



Venezia, 18-02-2020

Prot. nr. 2020/97196

Al Consigliere comunale Emanuele Rosteghin

e per conoscenzaAlla Presidente del Consiglio comunale
Ai Capigruppo
Al Capo di Gabinetto del Sindaco
Al Vicesegretario Vicario

Oggetto: risposta all'interrogazione nr. d'ordine 1785 (Nr. di protocollo 14) inviata il 14-01-2020 con oggetto:
Quale progetto di sicurezza stradale per la Via Miranese e per le altre arterie stradali?

In riferimento all'interrogazione nr. d'ordine 1785 (nr. protocollo 14) recante ad oggetto "Quale progetto di sicurezza stradale per la Via Miranese e per le altre arterie stradali?", sentiti al riguardo gli uffici competenti, si segnala in primo luogo che l'Amministrazione comunale ha già completato le seguenti azioni migliorative: 1) recupero dei finanziamenti necessari a completare la progettazione e la realizzazione di un percorso sicuro, in sede propria e completamente illuminato, lungo 2,5 chilometri, che collega l'abitato di Asseggiano a quello della Gazzera servendo anche tutta la parte nord dell'abitato di Chirignago. Tale percorso, progettato e realizzato in poco più di un anno, garantisce una risposta adeguate, in termini di sicurezza e confort, ad alcune delle domande di mobilità che prima trovavano risposta solo lungo via Miranese mentre adesso trovano un percorso alternativo lontano dal traffico. I dati che abbiamo riscontrato relativi a questa nuova infrastruttura di mobilità sostenibile durante le fasi di analisi del PUMS sono soddisfacenti: è stata registrata una media di oltre 900 passaggi al giorno sulla nuova pista. 2) recupero dei finanziamenti necessari a completare la progettazione e la realizzazione di un intervento di messa in sicurezza dell'incrocio tra via Miranese e via Risorgimento, attraverso la realizzazione di un rotatoria compatta che, superate le difficoltà iniziali dovute alle dinamiche di cantiere (che rallentavano il traffico per fisiologiche questioni di sicurezza), ha portato i seguenti risultati migliorativi: a) è aumentato considerevolmente il livello di sicurezza di tutte le manovre delle auto che attraversano l'incrocio, e le auto di chi proviene da via Risorgimento riescono ad immettersi in via Miranese in sicurezza e senza lunghe code come prima dell'intervento. b) è stato possibile inserire un percorso ciclabile dedicato bidirezionale, distinto dai percorsi pedonali e separato dalle auto, che permetterà a tutti gli abitanti del quartiere di spostarsi a piedi o in bicicletta in totale sicurezza lungo via Miranese, dal Municipio fino al parco Rodari, passando per la Chiesa, toccando tutti i negozi che insistono su quel tratto di città densamente abitato e, cosa non meno importante, diventare percorso sicuro anche per tutti gli studenti che ogni mattina devono spostarsi da casa alle scuole del quartiere. Questo nuovo percorso ciclabile non sarà un percorso "monco" ma si collegherà con la pista già esistente al confine del Comune di Spinea verso Ovest, mentre verso Est si congiungerà con le due monodirezionali esistenti su via Miranese e con la nuova pista già in cantiere lungo via Trieste, dalla rotatoria con via Miranese fino al cavalcaferrovia. Anche l'intervento del collegamento ciclabile sopra il cavalcaferrovia è già finanziato e in progettazione (progetto di fattibilità tecnica ed economica già approvato). c) è stato possibile spostare il capolinea del Bus, da via Trieste fino a via Risorgimento, cosa che ha permesso di liberare spazio su via Trieste (spazio usato per realizzare la nuova pista ciclabile su via Trieste senza togliere stalli di sosta) e permettere anche ai pendolari che abitano in centro a Chirignago (zona Chiesa, Municipio e fino al confine di SPinea) di prendere il n. 66 con un percorso a piedi contenuto. D) è stato possibile ricavare lo spazio per realizzare la messa in sicurezza della fermata Bus di Piazza San Giorgio lungo via Miranese, dotando la fermata centrale per il quartiere di Chirignago anche di nuova pensilina. 3) recupero dei finanziamenti necessari a completare la progettazione e la realizzazione di due interventi moderni, completi ed efficaci di messa in sicurezza di attraversamenti pedonali e ciclabili di via Miranese in due punti strategici per la mobilità delle persone: in piazza San Giorgio e in prossimità dell'arrivo della pista ciclabile sull'ex Valsugana sono stati realizzati due attraversamenti sicuri, rialzati e illuminati. 4) inserimento all'interno dei documenti preliminari del nuovo PUMS (Piano Urbano della mobilità Sostenibile) di un obiettivo strategico dedicato alla messa in sicurezza e alleggerimento del traffico lungo via Miranese, nel tratto compreso tra via Oriago e via via Giustizia. Il Piano già indica che l'obiettivo sarà approfondito nei suoi dettagli negli scenari di Piano in corso di definizione, attraverso un percorso di progettazione partecipata, che coinvolgerà gli stakeholders locali e quelli tecnici. Si prevede che tale obiettivo sarà raggiunto attraverso la sommatoria di più interventi complementari che interesseranno interventi innovativi e migliorativi sia dei collegamenti ciclabili e veicolari, sia dei livelli di servizio del TPL e delle nuove forme di sharing mobility. 5) recupero dei finanziamenti necessari ad avviare la progettazione e la realizzazione di un intervento di messa in sicurezza dell'incrocio tra via Miranese e le rampe di ingresso e uscita dalla tangenziale di Mestre, attraverso la realizzazione di due nuove rotatorie compatte (costo dell'intervento previsto a Bilancio di 400.000 euro). Per quanto riguarda la rotatoria realizzata all'incrocio tra via Miranese e via Oriago i monitoraggi che gli uffici stanno eseguendo settimanalmente lungo l'asta stradale interessata dalla nuova rotatoria hanno evidenziato le seguenti considerazioni: a) la rotatoria ha portato alla mobilità urbana del tratto di strada interessato dalla nuova rotatoria i risultati positivi descritti al comma 2 del paragrafo precedente,

