e/o della larghezza delle carreggiate** ove eccedenti il minimo indispensabile, per indurre minori velocità e ricavare corsie e spazi per le mobilità non motorizzate e/o su mezzi di trasporto collettivo (es. C.so del Popolo, v.Vespucci, v.Forte Marghera, v.Fratelli Bandiera, v.Paolucci, v.Miranese, v. Trieste, v.Sansovino, ...

— **Regolamentazione oraria della fornitura delle merci** (es. 7-10 e 14-16) e per il carico-scarico fuori dalle zone di fermata (con autorizzazione specifica giornaliera).

— **Ristrutturazione ed aumento della vigilanza**, anche automatica (tipo autovelox) e con tecnologie telematiche.

— **Riduzione delle superfici di sosta lungo strada in tutto il Centro Urbano** (qt. Piave-1866, Rioni S. Lorenzo e Carpenedo),

-riservando la sosta libera ai residenti [per settori urbani e con concessione onerosa], al traffico operativo di pubblico servizio ed alle categorie protette: anziani, disabili, invalidi, ... [generale e con autorizzazione gratuita], per eliminare la circolazione alla ricerca del parcheggio,

-e convertendo le zone disco in zone fermata per carico-scarico (per eliminare anche la sosta rapida in seconda fila).

Tali zone sosta o fermata vanno tuttavia previste dove ciò non ostacoli la realizzazione di adeguati marciapiedi (vedi avanti), e ove opportuno di piste ciclabili e/o corsie preferenziali bus.

— **Destinazione dei parcheggi in C.U.** (esistenti e previsti) "a standard" (acquisto e/o affitto per residenti e operatori economici); apertura al pubblico solo della quota eventualmente eccedente, comunque non superiore all'entità oggi esistente, a tariffazione oraria crescente e con sistema di "te-leavviso" (su Tangenziale, Circonvallazione, Statali) sullo stato di occupazione del parcheggio.

— **Realizzazione di adeguati parcheggi scambiatori esterni al centro urbano** (a sosta illimitata nel tempo e a tariffe basse, se non gratuita), soprattutto a sud, dove la zona dell'attuale Stazione risulta, sia nella Proposta che nel Piano Parcheggi, poco dotata di queste attrezzature; vanno quindi previste adeguate strutture lungo v. Ca' Marcello a fianco del cavalcavia (cui vanno raccordate direttamente), anche a servizio delle zone terziarie di C.so del Popolo e v. Torino, mentre è bene contenere su dimensioni complessivamente modeste il parcheggio di v. Ulloa, per non compromettere le possibilità di riqualificazione urbanistica della zona e di completamento a nord del sistema della piazza centrale di Marghera.

Problematica appare invece l'attribuzione di funzione "scambiatore" al previsto parcheggio di v. S. Maria dei Battuti, unico parcheggio di tale tipo localizzato nel centro urbano, a ridosso anche di zone densamente abitate. Esso risulta così prossimo anche al C.S. che, più che struttura di scambio con altri mezzi di trasporto, svolgerebbe un ruolo di parcheggio di servizio diretto a questo e alle zone circostanti. Appare quindi più opportuno assegnare esplicitamente anche a questa struttura interna al Centro Urbano la funzione di parcheggio di "standard" (a servizio privato), riducendone comunque le dimensioni complessive; e trasferire fuori, in aree adiacenti alla Tangenziale, funzione e struttura di parcheggio scambiatore.

— **Ridisegno delle strade residenziali interne**, con eliminazione dei marciapiedi, arredo articolato, anche su più livelli, e piantumazioni non rettilinee e non solo laterali, diritto di precedenza a pedoni e ciclisti, accesso ed eventuale transito consentito solo ai residenti (autorizzazione) a passo d'uomo e sosta in punti chiaramente definiti (secondo l'esperienza e gli standard progettuali olandesi e tedeschi, ed anche con collaborazione diretta dei residenti).

## **RECUPERO DELLA MOBILITA' NON MOTORIZZATA E DELLA MOBILITA' SU MEZZI PUBBLICI**

### **INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITA' SU MEZZI PUBBLICI**

— **assegnazione all'autobus della priorità nello spazio della carreggiata**, realizzando itinerari riservati e corsie preferenziali, non tanto o solo nelle zone esterne o dove c'è già una larga carreggiata, come prevede la "Proposta", ma soprattutto nelle zone centrali o nei vari punti di congestione e di rallentamento (soprattutto presso i semafori), anche a scapito della circolazione automobilistica.

— **assegnazione all'autobus della priorità nel tempo di semaforo**, attivando subito, senza aspettare il sistema di controllo centralizzato, una semaforizzazione a locale telecomando automatico da

parte del bus in arrivo o in attesa ("onda verde bus"), anche se questo incide sul deflusso automobilistico e sulla regolarità del ciclo.

— **recupero del confort a terra**, dotando le fermate con pensiline coperte fornite di panchine, o comunque con la copertura almeno parziale della zona di attesa, (oltre che **sul mezzo**, prescrivendo all'azienda di trasporto l'utilizzo di veicoli meno inquinanti e più silenziosi (cominciando con interventi di riduzione sui veicoli attuali), dalla marcia più scorrevole e dolce, e a pianale ribassato assieme a banchine parzialmente rialzate, per favorire una comoda e sicura accessibilità ad anziani, bambini, ...).

