CITTA' DI VENEZIA

Assessorato Mobilità e Trasporti
Municipalità Mestre - Carpenedo

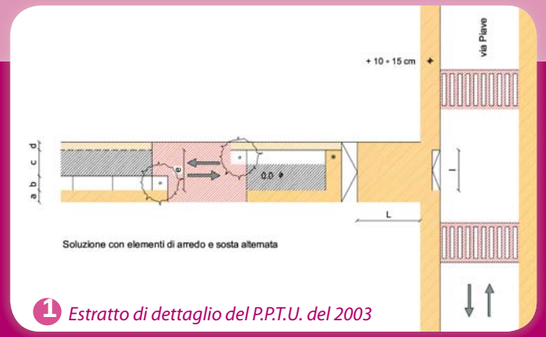
PIRAGHETTO 30
LA PRIMA ZONA DI MESTRE

Una città più europea: quartieri più belli e sicuri

Il parlamento europeo, ancora nel mese di settembre 2011, ha adottato una risoluzione nella quale "raccomanda fortemente alle autorità responsabili di introdurre limiti di velocità di 30 km/h in tutte le aree residenziali". Le tante esperienze positive di moderazione della velocità cresciute e diffuse in diversi Paesi europei sono alla base di questa raccomandazione: il miglioramento delle condizioni di sicurezza, di vivibilità e di benessere nei quartieri delle città e nei contesti urbani dove sono state applicate le tecniche di moderazione del traffico è indubbio. Il quartiere Piraghetto, trasformato in zona 30 dalla Municipalità di Mestre in soli 4 anni, è certamente uno degli esempi migliori tra quelli realizzati in Italia, per completezza e cura dei particolari. Non è l'unico esempio virtuoso di moderazione del traffico e di strade30 in Comune di Venezia. I nostri quartieri residenziali della parte di città di terraferma, nonostante siano nati, nella maggior parte dei casi, attraverso accelerazioni speculative sprovviste di regolamentazioni urbanistiche, presentano conformazioni tali da risultare comunque adatti ad esser regolamentati come isole ambientali, zone 30 e zone residenziali, così come inteso dal nostro Codice della Strada. E' vero che la normativa Italiana, su questo tema, non è ancora allo stesso livello di quella degli altri paesi europei, ma questo non impedisce di introdurre comunque degli interventi migliorativi che, anche nel rispetto delle regole esistenti, migliorano la qualità della vita di tutti i residenti. I benefici che derivano dal vivere in una città a misura d'uomo e dal poter godere dei suoi dintorni nel tempo libero sono apprezzati dai più piccoli utenti della strada come dai più grandi.
La vera bontà di questi interventi è di riuscire a garantire a tutti il diritto alla mobilità individuale e nel contempo ridurre le esternalità sulla collettività e sull'ambiente (rumore, insalubrità dell'aria, insicurezza, incidentalità, ecc.) determinate da un uso eccessivo dell'auto privata, spesso anche per spostamenti molto brevi, o da comportamenti di guida scorretti sulla strada.
È importante capire come la filosofia delle nuove zone30 non sia rivolta solo ad imporre una limitazione restrittiva della velocità per i veicoli a motore, quanto piuttosto a costruire le condizioni per un recupero delle condizioni di sicurezza e di comfort per mobilità lenta (bici e pedoni) e per utenze deboli (bambini, anziani, portatori di handicap, ecc.) e per un maggior equilibrio negli spazi dedicati ai vari utenti della strada.
I quartieri più residenziali della nostra città devono diventare, uno dopo l'altro, giardini da curare, vivere e attraversare alla giusta velocità.

Ugo Bergamo
Assessore alla Mobilità e Trasporti

Rialzo della sede stradale in corrispondenza dell'incrocio tra via Monte S. Michele e via Monte Piana



1 *Estratto di dettaglio del P.P.T.U. del 2003*

Estratto della tavola del P.P.T.U. del 2003

L'idea di riqualificare il quartiere di Piraghetto mediante la realizzazione di strade residenziali estesa a tutto l'ambito nasceva alla fine degli anni '90 per opera di alcuni progettisti sensibili alle innovative soluzioni in tema di progettazione e gestione degli spazi pubblici emergenti nelle esperienze straniere, mossi dalle manifestazioni di disagio e insofferenza dei cittadini del quartiere, dovute sia all'intenso traffico generato dai veicoli alla ricerca di alternative più veloci alle intasate strade principali, sia al parcheggio selvaggio di quanti si recavano a prendere il treno alla vicina stazione.
Dalle esperienze in atto nelle città olandesi, danesi, svizzere, tedesche e francesi, analizzate nei manuali tecnici europei e vissute da alcuni progettisti "di avanguardia" direttamente a piedi ed in bicicletta in specifici viaggi di studio, dapprima nel PGTU del 2002, poi nel PPTU del 2003, sono state impostate le linee guida per la redazione dei progetti esecutivi delle singole strade, oltre alla definizione di un nuovo schema di circolazione.
I temi ora classici delle tecniche di moderazione del traffico: le chicane, i parcheggi rientrati, i marciapiedi avanzati alle intersezioni, gli elementi verticali come paletti ed alberi a piccola chioma, le porte di accesso e le pedane rallentanti, spesso usate nel nord e centro Europa per restringere e moderare strade veloci di ampia sezione in questo quartiere sono stati reinterpretati in forma minimalista per gli esigui spazi disponibili, ma hanno mantenuto la loro funzione e specificità.

Spazio alla qualità urbana, anche per gli interventi di manutenzione stradale

L'attenzione per la qualità degli spazi urbani è un'aspetto rilevante nella realizzazione degli interventi di manutenzione del territorio svolti dalla Municipalità, in quanto contribuisce a definire migliori condizioni di vivibilità per i residenti. L'insieme degli interventi che hanno portato alla riqualificazione del quartiere Piraghetto è in tal senso rappresentativa, e dimostra, attraverso la sperimentazione di nuove soluzioni tecniche e funzionali e la loro continua verifica, come la ricerca possa costituire un contributo essenziale per garantire innovazione e qualità anche per gli interventi di manutenzione urbana.

Massimo Venturini
Presidente della Municipalità Mestre - Carpenedo

L'organico intervento degli spazi pubblici, svolto in zona Piraghetto, ne ha cambiato il volto sia sotto l'aspetto qualitativo sia della sicurezza. L'area evidenziava una situazione di pericolosità, in presenza di marciapiedi scarsi e in cattive condizioni, dovuta soprattutto al traffico di attraversamento veicolare, utilizzato in alternativa agli assi viari principali delle vie Piave, Trento e Miranese. Oggi, assieme alla riduzione dei flussi veicolari e della velocità di transito, abbiamo marciapiedi, percorsi e piste ciclabili sicuri, porta-biciclette, pedane rialzate agli incroci, idonee aree di sosta, e scorci di verde ad intervallare questo nuovo paesaggio urbano. L'esito positivo di questa operazione è il primo esempio di realizzazione di una zona 30 nel territorio della Municipalità, ma già ne stanno seguendo degli altri: le zona 30 del Villaggio S.Marco e di Via Volturno e aree limitrofe.

Vincenzo Conte
Delegato LL.PP. e Ambiente della Municipalità

Accorgimenti in corso d'opera
Trattandosi di sezioni stradali non più ampie di 7 metri, l'inserimento di almeno un marciapiede a norma e il contestuale mantenimento della sosta, hanno reso necessaria l'introduzione della circolazione a senso unico, che di conseguenza avrebbe indotto l'aumento di velocità dei veicoli. Per evitare questo, è stato realizzato l'attraversamento pedonale rialzato a metà via.

L'effetto piazzetta
L'ampliamento dei marciapiedi in prossimità degli incroci permette movimenti più comodi. Le platee rialzate consentono al pedone di attraversare le strade senza gradini. L'impianto di alberature in ambiti in cui i veicoli devono essere indotti a diminuire la velocità, consente di sfruttarne sia la funzione come elementi di arredo urbano, zone d'ombra e di benessere ambientale, sia come elementi visivi di restringimento dell'ambito di circolazione veicolare e di protezione degli spazi di sosta o pedonali.

Gli attraversamenti dell'incrocio
avvengono in tutta sicurezza, sia perchè è aumentata la visibilità (le auto non possono più parcheggiare in prossimità dell'incrocio ed i pedoni sono ad una quota più alta e quindi più visibile), sia perchè l'innalzamento della quota stradale allo stesso livello dei marciapiedi avviene mediante un rialzamento della sede stradale che produce l'effetto di rallentare le autovetture.

