

**OGGETTO:** osservazioni all'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano di Mestre e Marghera di cui alla del. G. C. n. 265 del 23.05.2014

Premessa

Il PGTU del Comune di Venezia, approvato nel maggio 2002, è uno strumento di pianificazione tuttora vigente, un piano che ha rappresentato un substrato tecnico-culturale e che ha determinato successivi atti di pianificazione in coerenza con il piano stesso. Tali atti rappresentano senza dubbio un'implementazione del PGTU stesso rappresentando uno sviluppo del pensiero di mobilità in città che era alla base di quel piano, seppure su scale diverse e su tematiche di volta in volta particolari. Pensare che l'aggiornamento di un piano di gestione del traffico della città di Mestre, che dopo 12 anni si presenta ancora di vitale importanza, possa essere aggiornato esclusivamente con uno strumento che fissa il proprio orizzonte temporale in appena un biennio ci sembra incoerente con la realtà di tutti i PGTU, realtà che dimostra ovunque l'impossibilità di rifarli ogni due anni. Per questo motivo si ritiene che questo PGTU non dovrebbe trascurare una visione temporale leggermente più ampia; questo anche in ragione dell'esperienza maturata dal 2002 ad oggi. La stessa relazione tecnica infatti evidenzia al punto 1.1 delle premesse come la norma *“apre la possibilità di assumere una prospettiva di più ampio periodo, riconoscendo la difficoltà ad intervenire efficacemente nell'immediato per la risoluzione delle criticità.....omissis”*, anche se poi a chiusura del paragrafo si afferma che *“con l'avvio dell'aggiornamento del PGTU, l'amministrazione ha inteso, in relazione ai diversi atti programmatori e pianificatori adottati dal 2002 ad oggi, accertare lo stato di attuazione...omissis”*.

Una scelta che sostanzialmente limita tale aggiornamento ad un semplice strumento di analisi, abdicando di fatto al significato pianificatorio dell'atto, equiparandolo ad un atto interno di verifica senza alcun valore di programmazione e di indirizzo per gli anni a venire.

Tale impostazione si riscontra soprattutto nel capitolo della ciclabilità nel quale non si riesce a comprendere il rapporto tra “l'aggiornamento” e i diversi atti programmatori e pianificatori citati nelle premesse che nello specifico della ciclabilità vanno sotto il nome di Biciplan (prima, seconda e terza fase). Il lavoro in esame infatti non recepisce tali documenti ma ne estrapola solo la parte inserita nel piano triennale delle opere pubbliche (TAV. 34) rendendo incomprensibile se tale decisione di fatto emenda il Biciplan citato “tagliandone” parte dei contenuti e delle proposte in previsione ponendo la questione se i diversi strumenti potranno coesistere in una qualche misura.

Ancora meno utile e chiara risulta l'elencazione di ulteriori interventi nel capitolo 5.1.1.5 Ciclabilità raggruppati sotto il paragrafo “Risoluzione dei punti critici sulla rete ciclabile” per il semplice fatto che gli stessi *“potranno essere attuati qualora trovassero riscontro negli strumenti di programmazione economica, previa verifica degli aspetti patrimoniali, urbanistici, ambientali”*.

Appare davvero un'impostazione inusuale che uno strumento di pianificazione sia subordinato a strumenti di programmazione economica. Con l'impostazione proposta da questo PGTU si differiscono le scelte sui contenuti ad un futuro alquanto incerto. Se i contenuti legati a nuove proposte di regolamentazione e gestione sana del traffico urbano sono demandati solo agli atti di programmazione economica chi detta la lista dei nuovi interventi necessari per il miglioramento della circolazione? Chi definisce le priorità all'interno di questa lista?

## OSSERVAZIONI

### TAV. 34 e RELAZIONE TECNICA CAP. 5.1.1.5 “Ciclabilità”:

#### OSSERVAZIONE n. 1:

- recepire tutti i contenuti del **Biciplan** prima, seconda e terza fase in coerenza con quanto dichiarato nelle Premesse alla Relazione Tecnica (vedi premessa al presente documento) -

#### OSSERVAZIONE n. 2:

- nello specifico dell'Anello Centrale **garantire la percorribilità ciclistica nelle aree pedonali sia di via Poerio sia di via Fapanni** (con velocità a passo d'uomo) recependo quanto già previsto nel Biciplan prima fase; la previsione di “bici a mano” non è in coerenza con gli obiettivi del piano della ciclabilità -

#### OSSERVAZIONE n. 3:

- il Bicipark della stazione di Mestre è già stato realizzato e quindi deve essere eliminato dalle previsioni di piano -

