



## Verbale per seduta del 12-01-2006 ore 15:00

CONSIGLIO COMUNALE  
IV COMMISSIONE

**Consiglieri componenti la Commissione:** Paolino D'Anna, Giuseppe Toso, Giampietro Capogrosso, Carlo Pagan, Valerio Lastrucci, Claudio Borghello, Patrizio Berengo, Giovanni Salviato, Franco Ferrari, Fabio Muscardin, Roberto Turetta, Maurizio Baratello, Bruno Lazzaro, Giovanni Azzoni, Fabio Toffanin, Franco Conte, Alfonso Saetta, Felice Casson, Diego Turchetto, Ezio Oliboni, Cesare Campa, Saverio Centenaro, Antonio Cavaliere, Raffaele Speranzon, Alberto Mazzonetto, Sebastiano Bonzio, Gianfranco Bettin.

**Consiglieri presenti:** Paolino D'Anna, Giampietro Capogrosso, Carlo Pagan, Valerio Lastrucci, Claudio Borghello, Patrizio Berengo, Giovanni Salviato, Fabio Muscardin, Roberto Turetta, Bruno Lazzaro, Fabio Toffanin, Alfonso Saetta, Saverio Centenaro, Alberto Mazzonetto, Sebastiano Bonzio.

**Altri presenti:** Assessore Enrico Mingardi, Dirigente Carlo Andriolo..

### Ordine del giorno seduta

1. Trattazione [dell'interrogazione nr. d'ordine 142 \(nr. prot. 120\)](#) con oggetto "Programmi per le opere di miglioramento della circolazione stradale.", inviata da Claudio Borghello
2. Esame delle linee programmatiche relative alle azioni e ai progetti da realizzare nel corso del mandato 2005-2010

### Verbale seduta

Alle ore 15.30 il presidente Lastrucci, constatata la presenza del numero legale dichiara aperta la seduta e ricorda che la commissione aveva chiuso i lavori della precedente riunione con l'impegno a proseguire l'esame delle linee programmatiche di mandato continuando gli interventi dei consiglieri e conseguentemente dà la parola al consigliere Muscardin.

MUSCARDIN si dichiara soddisfatto delle dichiarazioni dell'assessore Mingardi apparse sulla stampa. Afferma che non si diminuisce il traffico in città a colpi di divieti così come non si risolvono i problemi della sosta delle auto. Bisogna trovare delle modalità condivise per produrre una politica della mobilità incisiva. Propone la costituzione di due cinture di parcheggi: una esterna in zone che potrebbero essere definite periferiche, come i parcheggi scambiatori destinati a chi permane in centro per lungo tempo, non onerosa e con servizi navetta di collegamento con il centro; una con parcheggi collocati a ridosso del centro per chi si reca per acquisti, per brevi soste e questi molto onerosi e una parte destinata ai residenti. Le quote devono dare una adeguata capacità ricettiva; solo così si può definire un'area vasta dove accede chi ha la residenza o attività lavorative o che risponda a criteri definiti. Il traffico dei residenti, sgravato così, può essere rivisto senza dare sensazioni di costrizione e permetterà di ristrutturare e adeguare le linee dei bus e trasformare la viabilità da radiale a circolare. Solo realizzando percorsi "desiderabili" si risolve il problema del traffico di passaggio.

Alle ore 15.40 entra il consigliere Borghello.

MAZZONETTO evidenzia come non solo di traffico automobilistico si deve parlare bensì del sistema delle piste ciclabili e delle linee del tram che arriva a Venezia. Bisogna costruire sinergie per facilitare il turismo con la realizzazione di zone blu, parcheggi per i residenti a Venezia di cui non si sente mai parlare. Cita la questione dell'area dell'ospedale Umberto I dove potrebbe essere realizzata una vasta area dedicata a parcheggio; la viabilità del nuovo ospedale deve essere discussa con la Municipalità di Mestre centro. Ritiene insensato non far arrivare la linea del tram a Fusina e all'aeroporto creando così maggiori opportunità per il turismo. La giunta Costa non ha affrontato nessuno di questi problemi.

Alle ore 15.50 entra il consigliere Berengo.

LAZZARO ringrazia l'assessore Mingardi per la risposta ricevuta ed il lavoro svolto sulla realizzazione del parcheggio a Trivignano.

