

Al Sindaco  
del Comune di Venezia  
Luigi BRUGNARO  
[sindaco@comune.venezia.it](mailto:sindaco@comune.venezia.it)

e, pc agli Assessori Boraso, Zaccariotto e De Martin

## **Oggetto: DECALOGO PER RIPARTIRE IN BICI a VENEZIA, Città Metropolitana.**

La nostra associazione, da sempre impegnata a promuovere la mobilità sostenibile, la tutela dell'ambiente e della salute con una mobilità attiva (a piedi e in bici) in collaborazione con **Associazione Pedalia, Pedale Veneziano e Amico Albero** invia il presente decalogo creato dalle associazioni sovrascritte e cittadini di Mestre in rete, come consiglio di iniziative da attivare per la fase di post emergenza Covid-19.

**Riteniamo che per far ripartire le città italiane servono risposte veloci, e con soluzioni intelligenti e fattibili-risorse relativamente contenute avendo chiari gli obiettivi da perseguire perché "il dopo non sia più come il prima".**

Sentiamo l'esigenza di **incentivare l'uso urbano della bicicletta (compresa e-bike)** per:

- la naturale proprietà di mantenere la distanza interpersonale,
- migliorare la salute, con un'attività aerobica utile anche a rafforzare le difese immunitarie
- diminuire l'inquinamento da particolato e di CO2;
- per la riduzione del traffico e la vivibilità dei centri abitati;
- agevolare e rendere più diretto e sicuro lo spostamento tra i quartieri e gli attrattori;
- ridurre la pressione sul TPL

**PARTE UNO: priorità; PARTE DUE: importanti**

### **PARTE 1**

**1\_AMPLIARE LA RETE CICLABILE** anche con interventi leggeri:

**Nelle strade con dimensioni più generose ricavare con urgenza CORSIE CICLABILI con segnaletica verticale ed orizzontale e, nei casi più critici, con elementi di separazione fisica (anche con semplici new jersey di plastica) tra bici e mezzi a motore:**

Corso del popolo, via Miranese tra nuova rotonda Piave/Circonvallazione e Cavalcavia ferrovia Giustizia; via Carducci, Piazza Barche, via Forte Marghera;

**Nelle strade con dimensioni più contenute valutare la trasformazione del regime di doppio senso con quello di SENSO UNICO per ricavare spazi preziosi per bici e pedoni, ovvero togliendo un lato di sosta e lasciando il doppio senso:**

- Es. via Tevere, via Aleardi, via Paruta, via Tasso, via Colombo (fino alla realizzazione del Ponte sull'Osellino), via Bissuola, via Cà Rossa, via Casona, via Colombo, ecc.

**Speriamo che le recenti variazioni al codice della strada introdotte in occasione della fase 2 possano permettere una maggiore agibilità nella realizzazione di questi interventi di viabilità.**

## 2\_ATTUARE INTERVENTI di MODERAZIONE DEL TRAFFICO

**A)** interventi leggeri di moderazione del traffico, con la realizzazione di isole ambientali con limite di velocità max a 30 km/h., anche in centro città e nelle aree centrali delle municipalità;

**B)** introduzione del le cosiddette "case avanzate" per attestare i ciclisti davanti alle auto nelle intersezioni semaforiche.

**Le aree principali sono state già individuate nel passato all'interno dei Piani particolareggiati del traffico a scala municipale, piani che oggi sono ancora attuali. Al conto rammentiamo alcune aree che potranno e dovranno essere prese in considerazione:**

- ambito territoriale omogeneo tra via Cà Rossa-San Donà-Bissuola-Vespucci;
- ambito territoriale omogeneo tra Circonvallazione-Piave-Carducci
- ambito territoriale omogeneo tra via Forte Marghera-Olivi-Cappuccina-Corso del Popolo.

