

<h1>Il trasporto pubblico locale nella città metropolitana di Venezia</h1>	<i>titolo del progetto</i>
<p>Secondo il ministero dei trasporti l'efficienza nel trasporto pubblico locale – TPL - è ancora molto bassa, in Italia anche l'offerta è molto più bassa della domanda, alcune città, con l'introduzione di sistemi innovativi e con un aumento intelligente dell'offerta hanno mostrato che le persone sono pronte a convertirsi al trasporto pubblico, ci sono stati degli aumenti del 50 ed anche del 100 per cento.</p> <p>La congestione assedia le città, la nascita delle nuove città metropolitane è un'opportunità per risolvere soprattutto i problemi del trasporto locale, la competitività dell'intero Paese si gioca sviluppando il ruolo delle nostre città, oggi centrali per qualsiasi prospettiva di crescita nei settori innovativi.</p> <p>Sono stati stanziati più di 4 miliardi per rinnovare il parco autobus ed altri quattro per il rinnovo del parco dei treni regionali, un ruolo devono acquisirlo anche le nuove categorie di vettori a via guidata utilizzati per il TPL, perché la contiguità tra i diversi mezzi è sempre più evidente, si pensi ad esempio alle metrotranvie e ai tram-treno.</p>	<p><i>Abstract</i></p>
	<p><i>Il contesto</i></p>
<p>L'impianto del servizio di trasporto pubblico nel comune di Venezia e nella città metropolitana è obsoleto, ha più di cinquant'anni, non è più possibile intervenire con provvedimenti a tampone e vista la complessità del territorio, va completamente ripensato.</p> <p>Considerando anche quanto affermano i tecnici, che si occupano di pianificazione e progettazione d'infrastrutture di trasporto, per far decollare la città metropolitana è necessario un forte investimento sulla rete pubblica.</p> <p>Oggi si stanno accumulando gravi ritardi di pianificazione e progettazione, il sistema trasporti va pensato su area vasta con gli investimenti necessari a evitare che l'area metropolitana resti solo un disegno sulla cartina geografica senza una rete che ne colleghi i punti nodali.</p> <p>Non è più tempo d'interventi che rispondono più a logiche populiste che non alla soluzione vera dei problemi trasportistici, va formulata un'idea compiuta che risponda alla domanda di trasporto e non a promesse elettorali, così com'è accaduto nel togliere la ZTL in centro a Mestre, incuranti della salute dei cittadini, piuttosto che cercare di riservare corsie di favore a bus e tram allo scopo di limitare il traffico privato, migliorando e rendendo più conveniente e soddisfacente il trasporto collettivo pubblico.</p> <p>Altre grandi città italiane hanno già avviato il potenziamento delle linee ferroviarie e tranvie, ampliato aree pedonali e zone a traffico limitato con</p>	

