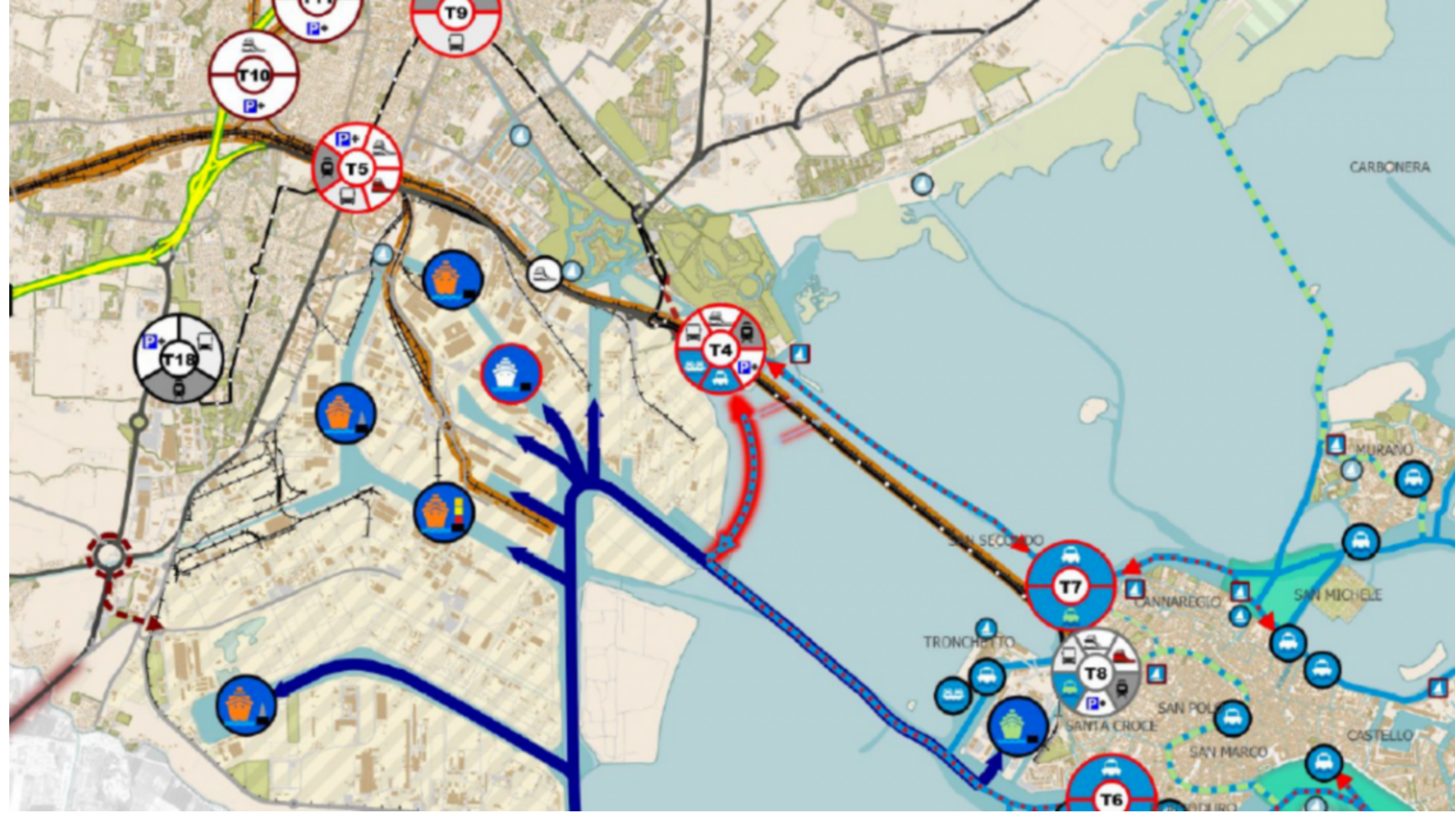


Grazie al PUMS, meno traffico su Piazzale Roma

NOVEMBRE 7, 2019



Home » Grazie al PUMS, meno traffico su Piazzale Roma

Nella foto in alto: La diversificazione dei terminal intermodali di interscambio tra terraferma e laguna

