



COMUNE DI VENEZIA
Assessorato Mobilità e Trasporti
Direzione Mobilità

PIANO DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO

**LINEE GUIDA
PER LA RIORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE AUTOMOBILISTICO URBANO ACTV
DI MESTRE E TERRAFERMA**

Dicembre 2007

IL SISTEMA DELLA PIANIFICAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE NELLA REGIONE VENETO

Livello di pianificazione strategico (lungo periodo - decennale)

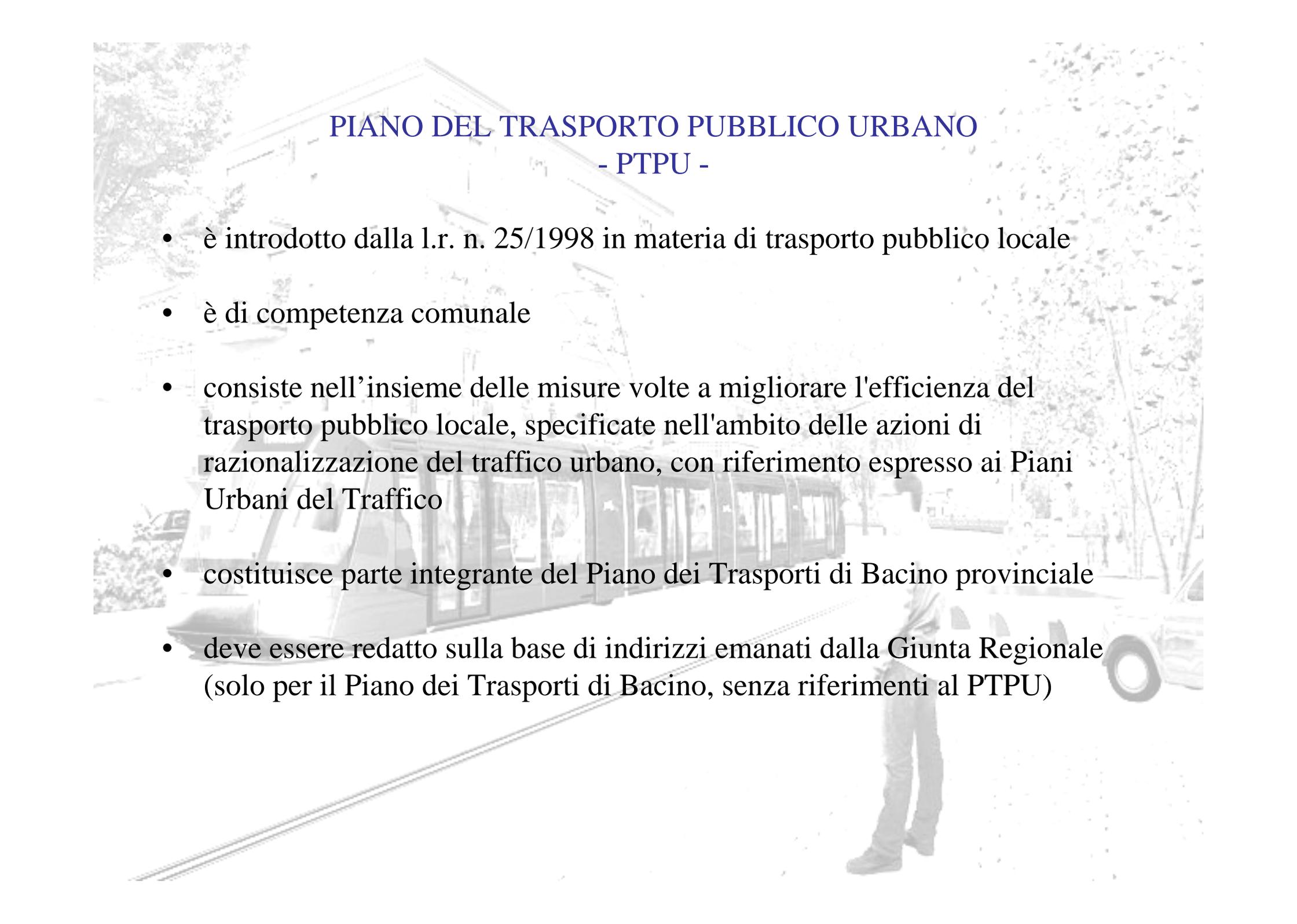
- Regione Veneto: Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale – PRTPL (mai adottato)
- Comune di Venezia: Piano Urbano della Mobilità (in corso di redazione)

Livello di pianificazione tattico (medio periodo – bi/triennale)

- Regione Veneto: Programmi Triennali dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale – PTSTPL (mai adottati)
- Provincia di Venezia: Piano dei Trasporti di Bacino – PTB (adottato nel 2003)
- Comune di Venezia: Piano del Trasporto Pubblico Urbano – PTPU (in corso di adozione)

Livello di pianificazione operativa (breve periodo – annuale)

- Comune di Venezia – Contratti di servizio e Comitato Tecnico (in vigore dal 2001)



PIANO DEL TRASPORTO PUBBLICO URBANO - PTPU -

- è introdotto dalla l.r. n. 25/1998 in materia di trasporto pubblico locale
- è di competenza comunale
- consiste nell'insieme delle misure volte a migliorare l'efficienza del trasporto pubblico locale, specificate nell'ambito delle azioni di razionalizzazione del traffico urbano, con riferimento espresso ai Piani Urbani del Traffico
- costituisce parte integrante del Piano dei Trasporti di Bacino provinciale
- deve essere redatto sulla base di indirizzi emanati dalla Giunta Regionale (solo per il Piano dei Trasporti di Bacino, senza riferimenti al PTPU)

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E PIANO URBANO DEL TRAFFICO

Tipologia di interventi previsti dal PUT come contenuti obbligatori

PGTU – Piano Generale del Traffico Urbano

- migliorie generali per la mobilità dei mezzi pubblici collettivi (fluidificazione percorsi)
- individuazione delle corsie e/o sedi riservate ai mezzi pubblici
- individuazione dei parcheggi di scambio tra mezzi privati e pubblici

PPTU – Piani Particolareggiati del Traffico Urbano

- organizzazione delle fermate e capilinea dei mezzi pubblici collettivi
- organizzazione delle corsie e/o sedi riservate ai mezzi pubblici collettivi
- progetti dei parcheggi di scambio tra mezzi privati e pubblici

Pianificazione collaterale (non obbligatoria)

- **ristrutturazione della rete di trasporto pubblico collettivo stradale**
- **sistemi di trasporto innovativi, anche pedonali**

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E PIANO DELLA MOBILITÀ

Tipologia di interventi previsti dal PUM

- il miglioramento della qualità del servizio
- l'incremento della capacità di trasporto
- il risanamento economico delle aziende di trasporto
- l'efficienza economica del trasporto
- l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi

Gli interventi sono articolati in almeno due fasi pluriennali:

- 5 anni: viene individuata una prima struttura di sistema di mobilità e conseguito un significativo avvicinamento agli obiettivi;
- 10 anni: la struttura del sistema della mobilità viene completata come previsto.

PIANIFICAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO A VENEZIA AD OGGI – 1

Il PGTU adottato dalla Giunta Comunale nel 1999 conteneva:

- una serie di interventi di fluidificazione del traffico per il miglioramento del trasporto pubblico (corsie preferenziali, priorità semaforica, etc.)
- una proposta di riorganizzazione della rete del servizio automobilistico urbano a supporto dei nuovi servizi a guida vincolata: il Sistema Tranviario su Gomma di Mestre e il Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale, elaborata in accordo con ACTV

Il PGTU approvato dal Consiglio Comunale nel 2002 invece:

- mantiene la previsione degli interventi di carattere circolatorio
- stralcia del tutto la proposta di riorganizzazione della rete ACTV

Il PTB adottato dal Consiglio Provinciale nel 2003 contiene la proposta di riorganizzazione della rete del servizio automobilistico urbano del PGTU 1999

PIANIFICAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE URBANO A VENEZIA AD OGGI – 2

Nel 2005 ACTV rielabora l'ipotesi di riorganizzazione del servizio urbano del 1999, basata sul documento “Ristrutturazione della Rete di Trasporto Pubblico ed Esercizio della Linea Tranviaria” facente parte del progetto del STG, producendo il documento “Riorganizzazione della rete automobilistica urbana di Mestre – progetto preliminare”

Nel 2006 la Direzione Mobilità, appena costituita, prende in esame la nuova proposta ACTV e la confronta con gli sviluppi in materia di realizzazione del Sistema Tranviario su Gomma, del Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale e del People Mover, relativamente a:

- nuovi percorsi approvati per il STG (es. abbandono di Via Poerio)
- modificazioni alla viabilità indotte dalla realizzazione del SFMR (es. chiusura al transito veicolare di Via Trezzo)
- eliminazione delle sovrapposizioni tra People Mover e autobus sul tratto Tronchetto – P.le Roma

Nel 2007 la Direzione Mobilità, in accordo con ACTV, elabora una nuova proposta di riorganizzazione della rete automobilistica urbana - PTPU