senza peggiorare i livelli di traffico che erano già alti anche prima dell'intervento. Durante le fasi di cantiere gli accodamenti erano peggiorati rispetto alla situazione ante-intervento a causa proprio delle dinamiche di cantiere e del naturale periodo di assestamento che un nuovo intervento di cambio delle precedenze richiede sempre quando viene inserito all'interno di una strada ad alto traffico. b) Lo studio sui flussi di traffico realizzati all'interno del nuovo PUMS hanno evidenziato che le soluzioni in corso di approfondimento sull'incrocio tra via Oriago e via Miranese porteranno ulteriori benefici anche alla rotatoria appena ultimata. Inoltre, per quanto riguarda la richiesta di previsione di un piano straordinario di messa in sicurezza delle nostre strade principali all'interno del PUMS si evidenzia quanto segue: La Normativa Vigente in materia di redazione dei nuovi Piani urbani di Mobilità Sostenibile prevede che i PUMS definiscano obiettivi e strategie di mobilità per la città con un orizzonte temporale di 10 anni. Nel PUMS devono essere definite le strategie di intervento non i dettagli di interventi puntuali. Compito invece dei PGU (piani generali del traffico urbano) è quello di programmare interventi migliorativi delle infrastrutture di mobilità urbana, tra questi anche gli interventi di messa in sicurezza della rete stradale. L'Amministrazione Comunale affronterà quindi i temi propri dei PGU appena saranno condivisi con gli stakeholders gli scenari del PUMS più efficaci per la mobilità della propria città (condivisione prevista nei prossimi mesi, dopo l'approvazione della VAS prevista per questa fase del PUMS). A cascata si passerà a definire gli interventi migliorativi puntuali della rete stradale all'interno dei diversi PGU di quartiere. Sarà un lavoro di analisi e progettazione che permetterà di intervenire su tutto il territorio comunale attraverso un'azione di ricucitura dei collegamenti mancanti e di eliminazione dei punti più pericolosi. Si ritiene opportuno segnalare che l'Amministrazione Comunale non si sta ovviamente limitando a lavorare sul livello della pianificazione futura. La sicurezza non può aspettare in quanto tema prioritario. Per questo motivo gli uffici che si occupano della manutenzione e messa in sicurezza delle nostre strade stanno per avviare, proprio in questi giorni, la progettazione a tappeto degli attraversamenti pedonali più delicati esistenti, con l'obiettivo di potenziarne l'illuminazione, la segnaletica e gli interventi di moderazione della velocità degli autoveicoli nelle immediate adiacenze di punti a traffico intenso.

Renato Boraso