

PIAZZA FERRETTO VA CHIUSA AL TRAFFICO SUBITO



foto C & G



COSI' ? O COSI' ?

- * E' UNA BEFFA LA CHIUSURA DOPO LE 20 (e di domenica)
VA CHIUSA SUBITO DALLE 18 E TUTTO IL SABATO
- * INOLTRE VOGLIAMO LA PRIMA PISTA CICLABILE DA MARGHERA A CARPENEDO
(via Rizzardi, via Dante, via Querini, P.Ferretto, v.le Garibaldi)

SABATO 23 GIUGNO

BICI-FESTAZIONE



ORE 17 DA VILLA CERESA (festa del Sole e della Luna)

ORE 18 SOSTA IN PIAZZA FERRETTO CON RACCOLTA DI FIRME E MOSIRA
PER LE PISTE CICLABILI

SMOG E DINTORNI - NATURA VIVA - AMICI DELLA BICICLETTA
URBANISTICA DEMOCRATICA - L.O.C. - RADIO COOPERATIVA
LEGA AMBIENTE - L.I.P.U. 93 F.M.



Oltre ad aumentare il verde cittadino (cosa che in qualche misura si sta facendo) c'è un altro modo immediato per migliorare la vita a Mestre: ridurre al minimo il traffico automobilistico, che ci riempie di gas, rumori, caos e paura per i nostri bambini.

Non possiamo aspettare il duemila quando (forse) saranno completati Viale Vespucci e altri snodi importanti per eliminare il traffico di attraversamento, e quando (forse) saranno fatti nuovi parcheggi a silos dietro Coin e in Piazzale L. Da Vinci: tutto questo deve procedere il più in fretta possibile, ma

DA SUBITO SI PUO' GIA' FARE QUALCOSA:

1 Aprire Piazza Ferretto solo ai pedoni e alle bici

rifacendone la pavimentazione e l'arredo urbano (alberi, panchine ecc) per renderla il "salotto" di Mestre. Si può cominciare subito chiudendola al traffico dalle 18 invece che dalle 20 e tutto il sabato e domenica.

2 Realizzare una prima pista ciclabile che vada da Marghera a Carpenedo, attraverso un sottopassaggio ciclo-pedonale sotto la ferrovia (già in costruzione) Via Dante e Via Querini (transitabili solo dalle auto dei residenti) Piazza Sicilia (con un semaforo per bici e pedoni che attraversano Via Carducci) Piazza Ferretto e Via Palazzo (pedonalizzate) e Viale Garibaldi (con una pista ciclabile in uno dei due lati).

Altre piste ciclabili sono importanti (per es. dalla Gazzera a S. Giulia no lungo l'Osellino - Marzenego) per cambiare faccia alla nostra città.

* Vi invitiamo a venire con noi nella manifestazione in bici

Sabato 23 giugno con partenza alle 17 da Villa Ceresa (Festa del Sole e della Luna), oppure aspettateci dalle 18 alle 19 in Piazza Ferretto per firmare queste richieste, discutere la mostra che le spiega meglio e organizzare altre belle iniziative, ad es. anche gite domenicali in bicicletta).

* Per chi volesse, infine, domenica 24 mattina ore 9 da Piazza S. Antonio di Marghera parte un'altra bici-festazione fino a Forte Tron (Via Colombara) che si vuole far diventare parco pubblico.

SMOG E DINTORNI NATURA VIVA L.O.C. RADIO COOPERATIVA FM.93
AMICI DELLA BICICLETTA URBANISTICA DEMOCRATICA LEGA PER L'AMBIENTE
L.I.P.U.

PEDONALIZZARE IL CENTRO STORICO FARE LE PISTE CICLABILI

Da molti anni gli abitanti di Mestre e i Consigli di Quartiere premono per migliorare la qualità della vita in città in particolare rispetto alla situazione del traffico che è ormai diventata insostenibile.

Le richieste di andare alla pedonalizzazione di Piazza Ferretto e del Centro Storico, di organizzare altre piazze e spazi pedonali nei quartieri, di realizzare almeno le prime piste ciclabili sono solo le punte emergenti di una volontà di andare verso una organizzazione della città e degli spazi urbani a misura d'uomo.

E questo è concretamente possibile solo però se l'obiettivo di fondo viene chiaramente assunto e fatto proprio nei comportamenti concreti da parte di tutti i rami dell'Amministrazione Comunale.

In realtà le cose continuano ad andare in direzione opposta: la città si trasforma in funzione delle singole convenienze economiche e dei flussi di traffico crescenti, l'Amministrazione Comunale subisce questa tendenza o addirittura, talvolta, la favorisce: nelle aree centrali della città si insediano sempre più attività terziarie e commerciali anche di notevoli dimensioni generatrici di traffico (addirittura senza adeguati parcheggi) e si espellono i residenti; le strade e le "piazze" sono organizzate solo per facilitare il traffico incentivando così gli attraversamenti del centro.

