

CITTA' DI  
VENEZIA



COMUNE DI VENEZIA

Direzione Centrale Sviluppo del Territorio e Mobilità  
Ufficio Mobilità Terraferma

PIANO PARTICOLAREGGIATO DEL TRAFFICO URBANO  
QUARTIERE MESTRE CENTRO

# ***RELAZIONE GENERALE***

CAPIGRUPPO

dott. prof. urb. arch TULLO GALLETTI  
dott. ing. MAURIZIO FABBIANI

GRUPPO DI LAVORO

dott. ing. BRUNO GOBBI FRATTINI    dott. ing. MARCO PASSIGATO  
dott. ing. FRANCESCO SENECCI        dott. ing. GUIDO ROSSI  
dott. arch. CHODJAI ABBASSI KHOSROW

# PPTU DI MESTRE CENTRO PROPOSTA FINALE

## INDICE

<b>1</b>	<b>GLI OBIETTIVI DEL P.P.T.U.</b>	<b>2</b>
1.1	IL QUADRO DI RIFERIMENTO DEGLI OBIETTIVI DEL P.G.T.U.	2
1.2	GLI OBIETTIVI DEL PIANO	2
<b>2</b>	<b>LE PROBLEMATICHE DEL QUARTIERE MESTRE CENTRO E I PROGETTI IN ATTO</b>	<b>4</b>
2.1	LE PROBLEMATICHE DEL QUARTIERE	4
2.2	I PROGETTI IN ATTO	6
<b>3</b>	<b>PROPOSTE PROGETTUALI E MODIFICHE DELLO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE DI MESTRE CENTRO</b>	<b>7</b>
3.1	GERARCHIA FUNZIONALE DELLA VIABILITÀ	8
3.2	RICLASSIFICAZIONE DI VIA PIAVE – SOGLIE DI ACCESSO ALLE ISOLE AMBIENTALI / ZONE 30	8
3.3	CIRCUITO EINAUDI-GIULIANI-TORRE BELFREDO	9
3.4	RIORDINO DELLA VIABILITÀ VIA S. MARCO – VIA SANSOVINO: ORGANIZZAZIONE DELLE INTERSEZIONI CON VIA FORTE MARGHERA; VIA S. MARCO, VIA VESPUCCI	10
3.5	L'INTERSEZIONE VIA VESPUCCI – VIA PERTINI	11
3.6	IL NODO DI "PIAZZA BARCHE"	11
3.7	SISTEMAZIONE DI C.SO DEL POPOLO	12
3.8	VIA MIRANESE	12
3.9	PIAZZALE FAVRETTI – NODO VIA PIAVE	13
<b>4</b>	<b>CICLABILITÀ E PEDONALITÀ</b>	<b>14</b>
4.1	CRITERI GENERALI	14
4.2	CRITICITÀ DI CICLABILITÀ E PEDONALITÀ IN MESTRE CENTRO	14
<b>5</b>	<b>INTERVENTI PER LA CICLABILITÀ</b>	<b>15</b>
5.1	METODOLOGIA UTILIZZATA PER LA DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI	15
5.1.1	Analisi preprogettuali per la conoscenza del territorio	15
5.1.2	I criteri qualitativi della rete ciclabile di Mestre centro sono:	16
5.1.3	I criteri qualitativi per gli itinerari ciclabili sono:	16
<b>6</b>	<b>INTERVENTI PER LA PEDONALITÀ</b>	<b>19</b>

6.1	CAMMINARE A MESTRE CENTRO	19
6.2	I PERICOLI DEI PEDONI	19
6.3	LE CARENZE	21
6.4	LE SOLUZIONI	21
6.5	LE TIPOLOGIE DI MESTRE CENTRO	22
6.6	MOBILITÀ SUI PERCORSI CASA SCUOLA	24
6.7	– IL PROGETTO DELLA PEDONALITÀ	24
6.8	SCHEMI DI ORGANIZZAZIONI FUNZIONALI DI INTERSEZIONI TRA PEDONE, BICICLETTA ED AUTOVEICOLI	25
<b>7</b>	<b>STUDIO PAESAGGISTICO AMBIENTALE</b>	<b>26</b>
7.1	AMPLIAMENTO DEL PARCO PIRAGHETTO	26
7.2	AREA DELL'INCROCIO TRA LA LINEA FERROVIARIA VENEZIA - TRIESTE E IL CANALE MARZENEGO	26
7.3	AREA DEL PARCO MARZENGO - VIA EINAUDI	26
7.4	AREA MERCATO ITTICO IN VIA FAPANNI	27
7.5	AREA TRA VIA VESPUCCI E VIALE SAN MARCO	27
7.6	AREA PIAZZA XXVII OTTOBRE - VIA FORTE MARGHERA	27
7.7	PIAZZA DONATORI DI SANGUE	27
<b>8</b>	<b>INTERVENTI PRIORITARI E COSTI DI ATTUAZIONE</b>	<b>28</b>
8.1	INTERVENTI SULLA RETE VIARIA	28
8.2	INTERVENTI SULLA RETE CICLOPEDONALE	29
8.3	INTERVENTI PAESAGGISTICI E DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE	29

# RELAZIONE

## **1 Gli Obiettivi del P.P.T.U.**

### ***1.1 Il quadro di riferimento degli obiettivi del P.G.T.U.***

Gli obiettivi indicati dal P.G.T.U. risultano in via generale coincidere con quelli previsti dalle Direttive per la redazione dei PUT, e nello specifico dell'area Centrale di Mestre hanno posto l'accento su aspetti gestionali di specifica rilevanza:

- il controllo della sosta mediante un'estensione della tariffazione tale da contribuire a una maggiore rotazione d'uso dei posti auto;
- un ampliamento delle zone pedonali e a traffico limitato, come fattore di riqualificazione ambientale e miglioramento della qualità della vita;
- un ampliamento della rete delle piste ciclabili, come fattore strategico per promuovere una modalità di spostamento ecologica e particolarmente praticabile in Mestre;

sulla base di un potenziamento del trasporto pubblico, sia in funzione delle integrazioni possibili con le fermate dell' SFMR, sia della velocizzazione delle vie di corsa.

La formazione di "linee forti" tiene conto in primo luogo della realizzazione della metrotramvia/metrobus.

In questo quadro assume valenza strategica il Piano Parcheggi Scambiatori che prevede l'articolazione degli stessi ai margini dell'area urbana (previsti 2.400 posti auto esterni), in corrispondenza delle stazioni dell'SFMR e delle linee di TPL, e in attestamento ai limiti del Centro per gli spostamenti terminali, preferibilmente a piedi (previsti 800 p.a. interni).

### ***1.2 Gli Obiettivi del Piano***

Il P.P.T.U. assume e rielabora -attualizzandoli- gli obiettivi del P.G.T.U., dando contenuto progettuale alle strategie individuate in funzione di tali obiettivi, strategie direttamente derivate dalla tecnica della circolazione stradale, e che qui si richiamano:

- il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sosta
- le questioni di sicurezza stradale
- il controllo delle esternalità ambientali
- l'attenzione per i valori ambientali

- il Piano di risparmio energetico
- il coordinamento con i Grandi Progetti (Passante autostradale; SFMR, ecc.).

Il progetto del nuovo sistema di circolazione si basa sulla realizzazione di un percorso anulare continuo attorno al centro storico di Mestre, ciò che consente la realizzazione di nuovi sensi unici, e (di conseguenza) l'attivazione di corsie riservate per i bus e di percorsi ciclopedonali.

L'organizzazione della circolazione descritta dal PGTU prevede infatti la realizzazione di un anello di scorrimento attorno all'area centrale, rispetto alla quale si ammettono solo alcuni transiti per così dire "interni":

- l'attraversamento diametrale ovest ⇒ est lungo via Carducci - via Olivi - P.za XXVII Ottobre;
- un percorso più interno/aderente la zona pedonale e relativa ZTL, lungo via Caneve - via Spalti - via Garibaldi.

In questo disegno assume specifica rilevanza il progetto attuativo delle indicazioni di PGTU, predisposto dagli Uffici e di prossima realizzazione, relativo al circuito costituito da via Torre Belfredo - via Giuliani - via Einaudi - via Circonvallazione, con modifiche dei sensi circolatori attuali, dell'organizzazione di via Filiasi e -conseguentemente- delle intersezioni fra le vie sopra indicate, fra cui assume particolare rilevanza il nodo dei "quattro cantoni".

In particolare il P.G.T.U. individuava nella politica della sosta lo strumento regolatore dei flussi di traffico in accesso a Mestre Centro. Tale criterio trova riscontro anche altrove e in particolare, per esempio, nei provvedimenti assunti -a scala ben più vasta- dal Comune di Milano con la regolamentazione della sosta all'interno della cerchia dei Bastioni.

Il Piano dei Parcheggi scambiatori -di corona e di attestamento- richiamato in precedenza, è funzionale a una strategia tesa a intercettare / selezionare a monte i flussi veicolari.

Fra gli obiettivi del PGTU va evidenziato il rafforzamento della rete delle corsie riservate per i mezzi pubblici, oggi integrabili con quelle della linea di trasporto rapido di massa (tramvia / metrobus), il cui tracciato risulta definito in funzione del prossimo bando di gara per la progettazione definitiva/esecutiva.

Ulteriori obiettivi significativi per l'organizzazione della circolazione vanno indicati nella:

- realizzazione di una organica rete di piste ciclabili, mediante integrazioni e/o ricuciture delle tratte esistenti, nonché aumento dell'estensione della rete attuale;
- ottimizzazione/ristrutturazione dei nodi viari critici.

Le indicazioni di PGTU e l'organizzazione della circolazione prevista sono state inoltre adeguate alle esigenze introdotte dai nuovi interventi progettuali che interesseranno l'area di Mestre Centro (analogamente a quanto avviene per il Terraglio), anche se occorre segnalare come l'orizzonte temporale di alcuni di questi progetti sembri travalicare quello di pertinenza del PGTU e dei Piani Particolareggiati.

Il PPTU, tuttavia, in quanto strumento di definizione progettuale di un piano gestionale a breve come il PGTU (a revisione biennale), si limita necessariamente ad affrontare le soluzioni viabilistiche di situazioni in atto e/o in itinere, ma non entra (non può entrare) nella definizione progettuale di più complessi sistemi dell'organizzazione della viabilità che richiedono la gestione di modelli di assegnazione della matrice O-D a scala territoriale - non disponibili- con simulazioni "macro" della rete.

Il presente PPTU affronta le tematiche in precedenza descritte relative al contesto urbano esistente, fornendo per quanto possibile le soluzioni attese e/o concordate con gli Uffici, tenuto conto delle osservazioni dei comitati di quartiere, ma evidenziando talune proposte alternative e/o innovative che si ritiene più opportunamente adottabili in funzione della specificità dei luoghi / situazioni.

## 2 Le problematiche del Quartiere Mestre Centro e i progetti in atto

### 2.1 Le problematiche del Quartiere

L'involuppo infrastrutturale che delimita rigidamente il quartiere a sud e a ovest (linee FS Milano-Venezia, per Trieste e -in parte- per Udine; S.S. 11; Tangenziale) determina pesanti vincoli alla realizzazione di alternative alle direttrici di penetrazione verso l'area centrale urbana precludendo di fatto la possibilità di moltiplicare i punti / varchi di accesso per interfacciare in maniera più "ariosa" il quartiere con le aree contermini.