NECESSITÀ E URGENZA DELL'ADOZIONE DEL PTPU - 1

Motivazioni formali

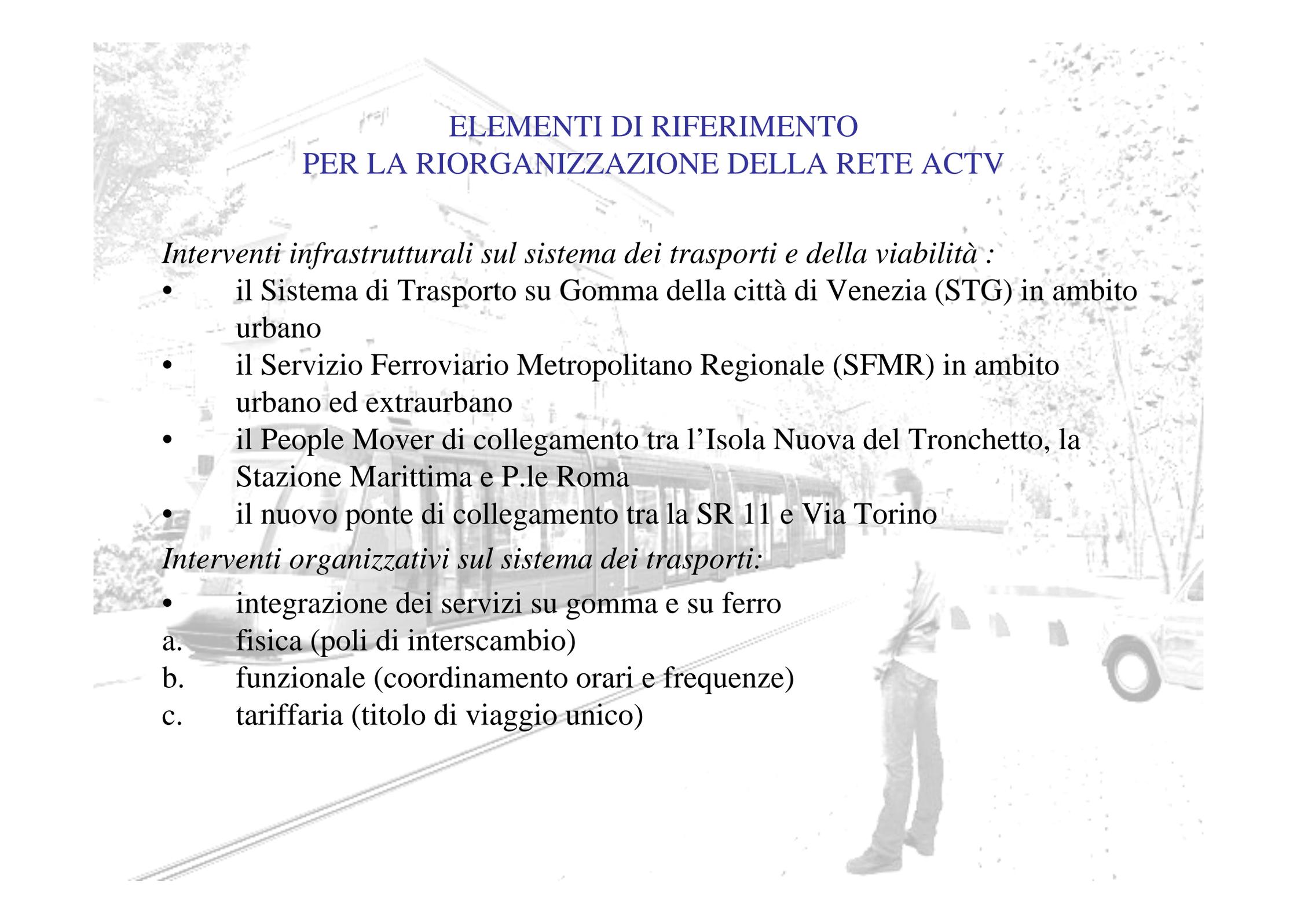
- non è mai stato formalmente adottato
- è obbligatorio per legge dal 1998
- la Corte dei Conti – Sezione Regionale Veneta – ha avviato nel 2006 un'indagine conoscitiva sullo stato della pianificazione del TPL da parte dei comuni capoluogo di provincia, da cui il Comune di Venezia risulterà formalmente inadempiente (diversamente da altri Comuni capoluogo)
- Il Piano dei Trasporti di Bacino provinciale contiene una proposta di ristrutturazione della rete urbana, ritenuta superata da Comune e ACTV

NECESSITÀ E URGENZA DELL'ADOZIONE DEL PTPU - 2

Motivazioni sostanziali

Dare all'Assessorato e alla Direzione Mobilità linee guida condivise per le tre principali attività, attualmente in corso:

1. progressivo adattamento del servizio urbano alle nuove richieste di potenziamento, all'attivazione delle nuove infrastrutture viarie (es. nuovo ponte di Via Torino) e di trasporto (STG, nuove stazioni SFMR, People Mover), nonché ai nuovi insediamenti residenziali e di attività (Area Terraglio Ovest, Nuovo Ospedale di Mestre, etc.)
2. redazione delle specifiche di gara che sarà bandita dalla Regione Veneto per l'affidamento unitario dei servizi di TPL e ferroviario regionale nelle province di Venezia, Padova e Treviso, che prevedono una gara flessibile, con progettazione della proposta di rete da parte dei concorrenti, con riferimento a una struttura base del servizio formalmente approvata
3. redazione degli altri strumenti di pianificazione del traffico e della mobilità attualmente in corso di esecuzione – PGTU e PUM – per quanto attiene alle previsioni sul TPL, e aggiornamento del PTB provinciale



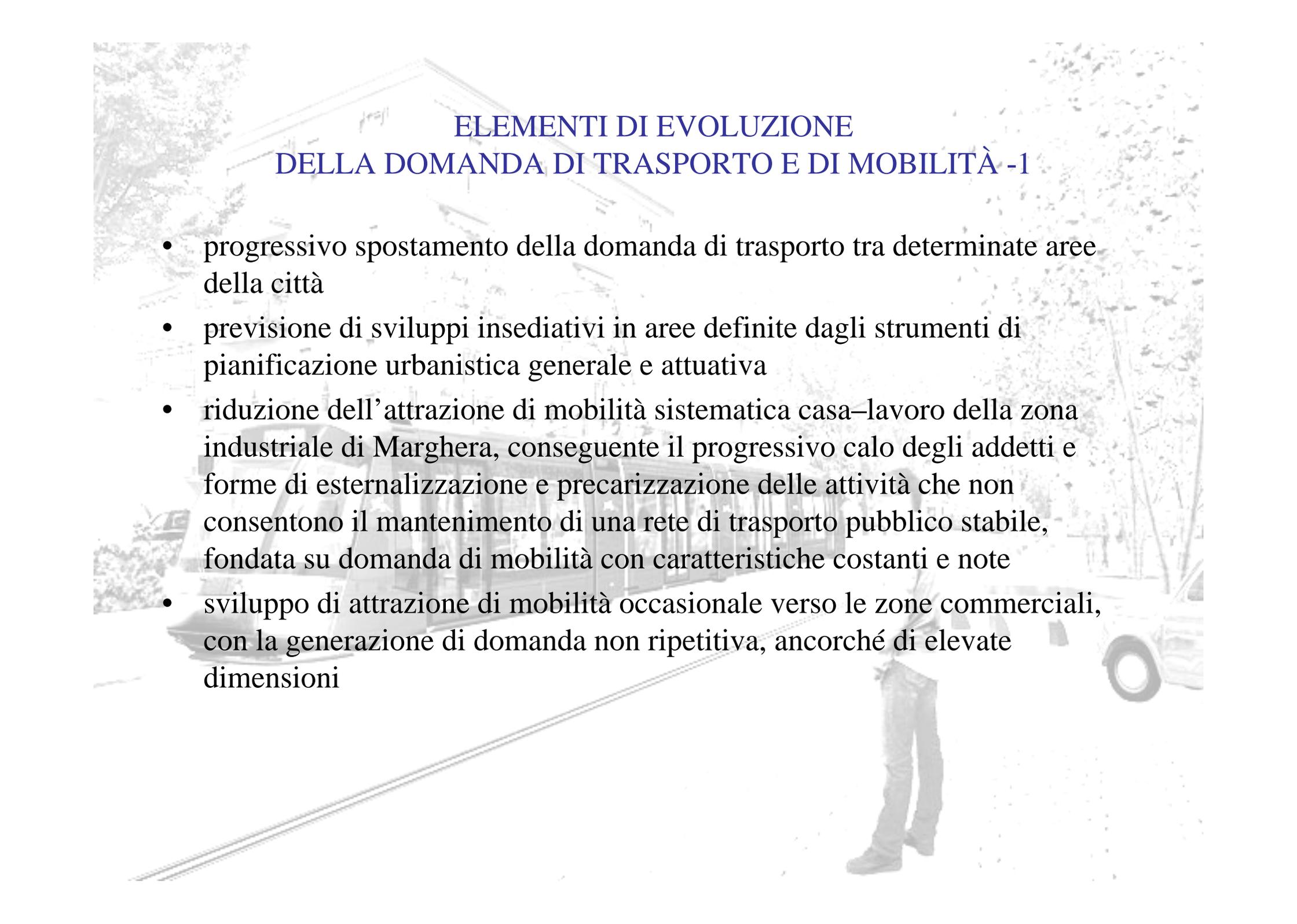
ELEMENTI DI RIFERIMENTO PER LA RIORGANIZZAZIONE DELLA RETE ACTV

Interventi infrastrutturali sul sistema dei trasporti e della viabilità :

- il Sistema di Trasporto su Gomma della città di Venezia (STG) in ambito urbano
- il Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR) in ambito urbano ed extraurbano
- il People Mover di collegamento tra l'Isola Nuova del Tronchetto, la Stazione Marittima e P.le Roma
- il nuovo ponte di collegamento tra la SR 11 e Via Torino