L'uso puntuale delle alberature
L'inserimento di sensi unici sugli assi principali del quartiere ha dimezzato il numero di strade dalle quali è possibile entrare nella zona 30. Le nuove porte di ingresso, più strette e alberate, comunicano all'esterno, in maniera inequivocabile, le caratteristiche interne delle strade: residenziali e poco adatte a chi va di corsa.

Cos'è una zona 30, e cos'è una zona residenziale

Una zona 30 è un ambito urbano circoscritto, in genere delimitato da assi della viabilità principale, all'interno del quale vige il limite di velocità di 30 km/h. Spesso le zone 30 coincidono con le zone residenziali, quelle che il Codice della Strada definisce come parti di città dove la vocazione residenziale è prevalente e per tale motivo il traffico di attraversamento deve essere allontanato e le strade progettate in modo tale che gli utenti più deboli della strada siano protetti al meglio.

Le regole di circolazione che vengono istituite all'interno di una zona residenziale sono esposte con dei cartelli che vengono posizionati su tutte le strade di ingresso. Possono essere regole di circolazione che riguardano il limite di velocità da rispettare, per esempio appunto 30 km/h, o relative alle tariffe e tipologie della sosta a pagamento, se prevista all'interno dell'area, oppure ancora possono definire l'esclusione al transito dei veicoli pesanti. Tutte le zone residenziali e le zone 30, se opportunamente progettate e realizzate, garantiscono un elevato livello di sicurezza e di vivibilità per chi abita e si sposta al suo interno.

La diminuzione del numero di incidenti e della gravità degli stessi è il primo valore che si riscontra in tutti i casi analizzati. Diminuiscono anche le auto in transito lungo le strade perchè la qualità degli interventi incentiva tutti a spostarsi all'interno dell'area a piedi o in bicicletta. Diminuisce l'inquinamento ambientale e quello acustico, aumentano gli spazi di relazione, l'ordine e la pulizia delle strade.

Di fondamentale importanza per il raggiungimento di questi importanti obiettivi è la visione di insieme degli interventi, che non può che avvenire attraverso la stesura di un Piano Particolareggiato, il coinvolgimento e la partecipazione dei cittadini alle principali variazioni introdotte sulle loro abitudini di spostamento e la cura dei particolari di ogni singolo intervento. Anche attraverso la scelta dei materiali si riesce a rendere più efficace un intervento di moderazione del traffico, che diventa così anche intervento di riqualificazione urbana.

La zona residenziale così come la zona 30 deve essere chiaramente riconoscibile dalla conformazione di ogni sua strada di ingresso, come porta di ingressoAll'interno della zona la velocità dei veicoli è condizionata fisicamente da precisi interventi stradali di moderazione del traffico (incroci rialzati, restringimenti di carreggiata, chicane,...). Non si deve pensare che una zona residenziale sia una zona riservata ai pedoni. Le auto possono circolare liberamente e parcheggiare negli stalli dedicati, ma devono convivere con rispetto reciproco insieme a pedoni e ciclisti, bambini ed anziani. Gli attraversamenti pedonali sono facilitati e sicuri su tutta la rete stradale interna. Anche l'inserimento di sensi unici o quello di nuove piste ciclabili viene effettuato solo se risulta conviente a migliorare la sicurezza degli spostamenti degli utenti più deboli, o a disincentivare il traffico improprio di attraversamento dell'area. "Zona 30, la gente è più contenta" citava uno slogan ben riuscito di uno dei primi esempi di zona 30 realizzati in Italia.

ZONA 30: QUANTI VANTAGGI ...

Meno auto transitano nel quartiere riducendo il rumore ed il traffico

Con la nuova organizzazione della viabilità e l'istituzione di alcuni sensi unici si è ridotto notevolmente il traffico di attraversamento.

Le pedane rialzate rallentano la velocità riducendo gli incidenti stradali

La realizzazione di aree rialzate, differenziate per finitura dal resto della superficie stradale, riduce la velocità dei veicoli in transito.

I marciapiedi confortevoli invitano a camminare senza ostacoli

Finalmente è possibile passeggiare senza correre pericoli, su superfici piane e continue, e ci sono spazi dove incontrarsi per strada.

Gli accessi alle scuole sono più sicuri, incentivando l'autonomia dei ragazzi

Ambiti segnalati che caratterizzano gli accessi delle scuole e degli asili contribuiscono a definire spazi più protetti.

Con la sosta delle auto regolamentata è possibile trovare parcheggio

Spazi di sosta differenziati in zone a pagamento, a fascia oraria o di carico/scarico, offrono una buona disponibilità di parcheggio ai residenti.

Minor traffico e percorsi protetti aiutano a muoversi meglio in bicicletta

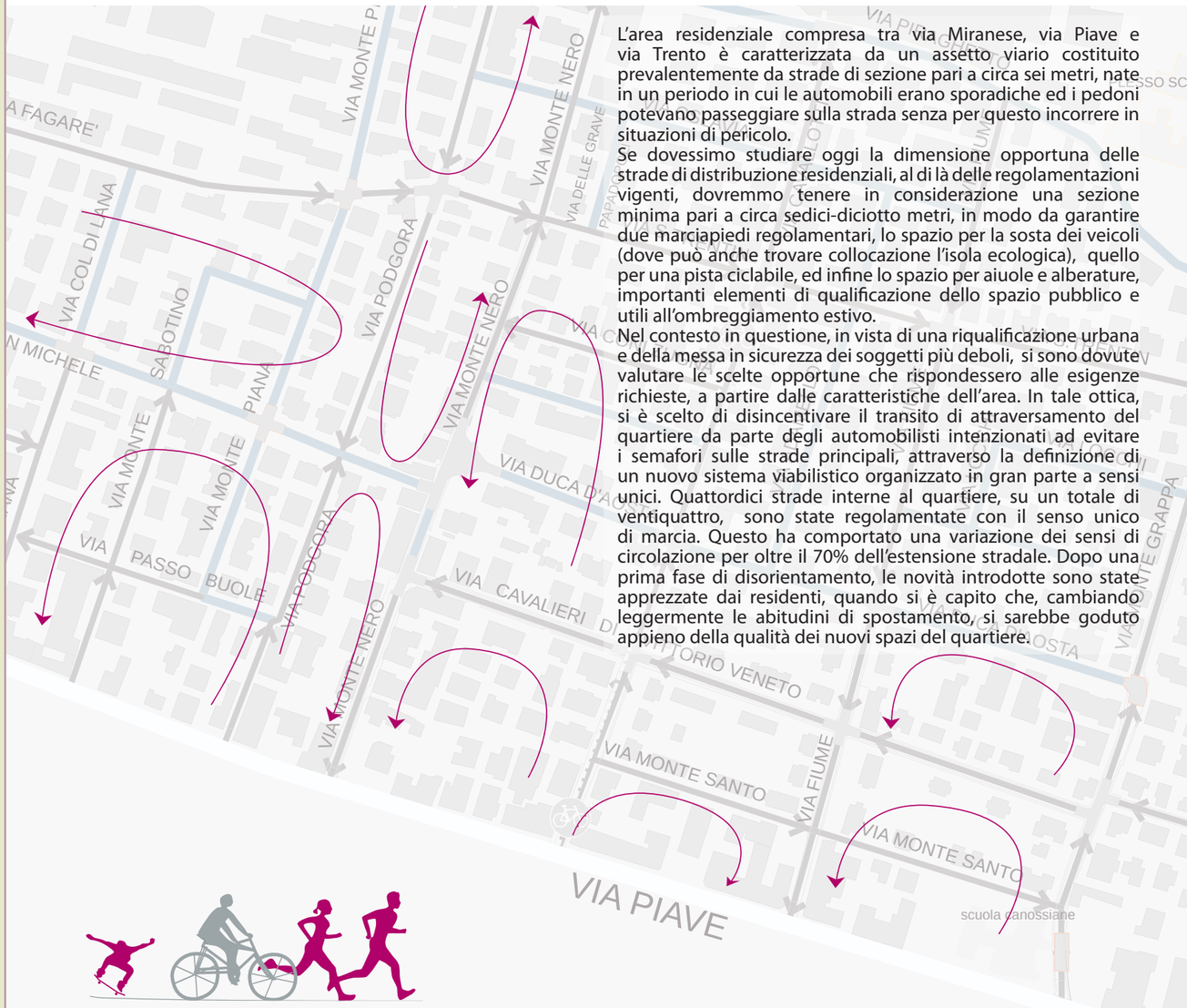
Con la riduzione delle auto e i nuovi percorsi ciclabili, tra i quali un tratto dell'itinerario n°16 del Biciplan, la mobilità ciclabile è incentivata.