Fusina Mobilità Pums San Giuliano

Venezia si dota di un Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile

Montiron, San Giuliano e Fusina (oltre all'aeroporto): tre terminal per sgravare Piazzale Roma dai flussi di traffico. Il futuro è scritto nel nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) che la Giunta comunale di Venezia (tra le prime in Italia ad adempiere al Decreto Madia) ha appena approvato. Ed è la base per **riscrivere, nei prossimi anni, la mobilità del nostro territorio**

La nuova intermodalità terra-acqua

L'idea è semplice. Il ponte della Libertà è ormai un insostenibile collo di bottiglia verso il centro storico di Venezia. Si parla di un transito giornaliero di **30.000 veicoli leggeri** e di **5.000 mezzi pesanti** (di cui 1.800 autobus, 100 tram e 370 treni), per un totale di circa **100.000 persone al giorno** scaricate tra Stazione, Tronchetto e Piazzale Roma.

Un problema, quello di alleggerire Piazzale Roma, che il PUMS ha posto tra gli obiettivi primari da raggiungere. La soluzione c'è: **realizzare nuove strutture di interscambio** per servire le altre parti della città. Il terminal di Punta **Fusina**, ad esempio, potrebbe consentire di raggiungere il **Lido** dalla terraferma. E questo tornerebbe utile soprattutto nella stagione estiva, quando i flussi verso le spiagge aumentano.

Un hub a punta **San Giuliano**, invece, sarebbe strategico in quanto utilizzabile sia verso la **Laguna Nord** che verso la **Laguna Sud**. Ed è per questo che occorrerebbe, nella zona, una stazione ferroviaria di interscambio. Sempre fermo restando il terminal all'**aeroporto**, come via d'accesso al centro storico alternativa a Piazzale Roma.

Realizzare un terminal a **Montiron**, dalle parti di Portegrandi, consentirebbe poi di attivare collegamenti strategici con **Torcello, Mazzorbo e Burano**. Un collegamento via vaporetto che sgraverebbe, nel contempo, anche Punta Sabbioni.