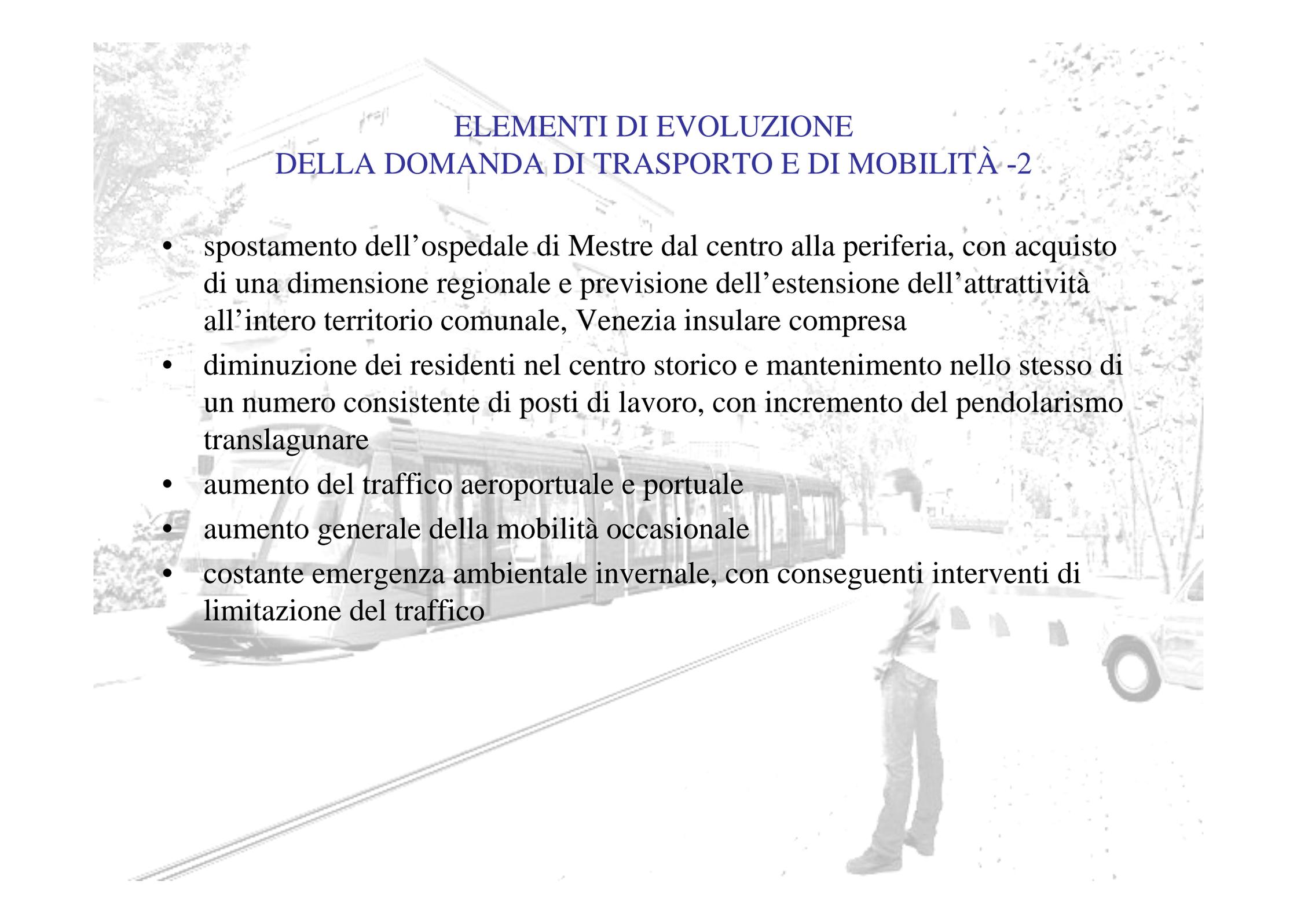
Interventi organizzativi sul sistema dei trasporti:

- integrazione dei servizi su gomma e su ferro
 - a. fisica (poli di interscambio)
 - b. funzionale (coordinamento orari e frequenze)
 - c. tariffaria (titolo di viaggio unico)

The background of the slide is a faded, grayscale photograph of an urban street scene. In the foreground, a person is walking away from the camera. In the middle ground, a tram is visible on the street. The background shows buildings and trees, suggesting a city environment.

ELEMENTI DI EVOLUZIONE DELLA DOMANDA DI TRASPORTO E DI MOBILITÀ -1

- progressivo spostamento della domanda di trasporto tra determinate aree della città
- previsione di sviluppi insediativi in aree definite dagli strumenti di pianificazione urbanistica generale e attuativa
- riduzione dell'attrazione di mobilità sistematica casa–lavoro della zona industriale di Marghera, conseguente il progressivo calo degli addetti e forme di esternalizzazione e precarizzazione delle attività che non consentono il mantenimento di una rete di trasporto pubblico stabile, fondata su domanda di mobilità con caratteristiche costanti e note
- sviluppo di attrazione di mobilità occasionale verso le zone commerciali, con la generazione di domanda non ripetitiva, ancorché di elevate dimensioni



ELEMENTI DI EVOLUZIONE DELLA DOMANDA DI TRASPORTO E DI MOBILITÀ -2

- spostamento dell'ospedale di Mestre dal centro alla periferia, con acquisto di una dimensione regionale e previsione dell'estensione dell'attrattività all'intero territorio comunale, Venezia insulare compresa
- diminuzione dei residenti nel centro storico e mantenimento nello stesso di un numero consistente di posti di lavoro, con incremento del pendolarismo translagunare
- aumento del traffico aeroportuale e portuale
- aumento generale della mobilità occasionale
- costante emergenza ambientale invernale, con conseguenti interventi di limitazione del traffico

INTEGRAZIONE TARIFFARIA COMUNALE

La realizzazione dell'integrazione tariffaria tra ACTV e Trenitalia all'interno del territorio comunale dovrà consentire di:

- agevolare il trasferimento dell'utenza al vettore ferroviario, di maggiore capacità di trasporto, soprattutto lungo il collegamento translagunare, liberando le risorse necessarie al potenziamento dei servizi automobilistici lungo le direttrici di sviluppo della domanda
- aumentare le alternative effettive di trasporto pubblico tra le zone della città servite dalle nuove stazioni del SFMR



LINEE GUIDA PER LA PROGETTAZIONE – 1

- mantenimento dell'attuale livello di produzione del servizio con l'inserimento delle due linee tranviarie di base (Linee 1 e 2)
- garanzia di un livello complessivo del servizio almeno equivalente a quello attuale in termini quantitativi, ossia in termini di numero di collegamenti offerti alle diverse zone della città (diretti o con interscambio) e qualitativi, ossia per numero di posti offerti e tempi di viaggio
- contenimento del servizio di collegamento Mestre - Venezia P.le Roma con autobus e sostituzione dello stesso con le linee STG e SFMR
- eliminazione del servizio automobilistico di collegamento tra Isola Nuova del Tronchetto e P.le Roma e sostituzione dello stesso con il People Mover
- incremento delle frequenze dei collegamenti tra alcune zone di cintura e i punti di interscambio a Mestre dotati di servizi ad elevata frequenza;
- garanzia di un servizio di adduzione per determinati bacini di utenza alla stazione SFMR su cui essi gravitano

LINEE GUIDA PER LA PROGETTAZIONE – 2

- incremento o nuova istituzione dei collegamenti interessanti alcuni parcheggi scambiatori
- percorsi di attraversamento di Mestre finalizzati a servire i principali punti di interesse della città (Ospedale, stazione Mestre FS, piazza XXVII Ottobre) pur ripartendo, per quanto possibile, il numero di passaggi tra le diverse strade del centro al fine di non sovraccaricare i nodi più congestionati
- contenimento – entro i limiti del possibile – del numero di transiti di mezzi attraverso l'area centrale di Mestre, servendo alcune relazioni O/D al massimo con un interscambio
- miglioramento dei collegamenti diretti Aeroporto–Venezia e Aeroporto–Mestre Centro–Mestre FS

SCENARIO INFRASTRUTTURALE E TEMPI

- nuovo Ospedale di Mestre
- ponte fra via Della Libertà e via Ticozzi
- Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale (SFMR)
- Sistema Tranviario su Gomma (STG)
- People Mover tra il Tronchetto e p.le Roma

Sulla base dell'avanzamento delle opere necessarie a consentire l'attuazione dello scenario si può ipotizzare che ciò possa avvenire attorno al 2011.



CONDIZIONI PER LA RIPROGETTAZIONE DELLA RETE

- mantenimento dell'entità attuale complessiva della produzione dei servizi (vettxkm/anno)
- esclusione dall'analisi dei seguenti servizi: linee speciali e corse dedicate al servizio scolastico, corse dedicate al lavoratori giornalieri e turnisti per le zone industriali, corse destinate a servizi particolari e servizio notturno, in quanto tali servizi – in questa fase – possono considerarsi invariati, essendo frutto di progettazione autonoma e basata su esigenze specifiche e facilmente individuabili in sede di pianificazione operativa
- programma di esercizio di riferimento: servizio urbano feriale invernale lavorativo (da lunedì a venerdì), che costituisce la base più ampia di riferimento, a partire dal quale in sede di pianificazione operativa si potrà procedere alla definizione del servizio urbano al sabato e festivo, prevalentemente riducendo le frequenze delle linee, e del servizio urbano estivo, feriale e festivo, tenendo conto anche dell'effetto del traffico turistico

ASSETTO DELLA RETE A REGIME

L'assetto della rete di base è basato sul servizio di forza garantito dalle linee tranviarie STG:

- linea T1 Favaro Veneto – p.le Roma, con cadenza base pari a 6’;
- linea T2 Marghera (Panorama) – p.le Cialdini, con cadenza base pari a 10’;
- linea T3 p.le Cialdini – p.le Roma, rinforzo di punta con cadenza pari a 20’.