A ciò si aggiunga che sul lato est un ulteriore "margine" è costituito dall'arco di gronda lagunare di S. Giuliano dove l'omonimo parco chiude il sistema urbano di Mestre Centro.

A nord il quartiere è invece delimitato -e separato dai quartieri di Carpenedo e Bissuola- dall'itinerario stradale costituito da via G. Da Verrazzano-via Fradeletto-via A. Vespucci (affiancata al canale Osellino), che a ovest si attesta sulla tangenziale tramite via Ceccherini, e a est su via Orlanda e via S. Giuliano

Sui lati segnati dagli impianti infrastrutturali, i quartieri limitrofi risultano pertanto nettamente separati da Mestre Centro, con varchi di connessione limitati; sul versante nord invece il confine con Carpenedo -in particolare- e con Bissuola risulta scarsamente percepibile grazie alla continuità di relazioni che la maglia viaria consente fra i due sistemi urbani: viale Garibaldi, via Ca' Rossa, via Garigliano, via Bissuola.

Occorre tuttavia rilevare come fra via Bissuola e via E. C. Pertini non esistano ulteriori attraversamenti del Canale Marzenego, ciò che ha determinato la proposta di un nuovo ponte in asse a via Sansovino per collegare il futuro P.E.E.P. e l'ambito chiamato Villaggio S. Marco.

A sud Mestre Centro affida le proprie relazioni con Marghera al cavalcaferrovia di C.so del Popolo, al sottopasso ciclopedonale in asse a via Cappuccina, al sottopasso pedonale della stazione, oltre al passaggio a livello di via Giustizia-via Trento.

In tale contesto la stazione di Mestre assume quel ruolo di cerniera dei due sistemi insediativi, di cui sia il PRG sia la Variante adottata prevedono un suggestivo rafforzamento, e che comunque il progetto della futura tramvia contribuirà a rafforzare funzionalmente in relazione al complessivo sistema di mobilità mestrino.

Sul lato ovest, invece, le connessioni principali sono costituite dalla via Gazzera-via Miranese e dalla via Castellana, i cui vincoli e limiti di capacità sono ben noti; a tali vie di penetrazione si aggiunge il sottopasso ciclopedonale di via Galuppi in prossimità degli impianti sportivi e della futura stazione Olimpia dell'SFMR.

Storicamente l'area centrale di Mestre si è dunque estesa dal Centro Storico verso la cintura degli impianti ferroviari, occupando l'area -Piraghetto- con un sistema insediativo fitto e minuto, di difficile permeabilità, la cui riqualificazione è stata affidata ad un apposito piano particolareggiato.

Nel comparto centrale urbano lo sviluppo si è appoggiato ai tre assi paralleli di C.so del Popolo, via Cappuccina e via Piave (quest'ultima parte di un itinerario che attraverso via Circonvallazione confluisce nel Terraglio), e ha generato una griglia insediativa abbastanza regolare, anche se poco ordinata nei rapporti volumetrici, e con un equipaggiamento viario di modestissima qualità.

Il Piraghetto, dunque, costituisce l'ambito sicuramente più critico del Quartiere Mestre Centro, con un tessuto insediativo che sfrangia verso il margine ovest di via Trento e via Miranese di scarsa qualità urbana, caratteristica comune alle aree che interfacciano con impianti ferroviari.

Solo le recenti proposte progettuali di recupero di aree vuote e a verde come il Parco del Piraghetto, e di ristrutturazione dell'omonimo quartiere, hanno avviato uno stimolante processo di riqualificazione urbana di tale comparto.

L'area centrale compresa fra viale Piave e C.so del Popolo è spartita dalla diametrale di via Cappuccina, rispetto alla quale i connotati edilizi assumono carattere più cospicuo e di maggior densità edilizia sul versante di C.so del Popolo, fatte salve le edificazioni più recenti di P.za Leonardo da Vinci.

Sul versante opposto lato via Piave, l'edilizia ha dimensioni più modeste, congruenti con le caratteristiche storiche di quell'asse di collegamento con il Terraglio e Treviso.

Il carattere residenziale della zona viene ben rappresentato dalla via Dante, dotata di una pista ciclabile di ottima progettazione, che il PPTU assume come uno dei futuri assi privilegiati/attrezzati della ciclabilità mestrina da proseguire per via Querini, P.le Donatori di

Sangue e via Rosa, per accedere con modalità particolarmente conveniente alla zona pedonalizzata del Centro Storico sviluppata attorno a P.za Ferretto.

Sul versante orientale, invece, la direttrice di via Torino, ortogonale a C.so del Popolo, si è ormai consolidata e strutturata, con la presenza di funzioni urbane che ad est dello stesso C.so del Popolo si sono saldate agli insediamenti vecchi e nuovi, giungendo fino all'area dell'ex Carbonifera interessata dalle previsioni progettuali della Variante di PRG per destinazioni a parco, in collegamento con le ulteriori previsioni insediative dei nuovi blocchi universitari.

L'apertura di tale comparto lato Stazione di Marghera (rampe di accesso e uscita in destra mano su via Libertà; collegamenti ciclopedonali in attraversamento agli impianti di stazione di Marghera; omonima nuova stazione del SFMR), e lato Canal Salso con il nuovo ponte di via Ancona, relativamente al quale è stata avviata la sperimentazione della prosecuzione diretta dei flussi veicolari e della circolazione da via Ancona a via Sansovino, consente di riscattare questo quadrante urbano da condizioni di marginalità dovute alla configurazione a "sacatura" dell'area.

Nell'ambito del quartiere, il Centro Storico si estende dalla via Carducci a via Torre Belfredo, fino alla longitudinale di via C. Colombo – C.so del Popolo, e il PGTU ne favorisce il recupero ambientale con l'ampliamento dell'area pedonalizzata.

In tale contesto si pongono le indicazioni che emergono dalla Variante di PRG per un recupero della memoria funzionale del collegamento via acqua del centro di Mestre con il Centro Storico di Venezia, come corollario del processi di "riappropriazione" della gronda lagunare quale valore aggiunto dell'intero sistema insediativo veneziano.

La riqualificazione dell'asta del Canal Salso fino a Forte Marghera costituisce con tutta evidenza uno strumento di coerenza di tale disegno, oltre che l'elemento paesaggisticamente forte di coronamento del sistema insediativo orientale centrato sull'asse di via Torino; sul versante di P.za Barche l'ipotesi di ripristino di una darsena si collega al riordino della Piazza stessa, configurando un tema progettuale complesso che sarà oggetto di apposito concorso.

Nell'ambito di Mestre Centro le funzioni terziarie caratterizzano il rango degli archi principali della viabilità urbana, in quanto risultano localizzate lungo i tre assi di via Piave, via Cappuccina e C.so del Popolo, lungo le trasversali del fronte stazione, la via Carducci e il

sistema P.za XXVII Ottobre (Piazza Barche)-via Poerio, di fatto già appartenente alla zona pedonale.

I movimenti veicolari lungo tali arterie risultano evidentemente più complessi, specie là dove è ammessa la sosta, determinando sovente l'*illusione* della accessibilità alle funzioni terziarie quando è invece una non percepita congestione a caratterizzare la circolazione urbana.

Di qui l'accento posto dal PPTU sull'opportunità di incrementare la propensione agli spostamenti ciclopedonali, rispetto ai quali si è già segnalata la funzione della pista di via Dante estendibile longitudinalmente fino al cuore della Zona pedonale; un analogo itinerario finalizzato alla promozione di relazioni trasversali protette e dedicate alla mobilità lenta è stato proposto lungo la direttrice ortogonale alla precedente costituita da via Cavallotti-via Bembo-via Genova.

Si tratterebbe di realizzare un itinerario in larga parte non promiscuo, strategicamente dedicato alla mobilità ciclabile (e pedonale) lungo un allineamento trasversale ai quattro comparti urbani di Mestre Centro, da estendere fino ai percorsi ciclabili previsti nel quadrante est del Parco Altobello e di quello di S. Giuliano.

La lettura dell'organizzazione del sistema relazionale urbano proposto in funzione della localizzazione dei poli-servizi, degli attrattori e delle aree di interesse comune (cfr. cartografia di Analisi del tessuto urbano) consente di valutare i benefici della proposta progettuale del PPTU, articolata sul doppio registro della mobilità veicolare (pubblica e privata) e della mobilità "lenta" come strumento strategico e non solo collaborativo / marginale.

In questo quadro l'analisi degli spazi verdi (dei *vuoti*) e il recupero paesaggistico (più che il recupero funzionale) dei corsi d'acqua, con il criterio di connettere tutte le risorse ambientali assicurandone la *continuità di fruizione*, costituisce una componente caratterizzante e qualificante del PPUT.

## **2.2 I progetti in atto**

Il recepimento dei progetti in atto ha determinato conferme – modifiche – riallineamenti delle direzioni di marcia delle correnti veicolari rispetto allo schema di circolazione previsto dal PGTU, nonché soluzioni mirate in assenza di specifiche indicazioni.

Per quanto attiene gli aspetti connessi ai progetti forniti ma più strettamente attinenti all'ingegneria stradale, ci si limita a segnalare l'eventuale opportunità / esigenza di verifiche e approfondimenti tecnici di settore.

Diversamente avviene invece per progetti di complessiva riorganizzazione veicolare, come quello di sistemazione di Piazza Barche, rispetto al quale si interviene con proposte di modifica, consistenti in una diversa organizzazione della circolazione e delle corsie veicolari di contenuto e forma compatibile con la natura e struttura del PPTU.

Specifica attenzione viene invece posta ai progetti sulla cui attuazione l'Amministrazione ha già assunto determinazioni di merito, come il circuito *via Giuliani - via Torre Belfredo - via Circonvallazione - via Einaudi*, con conseguente revisione del nodo dei "Quattro Cantoni", e la sistemazione di C.so del Popolo.

Su tali progettazioni si sono forniti contributi/proposte progettuali mirate.

Ulteriori progetti sono stati affrontati solo parzialmente in quanto i tempi di realizzazione non sembrano congruenti con l'orizzonte temporale del PPTU.

E' il caso del prolungamento di via Sansovino oltre il canale Marzenego connesso alla viabilità del PEEP della Bissuola, per la quale ci si è limitati a interventi di miglioramento delle intersezioni (v. proposte progettuali dei nodi critici); o il caso della realizzazione del cavalcaferrovia in prossimità della stazione di Marghera, su cui raccordare il tratto terminale est di via Torino (con conseguente definizione dell'accesso all'area del Forte e al parco di S. Giuliano).

Quest'ultimo tema viene affrontato solo relativamente alle connessioni ciclabili con la stazione di Marghera, connessioni ciclabili finalizzate a servire da un lato l'Università e dall'altro il parco lagunare (tramite la pista ciclopedonale di via Torino).

Congiuntamente a tale tema si pone quello delle altre stazioni SFMR e dei collegamenti (viari e ciclopedonali) a ciascun impianto.

Per ultimo, si è tenuto conto del progetto della tramvia / metrobus e dei condizionamenti che tale sistema introduce nella circolazione veicolare.

Infine, per quanto di competenza, anche se non oggetto di specifiche elaborazioni, si sono suggerite anche possibili proposte di ottimizzazione delle componenti ambientali / di arredo urbano relativa al progetto della rotatoria di via Filiassi-via Da Verrazzano (fronte cimitero).