— **riorganizzazione delle linee con semplificazione degli itinerari**, da studiare e concordare con Azienda di Trasporto, e prevedere dettagliatamente già in sede di Piano del Traffico: attivazione di 2 linee navetta ad elevata frequenza interne al centro urbano: est-ovest (Giustizia-Miranese-Barche-S.Marco) e sud-nord (stazione-Garibaldi-scambiatore) con veicoli di dimensioni ed inquinamento ridotti; e di una circolare al centro urbano.

A queste linee interne vanno agganciate o ricollegate le linee esterne ed extraurbane in piccole stazioni di interscambio presso i parcheggi scambiatori, onde evitare a queste ultime l'attraversamento del centro e garantire un veloce deflusso, attivando tariffazioni agevolate ed integrate col parcheggio ed un sistema centralizzato di controllo che regolarizzi anche le coincidenze e garantisca l'informazione agli utenti in tempo reale.

— **realizzazione di un rilevamento complessivo della mobilità urbana, riguardante non solo le autovetture (come finora realizzato), ma tutti le diverse modalità di spostamento (ferrovia, autobus, automobile, bicicletta, a piedi, ...), di fondamentale importanza, assieme a chiare previsioni di futuro assetto urbano, per verificare la fattibilità economica e l'utilità urbana attuale e futura di eventuali sistemi innovativi di trasporto pubblico (metropolitana leggera, oppure tram di nuova concezione, rete di filobus elettrici, ristrutturazione e uso urbano/metropolitano delle linee ferroviarie, ...).**

## INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITA' CICLABILE

— **progettazione e realizzazione di piste ciclabili in sede separata, o almeno protetta** (eccezionalmente, solo dove è impossibile diversamente, diritto di utilizzo delle corsie referenziali degli autobus)

- adeguatamente semaforizzate e protette nei punti di intersezione con accessi laterali,
- con frequenti mini aree di sosta adeguatamente attrezzate (parzialmente coperte e con possibilità di bloccaggio del telaio; da inserire in tutta la zona urbana, anche fuori dalle piste)
- con ricoveri coperti presso i parcheggi, presso i capolinea e le fermate principali degli autobus
- con punti di noleggio gratuito (comunque personale e certificato) presso le stazioni ed i parcheggi scambiatori
- con campagne promozionali per l'uso della bicicletta (feste, gare, spettacoli, gite su e con la bicicletta, anche in collaborazione con i commercianti: revisioni gratuite, buoni sconto manutenzioni,...).

Il "Piano delle piste ciclabili", parte integrante del Piano del traffico, va redatto prevedendo non solo lo schema di rete (gerarchizzato) ma soprattutto le modalità per ricavare lo spazio necessario pista per pista, modalità che comunque non devono essere a scapito dei marciapiedi.

Tale Piano dovrà definire priorità, fasi e tempi di realizzazione, ed essere adeguatamente (e sistematicamente) finanziato.

Il sistema va organizzato per itinerari continui, collegando inizialmente con una prima rete fondamentale le diverse zone urbane tra loro e con le attrezzature urbane (pubbliche e private) più rilevanti secondo linee ad "alta domanda" espressa o potenziale, infittendosi poi sempre più fino ad una copertura sempre più regolare e completa.

Tale rete "urbana" deve innestarsi poi su un rete "ricreativa-ambientale" che innervi i sistemi fluviali e di gronda lagunare, realizzando più vasti itinerari extraurbani, da realizzarsi gradualmente assieme al processo di recupero e valorizzazione ambientale.

La priorità assoluta va riconosciuta alla già decisa pista urbana nord-sud Marghera-Carpinedo, già definita da p.le del Municipio a v.Poerio, tratto il cui progetto va tuttavia migliorato: niente traffico misto biciclette-auto, neanche in brevi zone o per residenti, arredo qualificante (alberature, siepi, panchine, posteggi, ...), e proseguimento lungo tutta via Dante (se non addirittura su v.Querini fino a vil -

la Erizzo e p.za Sicilia), e che va quanto prima completata con il tratto sud lungo tutta Marghera fino a Ca' Emiliani e con quello nord fino al Forte in v.Vallon lungo v.le Garibaldi.

Ancora priorità va riconosciuta alle piste facilmente ricavabili con poca spesa, come

—quella est-ovest "S.Giuliano-v.Vespucci-v.Fradeletto-Cimitero-Terraglio" (che sfrutta carreggiate già separate o comunque molto larghe e da rivedere, compreso cavalcavia) integrata dal ramo nel Centro Storico "Marzenego-v.Poerio (non appena chiusa al traffico)-riviera XX Settembre-villa Querini-Coni"

—quelle lungo le strade statali esterne sufficientemente larghe: "Castellana" e "Miranese"

—quelle locali di quartiere che richiedono semplici interventi di modifica della circolazione automobilistica e di ridisegno delle corsie della carreggiata, come quella centrale al qt. Piave-1866 "parco Piraghetto-v.Cavallotti-v.Bembo-v.Genova-parco Altobello-v.Torino (-Forte Marghera)", che incrociandosi con quella urbana collega con andamento rettilineo popolose zone residenziali con numerose attrezzature pubbliche e commerciali, pista in parte già richiesta dal quartiere (assieme all'altra più a nord "piazze Altobello-v.Bissolati-v.Paruta-p.le Leonardo-giardini v.Felisati-Lavanderie Militari-Caserma Piave", ancora non inserita nella "Proposta"); o come quelle già individuate nel qt. Marghera-Catene: la carreggiata bassa di v.Fratelli Bandiera, la pista di Catene lungo tutta v.Trieste fino a p.le del Municipio e lungo v.Calvi-Paolucci fino alla pista urbana nord-sud.