<p>maggiori investimenti su piste ciclabili e micro mobilità.</p> <p>A Mestre e nell'area metropolitana di Venezia vi è un drammatico bisogno di rilanciare le diverse forme di mobilità sostenibile per migliorare la vita delle persone e la qualità dell'aria.</p> <p>In alcune grandi aree urbane la condizione è davvero di emergenza c'è la necessità di un nuovo modo di gestire e di innovare nei trasporti con il coraggio di fare scelte diverse, potenziando e integrando le diverse forme di mobilità urbana.</p> <p>Altrettanto vale per la città d'acqua, dove la regolazione del flusso turistico, pendolare e residente non si rende fluido solo piazzando qualche tornello in qualche approdo, operazioni che servono più a salvare l'immagine che a risolvere il problema.</p> <p>Ripetiamo, si deve ripensare completamente il trasporto pubblico con una proposta che vada oltre ai vecchi schemi.</p>	
<p>Rispetto alla gestione dell'area vasta i collegamenti con l'aeroporto e la stazione dei treni devono essere i più efficaci possibili, un aeroporto come quello di Venezia funziona meglio quante più modalità di trasporto ed accessibilità può offrire, per questo è importante che, oltre ai collegamenti via mare, al treno e all'alta velocità, sia possibile giungervi anche con il tram, confermando sempre, nell'assetto del sistema mobilità, la centralità di Mestre.</p> <p>Va da sé che quando si progetta una linea di tram lo si debba fare con un orizzonte temporale che va oltre i cinquant'anni e, considerata la possibilità di accedere a finanziamenti statali ed europei per questa tipologia di rete, si ritiene che questa vada implementata collegando anche il terminal di San Basilio.</p> <p>Il recente accordo tra la Regione Veneto e le Ferrovie dello Stato prevede oltre a un notevole investimento nel rinnovo del parco mezzi, anche un aumento dell'offerta, soprattutto nella tratta Mestre Venezia, per la quale si prevede un raddoppio della frequenza, passando a un treno ogni cinque minuti.</p> <p>Con quest'opportunità e implementando il tram con una frequenza ogni cinque minuti è del tutto evidente che il servizio di collegamento Mestre Venezia con bus diventi inutile, infatti anche il servizio di pullman, urbani ed extraurbani, può essere indirizzato, in base alla provenienza Nord o Sud, verso l'hub di P.le Cialdini o verso la stazione.</p> <p>Con questa impostazione del servizio si renderebbe del tutto superflua la vagheggiata piattaforma sopra la stazione, sarebbe invece necessario creare un grande hub d'interscambio bus treno sia sul lato Mestre che sul lato Marghera.</p> <p>Va ripensato il centro di Mestre reintroducendo le ZTL, facendo di piazzale Cialdini un grande hub d'interscambio oltre che agendo con ogni sforzo possibile per la creazione di corsie preferenziali per il tram.</p> <p>Con questa impostazione del servizio a Venezia si accedrebbe solo con tram e treno permettendo così da un lato di liberare P.le Roma</p>	<p><i>proposte</i></p>

<p>dall'affollamento di bus, rendendolo più sicuro, adeguato e accessibile, dall'altro per il centro storico si potrebbe iniziare a lavorare per una vera separazione dei flussi con la creazione di un hub a San Basilio e due alla stazione, uno a Santa Lucia e l'altro al ponte Solesin.</p> <p>Con la realizzazione di questi hub sarebbero trasformati anche i servizi acquei con i necessari investimenti per la creazione di linee veloci con mezzi capienti per il collegamento dei due hub esterni sia con il centro, San Marco, Fondamenta Nuove, che con le isole.</p> <p>Visto la presenza turistica degli ultimi anni, si ritiene debba essere mantenuto il servizio di linea 2 con la frequenza di un mezzo ogni dieci minuti in Canal Grande per tutto l'anno e sino a San Marco con prolungamento al Lido nella stagione estiva, oltre che il ripristino da subito della linea 1 ogni dieci minuti.</p> <p>Il notevole risparmio dei chilometri dei bus effettuato sul ponte translagunare va reinvestito nell'aumento dei servizi offerti in tutta la città metropolitana e nella creazione di nuovi servizi circolari urbani che colleghino con una maggior frequenza i punti nodali della città e quelli rimasti più isolati, come l'Ospedale all'Angelo e il nuovo Polo Universitario di via Torino, pensando anche alla futura stazione marittima a Marghera.</p> <p>Crediamo che di fronte alla sempre più crescente domanda di trasporto pubblico sia sbagliato trincerarsi dietro vecchi schemi asserendo che si è fatto il massimo con le risorse disponibili, dimostrando peraltro proprio in questo modo tutta la debolezza dell'amministrazione comunale in tema di mobilità e trasporti, perché la risposta vera ai bisogni si dà modificando il servizio, attraverso interventi risolutivi e non con inutili palliativi.</p> <p>E' ovvio che con questo nuovo impianto vadano ragionati e calibrati gli investimenti per il futuro, oltre che realizzare una vera integrazione tariffaria con le ferrovie dello stato e non certo quella finzione voluta e attuata da Actv con ATVO.</p>	
Maurizio Mandricardo	<i>Autore</i>