Rispetto alla situazione attuale, per quanto concerne il servizio automobilistico, si prevede:

- l’eliminazione delle linee 2, 3, 3/, 4, 4/, 6/, 12, 12/, 14, 15 e 81;
- il mantenimento delle linee 5 e 6;
- la modificazione delle linee 7, 13, 20, 21, 24, 31 e 32;
- la sostituzione delle linee 9, 10, 11 e 19 con le linee 9C, 9F, 10A, 10Z, 11F, 11P, 19A e 19V (denominazione provvisoria);
- la creazione delle linee 22, 23, 36 e 40.

STRUTTURA DELLE LINEE BUS NELLA RETE DI BASE – 1

- linea 5 p.le Roma – Aeroporto, con cadenza 15';
- linea 6 Spinea – Marghera - P.le Roma, con cadenza 15';
- linea 7 Spinea (Crea, Villaggio dei Fiori, Fornase) – Chirignago - Mestre – via Tevere, con cadenza 15';
- linea 9C Ca' Noghera – Tessera – Campalto - Mestre Centro - Mestre Stazione FS, con cadenza 30';
- linea 9F via Altinia – Campalto – Mestre Centro - Mestre Stazione FS, con cadenza 30';
- linea 10A-10Z Zelarino (Centro Polo) – Gazzera – Via Trento - Mestre FS – Mestre Centro – Miranese – Gazzera - Asseggiano (SFMR Spinea), con cadenza 30';
- linea 11F p.le Giovannacci – Marghera Centro – Via Rinascita - Fusina, con cadenza 30';
- linea 11P p.le Giovannacci – Marghera Centro – Via Rinascita - Mira (SFMR Porta Ovest), con cadenza 30';

STRUTTURA DELLE LINEE BUS NELLA RETE DI BASE – 2

- linea 13 via Porto di Cavergnago – Mestre Centro – Cipressina - Nuovo Ospedale, con cadenza 15';
- linea 19V Marcon/S.Liberale – SFMR Porta Est – Dese – Altinia – Favaro – Campalto - Venezia, con cadenza 30';
- linea 19A Marcon/S.Liberale – SFMR Porta Est – Dese – Altinia – Favaro – Tessera - Aeroporto, con cadenza 30';
- linea 20 Martellago – Trivignano – Zelarino - p.zza XVII Ottobre, con cadenza 30';
- linea 21 Martellago – Maerne – Zelarino - p.zza XVII Ottobre, con cadenza 30';
- linea 22 Mestre Stazione FS – Via Piave – Via Garibaldi - viale Don Sturzo, con cadenza 10';
- linea 23 Nuovo Ospedale – Terraglio – Via Piave - Mestre Stazione FS – Via Cappuccina – Mestre Centro – Terraglio - Nuovo Ospedale, con cadenza 15';

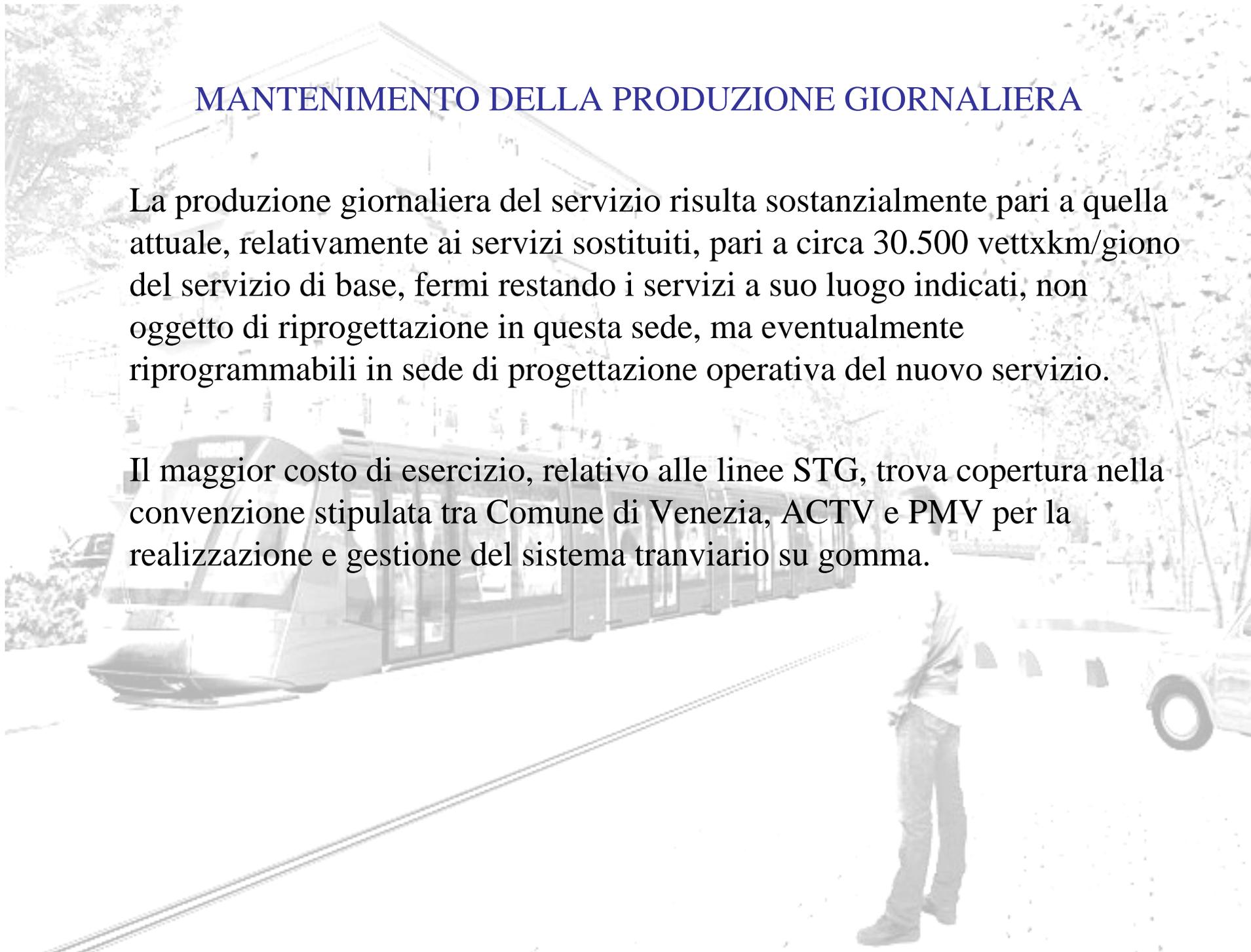
STRUTTURA DELLE LINEE BUS NELLA RETE DI BASE – 3

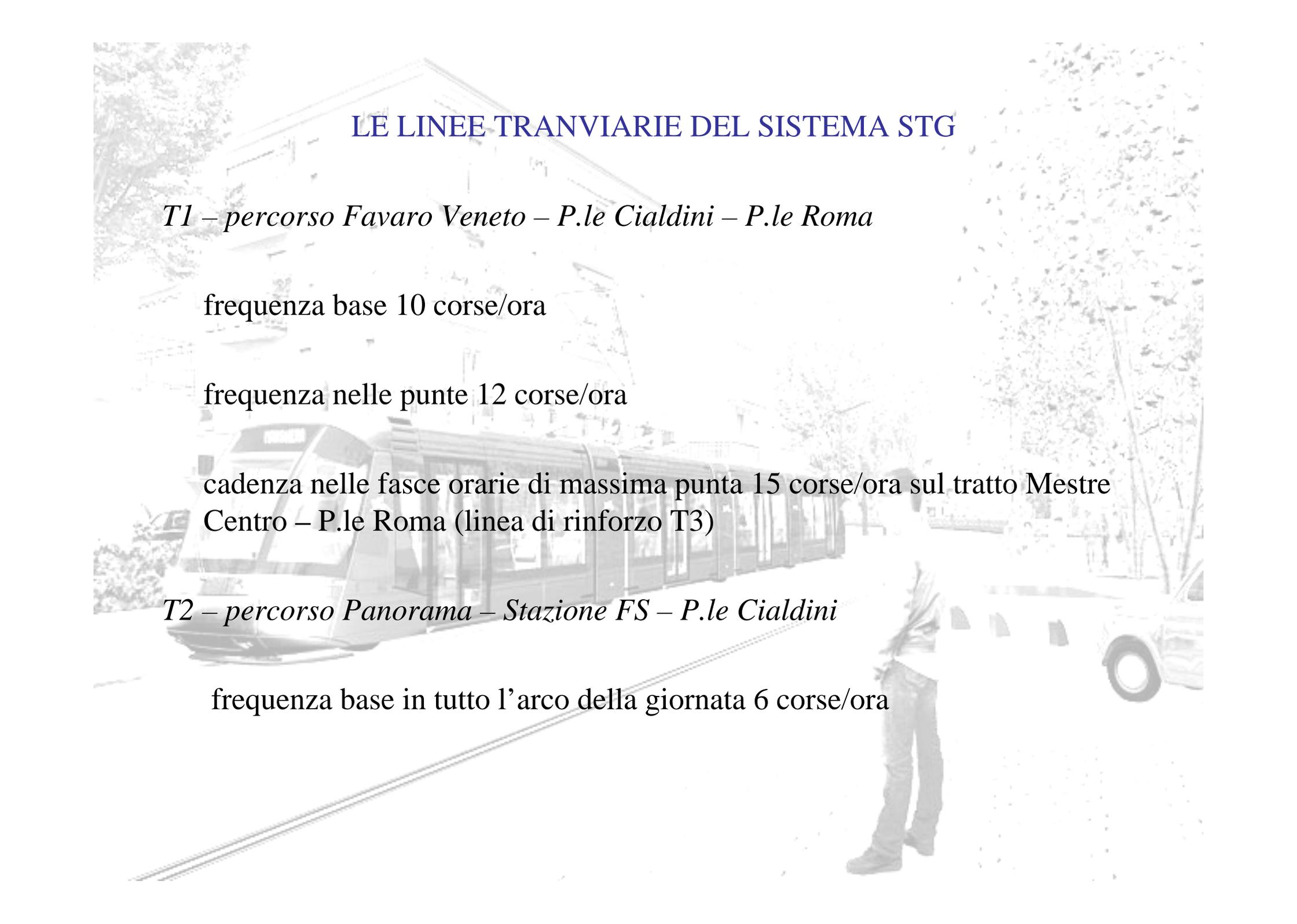
- linea 24 p.le Roma – Q.re Pertini - Via S. Donà – Q.re Pertini - p.le Roma, con cadenza 15';
- linea 31 Mestre Stazione FS – Q.re Pertini – Mestre Stazione FS (circolare antioraria), con cadenza 15';
- linea 32 Mestre Stazione FS – Q.re Pertini – Mestre Stazione FS (circolare antioraria), con cadenza 15';
- linea 36 Villabona (Cimitero di Marghera) – Catene – Marghera Centro - p.le Giovannacci, con cadenza 15';
- linea 40 p.le Roma – Via Torino – Viale Ancona – Mestre Centro – Corso del Popolo - p.le Roma, con cadenza 15'.