L'ambiente è più accogliente e socievole, ci si trova in un'area privilegiata

La definizione di porte d'accesso riconoscibili evidenziano l'ingresso in una zona residenziale, in cui vigono particolari tutele dell'abitato.

Planimetria complessiva degli interventi realizzati: nuovi sensi unici, platee rialzate, porte di ingresso e nuovi itinerari ciclabili

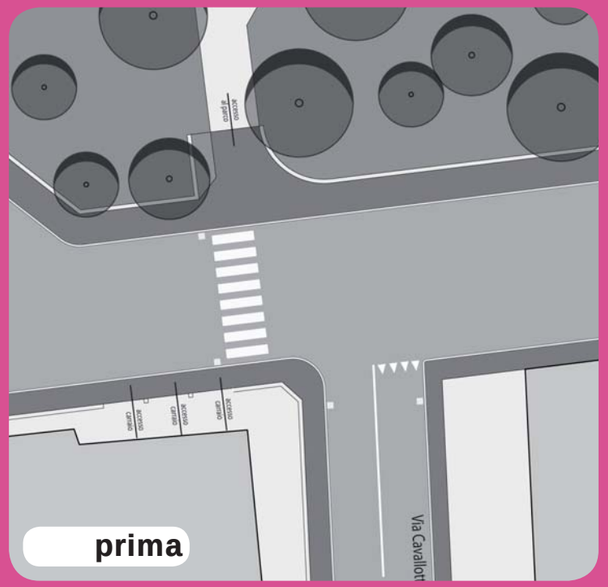
NUOVO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE 1

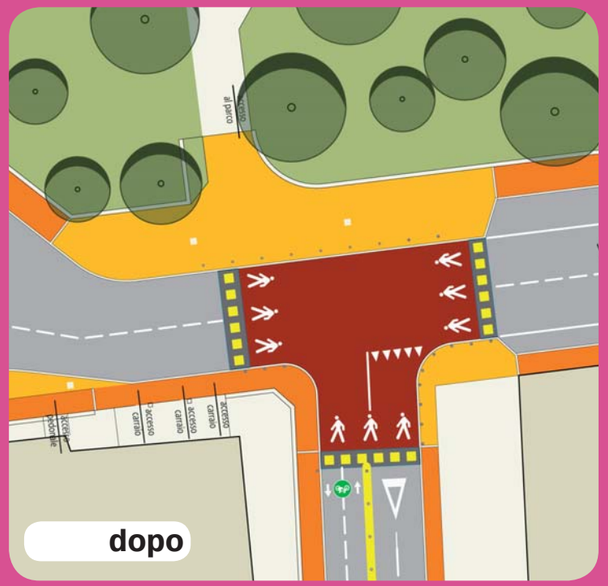


L'area residenziale compresa tra via Miranese, via Piave e via Trento è caratterizzata da un assetto viario costituito prevalentemente da strade di sezione pari a circa sei metri, nate in un periodo in cui le automobili erano sporadiche ed i pedoni potevano passeggiare sulla strada senza per questo incorrere in situazioni di pericolo.

Se dovessimo studiare oggi la dimensione opportuna delle strade di distribuzione residenziali, al di là delle regolamentazioni vigenti, dovremmo tenere in considerazione una sezione minima pari a circa sedici-diciotto metri, in modo da garantire due marciapiedi regolamentari, lo spazio per la sosta dei veicoli (dove può anche trovare collocazione l'isola ecologica), quello per una pista ciclabile, ed infine lo spazio per aiuole e alberature, importanti elementi di qualificazione dello spazio pubblico e utili all'ombreggiamento estivo.

Nel contesto in questione, in vista di una riqualificazione urbana e della messa in sicurezza dei soggetti più deboli, si sono dovute valutare le scelte opportune che rispondessero alle esigenze richieste, a partire dalle caratteristiche dell'area. In tale ottica, si è scelto di disincentivare il transito di attraversamento del quartiere da parte degli automobilisti intenzionati ad evitare i semafori sulle strade principali, attraverso la definizione di un nuovo sistema viabilistico organizzato in gran parte a sensi unici. Quattordici strade interne al quartiere, su un totale di ventiquattro, sono state regolamentate con il senso unico di marcia. Questo ha comportato una variazione dei sensi di circolazione per oltre il 70% dell'estensione stradale. Dopo una prima fase di disorientamento, le novità introdotte sono state apprezzate dai residenti, quando si è capito che, cambiando leggermente le abitudini di spostamento, si sarebbe goduto appieno della qualità dei nuovi spazi del quartiere.





SISTEMAZIONE DELL'INGRESSO AL PARCO DEL PIRAGHETTO

Prima dell'intervento: le auto sostano fino in prossimità dell'incrocio senza soluzione di continuità, i marciapiedi sono sotto norma per larghezza e scomodi per i continui saliscendi.

Dopo l'intervento: l'incrocio ospita l'arrivo di uno degli itinerari principali del BiciPlan che permette ai ciclisti di entrare in sicurezza all'interno del parco urbano che si affaccia sull'incrocio. La nuova disposizione dei posti auto permette il disassamento delle traiettorie e l'ampliamento del marciapiede di ingresso al parco

ELEMENTI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO 2

ALCUNI DATI...

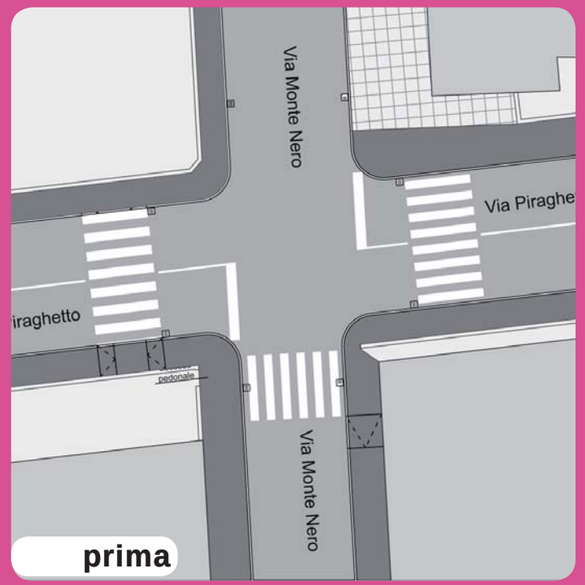
...prima

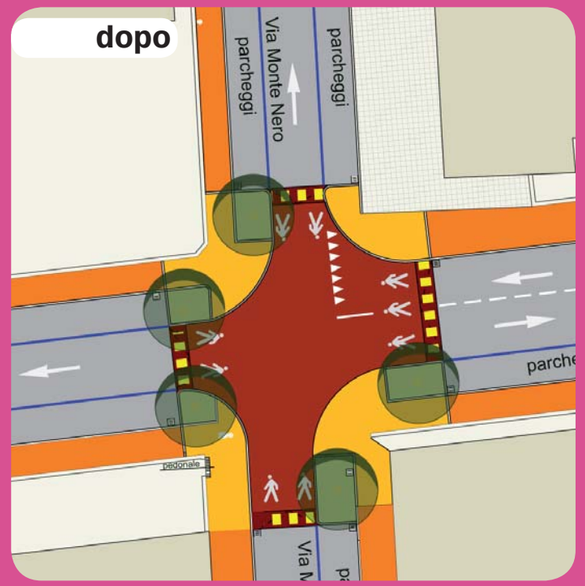
33 incroci a raso
52 attraversamenti pedonali a raso

...dopo

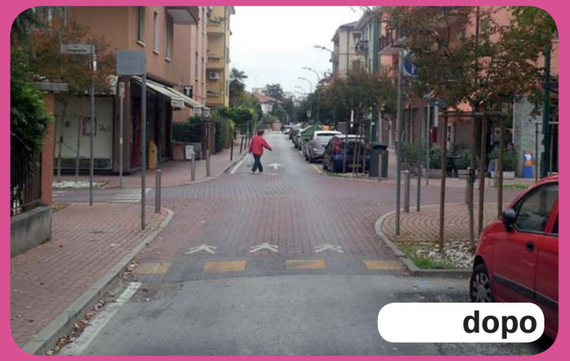
20 incroci rialzati su 33
4 chicane
7 attraversamenti pedonali rialzati
3 strade risagomate mediante la riorganizzaione della sosta

La riduzione dell'incidentalità è stato uno dei principali obiettivi perseguiti. E' provato che a 30km/h i sinistri provocano pochissimi danni alle cose e lesioni contenute alle persone; a 50 km/h o più, invece, le conseguenze sono molto più gravi.
In ambito urbano, nelle strade con presenza di cicli e pedoni, se la velocità è più bassa il conducente è più attento ed è possibile, per un pedone o un ciclista, incontrare facilmente il suo sguardo per un'intesa.
La modalità scelta per ridurre l'incidentalità è stata di seguire le indicazioni della manualistica europea e introdurre le tecniche di Moderazione del Traffico, o Traffic Calming, che prevedono pedane rialzate alle intersezioni con avanzamento dei marciapiedi per ridurre la lunghezza dell'attraversamento pedonale ed evitare che le auto sostino in prossimità degli incroci. Il tema dell'incidentalità stradale era particolarmente sentito dai genitori nei confronti dei loro figli più piccoli e dagli anziani, che avevano difficoltà o addirittura non si fidavano a muoversi a piedi.
Il senso di insicurezza si è trasformato in sicurezza e ora si riscontra un maggior numero di persone che si muovono a piedi ed in bicicletta e questo anche a vantaggio degli indicatori ambientali di inquinamento e rumore.