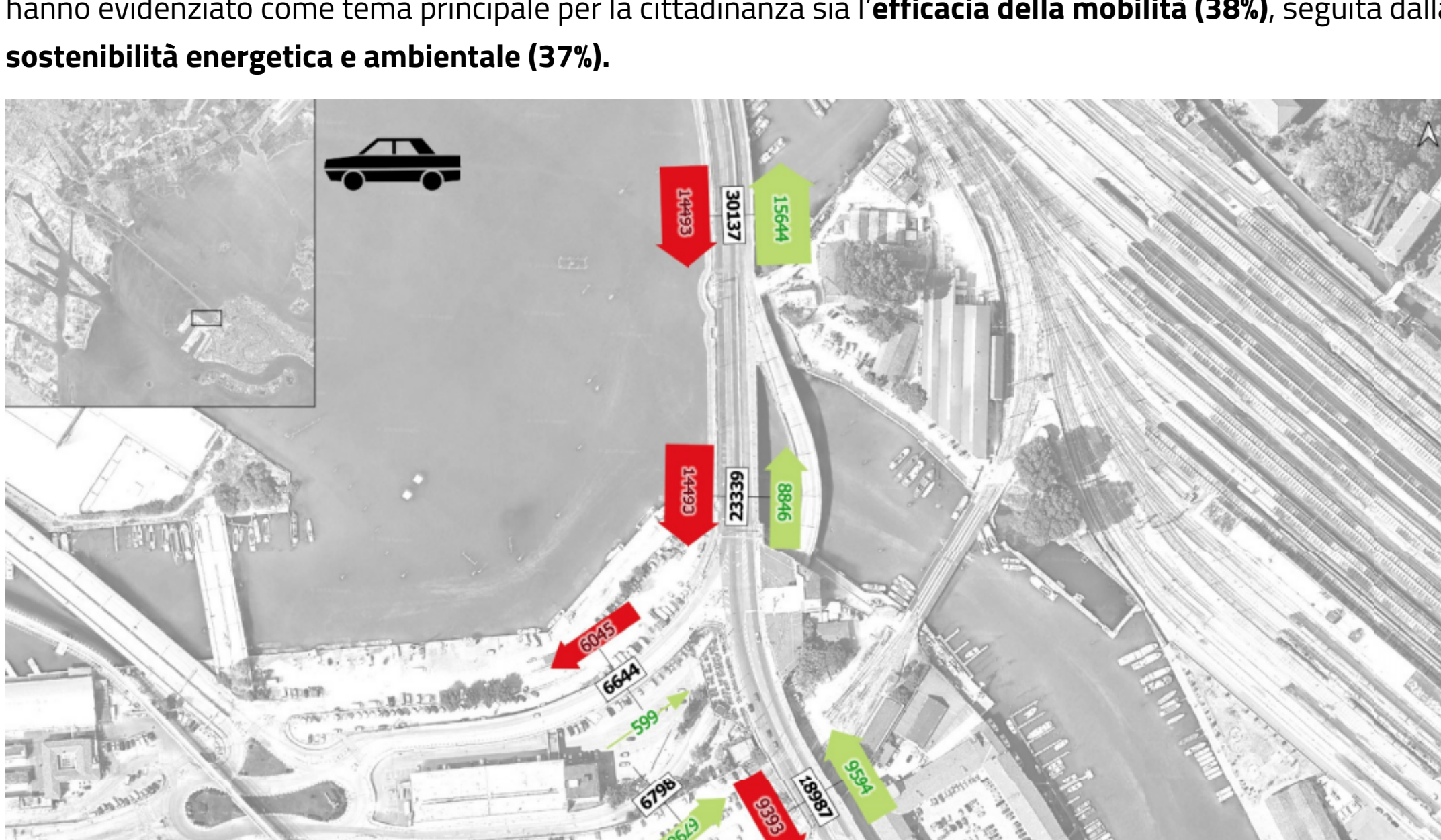
Flussi di traffico giornalieri di imbarcazioni nella città storica

Idee (condivise) su cui lavorare

Si tratta al momento di idee tutte da progettare. Perché il PUMS è una sorta di fotografia dello stato attuale della mobilità esistente o già inserita nel piano degli interventi e delle opere pubbliche già approvate. La **mappatura** che è stata realizzata **analizza** per la prima volta in modo organico e coerente la **mobilità non solo della terraferma, ma anche di laguna e isole**.

Per passare alla vera progettualità, completando l'iter amministrativo, ci vorranno circa **2 anni**. "Intanto, però, ne abbiamo gettato le basi, cercando di stringere i tempi nonostante la proroga fino a dicembre 2020 concessa dallo Stato, perché vogliamo che Venezia sia tra i primi in Italia ad avere un Piano sostenibile", sottolinea l'assessore comunale alla Mobilità, Renato Boraso.

Uno degli elementi fondamentali, nella preparazione del documento, è stata la partecipazione delle parti interessate, che si manterrà anche nelle fasi di effettiva realizzazione. Ben **120 stakeholders** hanno aggiunto le proprie indicazioni a quelle dei tecnici. E sono stati **3.600 i questionari online arrivati**. Questi hanno evidenziato come tema principale per la cittadinanza sia **l'efficacia della mobilità (38%)**, seguita dalla **sostenibilità energetica e ambientale (37%)**.