## INCENTIVAZIONE DELLA MOBILITA' PEDONALE

tramite un Piano dei percorsi pedonali ("Piano marciapiedi", o "Piano Pedoni"), che preveda la progettazione e realizzazione in ogni strada di marciapiedi

—larghi (indispensabili per carrozzine, carrozzelle, anziani e bambini accompagnati, anche nelle strade secondarie: larghezza almeno 2-2,5 mt., se possibile per ogni lato e con misure inferiori solo dove inevitabile e comunque accompagnate da interventi di equivalente riduzione della sosta e della larghezza della carreggiata; e di larghezza maggiore quelli più trafficati)

—protetti da invadenza automobilistica (dissuasori, ...)

—senza ostacoli o strettoie (revisione generalizzata della collocazione di cassonetti, segnalazioni stradali, cabine, cestini, pali ...)

—dignitosamente arredati, con alberature, e panchine (importanti per il passeggio della popolazione anziana)

—senza scalini e dotati di dolci scivoli di raccordo (5 %, pendenza massima per l'autonomia delle persone in carrozzella)

—debitamente attrezzati e protetti agli incroci ed agli attraversamenti (semafori a chiamata pedonale o senza lunga attesa, con ciclo di "verde pedoni" esclusivo e con un tempo adeguato per le categorie dalla deambulazione disagiata).

—organizzati su itinerari principali (quelli con fermate autobus, in strade commerciali o con attrezzature rilevanti) particolarmente attrezzati (larghi, coperti o copribili con interventi di consorzi misti comune-privati).

Mestre, 21/3/90

Carlo Giacomini  
di Urbanistica Democratica

Proposto dalle Commissioni URBANISTICA e LAVORI PUBBLICI

del Consiglio di Quartiere S. Lorenzo/25 Aprile 24/4/87

---

- 1 - Si prende atto che l'Amministrazione Comunale cerca di affrontare il problema del traffico operando un confronto a livello istituzionale su un argomento specifico.
  - 2 - Ma un organico "Piano del Traffico" dovrebbe riferirsi ad un più ampio contesto urbanistico (grande viabilità, nuove attrezzature, aree strategiche da riconvertire o da recuperare, grandi parchi, rete ciclabile, ecc.); invece la mancanza di un chiaro "piano di struttura" che cominci a dare una alternativa credibile al vecchio P.R.G. del 1962, costituisce un primo limite rispetto anche al Piano del Traffico.
  - 3 - Questo Piano riguarda solo la mobilità automobilistica privata, tralasciando indagini e proposte sia sul trasporto pubblico (sugomma e in prospettiva anche di tipo metropolitano su rotaia), sia sulla circolazione ciclabile e pedonale.  
Eppure affrontare e dare soluzione a questi elementi è essenziale, anche per raggiungere tra l'altro l'obiettivo - ipotizzato ma non perseguito poi coerentemente dal Piano del Traffico - di diminuire la circolazione automobilistica privata all'interno della città.
  - 4 - Il Piano si limita poi all'area centrale di Mestre, anzi al "quadrilatero" che delimiterebbe il suo centro storico, e non allarga lo studio ai fondamentali problemi di accesso al Centro Urbano (dal Miranese, Castellana, Terraglio, Triestina), di distribuzione allo stesso, di incanalamento lungo la tangenziale del traffico di scorrimento, di viabilità nei quartieri esterni.
  - 5 - Un altro limite è la non univocità e anche la marcata contraddittorietà di molti elaborati e proposte, particolarmente tra le tavole allegate al progetto.  
Altro elemento di contraddittorietà è che le laboriose analisi svolte per il centro non vengono poi proporzionalmente utilizzate rispetto alle proposte, nè vengono usate - se non in tre casi - per formulare diverse e alternative proposte progettuali e "monitoraggi" che pure lo strumento informatico avrebbe permesso.
- In conclusione si invita l'Amministrazione a riformulare il Piano in modo tale da organizzare ed integrare tutta la mobilità della città e non solo quella del Centro Storico, garantendo una maggior vivibilità, qualità ambientale ed efficienza.  
Le caratteristiche di fondo dovrebbero essere:
- Coerenza con scelte urbanistiche generali di riqualificazione di

..//..

Mestre e del suo centro, scelte che devono essere finalmente esplicitate: occorre poi in generale non solo eliminare i flussi di attraversamento, ma prevedere anche un controllo delle funzioni che richiamano ulteriore traffico.

- Considerazione di tutta la mobilità e cioè anche dei mezzi pubblici, e delle reti ciclopedonali.
- Individuazione dei progetti e degli interventi prioritari con una adeguata programmazione delle fasi e modalità di attuazione.