### 3 Proposte progettuali e modifiche dello schema di circolazione di Mestre Centro

La proposta progettuale di PPTU – Proposta Finale illustrata nei *titoli* successivi, recepisce come detto gli obiettivi e le prescrizioni di PGU, ma si qualifica per alcune indicazioni derivanti da opzioni strategiche assunte come “prerequisiti” per legare tutti gli interventi in una logica unitaria di miglioramento della circolazione come componente di un più generale processo di riqualificazione ambientale e di miglioramento della “qualità della vita” che risulti realmente percettibile dalla cittadinanza, e non solo uno slogan per giustificare interventi costrittivi della libertà di circolazione.

Prima indicazione qualificante riguarda la volontà di dare specifico rilievo agli interventi di sostegno della mobilità ciclopeditone in ottemperanza alle normative della Circolare Min.le per la redazione dei PUT (che non debbono venire interpretate come mere “raccomandazioni” di rilevanza marginale).

La “forma” dell’area centrale urbana di Mestre è tale, per organizzazione e struttura della maglia viaria e per assenza di acclività, da favorire l’incremento della componente ciclabile della mobilità, già attualmente molto sviluppata come evidenziato dagli studi del PGU e verificato in sede di Rapporto Conoscitivo.

Come detto in precedenza, Mestre è già oggi dotata di una pista ciclabile di ottime caratteristiche in via Dante, che realizza un percorso strategico nord-sud centralmente al comparto insediativo compreso fra via Piave e via Cappuccina, percorso in spontanea connessione funzionale con l’area pedonalizzata di P.za Ferretto, resa in futuro ancor più accessibile una volta realizzata la prosecuzione di tale pista in via Querini, ma soprattutto allorché sarà attuata la ZTL in via Rosa e via Poerio.

Tale diametrale attrezzata per gli spostamenti ciclopeditoni può / deve essere integrata dal tracciato ad essa ortogonale di via Cavallotti-via Bembo, dal Piraghetto (dal Parco del Piraghetto) a via Genova (al Parco Altobello e al sistema di ciclabilità del Canal Salso, fino al Parco di S. Giuliano).

Si immagina questa “**croce**” **ciclopeditone** che taglia centralmente l’area urbana di Mestre a sud del Centro Storico e della direttrice del Canal Salso, come un’opportunità imperdibile per innervare l’area stessa con condizioni di mobilità affidate a una modalità ecologica e

congruente con le esigenze di messa in sicurezza dei comparti residenziali di questa parte di città e del suo tessuto estremamente fitto ma di trama minuta.

Definiti nei loro parametri geometrici, i due tracciati ciclopeditoni potrebbero assumere caratteristiche maggiormente “strutturate” in sede di progettazione di dettaglio e attuativa: si pensa alla protezione di tali tracciati mediante coperture (in policarbonato) e alla formazione / promozione di servizi mirati lungo il percorso.

L’enfasi che si pone sui due “*assi ciclopeditoni*” intersecanti a croce il sistema urbano, è proporzionata alla valenza che un tale impianto può assumere per le funzioni centrali e la loro accessibilità, impianto cui si intende assegnare dunque una funzione “portante” nel sistema relazionale mestrino, analogamente a quello che assumerà / dovrà assumere la tramvia per le relazioni interquartierali.

Come si vede, dunque, l’indicazione di “attrezzare” i due percorsi (almeno nei tratti più caratterizzati da traffico operativo) vuole sottolineare l’assegnazione alla modalità ciclopeditone non tanto di un ruolo alternativo / collaborativo con altri modi di trasporto, ma piuttosto di ruolo *strategico e moderno* (perché più agile, ecologico ed “economico”) per gli spostamenti urbani.

**A Mestre tale prospettiva è credibile e praticabile**, e come tale va evidenziata.

Seconda indicazione qualificante riguarda la trattazione di quelle componenti ambientali che risultano coerenti o strategiche per estendere e dare continuità alla rete ciclopeditone come sistema relazionale di specifica valenza, per riscoprire le suggestioni urbane collegabili al “*tema dell’acqua*”, tema che viene trattato con particolare attenzione e con specificazioni progettuali utili alla comprensione delle soluzioni proposte (anche e proprio in relazione ai collegati aspetti ciclopeditoni).

Il tema dell’acqua a Mestre risulta oggi quasi marginale e privo di particolare attrattività, quasi che la città fosse avulsa o estranea al sistema lagunare; il recupero dei valori ambientali -a partire dalla formazione del parco di S. Giuliano- può far assumere all’area urbana mestrina connotati di grande interesse con la messa in sistema dell’intera componente paesistica.

Le specifiche relazioni di settore illustrano puntualmente i diversi interventi proposti.

Entrando nel merito delle **proposte progettuali** relative alla organizzazione della circolazione si evidenziano i seguenti temi.

### **3.1 Gerarchia funzionale della viabilità**

La gerarchia funzionale della viabilità effettuata dal PGU raggruppa la viabilità urbana in sole tre categorie, indicando un'unica classe per le strade di *quartiere* e *locali*.

Tale indicazione merita una maggiore specificazione, in quanto *le strade di quartiere* hanno caratteristiche portanti per la circolazione quartierale, mentre le *strade locali* appartengono più specificamente alla dimensione delle *isole ambientali* con quanto consegue in relazione ai livelli prestazionali e di assetto delle superfici stradali.

È stata pertanto approfondita la definizione delle differenti tipologie di *strade locali* secondo le seguenti tipologie:

⇒ *Locali con transito di mezzi del trasporto pubblico*

⇒ *Locali*

strade locali che hanno la funzione di distribuzione della circolazione all'interno dell'isola ambientale, costituenti l'armatura portante della rete locale

strade caratterizzate dalla presenza di attrattori locali

strade residenziali che devono essere inserite nella rete viaria in modo da risultare di comodo utilizzo solo per i residenti; sono destinate prevalentemente a movimenti pedonali e ciclabili ed alla parte iniziale e terminale degli spostamenti veicolari privati; per queste è fondamentale, dove possibile:

interrompere eventuali percorsi di attraversamento

limitare il contatto con strade primarie (interzonali o di scorrimento)

intervenire con soglie rialzate di rallentamento a tutti gli innesti con viabilità primaria e di quartiere

non presentano distinzione netta fra gli spazi destinati alla circolazione veicolare e quelli destinati alla mobilità lenta

strade parcheggio: permettono, previa riorganizzazione degli stalli, un incremento e/o la specializzazione dell'offerta di sosta.

⇒ *Strade a Traffico Limitato*: regolamentate da C.d/S. come Z.T.L.

⇒ *Strade Pedonali*: destinate alla mobilità ciclopedonale, con eventuale possibile accesso ai soli residenti con destinazione il proprio box auto.

In tale contesto le indicazioni di PGU relative all'anello di scorrimento attorno al Centro Storico sembrano richiedere una modifica, in quanto prevedono che la circuitazione lungo il percorso di via Caneve/via Spalti/via Garibaldi -più interno/aderente alla zona pedonale e relativa ZTL- costituisca un arco di *viabilità principale*.

Senza voler introdurre modifiche nello schema di circolazione previsto, si ritiene più idoneo e congruente che la gerarchia funzionale delle strade assegni il rango di *viabilità principale* all'arco di via Ca' Rossa in prosecuzione di via Colombo, sul quale indirizzare la connessione privilegiata/diretta con via Fradeletto, rispetto al circuito costituito da via Caneve-via Spalti-via Garibaldi.

### **3.2 Riclassificazione di via Piave – soglie di accesso alle isole ambientali / zone 30**

Il PGU identifica via Piave come un'arteria interquartierale, ciò che corrisponde in buona sostanza alle attuali caratteristiche funzionali della strada.

Occorre tuttavia evidenziare come in realtà via Piave si caratterizzi per la presenza di diffuse e qualificate attività commerciali e terziarie, come evidenzia anche la sistemazione (da rivedere) della superficie stradale di Piazza XI Febbraio.

Tale considerazione induce a considerare via Piave come una "strada locale aperta alle relazioni interquartierali", indipendentemente dalla classificazione di P.G.T.U., con ciò volendo sottolineare il ruolo improprio di tali componenti relazionali, peraltro già penalizzate in direzione sud ⇒ nord dalla preclusione all'accesso in via Circonvallazione.

È evidente che l'estrazione dei traffici di attraversamento viene affidata alle future potenzialità della Tangenziale allargata a tre corsie e a più lungo periodo sostenuta dal

“Passante”; nel breve sono proponibili ulteriori interventi di moderazione, in particolare connessi all’accessibilità al Piraghetto (accessibilità protetta dalla formazione di “soglie”).

L’esigenza di proteggere con apposite “soglie” gli accessi da Via Piave alle *isole ambientali* – *Zone 30* viene indicata sia lato Piraghetto (oggetto di apposito studio), sia lato via Cappuccina.

In quest’ultimo ambito va segnalata l’opportunità di realizzare specifici interventi di moderazione della velocità in via Felisati, particolarmente lunga e rettilinea.

Gli interventi prevedibili riguardano in prima istanza l’innalzamento e la ripavimentazione della superficie delle intersezioni con via Monte Grappa e via Premuda (in prosecuzione/corrispondenza della pedonalizzazione esistente), tenuto conto degli ulteriori interventi connessi con la realizzazione della pista ciclopedonale nella successiva via Cavallotti.

### 3.3 Circuito Einaudi-Giuliani-Torre Belfredo



*via Einaudi*



*via Giuliani*



*via Giuliani*



*via Torre Belfredo*

Il circuito, già previsto dal PGTU, è oggetto di piano attuativo redatto dagli Uffici e di prossima attuazione; il progetto più volte discusso e rimodulato, viene dato come acquisito e se ne forniscono le principali specificazioni / integrazioni.

Il progetto -in sintesi- prevede:

organizzazione di via Filiasi con due corsie discendenti (quella centrale riservata ai bus) e una a salire verso via Da Verrazzano;

via Giuliani a doppio senso con una corsia discendente riservata ai bus;

conferma della circolazione a senso unico in via Torre Belfredo, nel tratto compreso fra via Filiasi e via Circonvallazione;

organizzazione di via Einaudi a doppio senso di marcia (viene privilegiato l'accesso al parcheggio multipiano, segnatamente a servizio dell'Ospedale).

Rispetto a tale quadro previsionale si osserva che il doppio senso di marcia in via Einaudi può consentire di eliminare la svolta a sinistra da via Circonvallazione a via Castellana, imponendo la circuitazione per via Einaudi, via Giuliani, via Torre Belfredo, alleggerendo di conseguenza il nodo dei "quattro cantoni".

Tale manovra in funzione della descritta circuitazione lungo via Giuliani - via Torre Belfredo comporta alcune specificazioni:

la rinuncia a una limitazione degli accessi da via Circonvallazione in via Einaudi per la sola destinazione "parcheggi", con conseguente organizzazione/ottimizzazione dell'intersezione con via Giuliani, per agevolare la svolta a sinistra e consentire la circuitazione descritta per la destinazione "Castellana" (ma anche per la ZTL);

organizzazione della successiva intersezione via Giuliani-via Filiasi-via Torre Belfredo per analoghe esigenze, assicurando peraltro la priorità al transito dei bus lungo le corsie riservate, con ciò escludendo la possibilità/opportunità di realizzare una rotonda.