## 3\_COMPLETARE LA PISTA CICLABILE MESTRE-VENEZIA CON DEFINIZIONE DI UN PARK BICI PER PENDOLARI AD USO IMMEDIATO

**Il collegamento ciclabile Mestre - Venezia ancora oggi presenta alcune criticità, in particolare:**

- assenza di parcheggio bici in Piazzale Roma per i ciclisti pendolari che, in alternativa al TPL, rispettano il distanziamento con l'uso individuale della bicicletta o e-bike; a tal fine è utile provvedere a breve all'assegnazione di un area- parcheggio bici nel parcheggio comunale per consentire il parcheggio della bicicletta o E-BIKE del cittadino-pendolare (da valutare eventuale gratuità o costo simbolico), esibendo badge o dichiarazione datore di lavoro che ne evidenzia l'attività a Venezia;
- Definizione e Costruzione per i residenti veneziani e città metropolitana di area parcheggio a prezzi popolari nel costruendo parcheggio all'interno del garage comunale;
- sottopasso ferroviario della stazione di Porto Marghera malamente accessibile da via Paganello (mancano idonee rampe per lo scivolamento delle bici, il contesto urbano nei pressi della stazione è scadente, l'illuminazione non è adeguata);
- assenza di collegamento sicuro da via Torino e via Cà Marcello alla stessa stazione;
- pista ciclabile a sbalzo (per superare la strettoia del percorso) non ancora completata;

## 4\_RAFFORZARE LA SHARING MOBILITY

**Le più efficienti alternative all'auto privata in città, per chi non vorrà prendere i mezzi pubblici, dovranno diventare tutti i mezzi in sharing: bici, e-bike, scooter elettrici e monopattini. Il Comuni dovranno stringere accordi con le imprese per avere più mezzi e in più quartieri, a costi molto più contenuti.**

## 5\_MANTENERE LE MISURE DI EQUILIBRIO DEL SISTEMA DELLA MOBILITA'

come le ZTL, la sosta regolamentata, le corsie preferenziali, indispensabili ancor più ora per gestire il traffico, rendere appetibili ed efficienti le modalità alternative all'auto ed evitare la completa paralisi circolatoria derivante da un "liberi tutti" di spostarsi comunque e ovunque in macchina;

## **PARTE 2**

**6\_FAR RIPARTIRE CON URGENZA I CANTIERI INTERROTTI (non solo x l'emergenza COVID)** come ad esempio il cantiere della FMR della Gazzera/Olimpia con la chiusura dei sottopassi ferroviari ciclopedonali già ultimati,;

**7\_RIDURRE I TEMPI DI PROGETTAZIONE/CANTIERIZZAZIONE DELLE PISTE CICLABILI GIA' FINANZIATE:**

**Ci sono interventi già finanziati il cui iter progettuale risulta non più compatibile con la situazione emergenziale in atto, è il caso:**

- del sistema delle ciclabili a sud di Zelarino,
- del Ponte ciclopedonale sull'Osellino in centro a Mestre,
- della ciclabile sul cavalcavia ferrovia di Catene,
- del miglioramento della viabilità ciclistica su via Miranese e in via Triestina.

**8\_MANUTENTARE EFFICACEMENTE LE PISTE CICLABILI GIA' ESISTENTI**

**La manutenzione delle ciclabili effettuata in questi ultimi anni ha interessato solo parzialmente l'intera rete ciclabile della terraferma, ed è evidente che in questa fase non possiamo trascurare nulla. Alcune ciclabili, anche di notevole estensione, sono rimaste al palo ed è necessario programmare meglio gli interventi:** via Paccagnella, via Vallon e la ciclabile di Passo Campalto sono alcuni esempi di pista ciclabili non mantenute.

**9\_REALIZZARE CAMPAGNE INFORMATIVE**

**Basate su forme di mobilità attiva, indispensabili per mantenersi in salute e recuperare la forma fisica, tagliando i costi per la manutenzione dei mezzi a motore e rafforzando i legami di comunità nel quartiere.**

**10\_INCENTIVARE L'INTERMODALITA'**

- a) parcheggi scambiatori coperti nei punti di interscambio con altri mezzi di trasporto (BUS Tram Treni);
- b) sperimentazione del trasporto delle biciclette sui mezzi tranviari all'interno dei quali lo spazio sarà più generoso causa l'obbligo del distanziamento fisico e la riduzione della capacità di trasporto delle persone. Possibilità di abbonamento anche per il proprio mezzo, sia per tram che per treno;
- c) connettere il park bici della stazione Mestre con il primo binario ed evitare il passaggio dall'interno della stazione.