Le operazioni degli ultimi anni vanno in direzione opposta a quella richiesta dalla popolazione: la ristrutturazione Via Einaudi-Via Torre Belfredo ha disincentivato l'uso di Via Circonvallazione e incentivato la penetrazione del traffico nel centro storico e l'uso di Piazza Ferretto quale percorso preferenziale per l'attraversamento sud-nord della città; la ristrutturazione di Piazza Barche l'ha ulteriormente rafforzata come enorme rotatoria di traffico.

Siamo arrivati al punto che una recente analisi sul traffico commissionata e diretta dal Comune arriva alla principale conclusione che è "prioritario la realizzazione di un (nuovo) asse nord-sud ad oriente del centro storico" (da Via Torino alla Bissuola) per facilitare, rafforzare e incentivare l'attraversamento della città: è esattamente l'opposto di quello che si deve fare. E' chiaro che gli studi e i piani non sono "neutri", si tratta di indirizzarli o a seguire e assecondare le peggiori tendenze determinatesi in questi anni o a creare alternative per organizzare la città in funzione della qualità della vita dei suoi abitanti.

Eppure ancora due anni fa, sotto la pressione annosa dei Consigli di Quartiere una autorevole delegazione della Giunta Comunale (Cacciari-Laroni-Zorzetto) aveva preso il solenne impegno (formalizzato in un comunicato ufficiale alla stampa) di dare priorità assoluta e celerità attuativa alle prime tre operazioni indispensabili per dirottare il traffico di puro attraversamento del centro storico (il 60% del traffico che lo investe non è specificamente in rapporto al centro storico) sulla tangenziale ovest agevolandone, incentivandone e rendendone conveniente l'uso in alternativa ai percorsi urbani.

Le operazioni unanimemente riconosciute prioritarie e urgentissime erano e sono:

- a) la prosecuzione di Viale Vespucci sino ad allacciarsi alla tangenziale ovest
- b) l'allacciamento di Via M. della Libertà alla tangenziale ovest, in zona Cita-Carbonifera per andare e venire da nord
- c) l'allacciamento diretto della prima zona industriale (Via F.lli Bandiera e Via dell'Elettricità) a Via della Libertà da e verso la tangenziale ovest.

Queste opere (e altre successive: l'allacciamento di Via Torino a Via della Libertà, l'allacciamento di Via Trento e Via Castellana alla tangenziale ovest) permetteranno di avere le alternative esterne alla città per andare alla pedonalizzazione definitiva di Piazza Ferretto e del Centro storico.

Già da ora è possibile individuare in linea di massima un quadrilatero di viabilità urbana interna (Via Circonvallazione, Via Carducci e Via Costa, Corso del Popolo, Viale Vespucci e sua prosecuzione) che può lambire il Centro storico, lungo il quale attestare i parcheggi sufficienti (oggi in centro ne mancano almeno un migliaio e nulla si è fatto mentre cresce la domanda) e dal quale si diramano verso il centro storico solo percorsi locali di penetrazione ma non di attraversamento.

Con la stessa logica Urbanistica Democratica da due anni ha elaborato e pubblicamente proposto una bozza di piano per le principali piste ciclabili in grado di favorire e incentivare l'uso della bicicletta e di ridurre gli spostamenti in automobile non necessari.