Si ritiene perciò necessaria una sostanziale revisione del Piano, ma nel frattempo debbono procedere ed essere in tempi brevi attuate quelle opere che si ritengono unanimemente prioritarie:

- raccordo in località CITA-Carbonifera con la tangenziale ovest;
- completamento di viale Vespucci fino al Terraglio e alla rotonda della tangenziale, e del parcheggio vicino al cimitero;
- attivazione del parcheggio di Piazzale Candiani;
- arredo urbano di Piazza Ferretto pedonalizzata;
- realizzazione della prima pista ciclabile sud-nord, che unirebbe 4 quartieri: da Marghera, al Centro, a Carpenedo;
- nuova Castellana urbana e collegamento Bazzera-aeroporto.

PIANO DEL TRAFFICO PER L'AREA CENTRALE DI MESTRE

OSSERVAZIONI INTEGRATIVE AL DOCUMENTO UNITARIO PRESENTATE DA PCI -  
URBANISTICA DEMOCRATICA - LISTA VERDE - DP - PRI.

---

Entrando nel merito delle questioni:

- 1 - La funzione della tangenziale OVEST non è assolutamente menzionata nella parte viabilistica mentre nella parte urbanistica è tracciato un improbabile passante esterno che attraversa l'abitato di Spinea e prosegue parallelamente al tracciato della ex ferrovia militare; il dibattito sulle complanari avvenuto nei Quartieri ha chiaramente definito come maggioritaria nella città la posizione che vuole il mantenimento di tale struttura ad uso misto per cui tale impostazione deve essere accolta dal Piano del Traffico nel senso di prevedere il rafforzamento degli accessi a tale dorsale con lo scopo di togliere dal centro città una quota consistente del traffico di attraversamento.

In tale ottica la bretella CITA-Carbonifera assume il carattere di opera prioritaria da realizzarsi al più presto.

- 1 bis - Manca assolutamente lo studio dei prioritari problemi di accesso al Centro Urbano (dalla Miranese, Castellana, Terraglio, Triestina) di smistamento e ridistribuzione (terminal a sud della Stazione F.S.) di viabilità dei vari Quartieri esterni e di Marghera (sia come Quartiere che come zona industriale).

Per declassare Miranese e Brentana a strade locali resta prioritaria la liberalizzazione dei tratti "urbani" della autostrada Venezia-Padova (realizzabile anche per esempio con un sistema a barriera e resa facile con l'attuazione della terza corsia); la costruzione di una "Miranese sud" come si propone al punto 2), con funzione di drenaggio del traffico locale, renderebbe vivibile la attuale tracciato della Miranese rispetto agli insediamenti abitativi.

Rispetto alla Castellana ed al Terraglio, una volta respinta l'ipotesi del Terraglio OVEST (che però ancora compare nella cartografia del Piano del Traffico, legandosi al tracciato della nuova Castellana) e ribadita la priorità di liberalizzare l'autostrada Mestre-Treviso, va privilegiato il tracciato della "nuova Castellana urbana" che permette di rendere vivibili Zelarino e Cipressina.

Rispetto poi al declassamento della Triestina e della via Orlanda, va scelto il tracciato della bretella Bazzera-Aeroporto in modo da rispettare il più possibile le caratteristiche ambientali del territorio attraversato; vanno inoltre messe in atto soluzioni urgenti per decongestionare i centri di Pavaro e Campalto.

../..

- 2 - Il nodo della Giustizia-Miranese-via Trento non viene assolutamente affrontato visto che si ripropone lo stato di fatto. Rigettiamo l'ipotesi di nuova Miranese a nord con la connessione di via Gapuppi che di fatto creerebbe un accesso diretto e privilegiato al centro città andando a potenziare un flusso già insostenibile nel quadrivio Circonvallazione-Piave-Carducci-Miranese, compromettendo aree densamente abitate (la zona Sabbioni) e di pregio ambientale (forte Gazzera e il parco del Marzenego).  
La soluzione più idonea è la previsione di un nuovo tracciato della Miranese, a sud dell'attuale, con una diretta connessione con la Tangenziale mentre per l'adduzione all'area centrale la scelta migliore è il collegamento diretto tra via Trento e lo svincolo della tangenziale, mediante sottopasso, intervento che consentirebbe il declassamento del cavalcavia della Giustizia (ormai in situazioni statiche precarie) e l'eliminazione del nodo via Trento-Miranese-Monte Verdi. Con il potenziamento di via Trento (strada con limitata presenza abitativa nelle sue immediate adiacenze) e la razionalizzazione del nodo della stazione, questo diverrebbe il principale accesso all'area centrale da SUD-OVEST.
- 3 - La questione di via Torino è tra le più pesanti oggi esistenti e nonostante ciò essa viene affrontata in modo scandaloso dal Piano presentato: non si capisce quale delle tre proposte, indicate in tavole diverse, sia quella su cui punta l'Amministrazione (sovrappasso alla Breda, ponte sul Canal Salso a ridosso del Forte Marghera, ponte sul Canal Salso all'altezza di via Sansovino).  
Nell'autunno 1984 il CdQ S.Lorenzo-XXV Aprile (astenuti DC ed MSI) e il CdQ Piave-1866 (all'unanimità) si espressero chiaramente per la scelta del sovrappasso alla Breda, scartando le ipotesi dei ponti sul Canal Salso, sia per questioni di impatto ambientale sia perchè pare ovvio scaricare i flussi di traffico medio-pesante, che interessano la zona di via Torino, sulla viabilità primaria, quale l'asta via Libertà-Tangenziale OVEST.
- 4 - Il potenziamento previsto del nodo di S.Giuliano contraddice l'obiettivo dichiarato di declassamento della via Orlanda e della Circonvallazione EST al fine di eliminare la barriera tra città e laguna. Inoltre la disincentivazione dei flussi tra il ponte translagunare e viale Vespucci è una condizione irrinunciabile perchè questa arteria, completata fino al Terraglio e alla Tangenziale OVEST, non assuma il ruolo di asse centrale di attraversamento est-ovest della città di Mestre, ma quello di strada di accesso e distribuzione nella zona del centro urbano: in tal senso va accuratamente rivista la sistemazione dello svincolo di S.Giuliano ridimensionandone portata e ruolo.

