



Venezia, 23-03-2006

nr. ordine 371
Prot. nr.26

All'Assessore Sandro Simionato

e per conoscenza

Al Sindaco
Al Presidente del Consiglio comunale
Al Presidente della IV Commissione
Ai Capigruppo consiliari
Alla Presidente della Municipalità Chirignago - Zelarino
Al Capo di Gabinetto del Sindaco
Al Vicesegretario Generale

INTERPELLANZA

Oggetto: Incrocio vie Calucci - Quarnaro: giungere rapidamente al miglioramento della sicurezza stradale e della fluidificazione del traffico tramite la realizzazione di opere poco costose ed impattanti.

Tipo di risposta richiesto: in Commissione

Premesso che

i più recenti dati sull'incidentalità stradale nel Comune di Venezia affermano che la sicurezza della viabilità e l'incolumità di pedoni, ciclisti ed automobilisti continua ad essere seriamente a rischio nonostante i notevoli sforzi compiuti negli ultimi anni dall'Amministrazione per migliorare la pesante situazione ereditata da un passato rappresentato da uno "sviluppo" schizofrenico del territorio della città di terraferma, avvenuto in modo deregolamentato e incontrollato.

Secondo quanto previsto dal PGTU entrato in vigore con delibera di Consiglio Comunale n° 92 del 22/2/2002, il miglioramento della sicurezza stradale e della fluidificazione del traffico rappresentano per l'Amministrazione delle priorità da raggiungere attraverso "interventi immediati per rimediare alle situazioni di maggior gravità, con ridisegnazione di una serie di incroci...".

Una delle principali cause di incidente è sicuramente da individuare nell'esistenza di incroci pericolosi ed non ancora in sicurezza che tuttora insistono in numerose strade del Comune di Venezia.

Tra i numerosi casi che possono essere portati ad esempio merita di essere citato quello tra le vie Calucci e Quarnaro (un'intersezione stradale che rappresenta l'unica alternativa per gli automobilisti provenienti dalle zone di Martellago, Spinea, Scorzè e Trebaseleghe per immettersi in tangenziale) dove non sono rari casi di sinistri stradali.

Considerato che:

In tutte le città interessate da un'intensa circolazione si tende a ricercare soluzioni alternative all'installazione di impianti semaforici in corrispondenza di incroci che sopportano una sostenuta mole di traffico, poiché provocano code ed il conseguente aumento di immissione di gas di scarico nocivi per la salute, in particolar modo quella di chi risiede a ridosso delle aree d'incrocio.

Gli studi più recenti e qualificati destituiscono di fondamento la pratica ormai largamente diffusa in Italia presso progettisti e Amministrazioni Pubbliche tesa alla sistemazione generalizzata ed acritica degli incroci stradali mediante la realizzazione di rotonde. Infatti in varie pubblicazioni si dichiara che, molto spesso, si abusa di questo strumento impiegandolo anche dove non ci sono le condizioni ideali per un suo ottimale funzionamento. Innanzi tutto si afferma che è inopportuno prevederne la realizzazione in caso non vi sia lo spazio sufficiente per consentire un raggio adeguatamente grande per l'iscrizione dei veicoli pesanti oppure da non consentire corsie di interscambio proporzionate con i flussi di traffico e qualora si tratti di un'area con forte presenza di pedoni (particolarmente a rischi è la sicurezza di soggetti ipovedenti) e/o mezzi pubblici.

Considerato inoltre che:

Entrambe le situazioni sono calzanti con la realtà infrastrutturale dell'incrocio tra le vie Calucci e Quarnaro visti i suoi spazi angusti, racchiusi tra numerose abitazioni che si trovano a ridosso dello stesso, il costante flusso di pedoni e

ciclisti ed il massiccio transito di mezzi di trasporto privati e di autobus del servizio di trasporto pubblico urbano.

Preso atto che:

La constatazione, da parte degli uffici, della suddetta realtà ambientale esistente tra le vie Calucci e Quarnaro ha portato all'elaborazione di un elaborato progettuale (Codice d'Intervento 8392 a firma dell'architetto Cupiccia) che prevede il rialzamento della sede stradale in corrispondenza dell'incrocio, una modalità d'intervento già sperimentata altrove in sostituzione di una rotatoria, in contesti simili all'incrocio in oggetto (si pensi all'incrocio tra le vie S. Donà, Trezzo e Garibaldi, in corrispondenza della piazza Carpendo), con buoni risultati dal punto di vista della sicurezza e della fluidità del traffico.

Constato che:

Il suddetto progetto, nonostante l'urgenza derivante dalle evidenti necessità di messa in sicurezza dell'incrocio tra le vie Calucci e Quarnaro, non sembra compiere significativi e concreti progressi verso la sua effettiva e tempestiva realizzazione.

Tutto ciò premesso e considerato si interpella l'Assessore alle Infrastrutture e Viabilità per chiedere:

quali sono i motivi che stanno alla base di questo incomprensibile temporeggiamento da parte degli uffici preposti alla concreta esecuzione del progetto di rialzamento della sede stradale in corrispondenza dell'incrocio tra le vie Calucci e Quarnaro.

che si proceda all'inizio dei lavori di rialzamento della sede stradale in corrispondenza dell'incrocio tra le vie Calucci e Quarnaro, in conformità con gli obiettivi di miglioramento della sicurezza stradale e della fluidificazione del traffico previsti dal vigente PGTU.

che siano fornite ai consiglieri notizie circa la tempistica e le modalità dell'intervento.

Se il suddetto ritardo sia dovuto ad un supplemento di studio della situazione teso ad approfondire e a rivisitare l'attuale progetto, da effettuarsi nel rispetto delle attuali condizioni ambientali dell'incrocio tra le vie Calucci e Quarnaro che sconsigliano il posizionamento di lanterne semaforiche o la realizzazione di rotatorie, attraverso la realizzazione di interventi che prevedano opere di più immediata e celere esecuzione, meno costosi ed impattanti quali la rivalutazione delle gerarchie stradali, la previsione di un nuovo sistema viario (sensi unici) o il posizionamento di moderne tipologie di dissuasori di velocità (si pensi alla realizzazione di "chicannes" o strumenti simili che non comportino la produzione di eccessivo inquinamento acustico) nei tratti di avvicinamento all'incrocio.

Sebastiano Bonzio