PLATEA RIALZATA ALL'INCROCIO TRA VIA PIRAGHETTO E VIA MONTE NERO



POSSIBILITA' DI CAMMINARE BENE

3

Negli ambiti urbani di carattere residenziale, e soprattutto in quelli così vicini al centro ed ai suoi vari attrattori, l'attenzione per la continuità e funzionalità dei percorsi pedonali riveste un aspetto importante per la qualità di vita dei residenti.
Garantire marciapiedi percorribili anche dalle mamme con i passeggini, dagli anziani con i carrelli per la spesa, dai disabili motori, è un obiettivo prioritario nell'esecuzione dei lavori di riqualificazione degli ambiti stradali.
L'interesse per i flussi pedonali, e per la qualità che ne deriva, si è sviluppato solo negli ultimi anni, ed è per questo motivo che molte ancora sono le zone su cui intervenire per fornire percorsi destinati e pensati per la gente che cammina. Il tessuto viario che nel passato era percorso da pedoni e cicli, in prevalenza, e poche auto, è divenuto nel tempo luogo di transito e sosta degli autoveicoli.
Al trasformarsi degli usi dello spazio stradale è mancato un progetto per tutelare le fasce più deboli. I marciapiedi realizzati negli anni scorsi hanno tamponato il problema in alcune strade, ma con un pensiero ancora privilegiato per le auto: si pensi ai tratti di marciapiede interessati da passi carrai, in cui vi si trovano forti pendenze trasversali e continui saliscendi, realizzati all'epoca per consentire l'accesso alle proprietà private da parte degli autoveicoli.
Negli utlimi interventi realizzati sulle strade del quartiere, invece, si sono cercate soluzioni più opportune, nei limiti degli spazi disponibili, per consentire la realizzazione di marciapiedi a norma, a quota di poco superiore a quella stradale, evitando pendenze trasversali e longitudinali, risolvendo i dislivelli in corrispondenza agli accessi carrai con cordonate inclinate.
Ora l'attenzione per i pedoni è prioritaria.

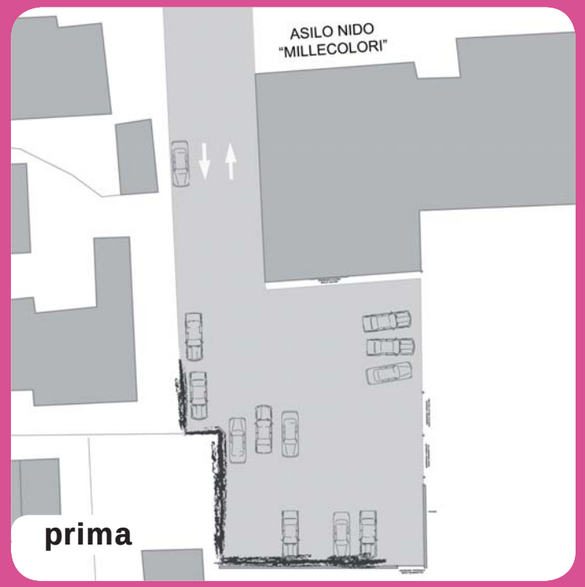
ALCUNI DATI...

...prima

16 strade senza marciapiede o con marciapiede fuori norma
36 barriere architettoniche puntuali

...dopo

9 strade senza marciapiede o con marciapiede fuori norma
2 barriere architettoniche puntuali



RIQUALIFICAZIONE E MESSA IN SICUREZZA DELL'INGRESSO AGLI ASILI NIDO DRAGHETTO E MILLECOLORI

A SCUOLA IN AUTONOMIA 4

All'interno del quartiere vi sono sia scuole primarie che secondarie di primo grado. La legislazione fissa i limiti di distanza, per ciascun livello scolastico, del percorso casa-scuola.
In quest'ottica è quindi importante valutare le caratteristiche degli spazi pubblici che si sviluppano a partire dall'ingresso scolastico lungo le varie strade principali del quartiere, per consentire che sia gli ambiti di ingresso ed uscita da scuola, sia i percorsi interni di distribuzione alle residenze posseggano caratteristiche dimensionali e funzionali atte a tutelare i bambini ed i ragazzi nel loro tragitto quotidiano, affinchè avvenga in sicurezza. In presenza di queste condizioni è possibile educare i ragazzi a raggiungere la propria scuola in autonomia, o accompagnare i più piccoli, o ancora di sfruttare l'occasione di andare a scuola a piedi con il servizio Pedibus, attivato in ogni municipalità.

ALCUNI DATI...

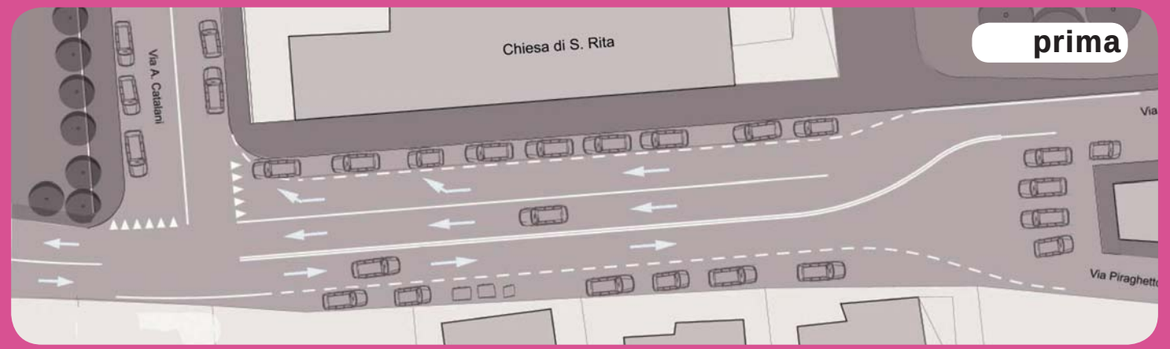
...prima

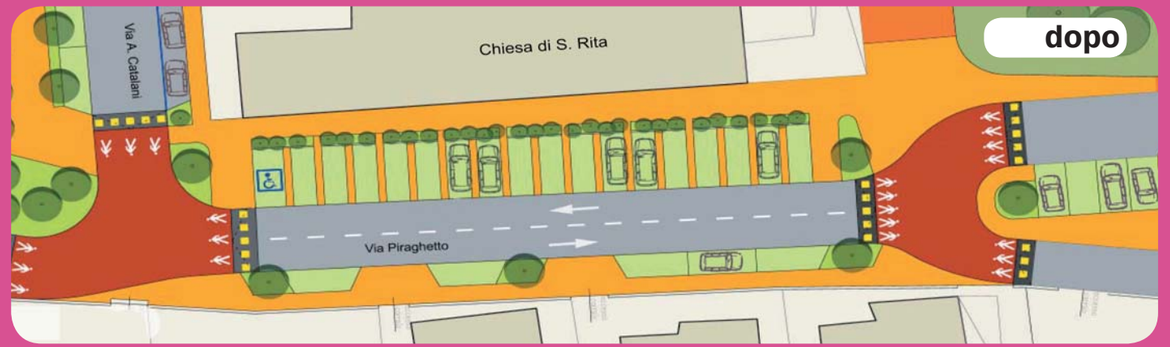
5 ingressi scolastici sprovvisti di spazi minimi di sicurezza nelle strade di accesso

...dopo

4 ingressi scolastici messi in sicurezza e riqualificati
1 ingresso scolastico sprovvisto di spazi minimi di sicurezza nelle strade di accesso

RIQUALIFICAZIONE DI VIA PIRAGHETTO ACCANTO ALLA CHIESA DI S. RITA, CON NUOVO PARCHEGGIO





TROVARE PARCHEGGIO

5

Le zone centrali di una città sono da sempre le più interessate dalla frequentazione delle persone per raggiungere posti di lavoro o servizi. L'ambito del Piraghetto, così vicino sia alla stazione ferroviaria sia al centro cittadino, rientra tra le zone più coinvolte dalla ricerca di posti auto dove lasciare la macchina per alcune ore, in mancanza di dotazioni a parcheggio sufficienti.
Con l'introduzione della nuova organizzazione viabilistica, accompagnata dalla realizzazione degli stalli di sosta a pagamento, da un lato ha disincentivato il transito di attraversamento del quartiere, dall'altro la sosta di autoveicoli con provenienze diverse dall'ambito urbano.
E' stata una conquista per i residenti della zona che, mediamente, ne hanno tatto vantaggio, compensato dal costo di un abbonamento per l'uso degli spazi pubblici per la sosta.