../..

- 5 - Nell'area Quattro Cantoni-via Einaudi-via Torre Belfredo le proposte vanno poco più in là dello stato di fatto: l'organizzazione di questo importante accesso-uscita dal centro città in direzione NORD EST non è molto chiara anche se è doveroso sottolineare che la spesa del sottopasso della Castellana non è molto motivata ( visto che è in atto la costruzione del nuovo tratto urbano della stessa) e comunque non prioritaria rispetto ad altre opere.
- In ogni caso se l'accesso da NORD al Centro Storico avverrà da viale Vespucci-via Filiasi e l'uscita verso NORD attraverso il tanto discusso e tutt'altro che prioritario sottopasso del Terraglio, è necessario:
- a) eliminare l'attuale circuitazione via Einaudi-bretella-Torre Belfredo che, nell'ipotesi prospettata, è del tutto inutile in quanto mancherebbe all'interno del quadrilatero centrale traffici di attraversamento;
  - b) la soluzione dell'uscita dal parcheggio interrato di Piazzale Candiani non può essere quella ipotizzata (che utilizza la parte nord di via Manin): si deve prevedere invece l'allineamento dell'asse stradale via Filiasi-bretella-punto di accesso a Piazzale Candiani, utilizzando questo percorso come ingresso e uscita alla zona considerata.

Per quanto riguarda la viabilità nel Centro Storico si fanno le seguenti osservazioni:

- 1 - L'ipotesi di nuovo percorso da via Caneve-Piazzale Porta Altinate-via Pio X-via Colombo non deve prevedere la possibilità di collegarsi con la zona sud (ad esempio attraverso la via Zanotto, a senso unico invertito) pena la realizzazione di un asse di attraversamento NORD-SUD tutto interno al centro città.

In tale area va invece prevista una connessione, seppur poco agevole e disincentivante l'attraversamento, tra le parti SUD e NORD di via Colombo al fine di servire la zona SUD di Carpenedo ad ovest della Bissuola. Del tutto da rivedere è la circuitazione attorno al silos previsto su via Colombo: accessi ed uscite vanno organizzati su via Colombo-via Pio X senza compromettere la zona prevista per il mercato di via Allegri.

- 2 - La possibilità reale di arrivare alla completa pedonalizzazione dell'area storica di Piazza Barche nonché di via Olivi, sta anche nel congiungimento diretto tra via Carducci e via Costa mediante lo sfondamento della testa di quest'ultima (come previsto dal vigente PRG).
- 3 - Va respinta la limitata circuitazione bivio Bandiera-via Dante-via Cappuccina che risolve solo l'intersezione ai piedi della Rampa Cavalcavia senza risolvere i problemi di accesso da e a via Piave e di intersezione di fronte alla Stazione F.S.; occorre invece prolungare la circuitazione fino a via Piave (lo sfondamento è possi-

bile tra il retro del Plaza e le case dei ferrovieri) risolvendo in tal modo il nodo della stazione e consentendo la "residenzializzazione di via Sernaglia (o anche la sua chiusura al traffico nel tratto est in relazione al futuro Centro Civico e della pista ciclabile di via Dante). Via Dante va sottratta all'uso automobilistico per diventare invece elemento portante del principale asse pedonale-ciclabile che collegherebbe ben 4 Quartieri di Mestre.

Per quanto riguarda la pedonalizzazione e le zone a traffico limitato questa è forse la parte più accurata e l'unica sostanzialmente condivisibile del piano anche se anche qui vanno fatte alcune osservazioni:

- 1 - La pedonalizzazione totale va estesa anche alle strade storiche a nord e sud di Piazza Ferretto e cioè quantomeno alle vie Palazzo-Mannin e Poerio-Rosa.
- 2 - Nella zona est il mantenimento, seppure a traffico limitato, della via Fapanni tra COIN e via Pio X è in palese contrasto con i progetti di trasferimento in tale area del mercato di via Allegri.
- 3 - Nella zona ovest è necessario prevedere il ripristino della pedonalizzazione di tutta via Antonio da Mestre (come persisteva negli anni 1981/83) sia come accesso pedonale da ovest al centro città sia per impedire l'attraversamento via Ospedale-Piazzale Candiani-via Einaudi, oggi esistente e che il progetto conferma.