#### OSSERVAZIONE n. 4:

- aggiornare i documenti inserendo tra le opere in corso di realizzazione la ciclabile in sede propria tra Forte Carpenedo e Borgoforte in fregio a via Vallon -

#### OSSERVAZIONE n. 5

- aggiornare i documenti inserendo tra le opere in corso di progettazione/realizzazione del sovrappasso ferroviario zona Catene e il prolungamento della pista su via Miranese fino alla rotonda di Chirignago e Piazza San Giorgio -

#### OSSERVAZIONE n. 6 :

- aggiornare i documenti inserendo tra le opere in corso di progettazione e prossima realizzazione, essendo già finanziata, la ciclabile tra Passo Campalto e Forte Bazzera denominata “Ippovia”-

#### OSSERVAZIONE n. 7:

- inserire nel piano l'intero **itinerario n. 18 del Biciplan** (seconda fase) lungo via Martiri di Marzabotto fino a via Brendole per creare finalmente un collegamento sicuro tra le due parti della Municipalità di Chirignago-Zelarino, (nella tavola di piano c'è un vuoto inspiegabile tra via Brendole e la centrale ENEL di Marzabotto) -

#### OSSERVAZIONE n. 8:

- alla luce delle recenti decisioni di realizzare il Ponte ciclopedonale sull'Osellino e la pista ciclabile bidirezionale su via Zanutto (B14) inserire come intervento prioritario **il collegamento ciclabile sul lato nord di Piazza Barche tra via Brenta Vecchia e via Zanutto** in continuità con il tratto già realizzato fronte Centro Le Barche sia per garantire ampia sicurezza nell'attraversamento del centro di Mestre sia per la connessione sostenibile tra l'area est e l'area ovest di Mestre -

#### OSSERVAZIONE n. 9:

- inserire come intervento prioritario il **collegamento ciclabile continuo tra la pista ciclabile di viale San Marco e Forte Marghera**, e da quest'ultimo a via Torino esplicitando la posizione e la necessaria passerella ciclabile atta a superare il canale che divide via Torino dal Forte Marghera; è quasi superfluo sottolineare l'importanza di tale intervento sia per la fruizione del Forte e del Parco di San Giuliano, sia come opera funzionale alla nuova area universitaria di via Torino -

#### OSSERVAZIONE n. 10

- inserire come intervento prioritario la previsione di realizzazione di **sottopasso ciclopedonale in via della Crusca** per il superamento del pericolosissimo incrocio con via Martiri della Libertà (vedi itinerario n. 5 del Biciplan 2<sup>a</sup> fase) -

**OSSERVAZIONE n. 11:**

- inserire la previsione di realizzazione di un **collegamento ciclabile tra il nuovo Bicipark ed il polo universitario di via Torino** attraverso la riqualificazione urbana di via Cà Marcello, con conseguente collegamento e messa in sicurezza ciclistica e pedonale da via Paganello fino alla stazione ferroviaria di Porto Marghera (vedi convenzione in atto tra lo IUAV e il Comune di Venezia) -

**OSSERVAZIONE n. 12:**

- inserire la previsione di realizzazione della **connessione tra la ciclabile di via Indri con Via Cà Solaro e Cà Alverà** già oggetto di studio di fattibilità da parte dell'amministrazione comunale approvato dalla municipalità di Favaro -

**OSSERVAZIONE n. 13:**

- inserire come intervento prioritario la previsione di realizzazione del **prolungamento ciclopedonale di via Gobbi** fino alla rotonda con la Vallenari -

**OSSERVAZIONE n. 14:**

- inserire la previsione di realizzazione del tratto di **pista di via Tevere** fino al Parco Albanese (già prevista nel Biciplan all'interno dell'itinerario n. 13), intervento che può essere realizzato, in prima fase, con costi contenuti -

**OSSERVAZIONE n. 15:**

- inserire la previsione di realizzazione di un **attraversamento ciclabile di Piazza Barche**, intervento poco costoso e molto efficace per collegare in sicurezza tutto il quartiere di Altobello con la zona del parco di viale San Marco, Bissuola e San Giuliano (così come previsto dal Biciplan di seconda fase) -

**OSSERVAZIONE n. 16:**

- inserire la previsione di realizzazione del **prolungamento della ciclabile esistente su via Orlanda** fino ad intersecare la ciclabile su via Sabbadino -

**OSSERVAZIONE n. 17:**

- inserire come intervento prioritario la realizzazione della **pista ex Rio Cimetto** nella sua interezza (circa 4 km) dal confine con il comune di Spinea fino a Lussinpiccolo, itinerario già inserito nel Biciplan (prima fase) del 2006 con il n. 3 -

