



Venezia, 21-07-2017

nr. ordine 826  
Prot. nr. 132

All'Assessore Renato Boraso

**e per conoscenza**

Al Presidente della IV Commissione  
Alla Segreteria della Commissione consiliare IV  
Commissione  
Alla Presidente del Consiglio comunale  
Al Sindaco  
Al Capo di Gabinetto del Sindaco  
Ai Capigruppo consiliari  
Al Vicesegretario Vicario

## INTERPELLANZA

**Oggetto:** Apertura al traffico di via Costa, lato via Olivi, e contrasto col PGTU vigente - INTERPELLANZA ai sensi dell'art. 8 del Reg. C.C.

**Tipo di risposta richiesto:** in Commissione

**Premesso che**

1. l'art. 3, comma 1, del D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 (Codice della Strada) fornisce ai numeri 2), 54) e 58) le definizioni di "Area pedonale: zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali", di "Zona a traffico limitato: area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli" e di "Zona residenziale: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine";
2. con le delibere di CC n. 63 del 26.05.2008 e di GC n. 755 del 18.12.2009 sono state approvate le varie fasi progettuali del parcheggio "Costa" e del recupero pedonale di via Costa, via Cà Savorgnan e via Mestrina;
3. successivamente, con le delibere di GC n. 165 del 09.04.2009, n. 450 del 31.05.2010 e n. 62 del 24.02.2011 è stata istituita l'area pedonale di via Costa nel tratto che va da via Olivi a via Ca' Savorgnan nonché della stessa via Ca' Savorgnan e del primo tratto di via Mestrina. Allo stesso tempo, con ordinanza comunale n. 510 del 28.06.2010 è stata modificata la ZTL "A7" includendo in essa le vie Costa, Cà Savorgnan, Mestrina, Cà Venier e via Sarpi e prevedendo il transito dei soli residenti e aventi diritto nonché quello degli utenti del futuro parcheggio AVM con accesso, a doppio senso di marcia, da Corso del Popolo;

**considerato che**

4. nelle scorse giornate, all'incrocio tra via Costa e via Olivi, sono comparse ruspe ed operai per la demolizione dell'esistente marciapiede. Sembra, da quanto riporta la stampa locale, che l'amministrazione abbia intenzione di aprire quello stretto varco (6 metri circa, compresi i due stretti marciapiedi) al traffico automobilistico al fine di incentivare l'accesso al parcheggio AVM di via Costa che, dall'inaugurazione ad oggi, è costantemente vuoto;
5. tale scelta non trova fondamento in alcun atto e/o programma vigente in materia di mobilità (PGTU del 2002, PUM del 2010 e nuovo PGTU adottato nel 2014, ma non ancora approvato dal consiglio comunale), essa anzi contraddice la "vocazione" pedonale dell'intera area oggetto di profondo e costoso *restyling* (terminato appena un anno fa). Non v'è, peraltro, alcuna traccia di essa neanche nelle linee programmatiche del Sindaco;
6. la decisione presa comporterà un potenziale aumento del traffico di passaggio, aggravando la sicurezza di pedoni e ciclisti, ormai abituati a circolare in piena tranquillità, degli utenti del parchetto pubblico di via Costa, come pure quella di genitori e bambini in ingresso e/o uscita dall'asilo nido Chiocciola e dall'istituto San Gioacchino (scuole materna e primaria). E' molto probabile, inoltre, che gli automobilisti tenderanno a sfruttare l'apertura della strada, usando il varco di via Costa come *bypass* per arrivare direttamente in Corso del Popolo dalle direttrici di via Piave e via Miranese;
7. l'aumento del traffico automobilistico lungo via Cappuccina e via Carducci, nella nuova manovra di svolta a destra su via Costa, potrebbe recare poi, inevitabilmente, disagi al TPL (tram e autobus), sotto forma di maggior congestione, ritardi nel servizio e rischio di incidenti;
8. residenti e commercianti della zona, dopo aver rinunciato ai 13 tigli di alto fusto che c'erano, subiranno un ulteriore pregiudizio sotto il profilo del maggior inquinamento acustico ed atmosferico;