Per quanto riguarda i parcheggi l'indagine non consente di avere un chiaro quadro della domanda complessiva classificato per tipo di richiesta; risulta comunque discutibile il metodo adottato di indicare la destinazione a parcheggio su tutte le aree libere anche se non supportate da destinazioni di Piano Urbanistico. Ne consegue un dimensionamento forse eccessivo (non vi sono elementi di indagine tali per esserne sicuri) e comunque squilibrato rispetto alla domanda, con particolare riferimento alla scarsa offerta prevista nelle zone ovest (Circonvallazione-Miranese-Castellana) e nella zona est (Bissuola-Vespucci-viale S.Marco). Inoltre non è previsto in nessun modo una differenziazione per tipologia di offerta di posti-parcheggio che dovrebbe essere rivolta all'uso dei servizi eccezionali, alla residenza ed agli operatori commerciali e del terziario nell'area a ridosso del Centro Storico mentre dovrebbe caratterizzarsi nel parcheggio a rotazione nelle aree più esterne. Nel merito poi si fanno le seguenti osservazioni:

- 1 - Del tutto inaccettabili sono le proposte di parcheggio sotterraneo in Piazzale Donatori di Sangue ed in via Piave all'altezza di via Sernaglia: tali aree debbono essere recuperate sia sotto l'aspetto ambientale (polmoni verdi) sia sotto l'aspetto dell'arredo urbano.

../..

- 2 - Il parcheggio previsto a nord della stazione F.S. (non è chiaro se sia a silos o sotterraneo) presenta un dimensionamento eccessivo (2.000 posti auto) anche in relazione alla proposta di un terminal automobilistico, che consenta un interscambio con il mezzo pubblico su gomma-ferro, posto a SUD della stazione.  
Un'offerta di 2.000 siti all'interno del centro urbano significa una attrazione verso di esso di un'enorme mole di traffico indotto: meglio dunque programmare un tale intervento prioritariamente a sud del centro urbano e a nord di Marghera e a ridosso della viabilità primaria (via della Libertà). Dimensionato in termini più ridotti il parcheggio in questione potrebbe servire la residenza e gli operatori della zona SUD del Quartiere Piave.  
Tale parcheggio si può articolare su più sedi adatte e disponibili, mentre non va demolito il "garage Touring" del 1905.
- 3 - Si esprimono precise riserve sul silos in Piazza Berche; tale scelta va rivista presentando un piano urbanistico dell'area della piazza fino al Canal Salso ed alla zona di Altobello-Krüll e riesaminando contestualmente un piano dei trasporti pubblici e dell'ACTV.
- 4 - Del tutto da eliminare è la destinazione a parcheggio dell'area posta ad ovest del silos previsto in via Colombo in quanto in palese contrasto con le proposte progettuali e di P.P. relative al trasferimento del mercato Allegri.
- 5 - Da proporre sono invece la realizzazione di un silos nell'area del Consorzio Agrario (lungo il Viale Vespucci, tra via Ca' Rossa e via Bissuola) e un parcheggio a raso nell'area della caserma Piave (lungo la Miranese).
- 6 - Va respinta l'indicazione di demolizione e di riduzione a totale parcheggio dell'ex lavanderia militare di via Piave che invece va conservata e riutilizzata per funzioni di servizio più pregiate.
- 7 - Il piano non prevede parcheggi per le zone di Corso del Popolo sud che ha invece già oggi notevole carattere terziario e grava per parcheggi sulle zone residenziali adiacenti; va prevista una quota di parcheggio nell'ambito di un progetto di riutilizzazione del deposito dell'ACTV.
- 8 - Dal piano mancano anche parcheggi periferici da collegare al centro città tramite il servizio pubblico (circolari su gomma e su ferro) per il quale prevedere tariffe agevolate a fasce orarie particolarmente "calde" per disincentivare l'utilizzo dei mezzi privati.
- 9 - Deve essere previsto lo spostamento degli insediamenti di terminal container, aziende autotrasporto, autofficine e relativi servizi dell'area di Mestre (via Torino-via Altobello-S.Giuliano-Campalto) nelle aree inutilizzate adiacenti il porto e la zona industriale.  
Inoltre deve essere predisposto un diverso accesso allo scalo merci F.S. Attualmente viene utilizzata dai mezzi pesanti via Trento, con possibilità di incidenti e problemi anche recentemente emersi.

.../...

Un'ultima considerazione riguarda la proposta di percorsi ciclabili e pedonali: i primi sono indicati in una tavola espositiva che però, data la scala adottata, non va al di là delle buone intenzioni senza arrivare non dico ad una definizione esecutiva ma almeno ad un disegno di fattibilità che preveda la soluzione dei nodi principali di intersezione con la viabilità automobilistica (tale progetto era tanto più possibile dopo le precise proposte avanzate dalle varie associazioni); i secondi mancano del tutto e ciò è una grave carenza in una città in cui è sempre più difficile camminare per l'invadenza dei mezzi meccanici e per il modo casuale in cui i percorsi pedonali sono stati realizzati.