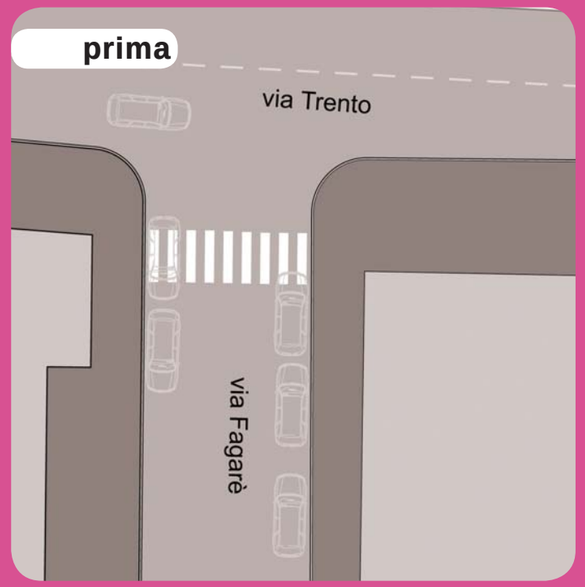
ALCUNI DATI...

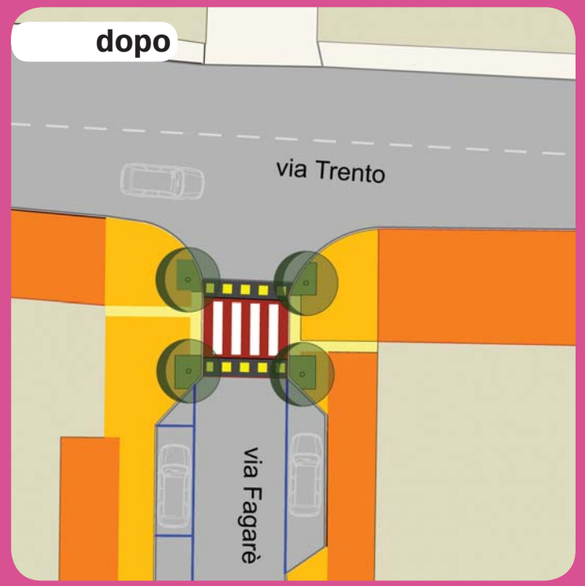
...prima

64 posti auto regolamentati
710 posti auto non regolamentati

...dopo

614 posti auto a pagamento di cui
40 riservati ad operatori
6 di cortesia
27 posti auto per disabili
17 posti auto per carico e scarico
14 posti auto a disco orario 30'
20 nuovi posti per i motocicli
3 nuove rastrelliere per biciclette





DEFINIZIONE DELLA PORTA DI ACCESSO ALLA ZONA 30 DA VIA FAGARE'

UN'AREA PRIVILEGIATA 6

Per riconoscere i confini di un territorio particolare, sia essa una nazione, una città o semplicemente una zona urbana costituita da viabilità normata a strada residenziale risulta indispensabile istituire delle "porte di accesso" che nel nostro caso, a differenza di quelle delle città fortificate medioevali, non hanno portoni, ma devono comunque essere ben evidenti per comunicare a coloro che entrano che stanno superando una soglia che esprime un preciso significato.
Elemento caratterizzante delle porte di accesso realizzate è:
1. la pedana rialzata, eseguita in materiale bituminoso di consistente spessore, con finitura superficiale stampata a mattoncino, denominata "Street Print"; verniciatura color terracotta, segnaletica di attraversamento pedonale -come da Codice della strada- e quadrati gialli per evidenziare la presenza delle rampe;
2. la presenza di elementi verticali, utilizzando alberature ubicate appositamente in posizione da racchiudere l'ingresso caratterizzate da fusto sottile, in modo da non ridurre la visuale, messe a dimora in un'aiuola ricoperta di ciottoli di fiume lavati, di colore bianco, per rendere visivo il restringimento;
3. la presenza di cordoli di colore chiaro, che delimitano l'imbocco prolungando i bordi della sezione stradale interna, contribuiscono ad aumentare la sensazione di restringimento.
Le porte di ingresso, previste nel piano particolareggiato del traffico urbano come elemento strategico, sono realizzate unitamente agli interventi di manutenzione stradale che interessano progressivamente i vari tratti della viabilità del quartiere.
Ne sono state realizzate finora quattro, in corrispondenza di Via Trentin, via Monte Cengio, via Monte S. Michele e via Fagarè.

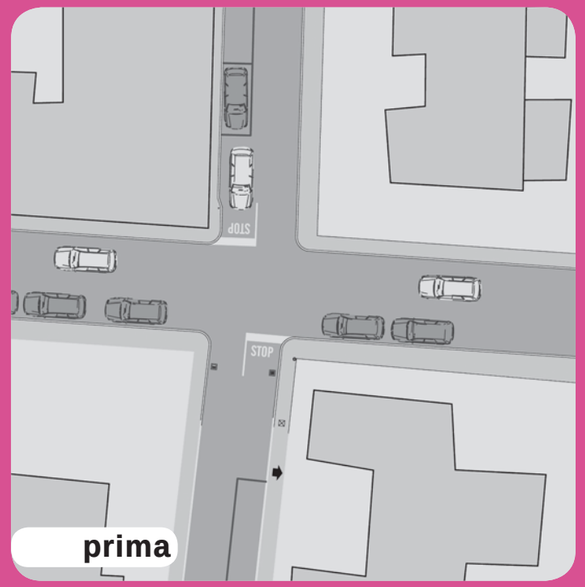
ALCUNI DATI...

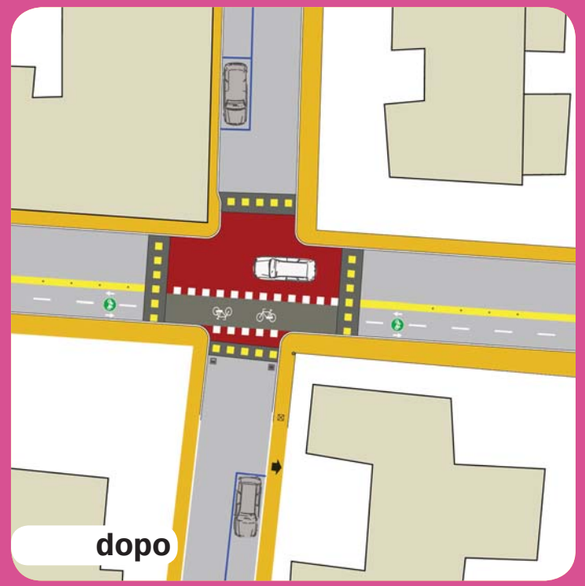
...prima

650 auto al giorno in transito all'interno del quartiere solo per attraversarlo

...dopo

0 auto in attraversamento





IL NUOVO PERCORSO CICLABILE DEL BICIPLAN IN VIA CAVALLOTTI

MUOVERSI MEGLIO IN BICICLETTA 7

La mobilità ciclabile è uno dei principali sistemi di spostamento delle persone all'interno del territorio mestrino, in quanto consente più agevolmente il superamento di medie distanze, in breve tempo. Il transito dei cicli, considerati a tutti gli effetti dei veicoli ai sensi del Codice della Strada, avviene su strada oppure su piste ciclabili ad essi riservate.
La realizzazione di percorsi ciclabili non è sempre possibile, considerando il tessuto viario cittadino di sezioni prvalentemente molto ridotte, ma ciò non toglie minor importanza alle riflessioni sulle condizioni che possono tutelare e perciò incentivare l'uso della bicicletta in ambito urbano.
Attraverso l'analisi sulle frequenza di utilizzo di una strada in alternativa ad un'altra, da parte dei ciclisti, è possibile cercare soluzioni più adatte a risolvere problematiche di sicurezza con il miglior rapporto costi / benefici, individuando gli accorgimenti tecnici che consentano di proteggere questa particolare fascia di fruitori della strada.