TOFFANIN ricorda che tutte le teorie sul traffico sono valide ma il problema è rappresentato dai 175 giorni di sfioramento dei limiti di inquinamento. Quindi il problema deve essere affrontato sia generalmente che per fronteggiare l'emergenza data la pericolosità della situazione che ha riflessi sulla salute della popolazione. L'assessore ha ricevuto

molte critiche per la proposta del piano delle piste ciclabili e per l'instaurazione delle aree pedonali. I criteri del piano del traffico devono considerare l'inquinamento non solo del centro ma anche della tangenziale e delle vie di scorrimento.

SALVIATO chiede se esiste un piano di ammodernamento del parco bus dell'Actv.

LASTRUCCI ritiene che la natura del traffico in centro sia complessa, si deve intervenire sui trasporti pubblici in generale e cita a tal proposito la mancanza di un tavolo permanente con la Regione e le Ferrovie; a suo parere sembra che i progetti dell'amministrazione riguardino solo l'azienda pubblica comunale mentre questi programmi dovrebbero coinvolgere anche gli altri attori per integrare tutte le iniziative ed i programmi che comunque incidono sul territorio comunale. Ci sono altri punti critici quali l'innesto al motel Agip sulla tangenziale dei camion, con un accordo con la regione si potrebbero dirottare sulla SP81 fino all'entrata in autostrada. Per contrastare l'inquinamento si potrebbero attrezzare delle aree dove controllare principalmente i tir provenienti dall'est europeo; probabilmente il solo annuncio potrebbe ridimensionare l'intensità del traffico di questo tipo. Ritiene positivo il lavoro svolto per la realizzazione della viabilità del nuovo ospedale di Mestre e dalla riunione scaturisce anche la possibilità di realizzare un raccordo anulare tra la Miranese, la Castellana ed il Terraglio; altro punto critico è il traffico intenso di via Trieste che potrebbe avere un'alternativa con il dirottamento in via Oriago. Concorda con l'idea espressa di realizzare dei parcheggi con funzioni specializzate: scambiatori all'esterno della città per i pendolari e più vicini al centro per i residenti e per le soste brevi. C'è una considerazione da fare: ci sono delle aree vicino alla tangenziale e praticamente in centro che potrebbero già essere investite della funzione di parcheggio. Tra queste ci sono l'area di via Ulloa a Marghera e l'area della fermata della SFRM di via Olimpia dove si può intercettare direttamente dalla tangenziale, il traffico di collegamento con l'ospedale. Altra criticità è rappresentata dall'installazione delle telecamere sulle zone a traffico limitato; la congestione sarà tale non perché i vigili urbani non avranno operato bene; se applicheremo i sensi unici che proporremo sarà il caos del traffico; l'errore sta nella regolamentazione delle zone e cita gli esempi del doppio senso di via Padre Giuliani, il divieto di parcheggio il sabato e la domenica in via S. Pio X, l'impossibilità per i residenti di via Verdi e Riviera XX Settembre di percorrere il breve tratto di via Circonvallazione. Reputa indispensabile studiare attentamente gli effetti prima di attivare le telecamere.

BORGHELLO afferma che la mobilità è un problema sempre in trasformazione. Le soluzioni che saranno trovate devono essere condivise con i cittadini anche se qualunque proposta fatta troverà sempre qualcuno contrario. Ritiene che la soluzione di imporre il traffico a targhe alterne anche per i residenti non risolverà il problema, la soluzione sarà la chiusura totale del traffico, così come ravvisato dall'assessora all'ambiente. Concorda con la proposta di permettere l'entrata in città a coloro i quali abbiano dei requisiti definiti; l'impiego del tram deve costringere ad una progettazione della mobilità diversa dall'attuale, studiata con l'assessorato all'urbanistica, all'ambiente ed alla viabilità. Esprime preoccupazione per la possibilità che le opere complementari al passante facciano aumentare il traffico urbano così come i nuovi insediamenti previsti dai piani urbanistici.

BONZIO ritiene che i problemi della mobilità della terraferma emarginino quelli della città d'acqua, le modifiche che vengono proposte, accompagnate da recenti provvedimenti di adeguamento delle tariffe e con i trasferimenti regionali che non hanno avuto aumenti dal 1996, non danno il senso di un progetto organico di revisione del traffico acqueo; non c'è ombra della annunciata diversificazione del traffico in canal grande tra traffico turistico e traffico residenziale, non si sente parlare più di nuovi approdi primo tra questi quello di Rialto erbaria. Con il paventato arrivo del tram a Venezia si parla di People Moover senza essersi confrontati con i cittadini veneziani. Per i problemi della terraferma, le dichiarazioni del presidente della commissione confermano l'idea che ha il gruppo di Rifondazione Comunista sulla mancanza di comunicazione ma anche difetti sulle soluzioni proposte perché danno l'impressione che i singoli interventi collassero le aree vicine. Con tutto ciò non è stato valutato l'impatto sull'inquinamento vero problema per la salute dei cittadini del nostro comune, le misure sono insufficienti a detta dell'assessora all'ambiente e quindi è necessario predisporre delle iniziative per il blocco totale del traffico.