All'Assessore ai LL.PP.  
All'Assessore all'Urbanistica  
Al Prosindaco per la Terraferma  
Alle Commissioni Consiliari Urbanistica e LL.PP.  
Ai Consigli di Quartiere 11, 12, 13, 14

e p.c.  
Al CTV  
Alla stampa  
Ai Comitati Salute Ambiente e Garibaldi-Fradeletto  
A Lega Ambiente, Natura Viva, Medicina Democratica

## CENTRO CITTA' E PARCHEGGI SCAMBIATORI (un caso, un problema ed una possibile soluzione)

Il recente "Piano Parcheggi" e la recentissima "Proposta per una riqualificazione della mobilità della Terraferma" hanno finalmente previsto un sistema organico di aree e strutture per la sosta ed il ricovero degli autoveicoli nella Terraferma.

La innovativa **filosofia** di tale sistema risulta particolarmente coerente con l'obiettivo di ristrutturare tutta la mobilità urbana:

--**parcheggi "scambiatori" (mezzo privato/mezzo pubblico)** esterni al Centro Urbano, per le provenienze dalle zone di cintura urbana e dagli altri comuni contermini;

--**parcheggi interni** a servizio esclusivo dei **residenti** e degli operatori economici.

I primi, aperti al pubblico e da servire opportunamente con linee di autobus urbani e navette centrali ad elevata frequenza, accolgono fuori dal centro le vetture private di chi viene da più lontano; i secondi, privati, con posti macchina in vendita o in affitto, rendono possibile la liberazione dell'area centrale dal parcheggio stradale offrendo comoda alternativa a chi vi risiede o esercita un'attività e non possiede garage.

Vi è però, stranamente, un **unica eccezione**: il **parcheggio scambiatore nord-ovest di v. S.Maria dei Battuti (cimitero-Fradeletto)**, unico scambiatore interno all'area centrale.

Esso risulta così **prossimo addirittura al Centro Storico** che sicuramente non assumerebbe alcun ruolo di "scambio" tra mezzo privato e mezzo pubblico, svolgendo invece un **servizio diretto** alle funzioni centrali (residenza e terziario), come già succede per il parcheggio a raso ivi esistente. Oltretutto esso **non è direttamente agganciato alla grande viabilità primaria esterna** al centro (Tangenziale e Strade Statali), come invece lo sono gli altri; l'unico modo per agganciarvelo sarebbe realizzare un nuovo collegamento diretto con la Tangenziale, l'ormai noto "**cavalcavia del Terraglio**", che per altro verso rappresenterebbe un vero pericolo per tutta l'area nord del centro urbano, rendendo indubbiamente **ancora più massiccia e veloce la penetrazione diretta** in centro urbano, l'opposto di quello che si vuole ottenere filtrando e attestando fuori dal centro urbano le provenienze esterne.

Inoltre le sue previste **dimensioni**, 1200 posti auto (di gran lungo il più grande parcheggio in zona urbana interna), costituirebbero un'offerta di parcheggio così massiccia da attrarre direttamente in centro, anche oltre la sua capienza reale, flussi esterni anche da sud, da ovest, da est tali da vanificare in parte se non del tutto le stessa strategia degli altri parcheggi scambiatori esterni.

E' quindi opportuno rivedere questa parte del piano:

**I • assegnando anche al nuovo parcheggio del cimitero il ruolo previsto per gli altri parcheggi interni, quello di servizio privato alla residenza ed alle altre attività** (riducendone l'eccessiva capienza complessiva, ed eventualmente riservandone a parcheggio pubblico a rotazione solo una parte minima, a tariffa oraria crescente e comunque con capacità non superiore a quella attuale a raso e con avviso luminoso di "completo" direttamente in Tangenziale e sul Terraglio).

Per questo parcheggio, come per gli altri parcheggi in area centrale, è opportuno realizzare solo strutture interrato e completamente automatiche (accesso meccanizzato a motore spento, quindi senza inquinamento), liberando in superficie ampie aree a piazza e/o verde.

**2 • trasferendo funzioni e strutture di parcheggio scambiatore al di là di ferrovia e Terraglio, con opportuna variante al Piano Parcheggi (possibilità prevista dalla stessa legge Tognoli).**

E' possibile individuare una prima alternativa immediatamente a ridosso del centro urbano, lungo la stessa v.Fradeletto bis a fianco della rotonda della Tangenziale, alla quale il parcheggio scambiatore si potrebbe agganciare direttamente per l'accesso e l'uscita dei veicoli.

L'area disponibile, articolata in due parti, una a nord e una a sud della stessa v.Fradeletto bis, raggiunge l'estensione complessiva di 2,7 ha; è libera, e destinata dal PRG in parte ad impianti speciali, in parte a viabilità e fascia di rispetto stradale, in parte minima a verde (previsione quest'ultima superata dallo stato complessivo della zona).

Le possibilità di utilizzo sono varie, diverse

- per estensione (su entrambe le parti sud e nord, oppure solo di quella a sud),
- per tipologia (a raso, in elevazione, o in interrato)
- per indice di copertura o di scavo (più o meno vasto e rilevante)
- per n° di piani

riuscendo comunque a raggiungere comodamente una capienza minima di 800 - 1000 posti, ma potendo anche superare i 2000 posti macchina anche con solo 2-3 piani di parcheggio.