MANTENIMENTO DELLA PRODUZIONE GIORNALIERA

La produzione giornaliera del servizio risulta sostanzialmente pari a quella attuale, relativamente ai servizi sostituiti, pari a circa 30.500 vettxkm/giono del servizio di base, fermi restando i servizi a suo luogo indicati, non oggetto di riprogettazione in questa sede, ma eventualmente riprogrammabili in sede di progettazione operativa del nuovo servizio.

Il maggior costo di esercizio, relativo alle linee STG, trova copertura nella convenzione stipulata tra Comune di Venezia, ACTV e PMV per la realizzazione e gestione del sistema tranviario su gomma.



A photograph of a tram on a city street. The tram is dark-colored and is moving along tracks. A person is standing on the sidewalk to the right of the tram. The background shows buildings and trees. The text is overlaid on the image.

LE LINEE TRANVIARIE DEL SISTEMA STG

T1 – percorso Favaro Veneto – P.le Cialdini – P.le Roma

frequenza base 10 corse/ora

frequenza nelle punte 12 corse/ora

cadenza nelle fasce orarie di massima punta 15 corse/ora sul tratto Mestre Centro – P.le Roma (linea di rinforzo T3)

T2 – percorso Panorama – Stazione FS – P.le Cialdini

frequenza base in tutto l'arco della giornata 6 corse/ora



**COLLEGAMENTI URBANI
GARANTITI DAL FUTURO SERVIZIO SFMR**
(indicazioni della Regione Veneto, anno 2007)

Tratta comune a tutte le linee 455 corse/giorno

Venezia S.L. - Porto Marghera - Mestre

Tratta comune a linee per Treviso e Portogruaro 199 corse/giorno

Venezia S.L. - Porto Marghera - Mestre - Gazzera

Direttrice Treviso (frequenza 3 – 4 corse/h) 119 corse/giorno

Venezia S.L. - Porto Marghera - Mestre - Gazzera - Ospedale (Terraglio) - Marocco

Direttrice Adria (frequenza 3 corse/h) 94 corse/giorno

Venezia S.L. - Porto Marghera - Mestre - Mira Buse (Porta Ovest)

Direttrice Portogruaro (frequenza 2 – 3 corse/h) 80 corse/giorno

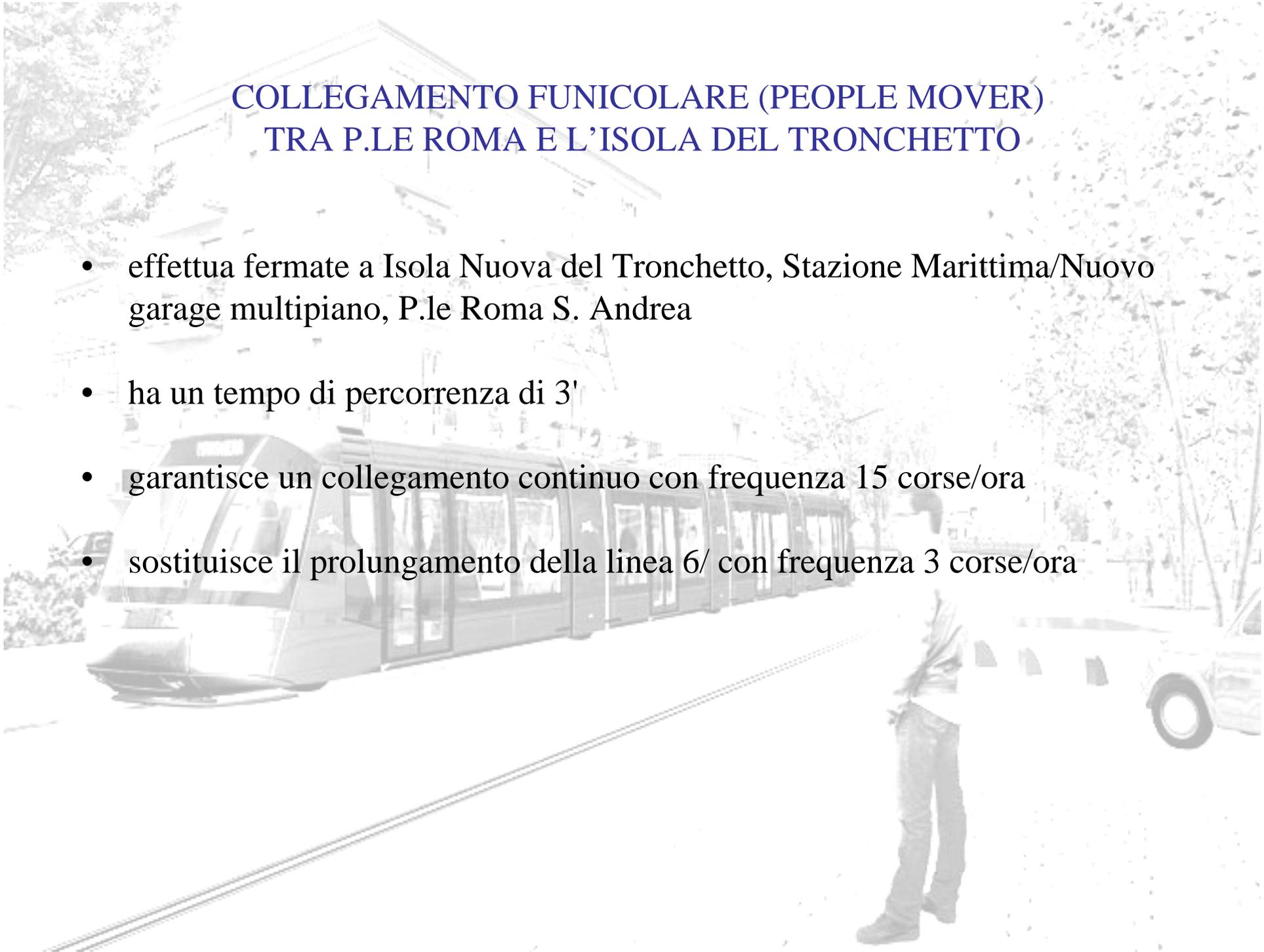
*Venezia S.L. - Porto Marghera - Mestre - Gazzera - Olimpia - Carpenedo - Marcon
(Porta Est)*

