



Venezia, 11-01-2008

Al Consigliere comunale Sebastiano Bonzio

**e per conoscenza**

Al Presidente del Consiglio comunale  
Al Presidente della IV Commissione  
Al Presidente della Municipalità di Favaro Veneto  
Al Capo di Gabinetto del Sindaco  
Al Vicesegretario Generale

**Oggetto: risposta all'interrogazione nr. d'ordine 960 (Nr. di protocollo 116) inviata il 22-05-2007 con oggetto:** L'Amministrazione intervenga con urgenza per giungere alla totale messa in sicurezza di via Orlanda e dell'incrocio tra via Orlanda, via Passo e via Gobbi.

A seguito del luttuoso evento accaduto il 21 maggio scorso, l'Ufficio Mobilità del Comune di Venezia ha programmato una immediata attività ricognitiva e progettuale, in collaborazione con la Municipalità ed il Comitato Giovani di Campalto.

L'attività di analisi è partita dal primo sopralluogo sul campo, effettuato il 25 giugno 2007, e non si è limitata ad affrontare il problema localizzato dell'incrocio in questione, bensì ha voluto porsi un obiettivo strategico più vasto ma al tempo stesso molto concreto: la messa in sicurezza dei percorsi ciclabili principali di Campalto!

In quell'occasione sono emerse molte criticità; alcune facilmente affrontabili e risolvibili, altre richiedevano un approccio più complesso in quanto coinvolgevano Enti sovracomunali come ANAS o Veneto Strade.

In definitiva l'obiettivo, dichiarato da tutti i convenuti, era quello di creare un primo disegno di rete ciclabile sicura entro il quale trovare i tratti realizzabili entro brevissimo tempo.

Le successive riunioni tecniche sono servite ad affinare gli approcci analitici e progettuali, in modo da arrivare alla stesura di una serie di elaborati condivisa con la Municipalità ed il Comitato Giovani di Campalto.

Un elemento di grande pericolosità è certamente costituito da via Orlanda e dalla sua impermeabilità all'attraversamento pedonale e ciclabile, questo nonostante essa si collochi in un tessuto urbano ad altissima densità abitativa.

La presenza di numerosissimi mezzi pesanti come pure l'alta velocità di percorrenza ne fanno un luogo altamente incidentogeno che da tempo ha superato sia il livello di servizio che la sua capacità ambientale.

La perdita progressiva di urbanità e di qualità ai bordi si evidenzia nella scarsa definizione degli accessi all'abitato.

Tutto ciò fa sì che ogni parte del tessuto funzioni come un'isola a se stante: la Piazza con l'Oratorio, il Parco, il Villaggio Laguna, ecc.

Da questa incomunicabilità "funzionale", certamente superata dalla futura realizzazione della bretella di collegamento a nord, nasce il progetto per la messa in sicurezza dei percorsi ciclabili principali di Campalto.

Le piste ciclabili diventano elemento di unione tra le zone e le funzioni e delineano una rete di percorsi sicuri che, in senso radiale, confluiscono a Campalto e dal suo centro si diramano verso tutte le direzioni, privilegiando il collegamento con le aree a servizi scolastici e quelle più centrali di Mestre.

Questi percorsi sicuri longitudinali trovano una corretta espansione nelle grandi aree verdi come il nuovo Bosco di Campalto ed il Parco Chiarin e cercano a loro volta collegamento con altrettante aree a verde attrezzato, costituite dal Parco di San Giuliano e l'estremità a sud del Villaggio San Marco.

Per la messa in sicurezza degli incroci si è volutamente stabilito un approccio tecnico differenziato a seconda della loro collocazione: nella parte urbana più consolidata si utilizzano sistemi mutuati dalla Moderazione del Traffico come l'incrocio rialzato; mentre nei casi più particolari e pericolosi si suggeriscono interventi più complessi, come un sottopasso ciclo-pedonale in via Della Crusca per mettere in sicurezza l'attraversamento della SS.14 Bis.

Nel caso dell'incrocio oggetto dell'interrogazione, pur avendo ri-esaminato e ri-adattato, per quanto possibile, il ciclo semaforico, si è convenuto che la soluzione migliore fosse ricercare la continuità ciclabile con la nuova pista su via Orlanda, "deviando" il flusso ciclistico lungo direzioni più tranquille e sicure, quindi lungo via Tiburtina.

Tutto ciò in pieno accordo con quanto contenuto nella vigente normativa che regola la ciclabilità: DM 557/99, Capo I, articolo 2, punti 1 e 2.

Quando gli interventi previsti dal nostro piano si presentano difficili e necessitano di approfondimenti con altri Enti Territoriali, si è comunque cercato di individuare una soluzione temporanea o alternativa, tale da realizzare comunque in tempi rapidi il collegamento auspicato della rete; un esempio è dato dal percorso tra via Orlanda ed i plessi scolastici del Quartiere Pertini.

Alcuni collegamenti come lungo via Mandricardo e via Tombelle necessitano di un ulteriore approfondimento in quanto interamente in proprietà privata; dei due, comunque, il secondo sembra risolvibile in tempi più rapidi, vista la dichiarata disponibilità dei proprietari a garantire un rapido accesso verso Mestre da sud.

**Assessore Enrico Mingardi**