PAGAN trova interessante l'intervento del consigliere Lastrucci sulle aree di via Ulloa e via Olimpia che possono diventare strategiche come piattaforme di scambio delle diverse tipologie di traffico. Concorda affinché le proposte siano il frutto del confronto anche tra i tecnici dei vari assessorati. Anche la zona vicino alla stazione di via Piave deve essere riqualificata per l'aspetto della mobilità. Altra necessità da considerare è la situazione degli impianti sportivi dell'area vicino all'ospedale per predisporre una soluzione che contempli le diverse tipologie del traffico.

BERENGO esordisce annunciando che come amministratore avrebbe delle idee come la realizzazione di due parcheggi sotterranei in via Olimpia e in piazza Barche. Con queste due opere ritiene che l'intensità del traffico venga ridimensionata in maniera notevole e permettere così l'attuazione della zona a traffico limitato in tutto il centro mestrino. Se non si procederà in questo senso comunque chi viene da fuori utilizzerà i parcheggi centrali, continuando il protrarsi della caoticità del traffico.

SAETTA concorda con l'intervento del consigliere Lastrucci anche la parte che riguarda la tangenziale ed il controllo degli scarichi dei tir provenienti dall'est europeo. Riprende l'ipotesi di istituire un pedaggio per il transito in tangenziale e anticipa che trasformerà l'interrogazione già presentata, in interpellanza. Trova molto valida la proposta di realizzare

dei parcheggi sotterranei aggiungendo pure la possibilità di collegamento con il centro utilizzando tapis roulant. Esprime l'opinione che il Put sia da rifare e si rammarica nel constatare il ruolo marginale nella politica di questa giunta.

LASTRUCCI chiarisce ai consiglieri che i rilievi esposti riguardano esclusivamente l'aspetto tecnico senza altri significati. Concorda con la proposta di realizzare un parcheggio sotterraneo in piazza Barche.

MINGARDI ritiene che il dibattito si sia svolto più sulle proposte dei consiglieri che sulle linee programmatiche proposte dalla giunta. Premette che quando si prendono dei provvedimenti in merito alla mobilità, bisogna ricordare che gli effetti non sono immediati. L'Italia è il primo paese al mondo che utilizza l'automobili. Il grosso problema è rappresentato dagli spostamenti di 0-5 chilometri, ed è a questi spostamenti che bisogna dare delle alternative all'uso della macchina. Ogni intervento è impopolare e genera rimostranze. Tutti i comuni stanno intervenendo sul problema traffico; la progettazione di soluzioni deve essere finalizzata al compromesso tra la libertà di movimento personale e gli interessi generali della popolazione. Un esempio di questo è l'intervento in via Poerio e questo rappresenta l'applicazione di una parte del PGTU. Non si può ricominciare sempre da zero; l'approccio sperimentale permette di fare le necessarie modifiche in corso d'opera. Dovrà essere lo stesso procedimento che è stato intrapreso per la limitazione del fumo nel nostro paese, l'obiettivo è di eliminare completamente il traffico automobilistico all'interno della città. Le troppe macchine occupano troppo spazio pubblico ed allora si deve scegliere, purtroppo tra le emergenze e le proteste ma sempre con l'obiettivo posto prima. Il trasporto pubblico deve essere ripensato in funzione della domanda di spostamento. Emblematica è l'assenza di un'indicazione sull'uso dei bus nei pressi della stazione ferroviaria; storicamente l'uso degli autobus avviene dagli studenti, dagli anziani e dalle persone extracomunitarie povere. Non deve essere più così e quindi via al piano di installazione di microcamere sugli autobus e predisporre tutti gli strumenti per farli correre velocemente rispettando gli orari. Un dato negativo riguarda l'ultimo posto di Mestre, tra le città del Veneto, per numero e lunghezza delle corsie preferenziali riservate agli autobus. Oggi i ragionamenti sulla mobilità scaturiscono dal grave problema dell'inquinamento dell'aria, ma i parcheggi a pagamento lungo le strade (le famose strisce blu) ora vengono chiesti dai residenti. Cita un altro dato: i costi esterni della mobilità sono 5 volte superiori a quelli della mobilità stessa. Dalla discussione però è emersa la necessità di sviluppare la comunicazione ai cittadini sui provvedimenti che si prenderanno ma soprattutto una comunicazione rivolta ai giovani che saranno i cittadini di domani per cambiare la mentalità sull'uso della macchina. Bisogna trovare il modo di occupare i 4000 posti auto già realizzati nei parcheggi scambiatori a fronte delle 400 macchine di oggi. Il traffico di penetrazione e la sosta sono i due problemi della mobilità. Per risolvere la questione non si possono utilizzare le persone che fermano le macchine e controllano i documenti e quindi si deve procedere con l'uso delle targhe "intelligenti" per controllare senza provocare disagi ai cittadini. Quello che si sta pensando tiene conto dei programmi di RFI; c'è un'accelerazione sulla realizzazione dell'arredo urbano nell'area di via Poerio e via Rosa, discutendo con le associazioni dei commercianti. Riguardo al parco bus rende noto che in linea ci sono 35 mezzi a metano ma si sconta la presenza di un solo distributore autorizzato in tutta Mestre.