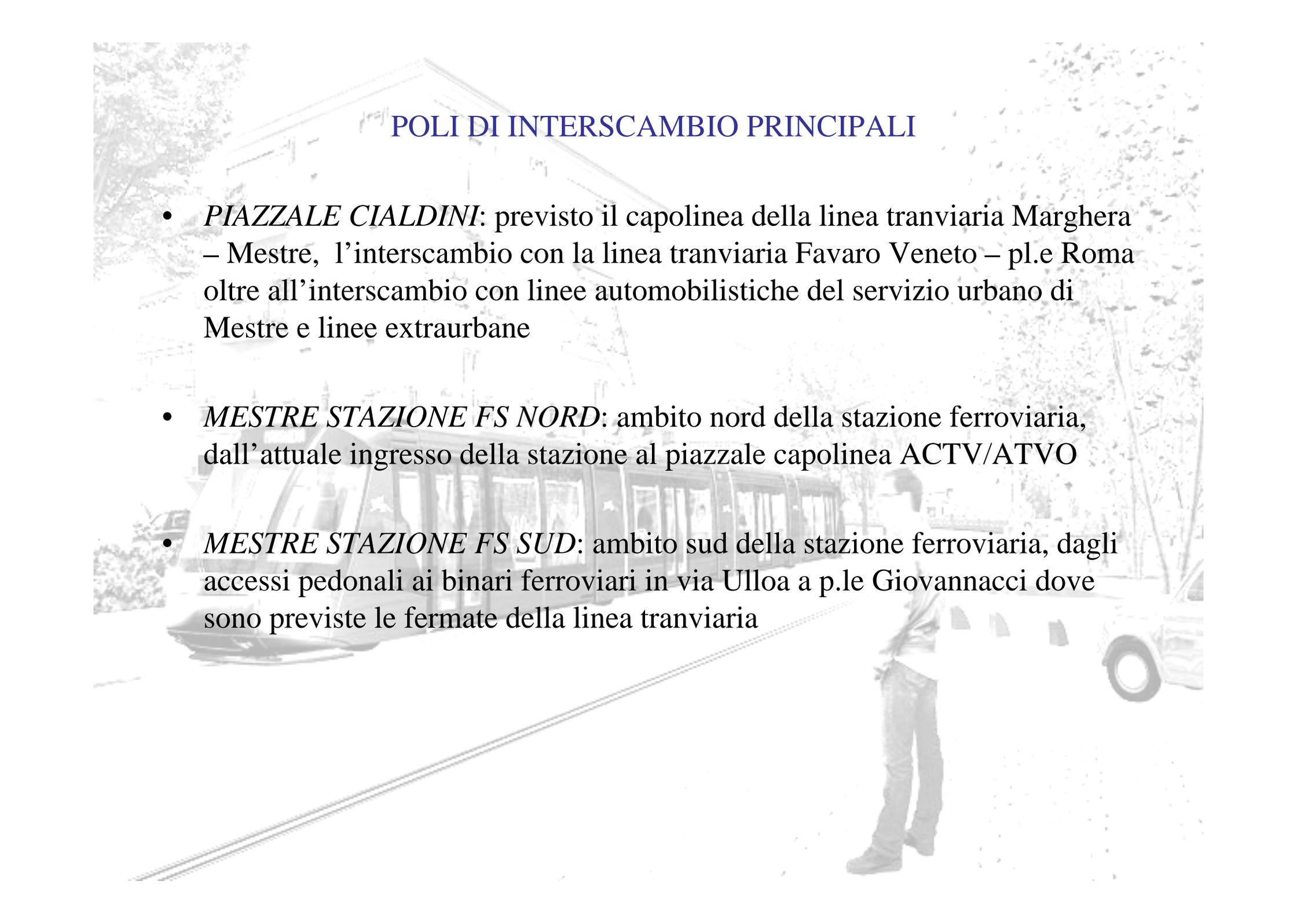
Direttrice Castelfranco (frequenza 2 – 3 corse/h) 62 corse/giorno

Venezia S.L. - Porto Marghera - Mestre - Miranese - Maerne di Martellago

COLLEGAMENTO FUNICOLARE (PEOPLE MOVER) TRA P.LE ROMA E L'ISOLA DEL TRONCHETTO

- effettua fermate a Isola Nuova del Tronchetto, Stazione Marittima/Nuovo garage multipiano, P.le Roma S. Andrea
- ha un tempo di percorrenza di 3'
- garantisce un collegamento continuo con frequenza 15 corse/ora
- sostituisce il prolungamento della linea 6/ con frequenza 3 corse/ora



The background of the slide is a faded photograph of an urban street scene. In the foreground, a tram is visible, moving from left to right. A person is standing on the sidewalk to the right of the tram, looking towards the camera. The street has tram tracks and is lined with trees and buildings. The overall tone is light and semi-transparent.

POLI DI INTERSCAMBIO PRINCIPALI

- *PIAZZALE CIALDINI*: previsto il capolinea della linea tranviaria Marghera – Mestre, l’interscambio con la linea tranviaria Favaro Veneto – pl.e Roma oltre all’interscambio con linee automobilistiche del servizio urbano di Mestre e linee extraurbane
- *MESTRE STAZIONE FS NORD*: ambito nord della stazione ferroviaria, dall’attuale ingresso della stazione al piazzale capolinea ACTV/ATVO
- *MESTRE STAZIONE FS SUD*: ambito sud della stazione ferroviaria, dagli accessi pedonali ai binari ferroviari in via Ulloa a p.le Giovannacci dove sono previste le fermate della linea tranviaria

I POLI DI INTERSCAMBIO SECONDARI

- *PIAZZA PASTRELLO*: ambito antistante il Municipio di Favaro Veneto, dove saranno realizzate le fermate della linea tranviaria T1;
- *INTERSEZIONE VIA BECCARIA – VIA DELLA RINASCITA*: interscambio tra la linea tranviaria T2 e la linea di autobus che collega i centri di Fusina, Malcontenta e Ca' Sabbioni;
- *STAZIONE SFMR TERRAGLIO/OSPEDALE*: interscambio tra la ferrovia e le linee in transito o attestate al capolinea del nuovo Ospedale e sul lato ovest, nell'area commerciale/direzionale;
- *STAZIONE SFMR MIRANESE/SPINEA*: interscambio tra la ferrovia e le autolinee urbane ed extraurbane, ad est e a ovest della linea ferroviaria;
- *DARSENA AEROPORTUALE DI TESSERA*: interscambio nell'area antistante la darsena aeroportuale in corrispondenza all'attracco del servizio di linea di navigazione lagunare;
- *TERMINAL DI FUSINA*: interscambio tra il servizio automobilistico e i servizi di navigazione nell'area che va dall'edificio del vecchio terminal tranviario all'approdo del servizio di navigazione.

RIORGANIZZAZIONE COLLEGAMENTO MESTRE – VENEZIA

- la riorganizzazione del servizio di base consente il recupero di percorrenze automobilistiche da ridistribuire nella terraferma pur garantendo l'offerta di posti, grazie alla sostituzione di autobus da 109 posti e da 149 posti con i nuovi tram da 230 posti
- *ore di morbida*: mantenimento sostanziale dei posti offerti (4.000 posti/ora) a fronte della riduzione delle corse offerte del 35% (da 34 a 22 corse/ora);
- *ore di punta*: riduzione delle corse offerte del 16% (da 37 a 31 corse/ora) a fronte di un aumento dei posti offerti del 29% (da 4.300 a 5.500 posti/ora);
- *intera giornata*: riduzione delle corse offerte del 34% (da 1.083 a 711 corse/giorno) a fronte di un aumento dei posti offerti dell'8% (da 126.500 a 136.500 posti/giorno)

Vanno aggiunti inoltre circa **450 treni/giorno** che saranno disponibili a seguito dell'integrazione tariffaria

RIORGANIZZAZIONE AREA MESTRE CENTRO

- creazione di un collegamento ad elevata frequenza fra gli interscambi di p.le Cialdini (autobus urbani ed extraurbani e tram) e della stazione ferroviaria di Mestre (autobus urbani, tram e SFMR)
- redistribuzione dei transiti fra i tre assi di Via Piave, Via Cappuccina e Corso del Popolo in modo da evitare il sovraccarico dei nodi più congestionati
- soppressione del collegamento diretto di Via Piave e Via Cappuccina per Venezia, con autobus urbano, usufruendo dell'interscambio alla ferrovia con l'SFMR
- mantenimento di un collegamento diretto urbano ridotto di Corso del Popolo per Venezia con la futura linea 40 (con frequenza base 4 corse/ora) per sgravare il nodo Cappuccina – Vempa, dove confluiscono solamente le linee 10Z, 9C e 9F

RIORGANIZZAZIONE AREA MARGHERA – MALCONTENTA

- eliminazione delle linee automobilistiche sovrapposte alla linea tranviaria lungo l'asse principale della Municipalità
- introduzione sulla direttrice costituita da via Beccaria, via Paolucci, via Calvi di due nuove linee che prevedono, oltre a quello con il servizio ferroviario (sottopasso di via Rizzardi), due punti di interscambio con la linea tranviaria T2, all'intersezione di via Beccaria con via della Rinascita e nell'area di p.le Giovannacci, la linea 11P, con capolinea alla stazione SFMR di Mira Buse (Porta Ovest), e la linea 11F, con capolinea Fusina, che garantiscono una frequenza base combinata di 4 corse/ora, attestate nell'ambito sud della stazione ferroviaria di Mestre, tra P.le Giovannacci e via Rizzardi
- mantenimento del collegamento con Venezia della linea 6 con aumento della frequenza base da 3 a 4 corse/ora
- soppressione della linea 6/, sovrapposta alla linea T2, sostituita dal tram con frequenza base 6 corse/ora invece delle attuali 3 corse/ora, con interscambio diretto con il treno a Mestre FS – fermata nel tunnel