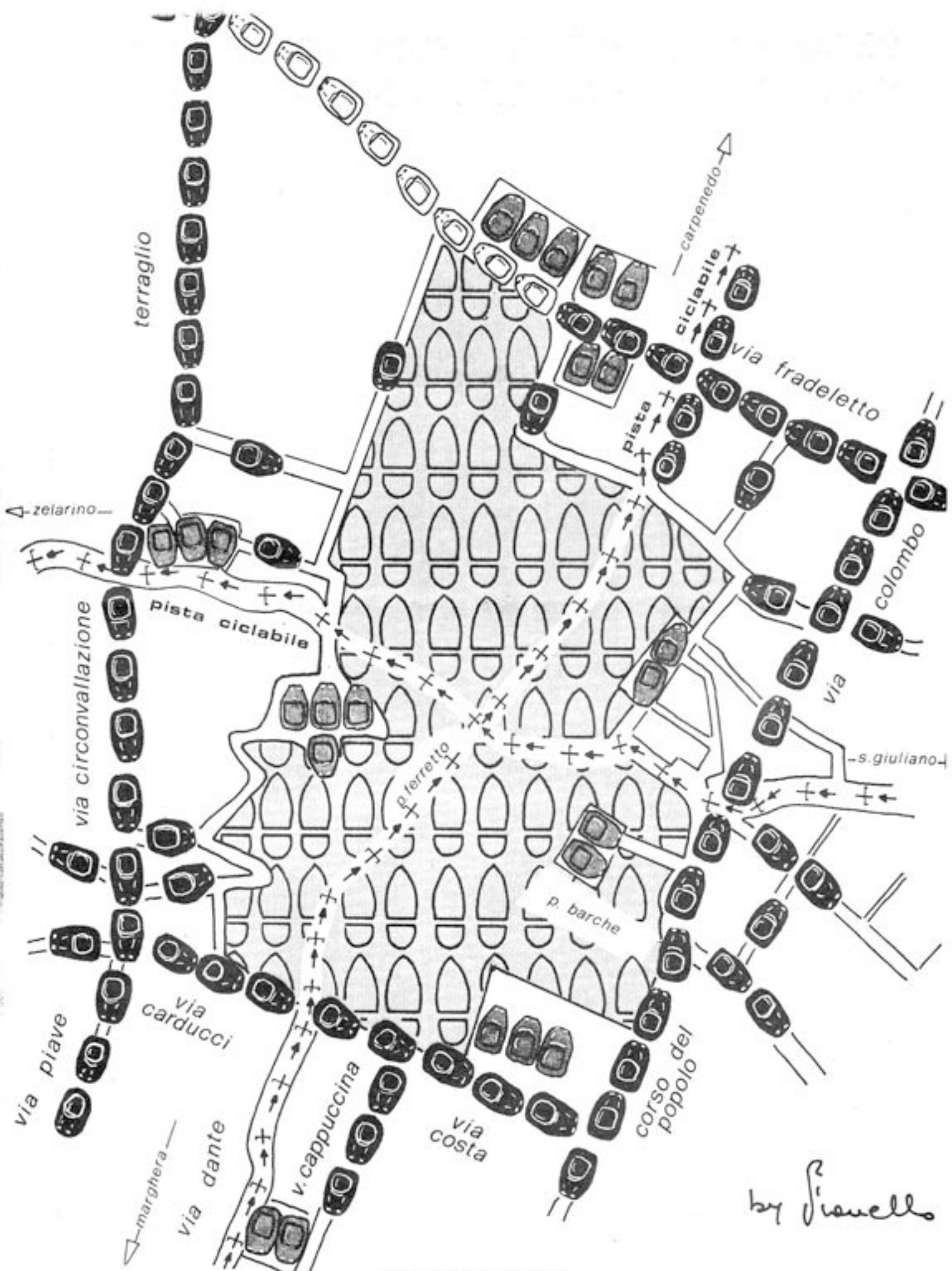
Le linee e le proposte qui avanzate sarebbero ovvie all'estero (chiunque ha girato la Germania, la Francia, l'Olanda, l'Inghilterra, le ha viste applicate), anche in Italia molte città si sono ormai avviate decisamente per questa strada. A Mestre però tutto sembra fermo o addirittura continua ad andare in direzione opposta.

E' in questa situazione, per questi obiettivi e finalità e con queste prospettive che molte associazioni (Smog e dintorni, Natura viva, Amici della bicicletta, Urbanistica Democratica, LOC, Radio Cooperativa, Lega ambiente, LIPU) hanno avanzato alcune richieste immediate minimali sia per chiedere alla Giunta Comunale di dare un preciso segnale alla città di una inversione di tendenza, sia per accelerare al massimo i tempi di realizzazione delle opere prioritarie:

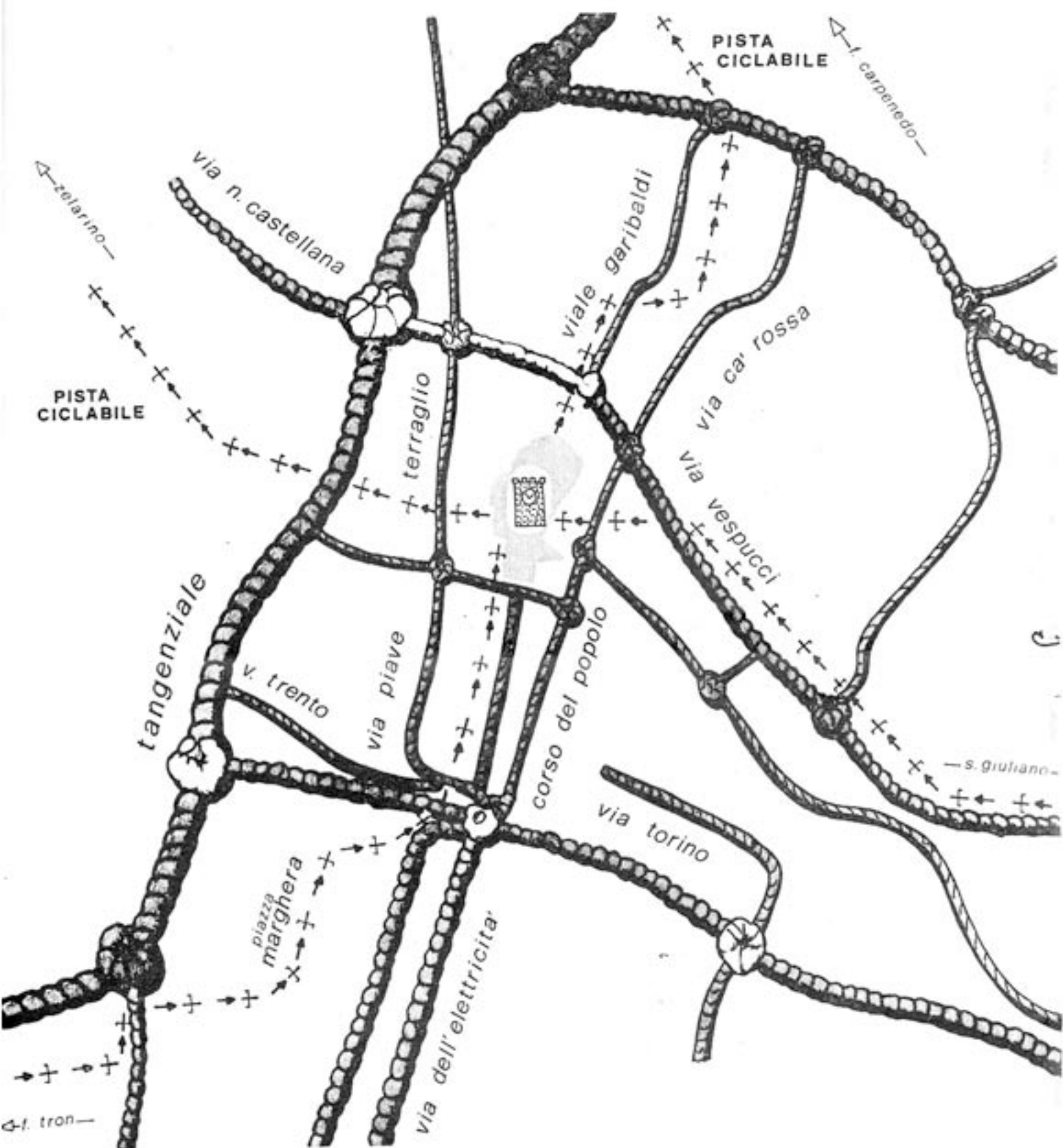
- 1) Chiudere a tutto il traffico Piazza Ferretto il sabato e anticipare la chiusura serale nei giorni feriali
- 2) Realizzare la prima pista ciclabile da Marghera a Carpenedo.

URBANISTICA DEMOCRATICA

Mestre, 14 settembre '84



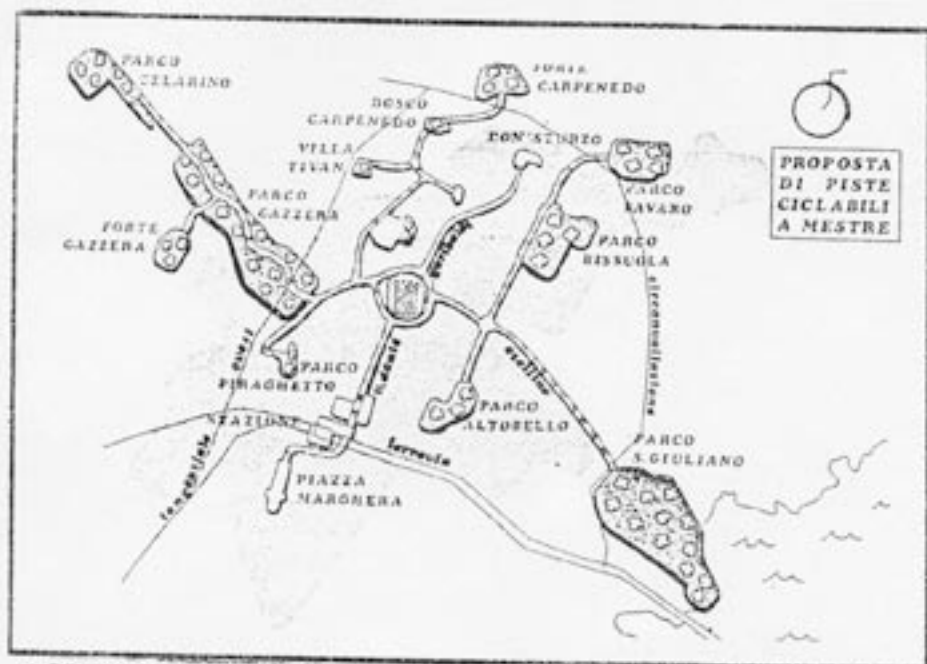
by Sianello



In bianco i nodi da sciogliere per creare le alternative esterne all'attraversamento di Mestre.

PER UNA MESTRE A MISURA D'UOMO

PEDONI, PEDALI E PIAZZA FERRETTO



* Gli obiettivi della **pedonalizzazione** di Piazza Ferretto e poi dell'intero centro storico di Mestre, dell'organizzazione di altre **piazze e spazi pedonali** nei vari quartieri, della realizzazione di una **rete di percorsi ciclabili** di carattere urbano ed ambientale: queste sono solo le punte emergenti di una volontà, sempre più diffusa, di trasformare la città e gli spazi urbani a **misura d'uomo**.