La prossimità alla rotonda della Tangenziale, e la posizione a cavallo tra Terraglio e Castellana (sia nuova che vecchia, quest'ultima collegabile facilmente con due corsie a raso ai lati della Tangenziale fino alla Rotonda) rende tale localizzazione molto ben inserita nel sistema della grande viabilità territoriale, senza essere al contempo troppo distante dal centro, a cui rimane collegata con la stessa v.Fradeletto bis; su questa può prolungarsi senza troppo aggravio il servizio centrale di bus navetta (finora previsto attestato al solo cimitero) che può comodamente utilizzare la rotonda per l'inversione di marcia.

La posizione indicata per questo parcheggio di interscambio risulta strategicamente molto opportuna anche per altri 2 ordini di motivi.

1--- Esso sarebbe collocato lungo l'asse che collegherà direttamente il centro urbano con il nuovo ospedale di Zelarino (e relativa fermata ferroviaria metropolitana sulla linea Ve-Tv), con il previsto centro amministrativo ed ambulatoriale dell'ULSS 36 (con cui confina), e con i diversi centri servizi e centri direzionali esistenti e previsti tra Terraglio e ferrovia Ve-Tv; quindi potrà essere servito anche dalle linee autobus che necessariamente dovranno essere istituite per servire comodamente e frequentemente queste nuove grandi ed importanti attrezzature.

Inoltre per il futuro centro servizi ULSS e per l'esistente centro servizi PP.TT. l'immediata vicinanza di una grande attrezzatura di parcheggio potrebbe offrire una risposta aggiuntiva alla domanda da essi stessi generata e soddisfatta in modo solo parziale dai limitati parcheggi interni.

Tra l'altro proprio la contiguità tra area indicata e la parte del lotto ULSS destinato a parcheggio interno ed anche con l'area PP.TT. renderebbe possibile l'integrazione almeno degli accessi veicolari delle 3 attrezzature, da realizzare verso nord (rotonda/v.Fradeletto bis) liberando la parte centrale e sud del complesso ULSS dall'ingombrante presenza della strada di accesso ai parcheggi interni, che nelle attuali previsioni ne attraverserebbe proprio la piazza pedonale centrale e che si scaricherebbe sulla viabilità residenziale interna del rione S.Lorenzo Giustiniani.

2--- La facilità di connessione diretta con Tangenziale, Terraglio e Castellana (nuova e vecchia) rende questa localizzazione molto interessante per le funzioni di interscambio non solo tra mezzo privato e autobus, ma anche tra autobus urbano ed autobus extraurbano.

In effetti costruendo un parcheggio multipiano che lasci libera la superficie a terra è possibile realizzare un vero e proprio sistema di interscambio complesso (come suggerito dalla stessa legge Tognoli) a servizio del centro nord di Mestre, in cui si attesterebbero e/o si affiancherebbero navette centrali, linee urbane, linee extraurbane del Terraglio e della Castellana

Quest'ultime non sarebbero più obbligate a entrare in centro; esse potrebbero viaggiare ai margini [Tangenziale] collegando direttamente tra loro le varie direttrici della cintura urbana [Miranese - Castellana - Terraglio - Triestina] senza intersecarsi in area centrale ma agganciandovisi comodamente con le linee urbane e le frequenti navette centrali.

In un'ipotesi di **ristrutturazione complessiva del sistema di trasporto pubblico urbano ed extraurbano**, questo parcheggio scambiatore potrebbe quindi costituire una vera e propria "stazione di interscambio nord-ovest", che con le altre possibili e in parte già previste o proposte (v. Ulloa per le direttrici sud, rotonda v. Miranese per le direttrici ovest, più un'altra lungo la Circonvallazione/S.S.14 bis per le direttrici nord-est), tutte agganciate direttamente alla Tangenziale, potrebbe servire ad integrare tra loro i sottobacini di trasporto pubblico dei vari sistemi territoriali centrati su Mestre, ora organizzati solo radiocentricamente e che invece, appoggiandosi alla Tangenziale potrebbero collegarsi reciprocamente agganciando comunque le navette urbane appunto nelle varie stazioni di interscambio.

Tra l'altro vi sarebbe così anche la possibilità di inserire in questa e nella altre stazioni di interscambio piccole aree di sosta notturna per gli autobus extraurbani dei diversi sottobacini (secondo quanto opportunamente ipotizzato dallo stesso CTV, che prospetta una strategia di parziale decentramento degli automezzi almeno per la sosta notturna ed il rifornimento, scelta urbanisticamente forse più compatibile di quella dell'unico grande impianto accentratore di tutte le funzioni per tutte le linee facenti capo a Mestre).

Tutte queste considerazioni non solo riconfermano la **possibilità** di risolvere adeguatamente ed in modo innovativo il problema dei parcheggi in area centrale e quindi anche del parcheggio scambiatore del Cimitero (scelta in qualche modo obbligata), ma addirittura evidenziano **il valore strategico** complessivo che l'ipotesi qui proposta può avere:

- per la vivibilità dell'area nord del centro urbano,
- per la mobilità privata,
- per una nuova integrazione tra servizio pubblico urbano ed extraurbano,
- per le connessioni tra zone centrali e nuove attrezzature urbane che in questa zona si concentreranno

Un'occasione di **riorganizzazione<sup>della mobilità</sup> urbana** che diversamente sarebbe sprecata.

(1)  
Mestre, 3 / 3 / '90

Carlo Giacomini  
di Urbanistica Democratica

