

Il recente decreto per il rilancio dell'economia contiene provvedimenti in materia di mobilità abbastanza in linea con l'economia verde. Il presidente di Legambiente Stefano Ciafani considera positivamente le misure che potrebbero "mettere in campo davvero una svolta nelle città", suggerendo contestualmente adeguamenti in fase di riconversione. E, insieme, ampliamenti del decreto indicati con una lista di trentatré proposte che riguardano la scuola, il raddoppio delle piste ciclabili e l'edilizia che metterebbero in moto investimenti, tra diretti e indiretti, per quasi nove miliardi di euro all'anno con 430 mila occupati e con risparmi in bolletta per le famiglie pari a circa 620 euro all'anno. Non c'è dubbio, l'epidemia ha evidenziato la necessità di alleggerire il peso dell'inquinamento e la necessità, di conseguenza, di rivedere il tema della mobilità urbana. Che, ovviamente, non può trovare una soluzione soddisfacente con l'ecobonus per le biciclette normali o a pedalata assistita, ma deve necessariamente estendersi alla costruzione di appositi spazi in cui queste possano muoversi in sicurezza e da altre misure riguardanti la salubrità ambientale. Il provvedimento potrà senz'altro favorire l'alleggerimento del traffico ed evitare l'affollamento in tram, autobus e metropolitane, e sarà efficace se contestualmente non favorirà il ricorso a mezzi di trasporto individuali come le auto, perché in tal caso l'aria delle città diventerebbe ancor più irrespirabile. Fidando nella bontà della legge, Legambiente suggerisce al governo di non circoscrivere le misure alle città superiori ai cinquantamila abitanti, ma di estenderle a tutti i centri abitati del paese, appunto per le implicazioni positive non solo in senso ambientale ma anche economico.



E tuttavia, anche in caso di estensione su tutto il territorio italiano, l'unica città a rimanere fuori dal provvedimento è la Venezia insulare, giacché Mestre ha tutti i requisiti perché i suoi cittadini possano beneficiare dell'atto legislativo. E ciò non perché Venezia non abbia problemi di traffico, di mobilità in genere e di inquinamento, ma semplicemente perché gli spostamenti di persone e cose in territorio lagunare si realizzano in acqua.

La questione evidenzia problemi che riguardano la specificità di Venezia e la mancanza di una politica della mobilità che l'epidemia semplicemente enfatizza. Quest'ultima, di fatto, rende più

problematica una questione già annosa e adeguatamente rilevata per gli effetti dannosi del moto ondoso, per le condizioni di affollamento in cui si realizzano i viaggi in vaporetto e mezzi simili e per gli effetti inquinanti sull'equilibrio lagunare, in via di peggioramento per il traffico sempre più intenso delle grandi navi.

I dati sulla navigazione, nei canali e in laguna, fra l'altro, indicano un eccesso di spostamenti che andrebbe almeno dimezzato. Si tratta di effetti provocati da un turismo oramai incontrollabile che affolla spazi e mezzi di trasporto, ma anche di vuoti decisionali a fronte della necessità di provvedimenti capaci di alleggerire il traffico con misure adeguate.

Il problema non è di facile soluzione, ma soprattutto non si risolve eliminando o controllando il turismo in entrata. Basterebbe verificare quello che sta accadendo in questi giorni di assenza di turismo e di dominio del coronavirus che impone di evitare affollamenti. Il problema non sta nella quantità delle corse, ma nella qualità della proposta del viaggio, e soprattutto nella necessità di favorire e facilitare la mobilità urbana come questione non esclusivamente collegata al trasporto, ma alla mobilità in sé.

Un primo problema riguarda la quantità dei mezzi di trasporto acqueo. L'inquinamento e il moto ondoso suggeriscono un sostanziale alleggerimento delle corse, ma anche del traffico in generale. Credo che sia necessario studiare una modalità di trasferire le merci dalla stazione ferroviaria, da Piazzale Roma e dal Tronchetto in punti precisi della città in modo da poter almeno accorciare il trasporto con natanti e da ridurre il trasporto acqueo.

Per quanto riguarda le persone, ritengo sia necessario studiare una nuova modalità di imbarco e di sbarco, pontili che semplifichino la sosta in modo da ridurre la durata della corsa/navigazione. Ma andrebbe anche affrontata la distribuzione del movimento per la città facilitando l'attraversamento del Canal Grande e del canale della Giudecca, soprattutto, con l'uso di sottopassaggi. La questione della mobilità a Venezia richiede un ordine di priorità e a nessuno può sfuggire che al primo punto della lista vada posto l'alleggerimento sensibile del trasporto acqueo. L'uso dei sottopassaggi avrebbe come primo effetto importante appunto la diminuzione di passeggeri.



Il fattore che caratterizza Venezia è la vita anfibia, il movimento in acqua e quello pedestre. Muoversi su una barca a remi e camminare per Venezia è una vera esperienza di vita per il fisico e per l'anima, è una suggestione straordinaria e non capisco perché non si debba promuovere e favorire il movimento pedonale con percorsi che aiutino meccanicamente il movimento e ciò per i sottopassi e i ponti, almeno, ma anche per le calli, e possibilmente per quelle meno frequentate e funzionali a percorsi che assecondino la distribuzione per la città. Ciò eviterebbe gli ingorghi nei passaggi di Rialto e degli altri tre ponti sul Canal Grande e zone contigue.

Non vedo in queste misure uno stravolgimento dell'immagine urbana che in realtà manterrebbe la sua integrità di città anfibia dove tutto accade senza l'aggressione del traffico automobilistico, senza elementi divisorii di sorta e senza che venga impedito al caso di creare incontri inattesi ed eventi capaci di dare un senso alla giornata e forse alla vita.

Credo piuttosto che una maggiore possibilità di movimento per la città con misure atte a favorire gli spostamenti individuali ne esalterebbe la vivibilità e metterebbe ulteriormente in risalto la misura umana di Venezia.



Grazie al tuo sostegno

yтали sarà in grado di proseguire le pubblicazioni nel 2020.

Clicca [qui](#) per partecipare alla raccolta fondi.

Your support will give ytali the chance to carry on in 2020.

Click [here](#) to contribute to the fundraising.

*Votre soutien donnera à ytali la chance de continuer en 2020.*

Cliquez [ici](#) pour contribuer à la collecte de fonds.