Flussi di traffico leggero giornalieri sul ponte della Libertà

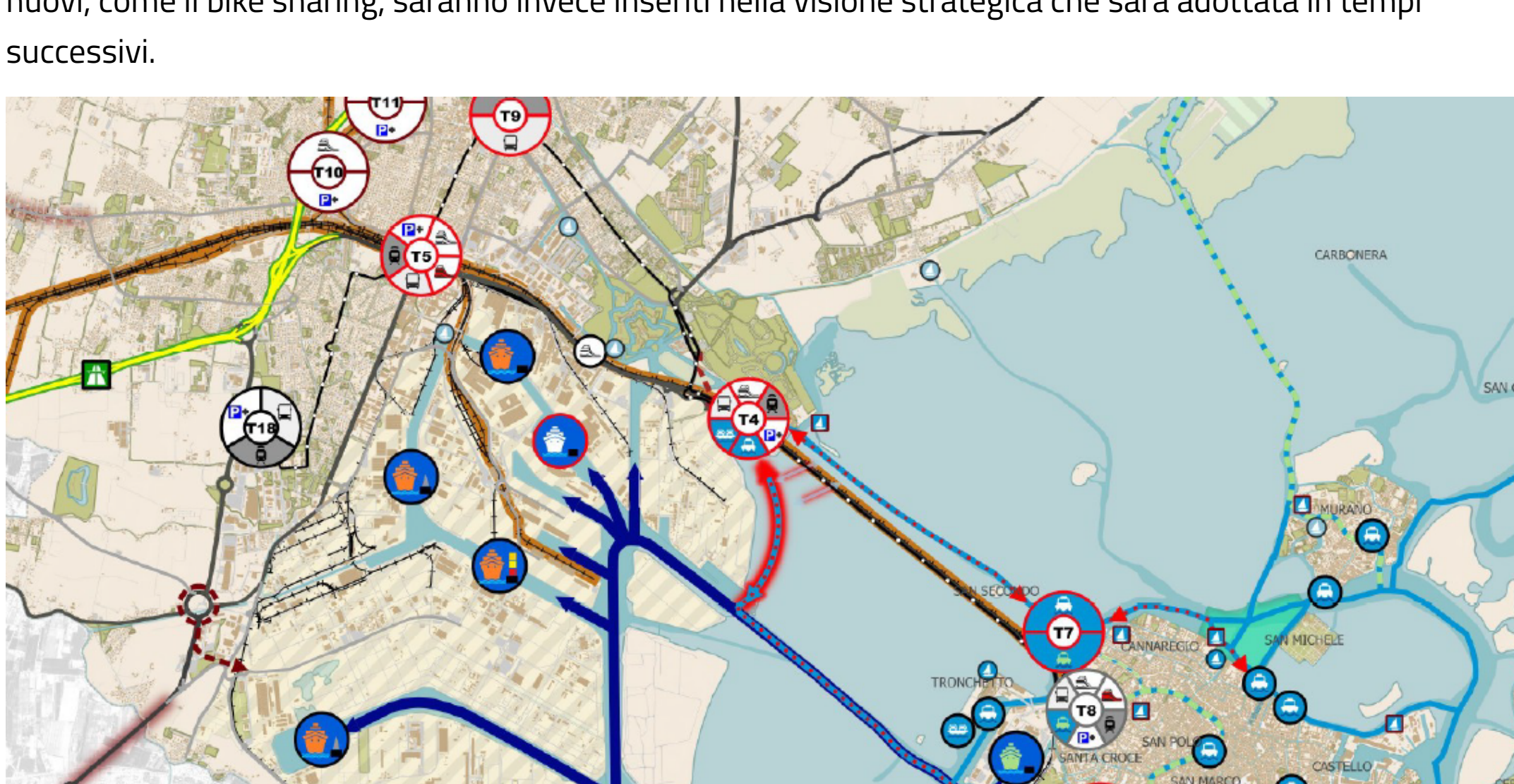
I punti in evidenza del PUMS

Il PUMS, frutto di un lavoro durato un anno e mezzo, si pone **l'obiettivo di migliorare la viabilità per i prossimi dieci anni**. Pensando alle persone, prima che al traffico strettamente inteso. Le tematiche affrontate, quindi, sono le più variegate. Si parte dalla considerazione che le tre stazioni più rilevanti, nell'assetto della mobilità, sono ovviamente Piazzale Roma, San Giuliano e la stazione ferroviaria di Mestre. Ma, oltre alle possibili nuove modalità di interscambio tra terra e acqua, sono anche altri i punti messi in evidenza.

