



Venezia, 22-02-2007

Al Consigliere comunale Alfonso Saetta
e per conoscenza
Al Presidente del Consiglio comunale
Al Capo di Gabinetto del Sindaco
Al Vicesegretario Generale

**Oggetto: risposta all'interrogazione nr. d'ordine 640 (Nr. di protocollo 138) inviata il 28-11-2006 con
oggetto: Il Tram sta seminando il panico!**

Con riferimento alle richieste espresse nell'interrogazione del Cons. A.Saetta si precisa quanto segue:

Avvio dell'opera senza approfonditi studi di utilità

Il sistema tranviario risulta tra le priorità delle diverse Amministrazioni Comunali che si sono succedute dal 1994, anno della prima richiesta di finanziamento, sino ad oggi e pertanto l'attuale progetto appare frutto di una riflessione più che ponderata e condivisa.

Si precisa comunque che l'opera è stata ammessa al finanziamento, circa 60%, previsto dalla legge n. 211/92 e che pertanto è stata sottoposta all'iter approvativo Ministeriale che ne ha valutato l'opportunità anche in termini tecnico economici, i progetti approvati dall'Amministrazione Comunale e dal Ministero contengono infatti elaborati economici di analisi della domanda, analisi costi benefici e soprattutto il piano economico finanziario dell'intervento.

Realizzazione similare a Padova situazioni di ghiaccio

Con il Comune di Padova esiste un rapporto di collaborazione che vede, per quanto possibile nei termini dei rispettivi contratti di appalto, un reciproco scambio di informazioni. Quanto rilevato in relazione a problemi con ghiaccio e neve non risulta, ad oggi, essere elemento di ostacolo alla circolazione del veicolo.

Valutazioni dell'ing. Miozzi

Non risulta che l'ing. Miozzi abbia avuto modo di esaminare in maniera dettagliata gli elaborati progettuali oggi agli atti dell'Amministrazione né quelli di PMV, per cui si ritiene che quanto apparso sulla stampa possa essere frutto di analisi speditive e pertanto non sufficientemente approfondite: in ogni caso le presunte analisi dell'ing. Miozzi riguardano un tram di tipo tradizionale su duplice binario in ferro. Per quanto riguarda il veicolo che opererà a Mestre-Venezia, si tratta di un tram su gomma a guida vincolata e fa presente comunque che il carico per asse è inferiore a quello degli attuali autobus e pertanto non crea zone di scarico del peso a terra più rilevanti di quelli del traffico che già oggi attraversa il Ponte della Libertà.

Precipitoso utilizzo di fondi comunitari

L'intervento non è finanziato con fondi comunitari; gli oneri per la realizzazione dell'opera sono coperti al 60% dal contributo statale ex. Legge n. 211/92 e per il rimanente 40% da PMV.

Striscioni lungo i cantieri

L'attività di comunicazione risulta elemento di fondamentale importanza per garantire la corretta informazione ai cittadini sull'avanzamento dei lavori e sull'impatto che questi hanno nelle varie zone della città. Per rendere tale attività sempre più efficace l'Amministrazione ha promosso l'avvio di varie iniziative che consentano di raggiungere il maggior numero di persone; questo si realizza tramite opuscoli informativi, comunicati stampa, interventi sulle emittenti locali e anche con azioni in prossimità dei cantieri (striscioni sulle recinzioni - manifesti - colonnine informative etc..) che sono poi l'elemento realmente visibile dell'opera.

L'attività di comunicazione è prevista nel quadro di spesa del progetto.

Riconversione in piste ciclabili

Tale ipotesi risulta del tutto impraticabile, ancorché la si volesse attuare, in quanto la posizione delle piattaforma tranviaria risulta sostanzialmente al centro della sede stradale in posizione del tutto impraticabile per un transito dei cicli -a meno di non voler eliminare completamente il transito di veicoli.

Introduzione di Filobus ad alta capacità

Non è possibile introdurre in circolazione "filobus a grande capacità", in quanto il codice della strada impone che la

massima lunghezza per un veicolo a guida libera - ossia privo di un vincolo meccanico a rotaie di guida - sia di 18 metri e pertanto un filobus può trasportare le stesse persone che trasporta oggi un autobus sondato. A tale proposito si ricorda che la legge che finanzia l'intervento (n. 211/92) è indirizzata a "sistemi di trasporto rapido di massa" e si rivolge quindi proprio a sistemi di tipo tranviario-metropolitano che, grazie all'adozione di veicoli particolarmente lunghi, permettono di realizzare un sistema di trasporto ad alta capacità e elevato confort di viaggio che li rendono una valida alternativa al trasporto privato.

Sospendere i lavori

Sulla base delle considerazioni sopra riportate, seppure in modo conciso, credo emerga come l'intervento sia stato accompagnato da tutti gli studi necessari per valutarne a fondo l'opportunità, è inoltre elemento evidente la necessità di trovare delle valide alternative per il sistema della mobilità urbana, soprattutto per il trasporto pubblico, al fine di ridurre la congestione che soffoca le nostre città e che ci obbliga all'adozione di misure temporanee poco efficaci (targhe alterne..) e non strutturali come invece potrà essere il nuovo sistema tranviario.

Assessore Enrico Mingardi