**considerato inoltre che**

9. nella Relazione ex art. 34, comma 20, del D.L. 179/2012, propedeutica all'affidamento del servizio pubblico dei servizi

accessori alla mobilità (in house ad AVM S.p.A.) è scritto, circa la gestione dei parcheggi, che: *“il servizio ha per oggetto la gestione dei parcheggi a pagamento, in struttura, custoditi e non (...) finalizzata a: - garantire l'erogazione del servizio continuo e regolare, secondo l'orario pubblicato e diffuso, e l'applicazione delle tariffe approvate e pubblicate; - adottare piani di sviluppo volti al continuo miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia nella produzione ed erogazione del servizio; - sviluppare un sistema coordinato e integrato degli arrivi a Venezia”*;

**10.** il parking di via Costa, distribuito su quattro piani interrati e costituito da 340 stalli di sosta, è stato inaugurato il 5 settembre 2015 ed è costato, compreso l'acquisto dell'area e la sistemazione delle vie limitrofe, 15,6 milioni di euro (tre milioni in più rispetto a quanto preventivato per alcune perizie di variante in corso d'opera);

**11.** tra gli investimenti del 2015, AVM S.p.A. ha collocato, lungo Corso del Popolo e via Forte Marghera, n. 4 pannelli a messaggio variabile (indicazione degli stalli disponibili in tempo reale) di indirizzamento al park Costa;

**12.** la scarsa attrattività del parcheggio, in questi due primi anni di esercizio, ha causato minori introiti per AVM rispetto a quanto stimato nel piano economico-finanziario dell'opera.

Tale andamento economico non è tuttavia imputabile alla mancata adduzione di clienti provenienti dalle vie Olivi, Cappuccina e Carducci quanto piuttosto da una molteplicità di altri fattori su cui l'amministrazione deve attivarsi: l'eccessiva presenza di centri commerciali in periferia con conseguente desertificazione del centro di Mestre, la scarsa organizzazione di eventi, il timore di ZTL e multe, la tariffazione sbagliata della struttura (l'importo orario di 2 euro è eccessivo se confrontato con strutture multipiano analoghe e se si considera che, rispetto ad una sosta su strada, parcheggiare in un multipiano comporta almeno 10-12 minuti aggiuntivi tra ingresso e uscita);

**13.** la frase dell'assessore, riportata da un giornale locale, *“per quanto riguarda le tariffe, sto lottando con AVM perché almeno la prima ora sia fissata ad un euro...”* è piuttosto contraddittoria visto che il Comune è socio unico di AVM, azionista al 100%, ed il Regolamento di funzionamento della struttura stabilisce all'art. 4 che *“le tariffe, approvate dalla Giunta comunale, sono affisse agli ingressi del parcheggio...”*;

**premesse e considerato tutto quanto sopra, si chiede:**

**1.** di sospendere subito i lavori e di esporre le proposte di modifica nell'apposita commissione consiliare IV “Mobilità e Trasporti”;

**2.** di spiegare quali siano i motivi a fondamento della modifica viabilistica in corso che porta indietro di 15 anni la politica in materia di mobilità, contraddicendo del resto tutti gli atti e programmi vigenti (PGTU, PUM e PAT);

**3.** quale sia l'atto con cui è stata approvata questa modifica viabilistica e quale sia il parere tecnico espresso dai dirigenti competenti e quello espresso da AVM S.p.A. circa i possibili effetti sulle linee di TPL transitanti nella zona;

**4.** quali siano i volumi di traffico attuali e stimati per il futuro nelle ore di punta, per entrambe le direzioni di marcia, delle vie Carducci, Olivi, Cappuccina e Costa;

**5.** se e come l'amministrazione pensa di continuare a garantire l'incolumità di pedoni, ciclisti, utenza del parcheggio pubblico, delle due scuole presenti in via Costa e della mensa dei frati cappuccini;

**6.** se, come sembra allo scrivente, il parcheggio di via Costa non rientri, come gli altri parcheggi, nell'affidamento in house dei servizi accessori alla mobilità e quali siano gli effetti di questa esclusione;

**7.** se e perché non si sia pensato, per risolvere le sorti del parcheggio, di agire innanzitutto sulla leva tariffaria, sia quella dei clienti occasionali sia quella degli abbonati (residenti e lavoratori);

**8.** se e dove AVM abbia proceduto alla *“piantumazione di 15 nuovi alberi di dimensioni adeguate”*, in sostituzione del trapianto degli alberi rimossi, come scritto nella nota del 23.11.2007 prot. n. 4445 (vedi delibera CC n. 63/2008);

**9.** se e con quale periodicità viene svolta la manutenzione del manto erboso sovrastante il parcheggio. Si spieghino altresì i motivi per cui tali aree non siano fruibili come originariamente previsto nel progetto.

**Davide Scano**