Queste trasformazioni, tanto più necessarie in una città come Mestre che è la negazione di queste esigenze, sono possibili, e godono di un ampio consenso di opinione; a ciò non hanno però corrisposto scelte concrete da parte dell'Amministrazione Comunale.

Pedonalizzazione disattesa

* La pedonalizzazione di Piazza Ferretto è un test esemplare: prevista dal "Piano Particolareggiato di Piazza Ferretto", adottato dal Comune addirittura nel '73 e approvato dalla Regione nel 1981, la richiesta "scende in piazza" quando nel '80 viene dipinta a colori, sull'asfalto ed in mezzo al traffico della piazza, una "nuova Mestre" con aree verdi e pedonali. Dopo una precisa proposta di Urbanistica Democratica (su come pedonalizzare il centro, deviando all'esterno il traffico di attraversamento e creando un sistema di parcheggi perimetri), ci sono volute le "bicifestazioni", promosse da "Smog e Dintorni" e da altre Associazioni ambientaliste, la raccolta di migliaia di firme, l'invio delle cartoline al Sindaco e un referendum indetto da un quotidiano locale, per porre la questione di nuovo all'attenzione degli amministratori, ma con risultati a tutt'oggi disattesi. Malgrado infatti già nell'82 l'Amministrazione Comunale si fosse impegnata, incalzata dai Consigli di Quartiere "S. Lorenzo" e "Piave-1866", ad accelerare la realizzazione delle opere necessarie per liberare il centro dal traffico di scorrimento, malgrado oggi anche l'Ufficio traffico **dichiari** di

ispirarsi ad una "**nuova filosofia**" che non intende più sottomettere la città all'automobile, malgrado il Cdq "S. Lorenzo" nell'84 avesse precisato le **fasce e i tempi** della pedonalizzazione della Piazza, essa è stata chiusa al traffico, dopo l'apertura di via Sansovino, a metà dell'85, solo per fasce orarie e il sabato pomeriggio e la domenica, e in "**via sperimentale**". Anche se si tratta pur sempre di un risultato parziale, che permette ai pedoni di "impadronirsi" ad intervalli di questo spazio, è indispensabile invece realizzare **immediatamente quella pedonalizzazione totale**, che anche la nuova Amministrazione ha rimandato, con la "motivazione" stavolta che bisognerebbe **prima** fare un Piano complessivo, per sistemare tutto il centro storico e la circolazione.

Invece, proprio chi come noi sostiene da **anni** che tale Piano è necessario ed urgente, ritiene che la Piazza debba essere totalmente e subito sottratta al traffico, anche perché è proprio questo il segnale che dimostra l'impegno a compiere i passi successivi!

Una Piazza per cominciare

* La stessa attuale chiusura **parziale** e dimostra del resto che è possibile e necessario realizzare quella **integrale**.

Quando infatti la Piazza è chiusa, i veicoli (che nel tardo pomeriggio e alla sera sono numerosissimi) usano pure dei percorsi alternativi (tanto più dopo l'apertura di **via Sansovino**) e aprire la Piazza a singhiozzo crea solo confusione. Inoltre risulta che quando al mattino la Piazza è aperta, non ci sono rilevanti miglioramenti della circolazione, il cui andamento **non dipende, in sostanza, da Piazza Ferretto**, ma da ben **altri nodi** (completamento di V.le Vespucci fino al Terraglio, raccordi con la tangenziale a Marghera e con la Castellana, sistema dei parcheggi, riorganizzazione del trasporto pubblico) non risolti in tempo per precise responsabilità ed oggi aggravati dal fin-

terruzione di via Piave e del Terraglio.

La soluzione di questi nodi è invece indispensabile per la pedonalizzazione dell'intero centro compreso dentro il "quadrilatero" tra via Carducci e via Vespucci-Fradeletto, tra via Circonvallazione e C.so del Popolo-via Colombo.

E' a tutti evidente infine come l'impedibilità e la pericolosità degli **autobus** rispetto ai pedoni che si sono impadroniti della Piazza, non si risolve con una corsia gialla (che, tra l'altro, occupa quasi tutta la Piazza), ma spostando **fuori le fermate**.

In conclusione si tratta di prendere atto della volontà della cittadinanza - e si può fare un referendum se si hanno dubbi - e non di qualche singolo interesse particolare (oltretutto abbastanza miope nel ritenere dannosa per il commercio le aree pedonali), e realizzare un primo gradino: uno spazio senza traffico. Ma ciò significa contemporaneamente impegnarsi a riqualificare questa Piazza, **togliere l'asfalto, restaurarla ed arrearla** valorizzando la dimensione storica, restaurare la Torre il cui progetto è pronto da gran tempo, preparare a tempi brevi il **Progetto di pedonalizzazione e recupero dell'intero centro storico** mestrino e realizzare almeno un primo **prioritario percorso ciclabile** che lo attraversi: quello da Marghera a Carpenedo.