### **3.4 Riordino della viabilità via S. Marco – Via Sansovino: organizzazione delle intersezioni con via Forte Marghera; via S. Marco, via Vespucci**



*via San Marco*



*incrocio via Sansovino – via San Marco*

Le trasformazioni strutturali di via S. Marco, sia in funzione dei tratti di corsia riservata della tramvia, sia della chiusura dello sbocco a est sul sistema a rotonda di S. Giuliano comportano in primo luogo una trasformazione funzionale della via, da destinare a "traffico locale", e di conseguenza una riorganizzazione della rete viaria interconnessa.

Il progetto della tramvia, in particolare, prevede che la parte terminale di via S. Marco verso P.le Cialdini venga totalmente riservata alla tramvia, in attesa della cui realizzazione diventa spontaneo accogliere -almeno per il breve periodo- le osservazioni dei comitati cittadini a favore di una destinazione a ZTL di tale tratta viaria (eventualmente in futuro potrà essere "negoziata" una parziale/totale promiscuità con il tram).

Analoghe considerazioni valgono per il tratto est di via S. Marco.

In questa prospettiva il sistema delle afferenze alla via S. Marco va riorganizzato in base al criterio di privilegiare le "immissioni" dall'esterno in destra mano e di governare analogamente le poche uscite ammissibili (v. via Musatti), riservando agli snodi attrezzati di via Sansovino tutte le manovre veicolari.

La via Sansovino assume di conseguenza funzione di cerniera centrale di distribuzione del sistema viario appoggiato sulle longitudinali di via Forte Marghera e via Vespucci, sulle quali vengono convogliate le relazioni interquartierali.

In tale organizzazione l'accesso da via Ancona a via Sansovino, attualmente in sperimentazione, dovrà essere necessariamente confermato, con conseguenti interventi sui nodi come di seguito descritto:

- Intersezione via F. Marghera-via Sansovino-via Ancona: ottimizzazione delle fasi semaforiche.
- Intersezione via Sansovino-via S. Marco: organizzazione dell'intersezione con un impianto a rotatoria, da assoggettare semaforicamente al transito della linea metrobus; il progetto della rotatoria andrà pertanto definito in sede di progettazione della *Linea 1* della tramvia.
- Intersezione via Sansovino-via Vespucci: ottimizzazione semaforica con la realizzazione di un flesso per la moderazione del traffico; tale intersezione è destinata in futuro a essere organizzata con un impianto a rotatoria, una volta completato il ramo di connessione alla viabilità prevista per l'area PEEP della Bissuola.

### 3.5 L'intersezione via Vespucci – via Pertini

Collegato ai temi precedenti si pone la riprogettazione dell'intersezione via Pertini-via Vespucci.

Tale intersezione non è interessata da quantità veicolari che richiedano particolari interventi strutturali, bensì da problemi connessi con la moderazione del traffico in relazione alle velocità eccessive che impropriamente vengono sviluppate su tale itinerario.

Si ritiene che la realizzazione di una rotatoria costituisca un intervento ottimale di *traffic calming*, specie se concepito in sistema con il successivo flesso in asse a via Sansovino (ma in futuro da trasformare in ulteriore rotatoria).

### 3.6 Il Nodo di “Piazza Barche”



“Piazza Barche”

Il sistema viario costituito da Piazza XXVII Ottobre – via Pepe – via F. Marghera, che si sintetizza con il toponimo storico di P.za Barche, viene rivisto in relazione alla formazione della ZTL in via Poerio e via Rosa che ridurrà fortemente la propensione alle percorrenze est ⇒ ovest, e di conseguenza i carichi veicolari su via Forte Marghera, in particolare per la direttrice Miranese.

La soluzione proposta, con la formazione di una rotatoria in asse a C.so del Popolo, intende perseguire più obiettivi:

- ridurre l'invasività delle correnti veicolari in un'area meritevole di una ristrutturazione urbanistico-ambientale che consenta di estendere fino a questo comparto urbano la “qualità di/del Centro Storico”;  
ne consegue una compattazione dell'organizzazione del nodo in un impianto a rotatoria in asse a C.so del Popolo, su cui far confluire via Forte Marghera (ridotta di capacità a una sola corsia, salvo in attestamento alla rotatoria), via Colombo e le provenienze da via Olivi;  
tale proposta lascia aperte tutte le possibili opzioni di riassetto di P.za Barche per cui è previsto un apposito bando di gara;
- separare dalla viabilità ordinaria il tracciato della *Linea 2* del tram proveniente dal capolinea di P.le Cialdini attraverso via Colombo, e fermata di fronte ai portici dove ha

sede l'istituto bancario; la linea tramviaria resta pertanto esterna alla rotatoria dove entrerebbe in conflitto con le varie correnti veicolari non potendo disporre di diritti di precedenza;

- evitare una connessione diretta / spontanea fra C.so del Popolo e via Colombo che introdurrebbe un andamento diametrico delle correnti veicolari nel cuore dell'area centrale urbana.

### 3.7 Sistemazione di C.so del Popolo



Corso del Popolo



Corso del Popolo

La sistemazione dei C.so del Popolo sviluppa le indicazioni progettuali del P.G.T.U. che prevedeva la formazione di due corsie veicolari (una per direzione), una corsia riservata per i bus in direzione centro, stalli di sosta ai lati dei portici con una controstrada di servizio sempre in direzione centro, e infine una pista ciclabile bidirezionale a lato della controstrada.

Tale configurazione poneva particolari problemi alle intersezioni, in quanto la pista ciclabile si trovava a interferire sia con la viabilità in attestamento e/o attraversamento di C.so del Popolo sia con la controstrada.

Si sono approfondite pertanto le soluzioni progettuali per la *messa in sicurezza* degli attraversamenti della nuova pista ciclabile proponendo soluzioni mirate in corrispondenza di via Genova e via Roma, costituenti criteri fondativi per tutte le altre intersezioni.

Nell'incrociare gli sbocchi della controstrada e gli ingressi / uscite delle trasversali (quali via Genova -appunto-, via Milano, via Bissolati e seguenti) il percorso ciclabile rimane su piattaforma rialzata onde favorire la sicurezza e la fluidità dei movimenti ciclabili.

Anche per i percorsi pedonali si è prestata particolare attenzione al fattore della *messa in sicurezza* realizzando su piattaforma rialzata gli attraversamenti pedonali in corrispondenza delle predette vie, e inserendo isole salvagente negli attraversamenti di C.so del Popolo.

Per via Roma, invece, si è inibito l'affaccio diretto su corso del Popolo, obbligando l'ingresso / uscita da tale via dalla controstrada.

### 3.8 Via Miranese



via Miranese



via Miranese

Via Miranese presenta problemi di capacità connessi al cavalcavia da allargare/radoppiare, così come problemi relativi alle manovre di svolta a sinistra in via Trento.

I problemi di attraversamento in uscita dal Piraghetto, sia veicolari che pedonali, in particolare allo sbocco di via Piraghetto e all'intersezione di via Trentin e via Galluppi, vengono risolti con la realizzazione di un impianto semaforico (attuato, ma anche variamente gestibile in funzione delle condizioni del traffico per fasce orarie) che consenta di mettere in sicurezza anche l'attraversamento pedonale a valle.

Lo schema progettuale allegato definisce anche le caratteristiche dell'affaccio di via Galluppi sull'intersezione, raccordandola a via Verdi con una piattaforma stradale rialzata al fine di caratterizzare tutta la viabilità Z.30 che gravita sull'incrocio.

In questo contesto si inserisce anche la formazione di una corsia riservata ai bus su via Miranese in direzione di via Carducci, corsia che diventa banalizzata nel tratto terminale di sezione più ridotta della strada, in prossimità dell'attestamento al semaforo di via Circonvallazione – via Piave; è importante segnalare come l'ingresso nel tratto banalizzato ponga i veicoli privati in soggezione di precedenza rispetto al mezzo pubblico.

Tali indicazioni progettuali vanno con tutta evidenza verificate in termini di *progetto attuativo/di dettaglio* della sistemazione dell'arco di via Miranese da via Piraghetto a via Piave.

### 3.9 Piazzale Favretti – Nodo via Piave



**Piazzale Favretti**

Ulteriore indicazione è la sistemazione di detto nodo in relazione alla realizzazione della stazione del tram in sotterranea, che prevede di dare continuità agli attraversamenti pedonali senza interferire con il traffico veicolare di superficie.

Tale progetto consente in buona sostanza il prolungamento della galleria di servizio ai binari che sbocca a Marghera, realizzando uno sbocco simmetrico direttamente su via Piave: ciò che assegna un valore aggiunto al progetto della stazione interrata della tramvia, ma soprattutto una evoluzione dell'impianto organizzativo della Stazione FS di Mestre.

Se infatti la maggior parte dei movimenti pedonali si svolge alla quota del 1° livello interrato, a tale livello si realizzano le funzioni di un nuovo atrio di Stazione, da arricchire di tutte le dotazioni di servizi commerciali e all'utenza, che ormai caratterizzano tutte le moderne stazioni ferroviarie (cfr Piano *Centostazioni*).

Una tale soluzione non solo alleggerisce l'area del fronte-stazione della maggior parte degli attraversamenti pedonali, ma consente anche di rivedere l'organizzazione del fronte stesso, con maggior attenzione per i movimenti e gli accessi veicolari rispetto agli sbarchi dei viaggiatori.

Risulterebbe infatti possibile allargare le piattaforme stradali a servizio dei movimenti veicolari fino in fregio all'edificio, ricavando quindi un'area adeguata all'ottimizzazione del disegno dell'intersezione di V.le Stazione-P.le Favretti con via Piave, tale da consentire la fluidificazione delle manovre veicolari, in particolare quelle degli autobus urbani ed extraurbani, che con la realizzazione della tramvia troveranno ulteriori occasioni di interscambio modale e funzionale (proprio la complessità dei movimenti bus sembra escludere la possibilità di una organizzazione a rotatoria del nodo, come emerso dalle verifiche dimensionali effettuate).

Tale approfondimento progettuale -che impone il coinvolgimento di nuovi soggetti (come le Ferrovie)- si inserisce nel più complesso programma/progetto di riordino degli spazi di stazione e del possibile ampliamento delle superfici di dotazione che comprende la realizzazione di nuove aree coperte per il ricovero delle biciclette e della eventuale nuova piastra proposta a copertura dell'area binari fra il cavalcavia di Corso del Popolo e via Cappuccina come elemento di congiunzione fra Mestre Centro e Marghera. Detta piastra consentirebbe di disporre di nuovi spazi sia per l'intermodalità ferro/gomma sia per la dotazione di servizi all'utenza, da collegare all'attuale stazione con impianti automatici (marciapiedi mobili; people movers, ecc).

## 4 Ciclabilità e pedonalità

### 4.1 Criteri generali

Si è già esplicitata come indicazione qualificante la volontà di dare specifico rilievo agli interventi di sostegno della mobilità ciclopedonale come autonoma modalità di spostamento da perseguire nell'area centrale urbana.

La proposta di realizzare una “croce” di percorsi ciclabili al centro dell'area urbana di Mestre con caratteristiche di impianto strutturato, è emblematica dell'intento di realizzare un progetto forte e strategico attorno al quale armonizzare le altre modalità di trasporto, in particolare la tramvia.

Si ha la convinzione infatti che se l'accessibilità alle *funzioni centrali urbane* garantita da tale modalità diventa una soluzione “di successo” e una specifica connotazione del sistema relazionale mestrino, anche l'accessibilità alle altre funzioni territoriali con modalità ciclabile diventa più credibile / appetibile.

Il tema in oggetto viene sviluppato in dettaglio nell'apposito elaborato.

