

A: Il Lido in Primo Piano

Assessorato Urbanistica e Pianificazione

Osservazioni sulla Viabilità

Premesso che, l'isola è servita da un sistema di strade urbane con funzione di scorrimento lungo l'asse Nord-Sud e di collegamento tra i vari insediamenti e centri attrattori, l'utilizzo delle medesime da parte di tutte le componenti della mobilità in modo promiscuo, rende la circolazione molto critica a danno delle fasce più deboli di utenti.

Le cause dei gravi incidenti stradali sono riconducibili al mancato rispetto dei limiti di velocità nei rettilinei, all'uso non sempre prudente della bicicletta e alla difficile percezione del pericolo in prossimità di vari incroci.

In buona sostanza manca del tutto una rete ciclabile in sede riservata e tantomeno dei tracciati dedicati laddove non sia possibile l'esclusività.

Tutti sappiamo che esiste tra le deliberazioni di Giunta un Biciplan per il Lido, ma a monte del progetto manca la determinazione di avviarlo e la copertura finanziaria. Il progetto, dal costo complessivo di dodici milioni di euro, è orfano del Piano Generale del Traffico Urbano ed è stato varato, tanto per attribuirsiene la paternità.

Per occuparsi seriamente di ciclabilità del Lido occorrerebbe in primo luogo fare chiarezza se si intende portare nell'isola più ciclisti, oppure dare un minimo di sicurezza a chi usa la bici come mezzo di spostamento abituale.

Il problema non è da poco e la fantasia di chi sta occupandosi di mobilità inquieta non poco.

Nel caso in cui si volesse attrarre al Lido il cicloturismo di Terraferma, occorrerebbe tener conto che esso non porta la strombazzata ricchezza, perché gli organizzatori coprono l'intero ciclo escursionistico: trasporto, officina mobile, scorte d'acqua e colazione al sacco); ma dovendo farlo nell'ambito di una promozione turistica regionale, dovremmo costruire una pista dedicata, bidirezionale, continua di congiungimento delle due estremità, ossia San Nicolò e Alberoni.

Il percorso non potrebbe che snodarsi da Via Selva, Via dell'Ospizio Marino, i Lungomare D'Annunzio e Marconi, attraversare il Piazzale del Casinò, imboccare via Morosini, Via Falier per uscire nella riviera lagunare fino al Galoppatoio di Cà Bianca. Rientrare nell'asse S. Gallo-Malamocco, Ponte della Morte e proseguimento su strada ad elevato scorrimento e di sezione ridotta (vedi pendolarismo di Pellestrina – linea 11 più linee A e B con complessive 350 corse giornaliere e obbligo di rispetto di orario) fino agli Alberoni, poi imbarco per altri lidi o ritorno.

Il percorso sommariamente descritto pur essendo il meno invasivo per la mobilità isolana incontra alcune difficoltà attuative lungo lo sterrato dei lungomare (occupati da chioschi sfrattati dal Piazzale Casinò e parcheggi), nella riviera stante la discontinuità del fronte rivierasco e i mercati infrasettimanali e non ultimo nella condivisione del marciapiedi per alcuni chilometri in Via Malamocco.

Alternative lungo il Murazzo, ancorché proposte dall' APT, sono estranee a qualsiasi ordinanza quindi fuori legge. (cfr. all.lettera inviata al V. Presidente Municipalità Andrea Bodi, tuttora priva di riscontro)

Nell'ipotesi in cui si intendesse concretamente occuparsi della sicurezza della mobilità alternativa occorrerebbe prendere atto della centralità di Piazzale SME e Gran Viale, sia per l'aggregato urbano Nord (che chiamiamo S.Nicolò), che per quello Sud (che chiamiamo città Giardino)

IL terminal di S.M.E. e Granvia attraggono giornalmente alcune migliaia di ciclisti che depositano in ogni dove il loro ferro vecchio (stante in rischio di non ritrovarlo). Altri sciamano lungo un sistema di stradine che privilegiamo la permeabilità verso Nord .