**OSSERVAZIONE n. 18:**

- inserire come intervento prioritario la realizzazione di **una pista ciclabile nell'ultimo tratto di via Scaramuzza**, dal sottopasso ferroviario fino a via Gatta, funzionale alla fruizione da parte della popolazione del complesso di Forte Mezzacapo, analogo completamento per le stesse finalità è richiesta per via Gatta -

**OSSERVAZIONE n. 19:**

- pianificare la realizzazione di una **nuova ciclabile di collegamento tra l'area urbana di Marghera e il recente sottopasso ciclopedonale sulla Romea** (area nuovo centro commerciale) -

**OSSERVAZIONE n. 20:**

- pianificare il completamento della maglia ciclabile in zona Gazzera, con apposita scheda di progetto, mettendo in rete le opere ciclabili afferenti ai nodi SFMR di Gazzera e Olimpia con le previsioni del **Biciplan 2<sup>a</sup> fase itinerario 17**, in particolare prevedendo prioritariamente il

collegamento ciclabile tra via Brendole e la Castellana e l'accessibilità sicura alle due nuove stazioni ferroviarie metropolitane -

**OSSERVAZIONE n. 21:**

- inserire la previsione del completamento della **ciclabile sulla rotonda Parmesan** come elemento di collegamento tra la ciclabile di via Beccaria, quella di via Trieste e quella di via Calvi -

**OSSERVAZIONE n. 22:**

- recuperare le previsioni di piano del PRG per il collegamento ciclabile tra la nuova Vallenari e l'area urbana di Favaro in fregio a via San Donà -

**OSSERVAZIONE n. 23:**

- inserire la previsione del prolungamento a ovest della ciclabile di via Torino, garantendo il superamento in sicurezza della nuova rotonda con C.so del Popolo -

**OSSERVAZIONE n. 24:**

- inserire la previsione di realizzazione di una **pista ciclabile lungo via Einaudi** così come previsto nel BiciPlan di prima fase (soluzione che non va in contraddizione con la previsione del PGTU di ripristinare il doppio senso veicolare). Questo intervento risulta strategico per completare l'anello ciclabile della rete principale che non può essere sostituito da un intervento (meno lineare, meno visibile, parzialmente in promiscuo con le auto) come il tratto di pista previsto all'interno del nuovo parcheggio temporaneo dell'ex Umberto Primo -

**OSSERVAZIONE n. 25:**

- inserire la previsione di risoluzione dei **critical point** della rete ciclabile evidenziati dai due dossier elaborati da Fiab Mestre nel corso degli ultimi 3 anni e già consegnati all'Amministrazione Comunale.

**OSSERVAZIONE n. 26:**

- pianificare la realizzazione di alcuni parcheggi per bici custoditi ( e a pagamento) nel centro città e a Venezia Piazzale Roma; in relazione al nuovo collegamento ciclabile Translagunare in corso di realizzazione, postazioni di sosta per biciclette sono necessarie anche a Santa Marta e al Tronchetto (come già più volte richiesto dall'Associazione Vivivenezia) -

**OSSERVAZIONE n. 27:**

- al fine di migliorare la gestione delle politiche di Mobilità della bicicletta, si propone di inserire all'interno di questo PGTU l'istituzione della figura del **Bike Manager**, così come sperimentato con successo da altri comuni italiani e dalla stragrande maggioranza delle città Europee. In maniera analoga a quanto a suo tempo promosso dall'Amministrazione con l'approvazione del BiciPlan (infatti nello stesso periodo è stato istituito un nuovo ufficio denominato "ufficio biciclette" che potesse seguire l'attuazione di quel piano e promuovere politiche di sensibilizzazione all'uso della bicicletta, operando con successo nei primi anni), si ritiene importante, in questo momento, istituire una figura in grado di portare elementi di uniformità, coordinamento ed efficacia nella risoluzione delle criticità e nelle progressive implementazioni della dotazione (in questi ultimi anni si è perso un po' il filo rispetto alle priorità indicate negli strumenti di pianificazione esistenti e, in alcuni casi, è apparso evidente che la gestione dei progetti di ciclabilità, di volta in volta in capo a diversi uffici e soggetti – AVM, Insula, LL.PP., Veritas, ecc...- è risultata poco efficace nell'integrare i vari progetti, anche dal punto di vista della continuità fisica e nell'uniformità degli stessi, nella comunicazione alla città, ecc..).

Le esperienze passate hanno sempre dimostrato che è cosa buona affiancare agli strumenti di piano e di gestione, figure con un ruolo chiaro e con competenze di sintesi, cui i diversi soggetti possono far riferimento poiché facilmente individuabile -