### 4.2 Criticità di Ciclabilità e Pedonalità in Mestre Centro

Le criticità riscontrate della mobilità lenta pedonale e ciclabile fanno riferimento principalmente agli attraversamenti delle strade costituenti la viabilità principale: viale Piave, via Circonvallazione, via Torre Belfredo, via Einaudi, via Cappuccina, via Carducci, via Poerio, Corso del Popolo, via Cristoforo Colombo, via Ca' Rossa, via San Marco, via da Verrazzano, via Fradeletto, viale Vespucci. A parte le situazioni in cui gli attraversamenti sono regolati da semafori gli altri attraversamenti sono gestiti semplicemente con la normale segnaletica orizzontale e verticale di attraversamento ciclabile o pedonale. Unica infrastruttura di facilitazione e messa in sicurezza rilevata è costituita dall'isola salvagente di attraversamento sita in via Fradeletto in corrispondenza di via Cecchin. Una specifica cartografia che individua i principali punti attrattori come poli scolastici, chiese, ed aree commerciali e che associa ad ogni attrattore rispettivamente un'area di protezione per gli accessi pedonali di 300, 150 e 100 metri aiuta rapidamente ad individuare le principali

criticità negli attraversamenti pedonali con le strade della viabilità principale. In questi punti di elevata criticità si concentrano gli interventi di miglioramento. (V. TAV. n. ....)

Per quanto riguarda la qualità della mobilità pedonale si è riscontrato che in alcuni ambiti quali via Piave, via Felisati, via Dante, via Cappuccina zona nord, Corso del Popolo, viale San Marco e gran parte della ZTL risultano attrezzati di comodi e spaziosi marciapiedi recentemente realizzati con un disegno ordinato ed univoco nei materiali e nelle soluzioni adottate. La zona del Piraghetto invece risulta ancora da sistemare e la mobilità pedonale si sviluppa ancor oggi in strada e/o su marciapiedi che richiedono un intervento di recupero e trasformazione che risulti occasione di riqualificazione complessiva dell'immagine urbana.

Per quanto riguarda i valori paesistico ambientali (cfr paragrafo apposito) si riscontra una forte presenza di viali alberati con piante di grandi dimensioni che conferiscono ad alcune strade una immagine urbana elegante come viale Garibaldi, via Filiasi, via Felisati, via Castellana, via Torre Belfredo, via Antonio da Mestre, via Ospedale, riviera XX Settembre, via Cappuccina, via Fradeletto, Ca' Rossa, viale San Marco, Corso del Popolo, oppure un'occasione di riqualificazione come via Miranese, via Terraglio. Tutta l'area collegata ai canali di diramazione del Marzenego a nord ed a sud della zona sportiva, dell'Ospedale, del Parco di villa Querini, del centro Candian e del parco che si affaccia su via Torre Belfredo costituisce una potenzialità da sviluppare secondo un disegno unitario con collegamenti interni pedonali e ciclabili che valorizzerebbero l'intero sistema rendendolo facilmente fruibile in modo coordinato alla popolazione.

## 5 Interventi per la ciclabilità

### 5.1 Metodologia utilizzata per la definizione degli interventi

#### 5.1.1 Analisi preprogettuali per la conoscenza del territorio

Le analisi del territorio nel prendere in esame gli strumenti di pianificazione disponibili e le informazioni sui progetti già in avanzato stato di progettazione / approvazione, hanno riguardato nello specifico una serie di differenti aspetti che caratterizzano il territorio: la planimetria, l'orografia, la viabilità e i punti critici per la circolazione ciclistica, i punti attrattori, la classificazione funzionale delle strade e la loro funzione urbana, la sosta e la presenza di alberature

E' stata quindi individuata una gerarchia della rete ciclabile leggibile/organizzata su tre livelli (V. TAV. 4A)

1° livello: periferia/centro – itinerari ciclabili prevalentemente in sede propria

2° livello: di quartiere– itinerari ciclabili prevalentemente in sede propria

3° livello, nelle isole ambientali – con ciclabilità in promiscuo sulla sede stradale.

**La rete di 1° livello, periferia/centro**, raccoglie i flussi ciclabili che provengono da fuori Mestre centro e più precisamente da Quartiere Pertini, via Bissagola, Carpenedo, via Terraglio, Castellana, Stazioni SFMR di Olimpia, Gazzera e Porto Marghera, via Gazzera, via Giustizia, e piazzale Giovannacci per convogliarle alle due centralità principali individuate nella zona di piazza Ferretto e della Stazione FS.

La rete di 1° livello costituisce l'ossatura della rete urbana di percorsi ciclabili. Una serie di percorsi ciclabili principali correttamente strutturati costituiscono una rete in grado di attivare un'ampia parte della mobilità ciclabile, assumendo perciò identità all'interno del Programma Generale della rete. In essa vanno privilegiati i criteri relativi alla sicurezza ed alla linearità negli incroci, soprattutto in quelli di maggior importanza, della rettilineità e della rapidità della percorrenza, intesa soprattutto come priorità e precedenza ciclabile negli incroci con le strade locali, ed infine della riconoscibilità del tracciato necessaria per rendere un percorso

ciclabile di facile percorribilità. Trattandosi di una rete di viabilità principale, vanno previste sezioni correttamente dimensionate in relazione alla quantità di utenza che si ritiene di attivare nel tempo.

La rete ciclabile principale urbana svolge tre funzioni importanti: organizza l'attraversamento urbano, collega le reti locali e collega la rete extraurbana ( nel nostro caso il parco di San Giuliano).

**La rete di 2° livello, dei quartieri**, è costituita dalle soluzioni ciclabili locali per favorire la circolazione delle biciclette. Essa interessa le seguenti direttrici: via Fradeletto, Vespucci; via Manin, centro Candiani, via XX settembre; via Bonaiuti quartiere Olimpia; via Querini, Corso del Popolo e via Rampa sotto cavalcavia; via Bembo, via Cavallotti.

La rete locale di quartiere è dimensionata per assolvere una serie di spostamenti caratteristici per finalità e brevità delle percorrenze; è inoltre realizzata per soddisfare la mobilità interna al quartiere finalizzata alle piccole spese, ad andare negli uffici dei servizi locali come banche, uffici postali, assicurazioni, ecc., ad andare a scuola, in chiesa o ad incontrare persone, ed è in grado di spostare dalla mobilità automobilistica a quella ciclabile una consistente quota di utenti caratterizzata soprattutto da automobilisti che effettuano in auto un notevole numero di spostamenti particolarmente brevi, molto spesso inferiori al chilometro.

**La rete di 3° livello, nelle isole ambientali**, sono privilegiate le soluzioni che garantiscono elevati livelli di sicurezza e di ciclabilità diffusi lungo l'intero territorio. Tali interventi sono attivati nelle Isole ambientali, nelle Strade Residenziali e soprattutto nelle Zone a Traffico Moderato; in questi specifici casi subentrano delle ricadute positive in termini di sicurezza e di vivibilità delle aree anche per le altre componenti di utenti della strada: i pedoni, i ciclomotoristi e gli automobilisti. Nella fase di pianificazione della rete ciclabile locale è si è fatta particolare attenzione a cogliere le sinergie progettuali con la rete degli spostamenti pedonali, soprattutto in prossimità delle scuole, dei negozi e di tutti quei luoghi ove l'utenza principale è costituita da bambini ed anziani.

5.1.2 I criteri qualitativi della rete ciclabile di Mestre centro sono:

- Gerarchia: su tre livelli.
- Continuità: in tutte le situazioni
- Capillarità: coprendo tutto il territorio.
- Riconoscibilità: proponendo soluzioni tecniche omogenee con l'esistente.
- Realizzabilità: verificando le principali sezioni tipo
- Globalità: intermodalità nei parcheggi scambiatori e con le stazioni delle ferrovie.

5.1.3 I criteri qualitativi per gli itinerari ciclabili sono:

- Sicurezza: nella scelta delle sezioni e delle intersezioni.
- Rettilinearità: si sono scelte soluzioni convenienti e fluide per il ciclista.
- Comfort: saranno previste quelle soluzioni tecnico costruttive che rendono confortevole il flusso di biciclette

Al fine di ipotizzare le soluzioni future in Mestre centro sono state definite **due tipologie** di riferimento progettuale:

2° sezione



Separazione da strada di basso traffico

(esempio via Dante)

2° intersezione



Intersezione semaforizzata

(esempio via Dante)

Viene definita **una tipologia** di intersezione con strada laterale secondaria

1° sezione



Separazione da strada di grande traffico

(esempio viale San Marco)

1° intersezione



Intersezione semaforizzata

(esempio viale San Marco)



Sbocco di strada laterale a quota marciapiede

(esempio via Dante)

La rete ciclabile complessiva è stata suddivisa tra Piste esistenti km 6,100 circa e Piste di progetto suddivise in 3 gruppi: programmate, da programmare e nuove proposte per complessivi km. 18,700 Circa. Totale esistente + progetto km. 24,800 circa

### 1 – Piste esistenti

Tratta	Km.	Soluzione attuale	Miglioramento previsto
1.1 - Viale San Marco	2.250	Monodirezional e separata	Rendere bidirezionale
1.2 - Via Dante via Cappuccina	1.100	Bidirezionale separata	Completare piazza Leonardo da Vinci
1.3 - Via Perosi	650	In area verde	Inserire in rete
1.4 - Via Antonio da Mestre	200	In area pedonale	Renderla ciclabile
1.5 - Via Sansovino e via Ancona	1.100	Monodirezional e/bidirezionale separata	Inserire in rete
1.6 - Via Fradeletto, Via Vespucci	600	Monodirezional e separata	Inserire in rete
1.7 – Sottopasso via Terraglio	200	Percorso ciclapedonale	Riqualificazione
<b>totale</b>	<b>6.100</b>		

### 2 – Piste programmate

Tratta	m.	Classif. strada	Intervento previsto
2.1 – Via Garibaldi	300	Z.T.L. - quartiere	Integrazione in sede stradale
2.2 – Via Vespucci (prolungamento)	450	interquartiere	Separazione in bidirezionale lato Mestre
2.3 – Viale San Marco (completamento verso il centro)	120	Strada di quartiere	Integrazione in sede stradale con Z.T.L.
2.4 – Via Ca' Marcello, Via Torino e Via Langhidal	2.550	di quartiere interquartiere	Ca' Marcello e Via Langhidal Separazione in bidirezionale; via Torino monodirezionale da entrambi i lati
2.4 bis – strada sotto Rampa Cavalcavia	550	locale	strada residenziale lato Cappuccina; separazione con cordolo lato Corso del Popolo
2.5 – Via Galuppi, Via Verdi e Via XX Settembre	950	locali	In sede stradale con zona 30
2.6 – Via Bonaiuti e zone sportive (Olimpia)	500	locali	In sede stradale con zona 30
2.7 – Via Cappuccina (completamento) – Via Brenta Vecchia	130	Locale in Z.T.L.	Strada residenziale e poi separazione
<b>totale</b>	<b>5.000</b>		