RIORGANIZZAZIONE PERTINI – PORTO DI CAVERGNAGO – VALLENARI – BISSUOLA

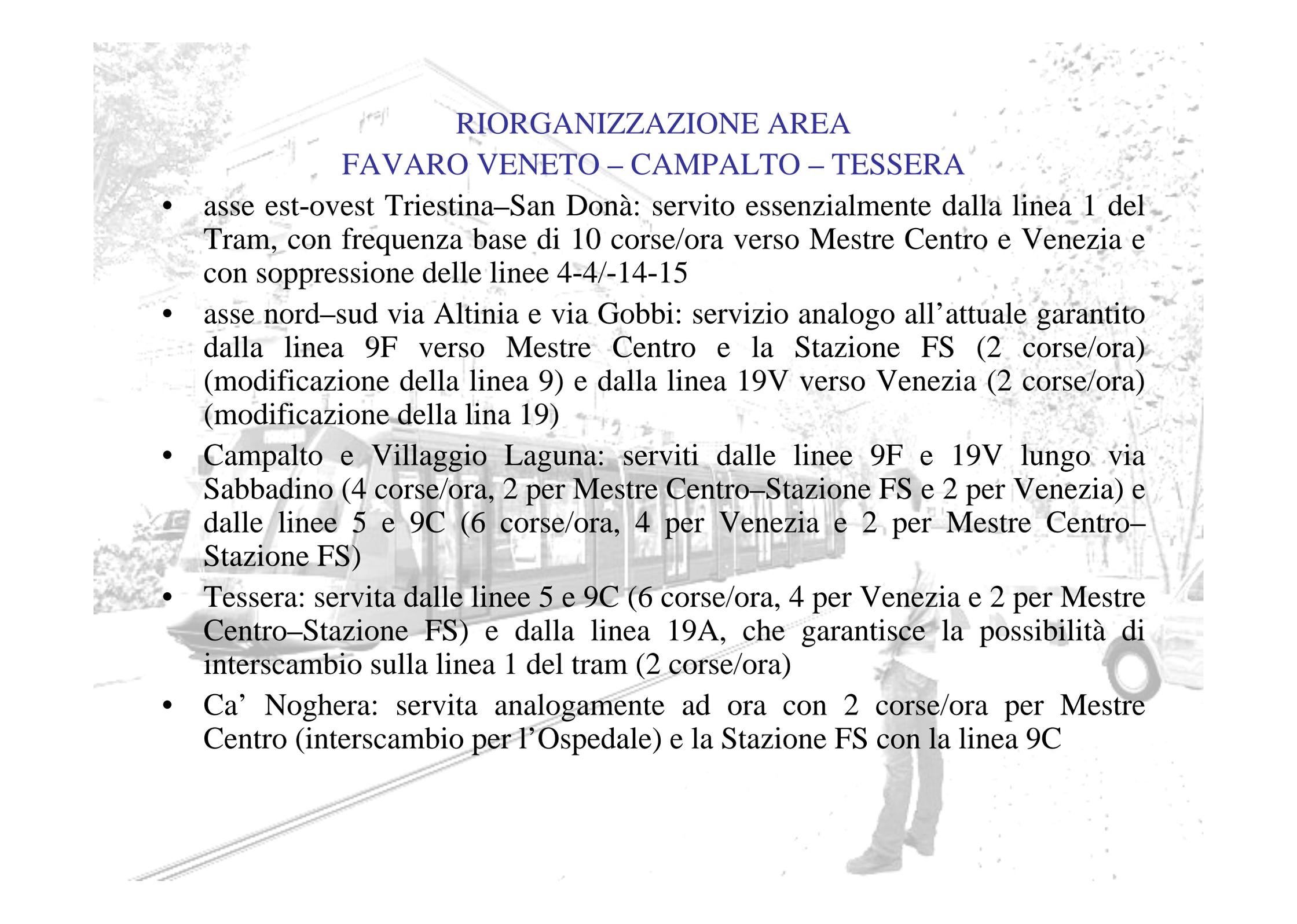
- nuovo capolinea di Via Tevere della linea 7 proveniente da Spinea e limitata a Mestre, con nuovo servizio a una zona densamente abitata
- trasformazione della linea 13 in una navetta per il nuovo Ospedale, con aumento della frequenza base a 4 corse/ora e spostamento del capolinea dal Rione Pertini a Via Porto di Cavergnago, in sostituzione della linea 12/;
- aumento della frequenza da 3 a 4 corse/ora delle linee circolari 31 e 32;
- Via Porto di Cavergnago: linea 13 per Mestre Centro – Nuovo Ospedale (4 corse/ora)
- Via Vallenari – Via Casona: linea 13 per Mestre Centro – Nuovo Ospedale (4 corse/ora) e linea 24 per Venezia (4 corse/ora)
- Via Tevere: linea 7 per Mestre Centro (4 corse/ora)
- Via Pertini con le linee circolari 31 e 32 per Mestre Centro – stazione Mestre FS (4 corse/ora) e con la linea 24 per Venezia (4 corse/ora)
- Via Bissuola tra Via Tevere e Via Ca' Rossa: per Mestre 12 corse/ora, per Venezia collegamento con interscambi a sud-ovest con la linea T1 del tram o a nord-est con la linea 24

RIORGANIZZAZIONE AREA CARPENEDO – VIALE DON STURZO

- sostituzione di 8 corse/ora di linea 2 e 3 (soppresse) lungo viale Garibaldi con 6 corse/ora della nuova linea 22 che, provenendo da viale Don Sturzo, transita per viale Garibaldi, via Circonvallazione e prosegue per via Piave fino alla stazione Mestre FS (ex linea 2 limitata a Mestre FS e interscambio per Venezia con SFMR)
- soppressione del collegamento lungo Via Trezzo per la chiusura definitiva del passaggio a livello nello scenario a regime con SFMR
- Viale Don Sturzo: attualmente collegato con Mestre Centro, l’Ospedale, la stazione Mestre FS e Venezia con 6 corse/ora, nel futuro sarà collegato tramite la nuova linea 22 con Mestre Centro (interscambio con linea 13 per il Nuovo Ospedale) e la stazione Mestre FS con 6 corse/ora, mentre per Venezia potrà interscambiare con la linea T1 del tram (10 corse/ora) o la linea 24 (4 corse/ora) in via S.Donà o alla stazione Mestre FS con il SFMR

RIORGANIZZAZIONE AREA MARCON – DESE

- raddoppio dei collegamenti con il Comune di prima cintura, Dese e Via Altinia per la crescita domanda di trasporto conseguente l'incremento demografico e lo sviluppo commerciale
- necessità di offrire adeguate opportunità di accesso e collegamento con la nuova stazione del SFMR di Marcon *Porta Est* dalle frazioni del territorio comunale di Marcon, Gaggio e San Liberale
- servizio attuale, costituito dalla linea 14 con 2 corse/ora, sostituito da due nuove linee: la 19V con 2 corse/ora, destinazione Venezia (partenze alternativamente da Marcon e da S.Liberale) e la 19A con 2 corse/ora, con destinazione Aeroporto e transito per Dese FS (partenze alternativamente da Marcon e da S.Liberale)
- complessivamente 4 corse/ora tutte transitanti per la stazione di Marcon *Porta Est* e per Favaro, garantendo l'interscambio rispettivamente con il SFMR e con la linea tranviaria T1 Favaro V. - P.le Roma



RIORGANIZZAZIONE AREA FAVARO VENETO – CAMPALTO – TESSERA

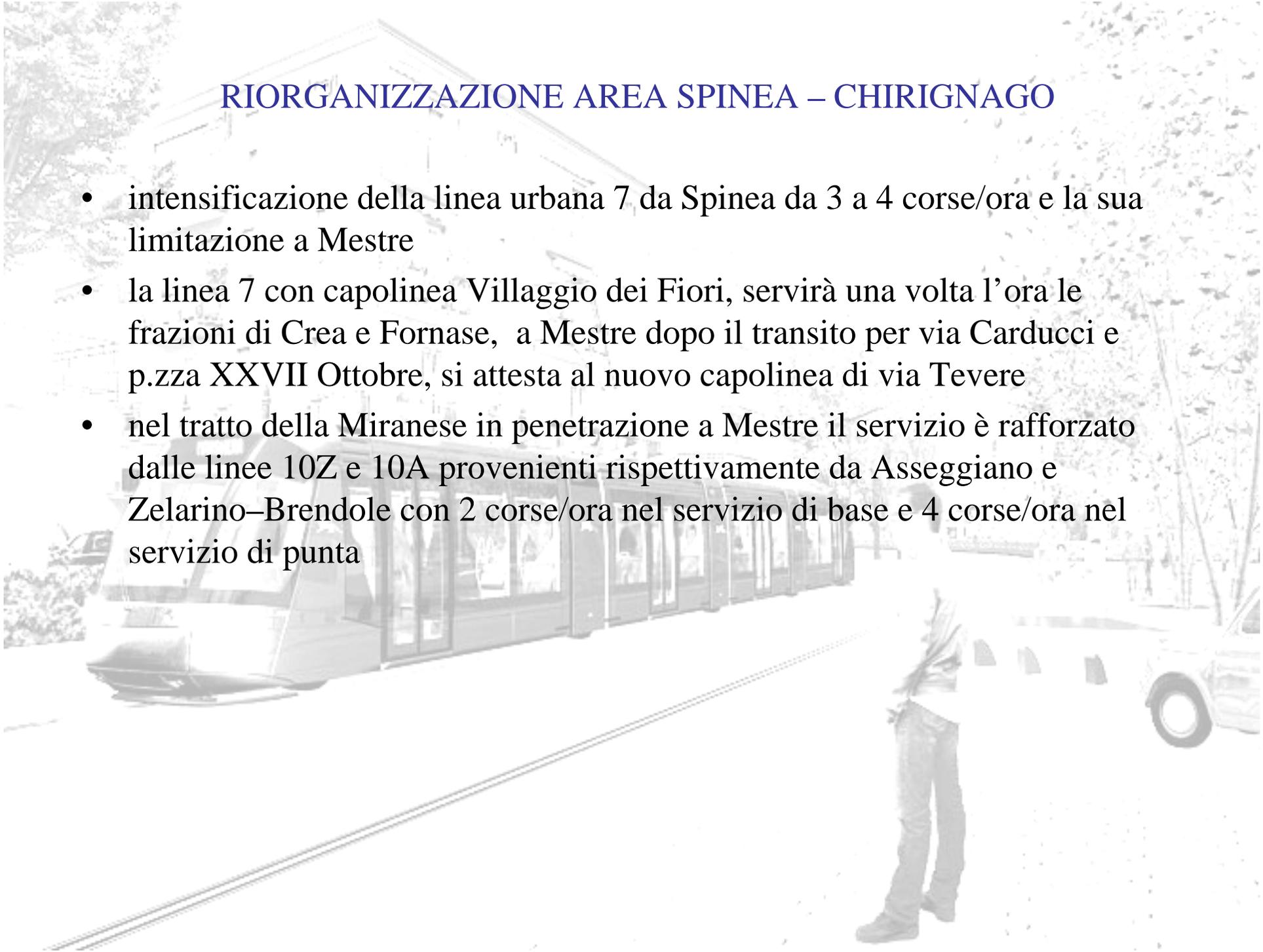
- asse est-ovest Triestina–San Donà: servito essenzialmente dalla linea 1 del Tram, con frequenza base di 10 corse/ora verso Mestre Centro e Venezia e con soppressione delle linee 4-4/-14-15
- asse nord–sud via Altinia e via Gobbi: servizio analogo all’attuale garantito dalla linea 9F verso Mestre Centro e la Stazione FS (2 corse/ora) (modificazione della linea 9) e dalla linea 19V verso Venezia (2 corse/ora) (modificazione della linea 19)
- Campalto e Villaggio Laguna: serviti dalle linee 9F e 19V lungo via Sabbadino (4 corse/ora, 2 per Mestre Centro–Stazione FS e 2 per Venezia) e dalle linee 5 e 9C (6 corse/ora, 4 per Venezia e 2 per Mestre Centro–Stazione FS)
- Tessera: servita dalle linee 5 e 9C (6 corse/ora, 4 per Venezia e 2 per Mestre Centro–Stazione FS) e dalla linea 19A, che garantisce la possibilità di interscambio sulla linea 1 del tram (2 corse/ora)
- Ca’ Noghera: servita analogamente ad ora con 2 corse/ora per Mestre Centro (interscambio per l’Ospedale) e la Stazione FS con la linea 9C