Alle ore 17.00 esce il consigliere Turetta R.

LASTRUCCI prendendo atto della premessa della risposta dell'assessore esprime la considerazione che i consiglieri hanno espresso delle idee programmatiche mentre l'assessore ha parlato della filosofia della mobilità.

Ultimata la trattazione del primo punto all'ordine del giorno, il presidente Lastrucci dà la parola all'assessore per la risposta all'interrogazione presentata dal consigliere Borghello.

MINGARDI legge La regolazione delle intersezioni con un sistema a rotatoria presenta tre indubbi vantaggi:

- - la messa in sicurezza di tutte le manovre di svolta;
- - la riduzione delle velocità di percorrenza;
- - la fluidificazione dei flussi veicolari.

È anche indubbio che la progettazione delle rotatorie in ambito urbano deve porre molta attenzione alla circolazione di pedoni e biciclette perché una rotatoria "mal progettata" potrebbe non garantire la sicurezza per tali movimenti. È quindi intenzione dell'assessorato procedere all'introduzione di nuove rotatorie con priorità per i luoghi maggiormente pericolosi e congestionati. Nello specifico dell'interrogazione:

sono in fase di progettazione o attuazione le seguenti rotatorie:

- - Miranese-Trieste (progetto preliminare)
- - Miranese-Giustizia (legata alle opere compensative dei lavori sul cavalcavia della Giustizia e, dopo sperimentazione, da confermare)
- - Rotatoria Risorgimento-Asseggiano (approvazione progetto definitivo?)
- - Rotatoria compatta su via Martiri di Marzabotto, come da PPTU
- - Rotatoria Calucci-Quarnaro: in fase di progettazione. Si sta per bandire l'appalto per marciapiedi su Calucci e Quarnaro (rif. Perissinotto) che va ovviamente coordinato con la previsione di rotatoria. Sull'incrocio Giustizia-Trento, è in previsione la bretella che dal cavalcavia raggiunga direttamente via Trento all'altezza del parco ferroviario. La disponibilità delle aree è prossima (dal 2006, fonte RFI) mentre il progetto dovrebbe collocarsi tra le opere legate al SFMR contestualmente alla soppressione P.L. di via Giustizia. Tali due interventi sono per ora stralciati dal programma SFMR ma vanno reinseriti. Non ci sono altri dettagli progettuali più definiti.

BORGHELLO si dichiara soddisfatto della risposta dell'assessore e prende atto degli impegni presi. Ritiene che sul

problema del cavalcavia della Giustizia siano maturi i tempi per la progettazione perché probabilmente le ferrovie il prossimo anno dismetteranno l'area che può risolvere il problema dell'attraversamento della linea ferroviaria.

MINGARDI si impegna a rispondere per iscritto ai consiglieri componenti la commissione sulla questione citata.

Terminato l'intervento dell'assessore Mingardi, il presidente dà lettura di una lettera indirizzata agli assessori ai lavori Pubblici dove si chiede che vengano inviati trimestralmente gli elenchi dei progetti preliminari, definitivi ed esecutivi, nonché gli incarichi di progettazione in corso per dar modo ai commissari di essere aggiornati e poter svolgere il loro ruolo istituzionale di controllo.

I consiglieri presenti approvano la comunicazione ed invitano il presidente a darne corso il più celermente possibile.

Alle ore 17.10 il presidente Lastrucci dichiara chiusa la riunione.