* Pedonalizzare la Piazza come prima tappa della riqualificazione del centro implica una serie di scelte molto impegnative alle quali si accenna per punti.

Un piano per il centro storico

* Bisogna riconoscere che Mestre ha un **ritardo** davvero "**storico**" ed è agli ultimi posti nel Veneto per non avere, non dico risolto, ma nemmeno affrontato, il compito di salvaguardare e riqualificare ciò che resta del suo centro storico e gli altri beni architettonici ed ambientali in periferia.

Dopo gli anni della speculazione selvaggia infatti, il processo di stravolgimento sociale ed urbanistico è continuato e continua in forme meno eclatanti ma non meno pericolose, proprio anche perché non esiste un **serio Piano urbanistico** edilizio del centro (che pure la stessa legislazione vigente richiedeva e richiede). Il Piano Regolatore in vigore tratta il centro storico di Mestre come una qualsiasi zona di edilizia intensiva, e l'unico Piano Particolareggiato approvato è appunto quello ristretto a Piazza Ferretto e dintorni, che ha limiti clamorosi di analisi e di indicazioni.

Esso in sostanza si occupa soprattutto di **nuova edificazione** piuttosto che di "**recupero**". Piuttosto che riqualificare l'esistente e gli spazi ancora liberi si prevede, tra l'altro, nella piccola area la costruzione di 9 nuovi edifici, quasi tutti privati, per ben 177.600 metri cubi, i quali vanno a "**cinturare**" ad Est e ad Ovest gli spazi retrostanti la Piazza.

Se questo Piano "risente dell'epoca in cui fu fatto" (si potrebbe dire come

scusante), oggi, in cui tutti parlano di recupero e criticano la mania dell'espansione edilizia a tutti i costi, è urgente non solo un nuovo Piano di Recupero del centro, ma anche rimettere in discussione alcuni nodi che sono venuti al pettine di quello in vigore.

Ancora cemento ad Est di piazza Ferretto

* L'iter di approvazione del progetto di un edificio che arriva a 6 piani, collocato tra Coin e piazzetta G. Allegri, è ormai in fase avanzata; e così dicasi anche per un analogo grosso edificio addossato al "Doppy", sul quali forti dubbi sono stati espressi anche dal Cdq.

È necessario rivedere l'opportunità di concentrare tali volumi, oltretutto assai meno qualificati architettonicamente del "Palazzo della Cultura", di cui si parlerà subito, a ridosso del centro storico e in aree libere, molto importanti come spazi pedonali.

"Palazzo della Cultura" o recupero?

* Il progetto del nuovo edificio, che pure ha una notevole qualità architettonica, è stato concepito negli anni '70, a ridosso di Piazza Ferretto e ancora una volta in uno spazio quasi del tutto libero, come elemento di identità e di servizio per Mestre, dimenticando che tale identità e servizio meglio potevano e dovevano essere realizzati recuperan-

do da una parte l'intero centro storico, e dall'altra l'ex Distretto Militare di via Poerio (come qualcuno aveva pure proposto), collocato a 10 metri dalla Piazza, ma lasciato inspiegabilmente fuori dal Piano Particolareggiato.

Oggi per completare il complesso dei servizi culturali occorrono ancora decine di miliardi (si valutavano 45 già un anno fa!).

La scelta più ragionevole che s'impone è quella di usare i fondi già stanziati per completare i parcheggi sotterranei già costruiti (utili per la pedonalizzazione della Piazza e del centro) e la piazza sovrastante; interrompere l'opera a questo stadio e dare invece priorità all'acquisizione e recupero dell'ex Distretto, nel quadro della riqualificazione dell'intero centro, delle sue piazze, e di altri importanti "contenitori" di valore storico e architettonico come per esempio Villa Erizzo.

Non mancano certo le proposte e i progetti, tra cui quelli dei corsi sperimentali dell'Istituto "Massari", che dimostrano quanto gli spazi dell'ex Distretto e del suo cortile siano adatti a funzioni culturali di cui Mestre ha necessità. A queste funzioni si può abbinare anche la sistemazione dell'Archivio Municipale di Mestre, oggi accatastato in due depositi di fortuna, ed elemento essenziale per l'identità e la storia della città.

È da notare inoltre, ad un'altra scala di priorità, che vi è anche l'ex Upim (edificio del '900 che conteneva anche un Teatro e che verrebbe ricompreso nell'area pedonale) suscettibile di interessante riuso.