Alcuni passi avanti sono stati fatti attraverso lo sviluppo di una rete ciclabile diffusa, in via di realizzazione, denominata Biciplan. Accanto ad essa si sono sviluppati e continuano ad essere studiati i progetti per tutelare i cicli sulla strada, trovando soluzioni alternative da adottare in presenza di sensi unici, oppure ambiti di sosta in posizioni strategiche.
Fanno parte di tali studi ed analisi quelle effettuate in via Duca d'Aosta in cui è stato reintrodotto il doppio senso di marcia per la presenza numerosa di cicli che percorrevano la strada nel senso contrario, in mancanza di percorsi alternativi in tale direzione. La soluzione adottata è illustrata in uno dei prossimi capitoli.

MATERIALI E TECNICHE DI PROGETTAZIONE

La riconoscibilità di un quartiere, soprattutto se deve differenziarsi da quelli vicini, si ottiene utilizzando in modo omogeneo materiali nuovi.
Per contenere la spesa complessiva si sono tenute la pavimentazioni in manti bitumati ed i cordoli in cls, ma si è intervenuto localmente con finiture superficiali in "Street Print", asfalto stampato, materiale non ancora molto diffuso in Mestre che invece ha trovato vasta applicazione nel quartiere di Piraghetto.
Le resine colorate, in genere tinta mattone, che costituiscono la finitura superficiale dell'asfalto stampato sono disponibili anche in altre colorazioni che si prestano molto bene a caratterizzare percorsi o spazi particolari come il percorso colorato in verde chiaro che si affianca in modo molto visibile alla corsie di manovra all'interno del parcheggio della scuola materna Draghetto.
E'stata inoltre prestata particolare attenzione alle pavimentazioni drenanti; per gli stalli di parcheggio in prossimità della chiesa di S. Rita sono state usate piastre in grigliato di cemento con una alta percentuale di fori per la terra in modo da consentire una migliore crescita del cotico erboso. Attorno ai nuovi alberi messi a dimora nel parcheggio della scuola Draghetto sono stati posati materiali ad alta permeabilità che consentono una perfetta irrigazione della pianta pur impedendo la crescita delle piante spontanee.
Nuovi materiali:

-Base alberi a parcheggio scuola materna Draghetto
-Grigliato per stalli di sosta a maggiore contenimento di terreno (circa il 75% della superficie in pianta)

Materiali diffusi, ma non comunemente utilizzati in precedenza a Mestre:

-Street Print
-Colorazioni di percorsi pedonali in resina

a *cordonata collocata di piatto, per la realizzazione dei passi carrai, laddove gli elementi appositi sono troppo profondi e ridurrebbero in tal modo la sede del marciapiede*

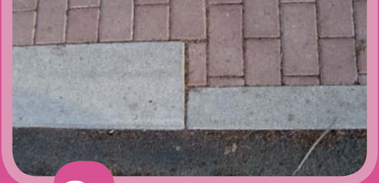
b *colorazione del manto stradale mediante l'utilizzo di resine per evidenziare contesti particolari, quale la zona di intersambio deli veicoli nei due sensi di marcia in corrispondenza a strettoie stradali*

c *pavimentazione dell'aiuola -nei casi in cui si ritiene debba essere necessario- con materiale a freddo, naturale e drenante, quale il ghiaino ceramizzato come in questo caso*

d *pavimentazione delle aree di sosta con materiale drenante, in grigliato di cemento, scegliendo tra le tipologie che offrano una migliore permeabilità e sopravvivenza del manto erboso*

e *acciottolato che evidenzia zone rialzate in prossimità di curve o intersezioni, con sassi del piave di colore bianco*

f *platee rialzate come elementi di moderazione del traffico ed occasione di eliminazione delle barriere architettoniche in corrispondenza agli attraversamenti pedonali con marciapiedi posti a quota diversa da quella stradale*



a

b

c

d

e

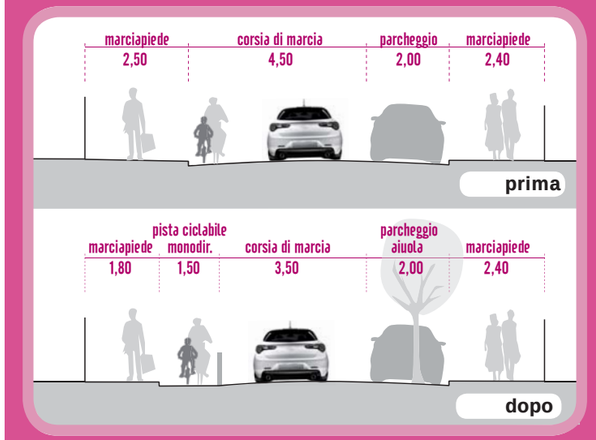
f

SOLUZIONI VIABILISTICHE

Lo schema base delle soluzioni viabilistiche interne ha dato innanzitutto priorità al comfort per la mobilità pedonale, realizzando in ogni strada almeno un marciapiede lago cm 150, successivamente si è cercato di garantire in ogni via un numero di posti auto adeguato alla domanda irrinunciabile dei residenti e infine si è verificata la funzionalità dei sensi dei sensi unici di marcia al sistema della circolazione interna. L'introduzione dei sensi unici su queste strade strette, senza nessun elemento di moderazione del traffico, avrebbe provocato l'aumento delle velocità delle auto e la conseguente diminuzione di sicurezza per pedoni e ciclisti. Questo il motivo per il quale, oltre ai diversi incroci rialzati, su via Cavallotti e via Silvio Trentin si è provveduto ad allargare il marciapiede adiacente alla nuova pista.
Altra controindicazione all'inserimento dei sensi unici è l'allungamento dei percorsi ciclabili che i residenti sono costretti a compiere se non viene data loro una possibilità di percorrenza sicura nel verso contrario a quello veicolare. Questo il motivo per il quale su via Monte San Michele si è deciso di ridurre uno dei due marciapiedi molto ampi (oltre i 2 metri) per far posto ad una pista ciclabile protetta in controsenso, mentre su via Duca D'Aosta si è deciso di eliminare il senso unico appena introdotto per ritornare al doppio senso di marcia regolamentando, in maniera conforme al Codice della Strada, quanto già accadeva prima, ovvero un senso unico alternato tra le auto in sosta.

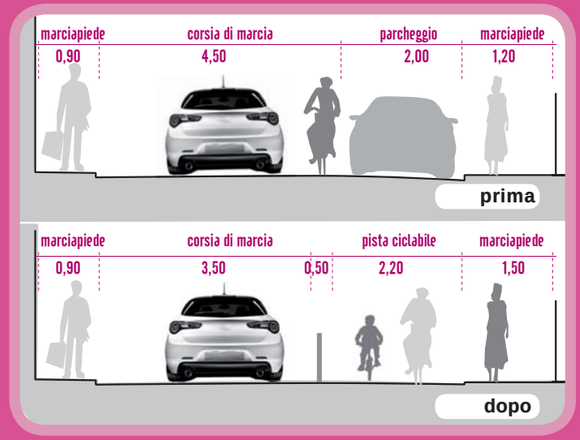
CASO 1 via monte s. michele

Via Monte S. Michele presenta una sezione stradale complessiva di m.11,50 con marciapiedi di dimensioni ampie (larghezza superiore ai 2 metri su ogni lato) sosta da un lato e carreggiata di soli m.4,50 per due sensi di marcia. Il progetto ha introdotto il senso unico veicolare ed una pista ciclabile monodirezionale nel senso opposto, riducendo in parte la carreggiata ed in parte la larghezza di un marciapiede a m 1,50, senza rinunciare alla sosta.