### 3 – Piste da programmare

Tratta	Km.	Classif. strada	Intervento previsto
3.1 – Piazza martiri del lavoro, Parcheggio piazza Altinate, Via Fapanni	600	strada locale in Z.T.L - strada ped. e ciclabile	- integrazione con zona 30 - separazione tipo via Dante - strada pedonale e ciclabile
3.2 – Piazzale Cialdini, verso Piazza XXIV Ottobre	500	locale	Percorso pedociclabile in sede propria su ampio marciapiede
3.3 – Viale Amerigo Vespucci	1.500	interquartiere	Separazione sulla controstrada
3.4 – Corso del Popolo	950	interquartiere	Separazione sulla controstrada
3.5 – Via Tasso	300	di quartiere	- separazione tipo via Dante
3.6 – Da Stazione SFMR di Gazzera a Parco Altobello attraverso Via Cavallotti, via Bembo	2.000	locale	- separazione tipo via Dante
3.7 – Via Querini	200	locale	- separazione tipo via Dante
3.8 – Via Tento	1.200	interquartiere	- separazione tipo via Dante lato stazione - nel futuro parco espansione del Piraghetto lato Miranese
3.9 – Riviera Miani, parcheggio Einaudi, Centro Candiani	650	locale	Strada residenziale
3.10 – Via Castellana, via Torre Belfredo, Argine Marzenego	700	interquartiere	Bidirezionale e monodirezionale
3.11 – Via da Verrazzano.	400	interquartiere	Separazione monodirezionale sui due lati
3.12 – Via Poerio	300	di quartiere	Separazione ridisegno urbano
<b>totale</b>	<b>9.300</b>		

#### 4 – Nuovi tracciati di progetto

Tratta	Km.	Classif. strada	Intervento previsto
4.1 – accesso al Parco Altobello	400	locale	Strada residenziale
4.2 – Via Marco Polo	600	locale	Strada residenziale a due sensi per bici
4.3 – Traversa di via Bissa	600	strade pedonali	Percorsi ciclopedonali
4.4 – Via Rosa	200	Di quartiere	Bidirezionale da un lato
4.5 – da via S. Maria dei Battuti, Centro Candiani, a Riviera XX settembre	600	Di quartiere e ZTL	Strada residenziale e strada ciclopedonale
4.6 – via Molmetti - Università	800	locale	Strada residenziale
4.7 – Stazione SFRM di Porto Marghera	1.000	Di quartiere	Separazione
4.8 – Stazione SFRM di Gazzera	200	Area ferroviaria	Separazione
<b>totale</b>	<b>4.400</b>		

Per ogni Pista viene allegata una scheda nella quale si indicano le principali informazioni progettuali (V. Album “Schede della ciclabilità”).

L’inserimento di itinerari ciclabili all’interno del reticolo stradale esistente comporta in alcuni casi la creazione di sensi unici o di riordino della sosta o ancora la riduzione di stalli di sosta da un lato. Il primo caso è riscontrabile ad esempio in via Genova e via Cavallotti, il secondo caso è riscontrabile ad esempio in Corso del Popolo e in Via Ca’ Marcello, il terzo caso è riscontrabile ad esempio nelle Vie Capanni, Bembo, Quercini e Linghidal.

In particolare, la realizzazione del ramo est/ovest della crociera ciclopedonale (via Cavallotti, via Bembo, via Genova) richiede la soppressione di circa il 50% degli stalli attuali ((attualmente sono presenti oltre 100 postia sosta libera nel tratto via Bembo, via Genova - con tassi di occupazione prossimi a 1).

Tale limitazione della sosta su strada a favore della ciclabilità e della pedonalità deve essere compensata da opportuni interventi per la realizzazione di nuova offerta di sosta *fuori strada*. Gli strumenti per ottenere tale incremento si configurano:

- nella realizzazione di parcheggi pertinenziali, finalizzati alla riduzione della sosta dei proprietari di immobili (in larga misura residenti) che esprimono una domanda di sosta

di lunga durata. Il riferimento normativo per la realizzazione dei parcheggi pertinenziali è la Legge n. 122/89 (Legge Tognoli);

- la definizione di opportuni incentivi per la realizzazione da parte dei privati di aree di ricovero dell’autoveicolo nella propria proprietà;
- l’individuazione, in fase di progettazione esecutiva, di un maggior numero di stalli di sosta sulle vie Bembo e Genova e limitrofe in relazione a interventi di completo riordino delle piattaforme stradali anche utilizzando fasce di marciapiede.

Inoltre, per quanto riguarda via Bembo, in fronte alla chiesa parrocchiale, la pista ciclabile potrebbe per alcuni tratti essere realizzata mantenendo la sosta su strada qualora si rendesse possibile l’acquisizione di una limitata porzione di aree private.

Tale riduzione di sosta comunque, in alcuni casi sensibile, innanzitutto avverrà con gradualità, secondo i tempi ed i programmi di realizzazioni degli itinerari ciclabili protetti, e questo comporterà parallelamente un cambio di abitudini dei comportamenti dei cittadini in fatto di mobilità personale e familiare, inoltre l’offerta della nuova infrastruttura ciclabile contribuirà a diversificare i modi di trasporto premiando la modalità ciclabile che sarà proposta anche con le necessarie iniziative promozionali/culturali al contorno per motivare e coinvolgere i cittadini verso il modo modale che garantisce la massima sostenibilità.

## 6 Interventi per la pedonalità

### 6.1 Camminare a Mestre Centro

Si considerano varie funzioni e ambiti per la pedonalità:

- **La pedonalità in ambito di zone pedonali**, come Piazza Ferretto, Via Palazzo, e vie annesse che sono di grande qualità e comfort per camminare;
- **La pedonalità lungo strade a valenza commerciale** come Corso del Popolo, via Piave, via Dante, via San Marco e via Ca' Rossa che è di tipo lineare su tracciati che risultano ben percorribili e sicuri;
- **La pedonalità sui percorsi casa scuola** che spesso è trasversale ai tracciati principali e si caratterizza dal fatto di incontrare numerosi attraversamenti di strade di grande traffico, talvolta utilizzando intersezioni semaforizzate e pertanto abbastanza sicure e altre volte attraversando in situazioni problematiche;
- **La pedonalità di collegamento** (da e per) le **fermate degli autobus** che si caratterizza sempre (o all'andata od al ritorno) per almeno un attraversamento di una strada di grande traffico sulla quale in genere scorre l'autobus;
- **La pedonalità di quartiere** di tipo di relazione interpersonale o di piccole commissioni che si sviluppa lungo le vie del quartiere spesso superando strade di grande traffico.

Non è possibile pertanto definire dei veri e propri percorsi pedonali prevalenti ma la rete dei percorsi coincide con la maglia urbana stradale.

Per questa ragione le soluzioni per la pedonalità sono molto diffuse e si caratterizzano in due tipi:

- Continuità e qualità del marciapiede (situazione in genere buona a Mestre Centro)
- Sicurezza negli attraversamenti (situazione in genere sufficiente a Mestre Centro)

Dall'esame in sopralluogo della situazione di Mestre Centro e dall'accurata consultazione del volume: IO E LA STRADA, INDAGINE SULLA VIABILITÀ DEL QUARTIERE DI MESTRE CENTRO, risulta che Mestre Centro dispone di una buona rete di marciapiedi sulla quale è confortevole camminare anche in due persone, in alcune strade come via Bembo è ancora da completare l'infrastruttura marciapiede, in altre come via Silvio Trentin, via Cavallotti, via Fiume e via Montegrappa nella zona di Piraghetto, assieme a via Kolbe, via Cristoforo Colombo e via Camuffo i marciapiedi sono degradati e/o di larghezza insufficiente.

La mobilità pedonale presuppone l'attraversamento di strade, alcune a scarso traffico e percorse da veicoli a velocità moderata e altre percorse da veicoli a velocità elevata. Queste ultime, come ad esempio via Piave, via Cappuccina, Corso del Popolo, viale San Marco, viale Vespucci, via Miranese e via Circonvallazione costituiscono situazioni di grande pericolo che limitano la mobilità delle fasce deboli, anziani e bambini. Su queste strade che appartengono in genere alla viabilità principale è necessario prevedere soluzioni per gli attraversamenti che garantiscano la sicurezza pedonale.

La sicurezza pedonale si ottiene oltre che con l'infrastruttura marciapiede ed attraversamento, anche, come richiamato dal predetto volume IO E LA STRADA, con la manutenzione degli stessi e con la gestione degli spazi pubblici, ad esempio disincentivando la sosta sui marciapiedi o ottimizzando la posizione dei cassonetti per la spazzatura.

### 6.2 I pericoli dei pedoni

E' utile innanzitutto esaminare in modo approfondito gli elementi di pericolosità tipici del camminare in città:

#### **Rischi soggettivi:**

- l'età, bambini, ragazzini, adulti anziani
- statura (possibilità di vedere ed essere visti – bambini)
- prestazioni fisiche (vista, udito, tempi di reazione, sicurezza e velocità nel camminare – anziani)
- l'abilità a muoversi nel traffico (prevedere situazioni)
- la conoscenza della città e degli itinerari alternativi perché meno pericolosi.

#### **Rischi oggettivi:**

##### **distribuiti (lungo il marciapiede della strada):**

- marciapiedi inesistenti
- alta velocità dei veicoli
- intenso traffico pesante
- marciapiedi occupati da auto, cassonetti o bici o motorini in sosta
- marciapiedi con buche
- marciapiedi con continui dislivelli ai passi carrai

**ubicati puntualmente (attraversamento):**

- mancanza di visuale dal pedone verso l'auto
- mancanza di visuale dall'auto verso il pedone
- mancanza di segnaletica di attraversamento pedonale (zebre)
- segnaletica ormai invisibile
- strada molto larga da attraversare
- ai semafori mancanza dal "tempo pedone"
- "tempo pedone" insufficiente

**Rischi dovuti a modi di comportarsi:**

**di terzi (autisti di autoveicoli):**

- velocità elevate
- mancato rispetto del codice
- mancato rispetto dell'attraversamento pedonale (zebre)
- scarsa attenzione nella guida
- scarsa attenzione agli utenti deboli

**di terzi (guidatori di motoscooter):**

- transito sui marciapiedi e nelle zone pedonali a elevate velocità
- sfioramento dei pedoni quasi essi siano ostacoli fissi e non soggetti a spostamenti laterali improvvisi
- nei centri storici utilizzo dei marciapiedi anche stretti a forte velocità per superare le code di auto ferme e grave pericolo di essere travolti per i pedoni che escono dagli edifici
- mancato rispetto del codice

**di se stessi (pedoni):**

- mancato rispetto del codice
- passaggio con il semaforo rosso
- attraversamento in prossimità ma al di fuori delle zebre
- manovre improvvise (soprattutto i bambini)

**Misure di prevenzione**

**organizzativo urbano:**

- ordine nei parcheggi
- qualità dei percorsi pedonali

- eliminazioni di cassonetti ed altri ostacoli sul marciapiede
- allungamento del "tempo pedone" ai semafori

**dispositivi di protezione collettiva:**

- realizzazione di attraversamenti pedonali
- realizzazione di isolette salvagente
- limiti di velocità
- presenza di vigilanza

**dispositivi di protezione individuale:**










- abbigliamento a colori chiari e vivaci
- inserti in tessuto catarifrangente

**formazione - informazione:**

- agli autisti sui pericoli che possono provocare
- ai pedoni sui pericoli che possono provocare
- agli enti proprietari delle strade sui pericoli che attualmente sono presenti
- ai tecnici progettisti sulle nuove sperimentazioni e sulle tecniche "sicure" di progettazione













## 6.3 Le carenze

Nelle foto che seguono vengono illustrate delle situazioni di criticità comuni a molti centri urbani.