* Il nuovo Piano attuativo per il centro (che dovrebbe estendersi anche lungo l'asse Piazza Barche-Canal Salso fino a Forte Marghera) dovrebbe riunire ed

Una svolta senza alibi

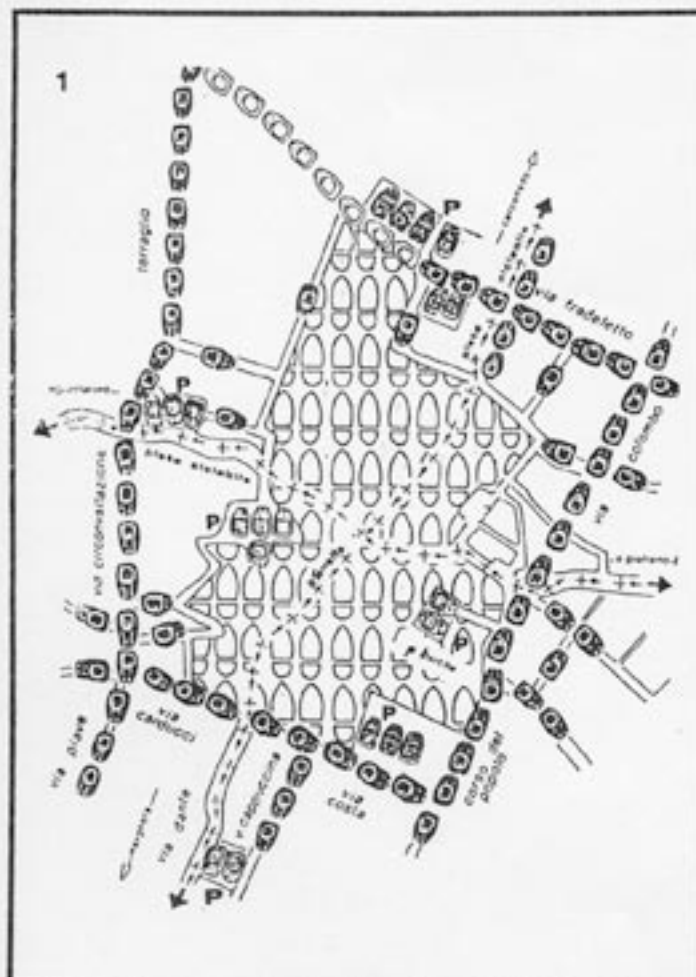
orientare tutti gli elementi (come la già svolta "analisi del traffico" o il nuovo "Piano di circolazione" programmato da tempo) finora concepiti in modo incredibilmente settoriale, con un'analisi storica, tipologica, funzionale esauriente e con proposte di recupero conseguenti e capaci anche di contrastare la terziarizzazione selvaggia in atto e l'espulsione dei residenti.

Si tratta di un'operazione che richiede anche, per riuscire, scelte precise a livello di un nuovo Piano Regolatore Generale.

È stata data notizia che si vorrebbe affidare il Piano e l'arredo del centro ad un architetto tedesco. Ciò che va ribadito, a questo proposito, è che deve essere il Comune ad assumersi la piena responsabilità del Piano e ad attrezzarsi coerentemente (magari con un organismo ad hoc inter-assessorile) per le analisi, la progettazione, la gestione ed attuazione.

Sarebbe tra l'altro ora, a Mestre, di fare qualche Concorso sul serio; ma anche Concorsi e consulenze sono validi solo se rafforzano la capacità permanente di elaborazione e gestione tecnica e politica dell'Ente locale, altrimenti diventano un'alibi per lasciare le cose come stanno.

Giorgio Sarto
di Urbanistica Democratica



1 Proposta di pedonalizzazione del centro storico dentro il "quadrilatero" viario con relativi parcheggi. Il centro è attraversato dai 2 principali percorsi ciclabili N-S (da Carpenedo a Marghera) e E-O (da S. Giuliano a Zelarino-Gazzera).

