



Il tram inciampa nelle corsie riservate

Rdb Cub: «Mezzo milione di chilometri di corse Actv saranno cancellate» Il piano della viabilità ipotizzato da Pmv Zaggia (Actv): «I punti critici sono le vie San Donà e Ca' Rossa»

Venezia, 29/03/2007

Venezia - Corsie preferenziali per il tram, si apre il dibattito in città. Ed è tutt'altro che pacato. Perché tutti comprendono che in ballo c'è il futuro della viabilità a Mestre e i pro e i contro il tram tornano a dividersi. Il sistema tramviario, testimonia il caso di Padova, funzionerà davvero, diventando competitivo rispetto al traffico privato, ha confermato l'assessore Mingardi, se lungo il percorso si eviterà il più possibile la difficile convivenza tra tramvia ed auto. Soprattutto lungo via Ca' Rossa e via S. Donà, tra Bissuola e Carpenedo. Un piano da cui partire (vedi cartina, ndr) c'è già. Lo ha redatto Pmv, è la base di partenza del dibattito. Sono tanti i tratti in cui il tram si muoverà in sede promiscua, con le auto, da Marghera a Favaro. In sede riservata correrà in particolare da Marghera a via Cappuccina. Uso promiscuo della strada da piazza Barche; tratti a senso unico per le auto lungo via Ca' Rossa. Uso promiscuo in via S. Donà, salvo un tratto di strada a senso unico da via Rielta a via Monte Cervino. Verso Venezia, corsie in parte riservate lungo viale S. Marco e il ponte della Libertà. Evidentemente non basta. Un tecnico come Elio Zaggia responsabile del settore automobilistico di Actv spiega. «Via S. Donà e via Ca' Rossa sono i percorsi critici perché le fermate dei veicoli creano degli intoppi frequenti alla linea - spiega - con code. Il punto peggiore è quello da piazza Pastrello all'incrocio con la 14bis ed attendiamo di capire cosa cambierà in meglio con il sottopasso. Anche viale San Marco necessita di una corsia preferenziale».

Che servano le corsie riservate al trasporto pubblico, al sindacato Rdb Cub lo dicono da anni. «Si potevano sperimentare da anni per gli autobus, evitando di spendere così tanti soldi per il tram - dice Giampietro Antonini - che noi contestiamo anche perché con la sua entrata in funzione verranno tolti mezzo milione di chilometri di linee Actv, che saranno cancellate e non sostituite da linee di adduzione dai quartieri verso le fermate del tram, che si rivela solo una scelta politica per accaparrarsi fondi europei». Critico è anche Renato Boraso, presidente del Consiglio comunale e uomo di Forza Italia. «Ma chi vogliono prendere in giro? Ora scoprono che via S. Donà è stretta? E' uno scandalo come portano avanti il progetto:

prima di parlare di mobilità dedicata o di sensi unici, che è l'unica ipotesi che potrei accettare, si devono creare le alternative viarie. Ricordo a Mingardi che la Vallenari bis non c'è, in 15 anni di giunte del centrosinistra poteva già esser stata realizzata. E poi come faranno a realizzare in due anni il sottopasso da via Cappuccina a via Ulloa, se a Favaro 47 metri li hanno ultimati in due mesi e mezzo? Diamo risposte subito». E i commercianti? Confesercenti e Confcommercio, spiegano Maurizio Franceschi e Dario Corradi, guardano positivamente alle corsie preferenziali, convinti che solo così il tram sarà competitivo. Ma chiedono un piano complessivo della viabilità di Mestre, che delinei con certezza le scelte del futuro.

28 marzo 2007 - La Nuova Venezia