<b>Le carenze</b>		
<b>Difficoltà a camminare sui marciapiedi</b>		
		
auto sul marciapiede	cabina telefonica sul marciapiede stretto	cassonetti sul marciapiede
<b>Situazioni insufficienti</b>		
		
i bambini non sono visibili	attraversamento pedonale ostruito, senza scivolello e senza visuale	marciapiedi troppo stretti
<b>Pericolosità nell'attraversamento stradale</b>		
		
cassonetti a ostruire la visuale del pedone pronto ad attraversare	cassonetti davanti al passaggio pedonale	Strada molto larga da attraversare

## 6.4 Le soluzioni

Nelle foto che seguono vengono illustrate delle soluzioni diffuse in molti centri urbani.

<b>Le soluzioni per la pedonalità</b>		
<b>soluzioni puntuali</b>		
		
allargamento del marciapiede con segnaletica orizzontale	"kit école" vicino alla scuola	attraversamento su base colorata
		
isoletta salvagente per fare l'attraversamento in due tempi	marciapiede avanzato per favorire la visuale	marciapiede avanzato su entrambe le strade per favorire la visuale
		
attraversamento rialzato in bitume	attraversamento rialzato in pietra	grandi simboli a terra
<b>soluzioni globali</b>		
		
zona 30	strada residenziale	comunicazione ai cittadini

## 6.5 Le tipologie di Mestre Centro

Al fine di ipotizzare le soluzioni future in Mestre centro si riportano alcune delle tipologie esistenti:

**via Piave, marciapiedi ben eseguiti e confortevoli:**



**Viale Garibaldi, marciapiedi ottimi e alberati**



**Via Caneve e via San Girolamo aree pedonali**



**Intersezioni di marciapiedi con strada laterale secondaria:**



***Sbocco di strada laterale a quota marciapiede  
(esempio via Dante)***

***Sbocco di strada laterale a quota marciapiede  
(esempio via Verdi)***

## **6.6 Mobilità sui percorsi casa scuola**

Dall'analisi del volume IO E LA STRADA si rileva che l'indagine ha evidenziato che il 43 % degli alunni dei tre ordini di scuola considerati non è soddisfatto delle modalità di spostamento utilizzate per raggiungere la scuola. Di questa quota ben il 51 % preferirebbe spostarsi in bicicletta e vi rinuncia probabilmente per questioni legate alla sicurezza del percorso.

Approfondendo l'analisi per le diverse tipologie di scuola, che registrano tutte percentuali pari a circa il 40% di insoddisfazione per le modalità di spostamento utilizzate, si può rilevare che ha preferenza per la bicicletta sale al 60 % nelle scuole elementari, al 62 % nelle medie ma solo al 9% nelle superiori. Infatti gli alunni più grandi preferiscono muoversi in auto con amici (36%), in motorino (30%) e, sorprendentemente, ancora in automobile con i genitori (14%), a dispetto dell'idea che li considererebbe più autonomi.

Da segnalare la preferenza del motorino indicata dal 14 % degli alunni di scuola media. Come d'altronde ci si poteva aspettare, le soluzioni proposte dagli scolari alle problematiche segnalate, sono in stretta relazione con le proprie esigenze di mobilità che risultano sostanzialmente differenti a seconda della tipologia di scuola frequentata.

Dunque per il bambino di scuola elementare appare determinante risolvere i problemi di sicurezza agli incroci ed agli attraversamenti pedonali; per il ragazzo di scuola media a tali indicazioni si aggiunge la realizzazione di piste ciclabili protette, mentre i giovani delle scuole superiori propongono interventi di calmierazione della velocità delle auto per una mobilità più sicura sia a piedi che in bici e in ciclomotore.

Nel complesso, comunque, gran parte delle richieste effettuate e delle soluzioni proposte riguardano la tutela della sicurezza della mobilità pedonale.

Le esigenze fondamentali espresse si potrebbero interpretare, in senso lato, con le seguenti:

- la sicurezza, ovvero la garanzia di potersi muovere in un ambiente privo di pericoli e di inquinanti
- il movimento e l'autonomia, cioè la possibilità di fruire degli spazi urbani in modo più libero e più autonomo

- la socializzazione, ovvero l'opportunità di sfruttare gli spazi aperti per tessere relazioni con realtà generazionali, sociali e culturali diverse, nonché all'interno del proprio gruppo.

Tra le segnalazioni di punti critici/problemi dei percorsi quotidiani degli scolari, alcune vanno evidenziate per la loro consistente entità

In via Cappuccina molti ragazzi segnalano un semaforo non funzionante; in via Cavallotti sono i marciapiedi insufficienti e stretti a creare problemi ai pedoni; per corso del Popolo si richiedono una pista ciclabile e maggiore vigilanza per moderare la velocità delle auto; per via Miranese andrebbero ritirati i tempi semaforici, potenziando la vigilanza e inserendo una pista ciclabile; le auto parcheggiate sui marciapiedi di via Monte Grappa causano problemi al transito pedonale; per via Piave va evidenziata l'eccessiva velocità delle auto e l'assenza di pista ciclabile; quest'ultima è richiesta anche per via Piraghetto, dove si segnala la velocità notevole delle auto ed una manutenzione carente dei marciapiedi.

Su viale S. Marco le problematiche indicate riguardano gli attraversamenti poco sicuri e l'eccessiva velocità dei mezzi motorizzati; numerose le segnalazioni di auto che non rispettano il semaforo posto all'incrocio tra viale S. Marco e via Sansovino.

Molteplici le indicazioni concernenti via Terraglio per l'eccessivo traffico e la notevole velocità delle auto. Gli studenti richiedono il potenziamento della vigilanza.

In via Trentin è il cattivo stato del manto stradale e dei marciapiedi a focalizzare l'attenzione degli scolari; su viale Vespucci si segnalano l'eccessiva velocità delle auto, la pericolosità degli attraversamenti e l'assenza di piste ciclabili.

## **6.7 – Il progetto della pedonalità**

Le tavole della pedonalità indicano i punti attrattori – generatori presenti sul territorio, le fermate del bus, della SFMR e della Tramvia. Per ogni punto attrattore – generatore è stata individuata un'area di afferenza virtuale nella quale si riuniscono in parallelo i numerosi percorsi che si originano o terminano singolarmente. L'involuppo di dette aree fornisce la pressione della pedonalità su una certa parte di quartiere che si traduce in termini funzionali in un fabbisogno di marciapiedi confortevoli ben dimensionati ed in attraversamenti protetti sulle strade della viabilità principale.

Elementi di progetto diventano pertanto:

- i marciapiedi da realizzare/riqualificare in quanto mancanti o degradati;
- il riordino della sosta e del posizionamento dei cassonetti e della segnaletica da Codice o pubblicitaria che talvolta ingombra il transito pedonale;
- la messa a norma dei marciapiedi a favore dei portatori di handicap motori e visivi;
- gli attraversamenti pedonali da riqualificare mediante la manutenzione/incrementazione della segnaletica verticale ed orizzontale;
- gli attraversamenti pedonali da riqualificare mediante l'inserimento di isole salvagente di protezione, di platee rialzate trasversali o avanzamento del marciapiede alle intersezioni;
- il mantenimento in quota dei marciapiedi all'ingresso di strade locali quando costituiscono isola ambientale concorrendo a formare "porte di accesso" con funzione rallentante;
- pacchetti di segnaletica coordinata definiti kit école, "pacchetto scuola" costituiti da un insieme combinato di segnaletica orizzontale e verticale che caratterizza al vicinanza di una scuola;
- cartelli fantasiosi e colorati che inducono attenzione negli automobilisti a favore dei bambini che vanno a scuola accompagnati da slogan "attenzioni bambini";

La realizzazione di percorsi ciclabili risulta accompagnata generalmente dal rifacimento del marciapiede che lo affianca, così pure la realizzazione del tramvia sarà l'occasione della riqualificazione di numerose strade con fermate accoglienti, confortevoli, possibilmente coperte.

L'estensione della ZTL contribuirà ad allargare gli spazi urbani a basso carico veicolare che si trasformeranno in spazi accoglienti e gradevoli ove risulterà maggiormente gradito camminare, sostare ed incontrarsi.

Anche la riqualificazione degli spazi vicino all'acqua contribuirà ad estendere lo spazio urbano di qualità capace di essere punto attrattore nel tempo libero e pertanto generatore di mobilità e di presenza pedonale concentrata nelle nuove aree di riqualificazione.

## **6.8 Schemi di organizzazioni funzionali di intersezioni tra pedone, bicicletta ed autoveicoli.**

La proposta di riorganizzazione funzionale del lato sud est di Corso del Popolo con l'inserimento di una pista ciclabile è l'occasione per sviluppare in modo dettagliato una serie di intersezioni tipo tra marciapiede, pista ciclabile e strada.

Nell'intersezione tra Corso del Popolo, via Bembo – via Genova i percorsi pedonali risultano definiti e identificati secondo percorsi chiari dotati di segnaletica orizzontale di attraversamento pedonale sia nei confronti della pista ciclabile che delle strade intersecanti. In particolare su Corso del Popolo viene prevista la realizzazione di isole salvagente che con la loro presenza cadenzata indurranno un ordine funzionale ed un rallentamento della velocità su tutta la viabilità del Corso.

Nell'intersezione tra via Aleardo Aleardi e via Bembo, entrambi strade locali all'interno di un'isola ambientale la platea rialzata, il riordino della sosta e l'inserimento dei "nasi" (avanzamento dei marciapiedi) conferiscono all'intersezione un livello di ordine e di sicurezza intrinseca molto elevata.

Nell'intersezione tra via Roma e la controstrada di Corso del Popolo viene messo in evidenza come un corretto ordine progettuale dell'infrastruttura pedonale consenta di realizzare un importante e forte percorso pedonale in grado di collegare il Liceo Franchetti al quartiere prospiciente superando in sicurezza Corso del Popolo.

## 7 Studio paesaggistico ambientale

Lo studio ambientale e paesaggistico affronta sette zone, ritenute le più significative, lungo il percorso ciclopedonale nell'area del centro di Mestre, e in particolare, lungo i canali Marzenego e Osellino, affrontando la ricomposizione ambientale dei brani urbani caratterizzati da episodi / connotati "sensibili".

L'intento progettuale è di porre a sistema le due componenti: ambiente e ciclopedonalità, con particolare attenzione al recupero del "tema dell'acqua" e del suo rapporto con lo spazio circostante, che costituisce la seconda indicazione qualificante della proposta di PPTU.

Si ritiene infatti che la presenza dell'acqua debba costituire fattore di specifico interesse per l'area urbana, non tanto nell'ottica di una generica valorizzazione ambientale e recupero di valori paesistici, ma per restituire a Mestre il senso della sua appartenenza all'ambito lagunare.

Sulla base dei criteri informativi esposti, si illustrano le proposte progettuali che vengono sviluppate in dettaglio nell'apposito elaborato (TAV.6).

### 7.1 Ampliamento Del Parco Piraghetto

Vengono proposte due soluzioni.

La prima prevede la formazione lungo la linea ferroviaria di un terrapieno verde, di altezza variabile tra i 3.00 e i 4.00 metri, per creare un adeguato isolamento acustico sul versante del Parco.

La sede stradale può rimanere inalterata ma andrebbe parzialmente interrata per non interrompere la continuità dell'area verde, realizzando al di sopra del tracciato viario, una sorta di "lente" di terreno vegetale per garantire detta continuità visiva e funzionale.