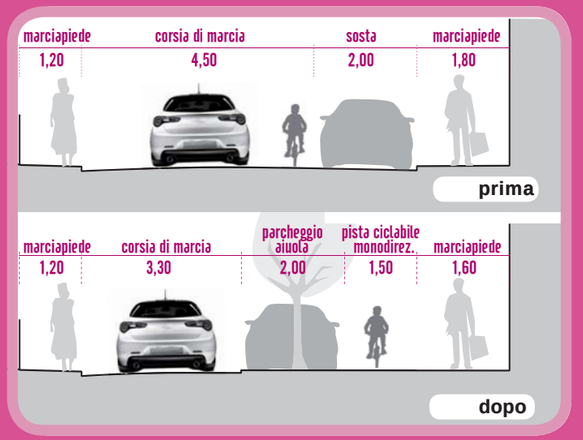
CASO 2 via cavallotti

Via Cavallotti presentava una sezione stradale complessiva di m.8,50, con marciapiedi su entrambi i lati di larghezza circa m.1,00, sosta non regolamentata su un lato e carreggiata pari a m.4,00 per entrambi i sensi di marcia. Con l'intervento è stata inserita una pista ciclabile bidirezionale, allargando il marciapiede ad essa adiacente a m.1,50 e riducendo la carreggiata a m.3,50, con l'introduzione del senso unico veicolare e l'eliminazione della sosta.



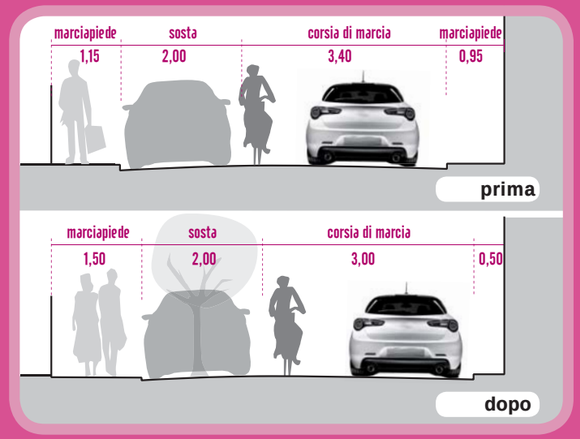
CASO 3 via s. trentin

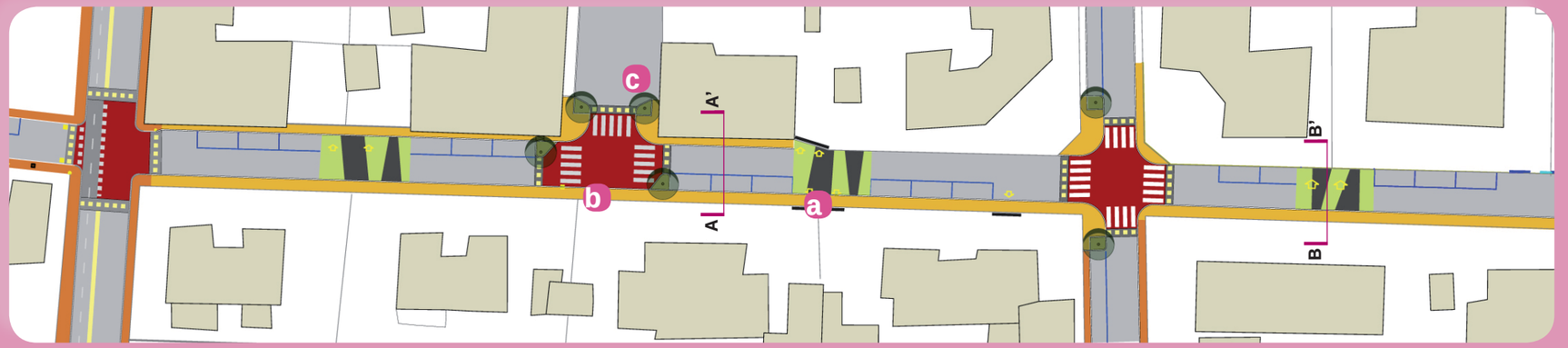
Via S. Trentin ha sezione stradale -nell'ultimo tratto verso via Miranese di m.9,50, con marciapiedi su entrambi i lati di larghezza diversa, sosta su un lato e carreggiata pari a m.4,50 per due sensi di marcia. Con l'intervento è stata introdotta una pista ciclabile monodirezionale nel tratto finale, riducendo il marciapiede a m.1,50 e portando la carreggiata a m.3,30, con l'introduzione del senso unico, senza rinunciare alla sosta.



CASO 4 via duca d'aosta

Considerati i modesti flussi veicolari che interessano la strada e la necessità di consentire il transito dei cicli nelle due direzioni si è ritenuto possibile istituire **sensi unici alternati** ripetuti, mantenendo la sosta e utilizzando le frequenti piazzole generate dalla presenza di passi carrai affiancati, per consentire l'incrocio dei veicoli. Tali piazzole sono state trattate con una particolare colorazione per esplicitare ed esaltare la loro funzione.





a *Piazzole evidenziate con colorazione in resina, per segnalare gli ambiti che consentono l'incrocio tra i veicoli in transito nelle due direzioni.*

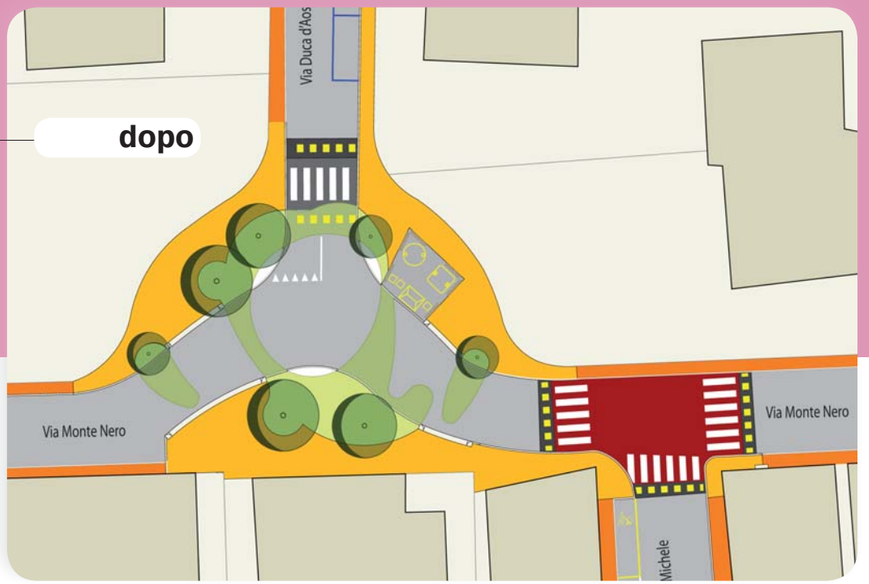
b *Incroci rialzati ed evidenziati in colore rosso, per assicurare da un lato il rallentamento della velocità veicolare, dall'altro, l'attraversamento stradale sicuro dei pedoni .*

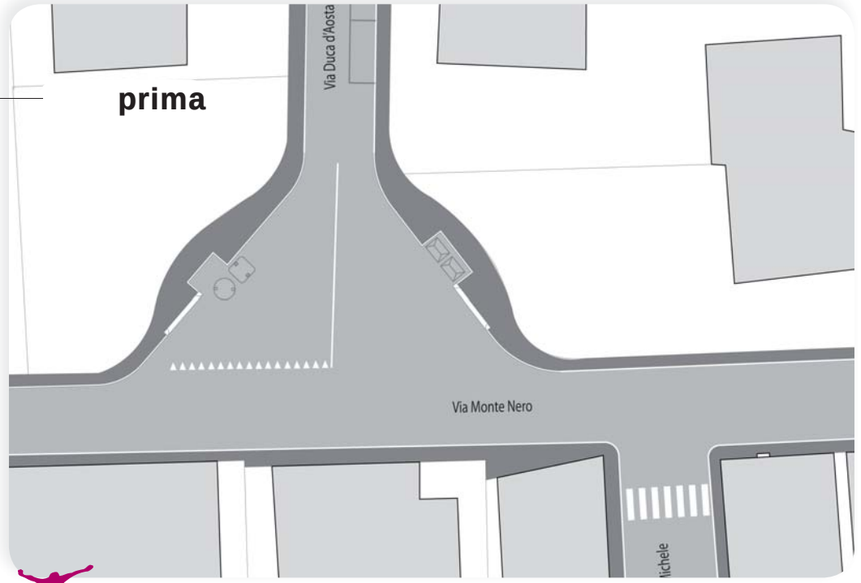
c *Aiuole alberate per segnalare visivamente ai veicoli in transito, il restingimento della sezione stradale*

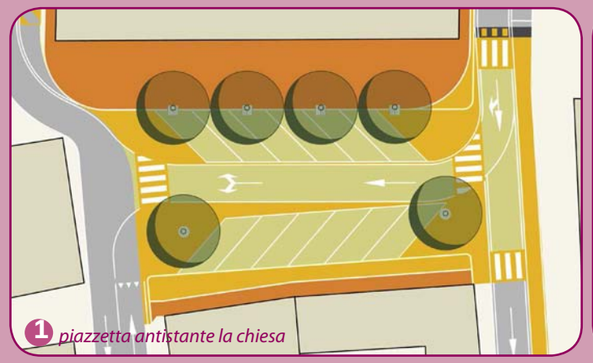
CASO 5 intersezione tra via duca d'aosta e via monte nero

Prima dei lavori
L'intersezione era caratterizzata da uno spazio semicircolare ampio, destinato a viabilità. L'aspetto che ne derivava era di uno slargo asfaltato dedicato ai veicoli e di difficile attraversamento per i pedoni. Si trattava di un innesto a "T" fuori scala, considerato il contesto in cui era inserito.