RIORGANIZZAZIONE AREA MARTELLAGO – TRIVIGNANO – ZELARINO

- mantenimento delle frequenze e delle denominazioni delle linee attuali – 20 e 21 - che, in prossimità di Mestre, cambiano percorso all'interno del centro di Mestre.
- nuovo percorso: via Circonvallazione, via Carducci, via Poerio, con limitazione nuovo capolinea nell'ambito p.zza XXVII Ottobre – p.le Cialdini;
- differenziazione dei percorsi: la linea 21 giunta a Zelarino dall'immissione di via Tito prosegue per la Castellana; la linea 20 proveniente da Martellago viene deviata per via Paccagnella e il nuovo Ospedale per poi si immettersi sul Terraglio dopo aver transitato per via Bella e via Caravaggio;
- necessità di cadenzamento con le nuove linee extraurbane, che nello scenario con SFMR subiranno modifiche, al pari della rete urbana.

RIORGANIZZAZIONE AREA SPINEA – CHIRIGNAGO

- intensificazione della linea urbana 7 da Spinea da 3 a 4 corse/ora e la sua limitazione a Mestre
- la linea 7 con capolinea Villaggio dei Fiori, servirà una volta l'ora le frazioni di Crea e Fornase, a Mestre dopo il transito per via Carducci e p.zza XXVII Ottobre, si attesta al nuovo capolinea di via Tevere
- nel tratto della Miranese in penetrazione a Mestre il servizio è rafforzato dalle linee 10Z e 10A provenienti rispettivamente da Asseggiano e Zelarino–Brendole con 2 corse/ora nel servizio di base e 4 corse/ora nel servizio di punta

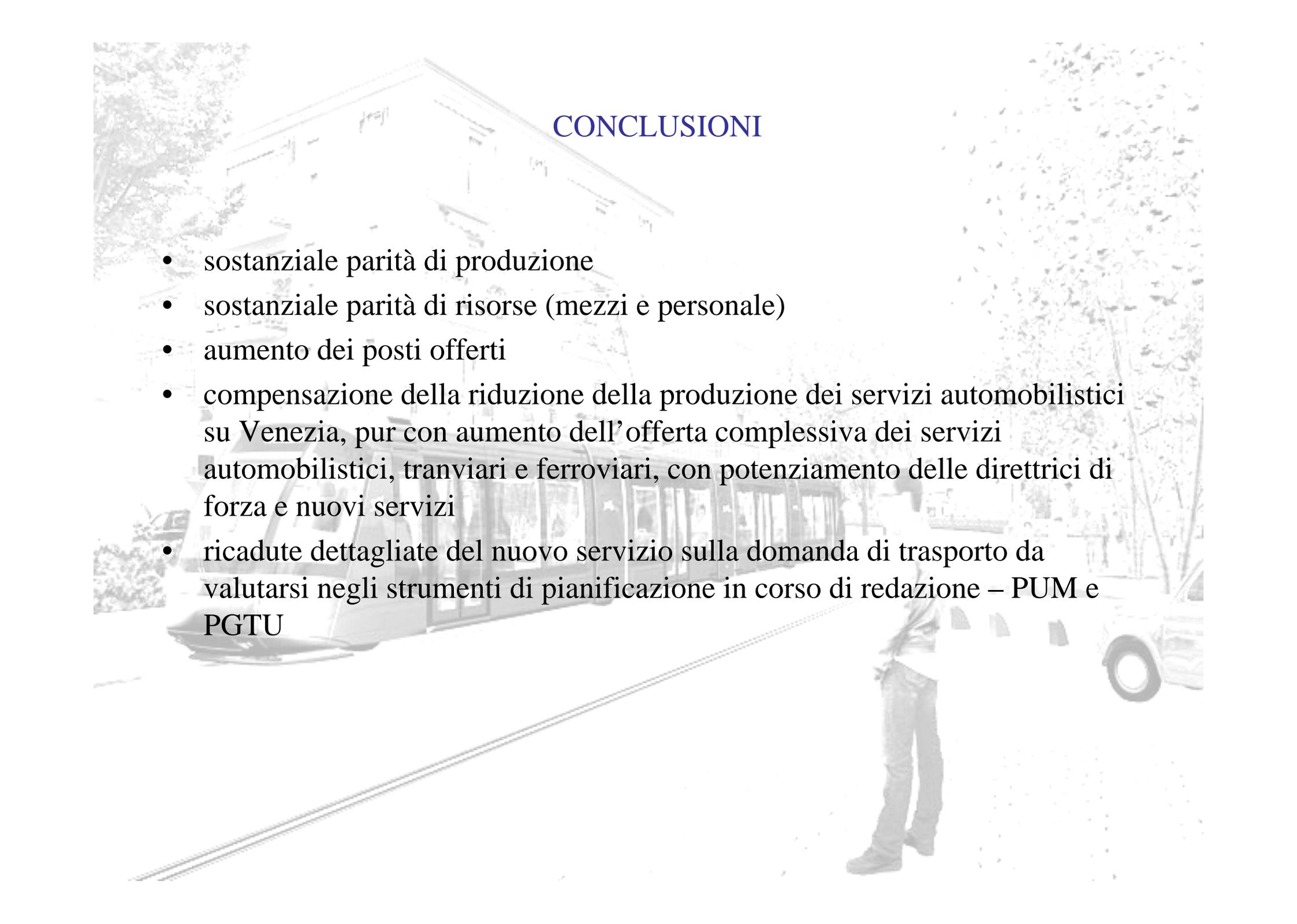


RIORGANIZZAZIONE AREA TERRAGLIO

- attualmente il Terraglio è servito dalle linee urbane 3 e 3/, da sopprimere;
- considerato il forte sviluppo in atto dell'area compresa tra la nuova stazione SFMR e il Terraglio, il nuovo servizio prevede che nella zona siano attestate due linee per un servizio complessivo di 8 corse/ora
- linea 13 proveniente da via Porto di Cavergnago – via Bissuola – via S.Pio X – via Castellana – via Hajez, via Bella, capolinea al nuovo Ospedale, frequenza base 4 corse/ora;
- la linea 23 proveniente dalla stazione di Mestre FS, via Cappuccina – via Olivi – p.zza XXVII Ottobre – via Poerio – via Circonvallazione – via Terraglio – via Don Tosatto, frequenza base 4 corse/ora.

RIORGANIZZAZIONE AREA ZELARINO – GAZZERA – ASSEGGIANO

- unificazione delle tratte di linea 10 e 11 da Asseggiano e via Brendole fino a Mestre Centro nella nuova linea 10, per Asseggiano (10A), e per via Brendole–Zelarino (10Z), con frequenza base invariata rispetto alle linee attuali (rispettivamente linea 10 e linea 11) con 2 corse/ora, con un incremento della frequenza a 4 corse/ora nelle fasce di punta
- intreccio dei percorsi di andata e di ritorno della linea, ottenendo il raddoppio del servizio sul tratto di via Asseggiano compreso tra via Gazzera Alta e via Calabria (rispettivamente 4 corse/ora per Mestre per la frequenza base e 8 corse/ora per la frequenza di punta)
- estensione del servizio a tratti di strada oggi non percorsi dal mezzo pubblico se non da poche corse scolastiche
- nuovo collegamento con frequenza 2 corse/ora con la nuova stazione SFMR di Spinea, previa realizzazione della nuova viabilità di collegamento al centro di Asseggiano



CONCLUSIONI

- sostanziale parità di produzione
- sostanziale parità di risorse (mezzi e personale)
- aumento dei posti offerti
- compensazione della riduzione della produzione dei servizi automobilistici su Venezia, pur con aumento dell'offerta complessiva dei servizi automobilistici, tranviari e ferroviari, con potenziamento delle direttrici di forza e nuovi servizi
- ricadute dettagliate del nuovo servizio sulla domanda di trasporto da valutarsi negli strumenti di pianificazione in corso di redazione – PUM e PGTU