2 Proposta di schema viario generale per liberare Mestre dal traffico di attraversamento e pedonalizzare il centro

UNA PIAZZA PER COMINCIARE, NON PER TORNARE INDIETRO

- Dopo quasi 5 anni di rimandi, dopo un anno e mezzo di pedonalizzazione a singhiozzo e "sperimentale", dal 1° dicembre è stata finalmente chiusa al traffico Piazza Ferretto
- Ma proprio i cittadini e le Associazioni che in questi anni hanno fatto con tenacia ed inventiva proposte, progetti, manifestazioni per la chiusura della piazza come prima tappa per la pedonalizzazione dell'intero centro storico, devono ora criticare come l'operazione è stata fatta, e pretendere soluzioni.
- Di tempo per preparare una pedonalizzazione seria e senza inconvenienti ce n'è stato anche troppo: non sono perciò giustificabili l'improvvisazione e le contraddizioni che si stanno verificando.
- A meno che questo non serva a dimostrare che la pedonalizzazione è improponibile e negativa e che perciò occorre tornare indietro!
- Poiché invece è necessario e possibile avanzare di gradino in gradino verso una città più vivibile, è bene esaminare errori e problemi e proporre alcune soluzioni.
- Da una parte ci sono responsabilità, ormai "storiche", di non aver avviato in tempo e "a monte" le grosse operazioni che permetterebbero di deviare all'esterno del centro il traffico di attraversamento (a nord completamento dei due tronconi di v. Vespucci, a sud raccordi con la Tangenziale in località Cita-carbonifera); a questo si potrebbero aggiungere i danni provocati dai lavori del sottopasso del Terraglio che invece prioritario non era e non è.
- Dall'altra parte, nell'area centrale, i parcheggi sotterranei di P. Candiani non sono stati completati, come era invece possibile e necessario anche in funzione della pedonalizzazione.
- A livello ancora più immediato non sono state concordate tra comune e ACTV le nuove fermate degli autobus a nord ed a sud della piazza; Riviera XX Settembre è stata ancora più intasata dal traffico; invece di deviare i flussi verso v. Sansovino si continua a congestionare v. Zanotto (e v. Colombo); la viabilità circostante la piazza non ha ancora subito quelle piccole modifiche necessarie ad eliminare i punti di conflitto ed a garantire almeno marciapiedi sicuri; v. Antonio da Mestre è stata parzialmente rioccupata dalle auto; esponenti della medesima Amministrazione propongono chi lo spostamento immediato del mercato del pesce (per poter costruire un palazzo in p. Allegri?) nell'area del parcheggio pubblico di v. Fapanni, chi lo spostamento nello stesso luogo di banchi del mercato di Parco Ponci, chi il mantenimento del parcheggio; non c'è un progetto limitato ma preciso di eliminazione almeno dell'asfalto e di arredo urbano della piazza, come prima tappa di un ben più ampio piano urbanistico di recupero e riqualificazione del centro; infine non è stata attivata alcuna campagna di informazione, segnaletica, e "lancio" della pedonalizzazione.

Di fronte a questa situazione, proponiamo alcune operazioni concatenate che dovevano essere fatte per tempo, e che a maggior ragione oggi sono indispensabili e da realizzare immediatamente.

1. Chiusura di Riviera XX settembre dalla parte di v. Poerio, dove è possibile ricavare, di fronte alla galleria Matteotti, la fermata degli autobus a sud della piazza; v. Verdi e v. Riviera vanno circuitate con accesso ed uscita solo su via Circonvallazione.
2. Circolazione a fondo chiuso su v. Manin, pedonalizzando il tratto di v. Palazzo a fianco della Torre, alleggerendo così anche le "attese" all'incrocio tra le v. Einaudi-S. Pio X-Palazzo; la fermata degli autobus a nord della piazza si può allora ricavare in corrispondenza della scuola De Amicis.
3. Realizzazione di una corsia contromano riservata agli autobus su v. Colombo (tratto sud) e su v. S. Pio X, con relativa fermata.
4. Divieto di svolta a sinistra da v. Zanotto verso v. Colombo; v. Zanotto è da riservare all'uso residenziale per la zona circostante; il traffico di attraversamento va incanalato su v. Sansovino.
5. Pedonalizzazione dello slargo tra Coin ed il mercato del pesce.
6. Senso unico su v. Fapanni da Coin verso v. S. Pio X, e da p. Porta Altinate ("Parco Ponci") verso v. S. Pio X.
7. Inversione del senso unico sul lato est di Coin da v. Lazzari verso p. Barche (oppure obbligo di svolta solo verso v. Colombo); accesso al parcheggio posto sul lato posteriore di Coin solo da v. Lazzari; integrazione ed allargamento dei marciapiedi nella zona ad ovest di Coin.

8• Realizzazione di marciapiede adeguato sul ponte di v.Fapanni e di una sufficiente fascia ciclopedonale a fianco di Parco Ponci (in direzione nord-sud).

9• Completamento dei parcheggi interrati di p.Candiani.

10• Eliminazione almeno dell'asfalto e minimale operazione di arredo della Piazza, come prima tappa del più generale restauro e recupero urbanistico del centro storico. A proposito di questo piano abbiamo già espresso le caratteristiche e condizioni indispensabili perchè si tratti di un'operazione positiva per la città (messa in discussione immediata dell'attuale piano di p.Ferretto, superato nonchè pericoloso; coinvolgimento diretto del Comune nella stesura del nuovo piano, produzione di uno strumento urbanistico impegnativo e non solo di "progetti").

Tutti questi punti riguardano operazioni da attivare a tempi brevissimi, ed indispensabili per dare un minimo di qualificazione alla pedonalizzazione della piazza.

A questo fine è anche indispensabile una adeguata segnaletica e una vivace campagna informativa e promozionale..

Ma si tratta solo della prima tappa della pedonalizzazione dell'intero centro storico: sulle operazioni e sulle precise tappe necessarie per raggiungere questo obiettivo abbiamo formulato proposte circostanziate, che renderemo pubbliche prossimamente.

- Molte di queste proposte si confrontano e sono anche alternative al "Piano del Traffico", attualmente in discussione nei quartieri.
- Mestre, 5 dicembre 1986,

Giorgio Sarto e Carlo Giacomini

di Urbanistica Democratica.