Dopo i lavori
L'intersezione è diventata un nuovo spazio pubblico, con marciapiedi ed aree di relazione, aiuole verdi alberate, ed una nuova qualità urbana. Le aree verdi aumentano la superficie drenante e donano un nuovo aspetto al contesto, che acquisisce un carattere meno veicolare e molto più sicuro.





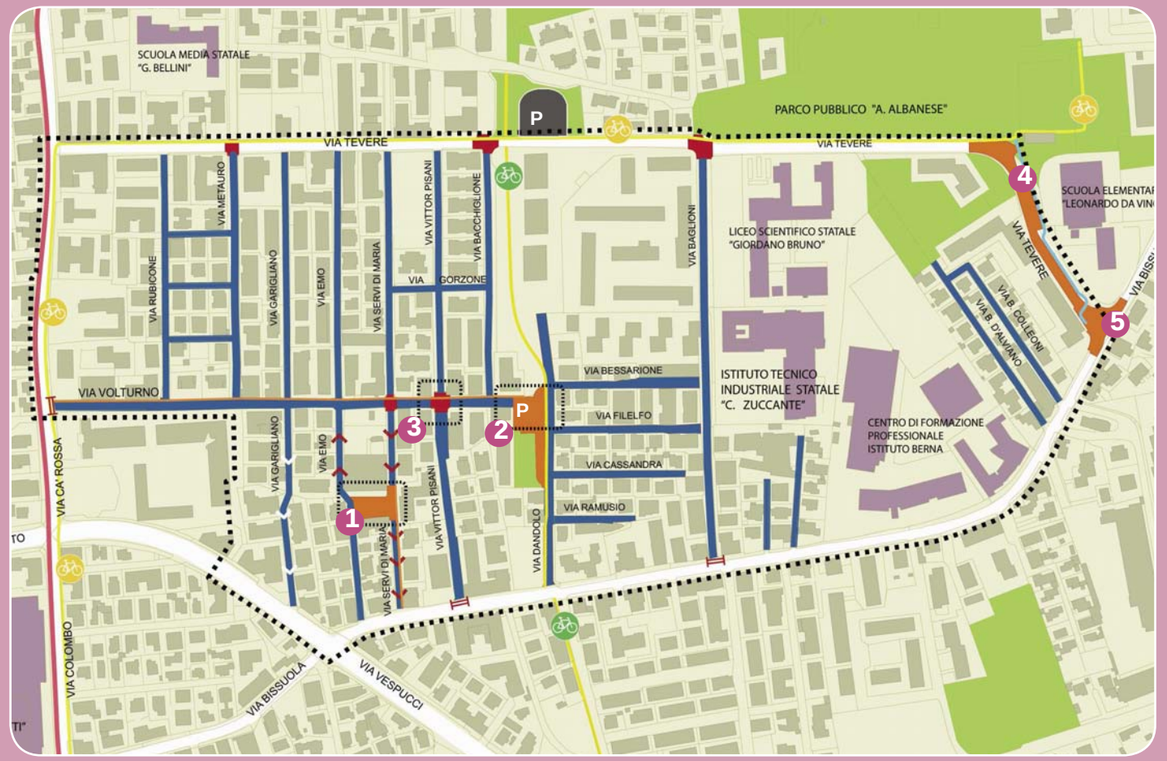


1 *piazzetta antistante la chiesa*

2 *riorganizzazione dell'area di sosta*

3 *messa in sicurezza dell'incrocio*

Zona residenziale allo studio in Via Volturno e aree limitrofe



4 *messa in sicurezza ingresso scolastico*

5 *nuova rotatoria per la messa in sicurezza dell'ingresso da via Bissuola*

P *riorganizzazione dell'area di sosta in prossimità del parco Albanese*

completamento dei percorsi pedonali principali

nuovo collegamento ciclabile con il parco Albanese e la pista di via Tevere

platea rialzata

percorso del tram

itinerario n° 10 del biciplan Parco Albanese / Parco S. Giuliano

itinerario n°13 del biciplan Forte Carpenedo / Piazzale Cialdini

UN CONCETTO REPLICABILE

Di conformazione simile al quartiere Piraghetto, seppure di dimensioni inferiori, si tratta di un ambito urbano compreso tra via Ca' Rossa, via Tevere, via Bissuola e viale Vespucci. Caratterizzato prevalentemente da residenze e attraversato da un reticolo di strade strette, nella maggior parte sprovviste di marciapiede, questa porzione di Mestre è stata costruita sotto la spinta della speculazione edilizia degli anni '60.
Son presenti, per quasi tutta l'estensione della zona, palazzine di 3-4 piani, pochi negozi, una chiesa, nessuna piazza, due istituti superiori molto frequentati ed un centro di formazione professionale privato. La zona è circondata da 2 strade di principali che non presentano le sezioni utili a sopportare il traffico che le attraversa garantendo livelli di sicurezza sufficienti: Via Bissuola è una delle strade più pericolose di Mestre, mentre via Fradeletto una delle più congestionate dal traffico passante. Via Ca' Rossa da pochi anni ha cambiato la sua conformazione per ospitare la nuova linea tranviaria, mentre via Tevere è destinata ad ospitare la nuova pista ciclabile che collegherà il centro di Mestre con il parco Albanese. Proprio il parco Albanese rappresenta una delle risorse più qualificanti per la vivibilità di questa zona, altrimenti anonima e dall'aspetto poco accogliente.
La soluzione allo studio degli uffici tecnici prevede la possibilità di riproporre una zona residenziale con limite di velocità di 30 km/h, utilizzando strategie simili a quelle adottate per il Piraghetto. Tuttavia in questa zona le strade appaiono con una sezione stradale utile ancora più stretta di quelle del Piraghetto, talmente stretta da non permettere l'inserimento di un marciapiede senza che questo intervento, seppure accompagnato dall'inserimento di un senso unico di marcia, comprometta la possibilità di mantenere lo spazio da destinare alla sosta veicolare su un lato della strada. Il problema non è di facile risoluzione anche perchè l'eliminazione della sosta provocherebbe non poche difficoltà ai residenti che, nella maggior parte dei casi, sono proprietari di appartamenti dotati di garage di vecchia concezione, troppo stretti per ospitare le nuove automobili. La letteratura sulle zone 30 insegna anche che l'inserimento di sensi unici su strade molto strette, rettilinee e senza marciapiedi, diventa fonte di nuove situazioni di pericolo sia per gli spostamenti a piedi sia per quelli in bicicletta. Probabilmente la soluzione migliore per questa zona è quella di istituire il limite di velocità di 30 km/h su tutta l'area e di progettare interventi di messa in sicurezza puntuale sugli incroci più critici come sugli ingressi/uscite principali, e contestualmente sperimentare interventi di messa in sicurezza diffusa, come ad esempio il disassamento delle auto in sosta.

CITTA' DI
VENEZIA

Assessorato Mobilità e Trasporti
Municipalità Mestre - Carpenedo

Assessore alla Mobilità e Trasporti
Ugo Bergamo

Presidente della Municipalità di Mestre - Carpenedo
Massimo Venturini

Delegato ai LL.PP. e Ambiente della Municipalità
Vincenzo Conte

Direttore della Direzione Mobilità e Trasporti
Ing. Franco Fiorin

Dirigente Settore Mobilità
Arch. Loris Sartori

Responsabile Servizio Mobilità Sostenibile
Ing. Roberto Di Bussolo

Ideazione e testi
Ing. Roberto Di Bussolo
Arch. Chiara Riccato

con la collaborazione di:
Giorgina Buonagura
Carlo Derai

L'immagine di copertina e le fotografie contraddistinte dal simbolo sono di **Alessandro Zanchini**, pubblicate su gentile concessione

A cura di:
Arch. Chiara Riccato

Stampa
Grafiche Liberalato

Riproduzione Autorizzata citando la fonte

Minuta di stampa
Ottobre 2013