Per contro l'accesso da e per la Zona Sud è meno agevole, limitato (enucleando la strade a scorrimento S.Gallo e Lungomare) alle vie Dardanelli e Lepanto entrambe a senso unico in direzione opposta.

Nella soluzione di una mobilità affrancata dall'automobile si sono cimentati noti architetti quali Trevisan, Manchiari e Reither con una progettazione recepita pienamente dal Biciplan. Progettazione ricca di soluzioni e di sogni con i quali non si pedala.

Ciò che pochi vogliono capire è che servono cose semplici e coerenti tra loro, in primis cantierare ove possibile la piste ciclabili protette tra stalli di parcheggio e marciapiede e non al contrario esponendole sulla carreggiata.

Soluzioni non ne abbiamo in tasca, ma sulla scorta delle suggerimenti raccolti segnaliamo che le vie Aquileia – Zara nonché Perasto o Negroponte costituiscono connessioni essenziali tra il sistema viario Nord e Sud, mediante i raccordi con le frontali vie Dardanelli e Lepanto.

Proponiamo per favorire questa permeabilità Nord-Sud di incentivare la ciclabilità anche con corsie contromano e dove fosse necessario, agevolarle con l'eliminazione dei parcheggi. Per Piazzetta Lepanto proponiamo una pista ciclabile bidirezionale centrale su sedime di pregio, in luogo delle due fontane dismesse. Per via Lepanto,(principale e bella arteria di vicinato) proponiamo la limitazione del traffico motorizzato e sosta almeno in stagione estiva ,nel tratto compreso tra le intersezioni con le vie Dandolo e Bragadin.

Zona Sud: Via Sandro Gallo, da P.Le SME fino alla rotatoria di via Morosini, è ad alto rischio e la ciclabilità protetta nelle laterali vie Lepanto, D'Acri potrebbero essere la soluzione per i meno spericolati. Proponiamo comunque da subito la sperimentazione di un senso unico obbligatorio da Ponte 4Fontane per via Modone Corone (BG permettendolo) e rientro in rotatoria.

Le Vie Morosini e Candia dovrebbero restare percorribili a senso unico anche durante il periodo della Mostra.

Le due vie parallele Calmo e Emo dovrebbero mantenere tutto l'anno il proprio senso unico di marcia immodificabile, per non far incazzare i residenti.

I punti di criticità rimangono sempre gli stessi e ben dettagliati nelle tavole del PGTU. Ci troviamo a ripetere all'infinito le stesse cose: non resterebbe che cambiare le teste ma una volta in più non nuoce:

E' indispensabile ridurre la sinistrosità con accorgimenti sperimentati in altri paesi a cultura ecologica più evoluta (ma basta andare a Pellestrina o Sottomarina) ovvero: attraversamenti pedonali rialzati e protetti in prossimità delle fermate degli autobus, in specie vicino a scuole, spiagge, supermercati e centri sportivi .

Occorre aumentare gli stalli di fermata temporanea in prossimità delle scuole e disciplinare gli attraversamenti. Pericolo di attraversamento pedonale nella intersezione di Via B.Zulian/S.Gallo per incompletezza della staccionata. Altrettanto succede davanti le scuole di Malamocco dove i parcheggi "faida te" sono sul lato laguna.

I pullman turistici, gli autocarri e caravan devono stazionare in aree dedicate periferiche, con controllo dei reflui da lavaggio.

E' indispensabile realizzazione il nuovo terminal in località Riva da Corinto perché la residenzialità lo richiede da alcuni lustri e di fatto fungerebbe da intercettatore di circa un terzo degli spostamenti ora gravitanti su S.M.E.

Forse ci sarebbe dell'altro..

Grazie

Giovanni Battista Vianello
Comitato Rev.Viabilità Lido