Lungo questo asse verranno sistemate le piste ciclopedonali che, attraversando l'area verde e il parco esistente, andranno a collegarsi con l'area scolastica ( vedi il disegno e la sezione ).

La seconda soluzione differisce dalla prima solamente per lo spostamento della sede stradale oltre il terrapieno, lasciando invariate la posizione delle piste ciclopedonali.

### 7.2 Area dell'incrocio tra la linea ferroviaria Venezia - Trieste e il Canale Marzenego

L'area, attualmente in stato di abbandono, è attraversata da un ramo del canale Marzenego.

La proposta tiene conto delle previsioni di possibile parziale edificazione nell'area; si prevede pertanto la localizzazione dell'eventuale volume edificabile parallelamente alla linea ferroviaria, alla distanza ammessa/normata dal P.R.G., e separata dal corpo ferroviario mediante un terrapieno.

La superficie dell'area verrà modificata e rimodellata in pendenza verso il canale, fino al pelo dell'acqua, e sistemata a prato.

La proposta progettuale prevede inoltre la formazione di una darsena per piccole imbarcazioni a remi, canoe e pedalò.

Il "tema dell'acqua" e il suo rapporto con lo spazio circostante vuole infatti costituire fattore di specifico interesse e linea guida del nostro lavoro, non tanto nell'ottica di una generica valorizzazione ambientale e recupero dei valori paesistici, ma per restituire a Mestre il senso della sua appartenenza all'ambito lagunare.

Con tutta evidenza i canali non dovrebbero correre infossati ed avere semplice funzione di scolo delle acque, risultando così del tutto estranei al contesto urbano e non fruibili da parte della cittadinanza; dovrebbero invece venire recuperati nella loro percettività e resi idonei a dialogare con l'ambiente circostante e con gli abitanti.

In questa prospettiva occorre eliminare tutte le fonti di inquinamento delle acque e procedere alla loro depurazione con l'ossigenazione forzata e con idonee piantumazioni ( salici; ontani ecc. ); realizzati questi prerequisiti, diventa possibile creare spazi e strutture per attività del tempo libero: piazze sull'acqua, zattere galleggianti, chioschi, darsene per imbarcazioni ecc.

La pista ciclabile lungo il canale Marzenego viene prevista a sbalzo sull'argine con una struttura portante in ferro e pavimentata con doghe in legno (vedi sezione).

### 7.3 Area del Parco Marzenego - Via Einaudi

L'area risulta di grande interesse per la sua contiguità con la zona commerciale e direzionale del Centro Storico e con l'Ospedale di cui potrebbe costituire un "servizio" complementare.

Il progetto ricalca la proposta formulata per l'area di cui al punto 2) e cioè la rimodellazione della sponda in pendenza verso il canale, con la creazione di una piccola darsena ecc.

Con il mantenimento delle alberature esistenti l'area assume carattere di piccolo polmone verde nel cuore di Mestre, adatto allo svago, al riposo e alla ricreazione dei cittadini, ma anche -come sopra evidenziato- e di particolare fruibilità per i degenti dell'ospedale.

#### **7.4 Area Mercato Ittico in via Fapanni**

La proposta consiste nella creazione di una piazza semicircolare a livello stradale, collegata con la sottostante area pedonale verde a livello dell'acqua, di particolare attrattività proprio per la contiguità con la zona pedonale di cui costituisce un evidente prolungamento funzionale.

A livello acqua potranno essere organizzati spazi per il tempo libero (zattere galleggianti, darsena, chioschi, piccole discoteche, bar ecc. ).

La piazza sarà dotata di panchine e aiuole con piccoli arbusti e fiori stagionali.

La pista ciclabile lungo il canale sarà realizzata con i criteri strutturali descritti al punto 2.

#### **7.5 Area tra via Vespucci e Viale San Marco**

Quest'area chiude la sequenza delle aree verdi lungo il canale Osellino.

Verso il viale San Marco si prevede un piccolo boschetto che si affacci su un'area verde trattata a prato, attrezzata per giochi all'aperto, colazione al sacco, ecc.

La presenza e il rapporto del canale Osellino con lo spazio circostante suggerisce la creazione di attrezzature idonee per il miglior sfruttamento dello specchio d'acqua ( darsene sui due lati, isola con il chiosco, aree di sosta e riposo ecc. ).

#### **7.6 Area Piazza XXVII Ottobre - Via Forte Marghera**

L'area è oggetto di un futuro concorso, pertanto ci si limita a brevi indicazioni connesse alla riorganizzazione del nodo viario di P.za XXVII Ottobre.

Il riposizionamento delle corsie veicolari a sud della Piazza da via Poerio all'incrocio con Corso del Popolo, e a nord da detto incrocio verso Venezia consente di sistemare a verde i fronti contrapposti, e in particolare quello da via Pepe fino all'inizio del Canal Salso.

La modifica dell'attuale organizzazione "a autodromo" della viabilità rende possibile l'accesso diretto e l'utilizzo della superficie verde.

#### **7.7 Piazza Donatori di Sangue**

La presenza dell'edificio di carattere storico monumentale prospiciente la piazza, suggerisce una risistemazione dell'area verde esistente, da allargare nei limiti del possibile, modificando di conseguenza -pur se in modo modesto- l'andamento della sede stradale.

Il percorso pedonale viene separato dalla strada da un terrapieno di H 90 cm. lungo il quale sistemare una panchina in pietra.

In sede di progettazione di dettaglio / esecutiva l'area dovrebbe essere curata nei minimi dettagli, con pavimenti disegnati, specchio d'acqua, panchine, prato con piccoli arbusti e fiori stagionali.

## 8 Interventi prioritari e costi di attuazione

Segue una sintesi degli interventi considerati prioritari con la definizione di una prima stima di massima dei costi di intervento.

### 8.1 Interventi sulla rete viaria

N	LOCALIZZAZIONE	INTERVENTO	ABACO degli INTERVENTI	STIMA DI MASSIMA COSTI (migliaia di €)
1	Ponte Via Miranese	Allargamento		In relazione alle caratteristiche geometriche e strutturali
2	Intersezione Via Miranese/Via Trento	Adeguamento per definizione in via Miranese della corsia specializzata per la svolta a sinistra		200
3	Via Miranese	Riqualificazione: <ul style="list-style-type: none"> <li>messa in sicurezza (intersezioni ed attraversamenti)</li> <li>introduzione di alcuni tratti di corsia preferenziale (su terza corsia)</li> <li>arredo urbano e verde</li> </ul>		800
4	Via Poerio	Riqualificazione: <ul style="list-style-type: none"> <li>definizione nuovi spazi pedonali</li> <li>arredo urbano e verde</li> </ul>		400
5	Quattro Cantoni	Sistemazione dell'intersezione con introduzione del doppio senso su via Circonvallazione e mantenimento del senso unico su Via Torre Belfredo		100
6	Corso del Popolo	Riqualificazione: <ul style="list-style-type: none"> <li>messa in sicurezza delle intersezioni sia viarie che ciclo pedonali</li> <li>riqualificazione della sezione stradale con introduzione di pista ciclabile</li> </ul>	TAVOLE 4 e 6	1.500

7	Via Amerigo Vespucci	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rotatoria compatta all'intersezione con via Pertini.</li> <li>Introduzione di flesso (con mantenimento dell'attuale impianto semaforico) per la messa in sicurezza dell'intersezione con via Sansovino</li> </ul>	TAVOLE 1 e 2	400
8	Via San Marco	Rotatoria all'intersezione con Via Sansovino (da assoggettare al futuro transito della tramvia)		500
9	Piazzale Favretti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adeguamento dello schema funzionale con definizione di aree coperte per il ricovero delle biciclette da recuperare con occupazione di aree di proprietà delle ferrovie oggi destinate ad altri usi.</li> <li>Introduzione di una rotatoria compatta all'intersezione con via Piave (fattibilità da verificare in funzione degli spazi concessi dalle FS)</li> </ul>		150  300
10	Via Genova, Via Bembo, Via Cavallotti	Nuova organizzazione viaria e degli andamenti veicolari: sensi unici, piste ciclabili, sosta, ecc. (v. scheda progetto)	TAVOLE 4, 5 e 6	1.500

## 8.2 Interventi sulla rete ciclopedonale

N	LOCALIZZAZIONE	INTERVENTO	ABACO degli INTERVENTI	STIMA DI MASSIMA COSTI (migliaia di €)
11	Via Genova, Via Bembo, Via Cavallotti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Definizione della crociera (<i>ramo est/ovest</i>) ciclopedonale, con realizzazione di una pista ciclopedonale (anche parzialmente coperta)</li> <li>Nuova organizzazione viaria e degli andamenti veicolari: sensi unici, piste ciclabili, sosta, ecc. (vedi sopra)</li> </ul>	TAVOLE 4, 5 e 6	v. punto 10
12	Via Dante / Via Querini	Definizione della crociera ciclopedonale ( <i>ramo nord/sud</i> ), con realizzazione di una pista ciclabile lungo via Querini e via Dante		500
13	Corso del Popolo	Introduzione della pista ciclabile lungo tutto il tracciato con ridefinizione dell'attuale sezione stradale come da PGTU	TAVOLE 4 e 6	v. punto 6
14	Via Galuppi, Via Verdi e Via XX Settembre	Realizzazione di strada residenziale con riordino dell'arredo e provvedimenti di viabilità e segnaletica per zona 30		200
15	Via Bonaiuti e zone sportive (Olimpia)	Realizzazione di strada residenziale con riordino dell'arredo e provvedimenti di viabilità e segnaletica per zona 30		300
16	Via Marco Polo	Realizzazione di strada residenziale (per bici nei due sensi) con riordino dell'arredo e provvedimenti di viabilità e segnaletica per zona 30		200
17	Via Vespucci (prolungamento da via Ca' Rossa fino al ponte sul Marzenego)	Realizzazione di pista ciclabile bidirezionale con inserimento di verde ed arredo.		400

## 8.3 Interventi paesaggistici e di riqualificazione ambientale

N	LOCALIZZAZIONE	INTERVENTO	ABACO degli INTERVENTI	STIMA DI MASSIMA COSTI (migliaia di €)
1	Piazza Donatori di Sangue	Sistemazione a verde con inserimento di specchi d'acqua, prato, pavimentazione dei percorsi pedonali, terrapieno e panchine		230
2	Area via Fappani prospiciente canale Oselino	Creazione di una piazza a livello del marciapiede muro in c.a. per il contenimento della piazza, zattere galleggianti, pavimentazione e illuminazione		12.56
3	Area tra la linea ferroviaria Venezia-Trieste e canale Marzenego	Scavo e movimento terra, realizzazione di una darsena, pavimentazione della piazzola e percorsi pedonali, piantumazioni e sistemazione delle sponde del canale		4.500
4	Area verde tra via Candiani e canale Marzenego	Scavo e movimento terra, realizzazione di una darsena, pavimentazione della piazzola e percorsi pedonali, piantumazioni e sistemazione delle sponde del canale		3.920
5	Area tra via Amerigo Vespucci, canale Oselino e viale San Marco	Realizzazione di una darsena per le piccole imbarcazioni, piantumazioni, percorsi pedonali, scavi e movimento terra		6.240
6	Area tra via Trento e parco Piraghetto	Realizzazione del tunnel interrato per il percorso carraio, creazione di un terrapieno per isolamento acustico e sistemazione a verde		6.400
7	Eventuale pista ciclabile lungo i canali	Struttura in c.a. ferro e legno, illuminazione, sistemazione delle sponde		1.500/mq