C'è il **prolungamento della linea ferroviaria fino all'aeroporto**, con una stazione in prossimità del futuro nuovo stadio. C'è il **nodo di Tessera**, per il quale si pensa a un bypass del centro, così come dovrebbe essere realizzato da Anas a Campalto **entro fine febbraio 2020**. C'è la **Smfr**, con la **fermata di Marocco** che potrebbe diventare un grande punto di **interscambio tra gomma e ferrovia**. Ancora, una **via Miranese da decongestionare**, dopo che la situazione è peggiorata con la realizzazione del nuovo raccordo autostradale.

E poi i temi di **Favaro e Romea**, di **Lido e Pellestrina con il passaggio della mobilità pubblica all'elettrico**, del **traffico acqueo e "onda zero"**.

Non da ultime le **ciclabili** (ogni giorno, sulla Valsugana, si registrano mediamente 900 passaggi, tanti quelli sul ponte della Libertà la domenica). O la **tangenziale di Mestre**, che con il Passante ha visto abbassarsi al 12,5% la percentuale del traffico di attraversamento, ma che va resa ancor più efficiente. Altri temi più nuovi, come il bike sharing, saranno invece inseriti nella visione strategica che sarà adottata in tempi successivi.



L'accessibilità multimodale dal nuovo terminal di San Giuliano

I trasporti commerciali e il futuro del PUMS

Importante anche l'analisi degli accessi dei mezzi pesanti. Sono ben **17.000 i veicoli che gravitano giornalmente su Marghera**. E va assolutamente **alleggerito il nodo della Carbonifera**, che viene utilizzato come principale porta d'accesso alla zona sud-portuale, attraverso via dell'Elettricità. Da un lato va cercato un **collegamento alternativo con l'autostrada**. Dall'altro, l'intenzione è quella di **potenziare le linee ferroviarie per trasportare i container, sostituendo i tir su gomma**. Il porto, insomma, necessita di un'accessibilità multimodale.

L'iter del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile

Il PUMS, peraltro, va prima di tutto approvato anche dalla **Regione**, che **deve esprimere il parere tecnico della Vas** (Valutazione ambientale strategica).

Solo allora si potrà passare alla vera **progettualità, attraverso il Piano Generale del Traffico Urbano**, che studierà nel dettaglio le soluzioni per i singoli nodi. E, nel contempo, **occorrerà dialogare al meglio col PUMS della Città metropolitana**, anche perché giornalieri sono 70.000 gli spostamenti di scambio per studio e lavoro all'interno del territorio. Intanto, una volta attivato, il **PUMS faciliterà l'accessibilità ai finanziamenti pubblici**.

2 commenti su "Grazie al PUMS, meno traffico su Piazzale Roma"



LAURA PASQUALINI
6 NOVEMBRE 2019 DI 9:09

"...l'obiettivo di migliorare la viabilità per i prossimi dieci anni. Pensando alle persone, prima che al traffico strettamente inteso..." Risulta difficile credere a quanto riportato nell'articolo. La scelta dell'attuale amministrazione che ha portato all'apertura di alcune ztl, non ha certo pensato alle "persone" e ai nostri bambini. Oggi è quasi impossibile camminare lungo alcune vie del centro di Mestre: mi riferisco al primo tratto di via Ca' Rossa (lato via Colombo) e via Fradeletto dove il traffico è diventato così congestionato da rendere irrespirabile l'aria. Oltretutto in quella zona si trova anche una palestra, molto frequentata da bambini che praticano varie attività sportive. Spero che non siano necessari dieci anni per ripensare a certe scelte fatte, perché potrebbe essere troppo tardi per le "persone" ma anche per i nostri bambini...

Rispondi



ROSANNA LIGI
9 NOVEMBRE 2019 DI 16:35

La cosa certa è che con questo progetto i turisti che arriveranno a Venezia saranno il doppio o il triplo, sempre che Venezia resista ancora a tale impatto, per Mestre invece ci sarà l'attraversamento della moltitudine su più fronti con la realizzazione di infrastrutture faraoniche, ossia cemento più cemento, meno male che ho 71 anni.

Rispondi