



Venezia, 23-03-2011

nr. ordine 548
Prot. nr. 37

Al Sindaco Giorgio Orsoni

e per conoscenza

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

INTERPELLANZA

Oggetto: opportunità dell'investimento riguardante la costruzione di ulteriori tre parcheggi scambiatori in località Trivignano, oltre a quello già realizzato, come da deliberazione del Consiglio comunale n. 121 del 24.07.2006 avente per oggetto "Legge n. 122 del 24.03.1989 – adozione modifiche al programma urbano dei parcheggi"

Tipo di risposta richiesto: in Commissione

Premesso

che con la deliberazione di cui all'oggetto l'amministrazione comunale ha approvato il Programma Urbano dei Parcheggi concentrando la sua azione su due direttrici fondamentali: la prima riguarda la previsione di alcuni parcheggi, impropriamente definiti scambiatori, da localizzare nel centro di Mestre (Piazza Barche, via Costa e Piazzale L. Da Vinci) mentre la seconda attiene una serie di park localizzabili in aree periferiche della città e che, proprio per tale motivo, dovrebbero meglio assolvere alla funzione di parcheggi scambiatori, prevista come condicio sine qua non dalla "Legge Tognoli" per il finanziamento delle opere stesse;

che nell'allegato "A" (Relazione Tecnica) della citata delibera si afferma che il Consiglio ha ritenuto "importante, per una politica di moderazione dei flussi nella città, realizzare nuove strutture localizzate in prossimità delle più importanti strade di accesso al centro urbano di Mestre e in particolare considerando le potenzialità dell'interscambio con le linee di trasporto pubblico locale e le mutate previsioni infrastrutturali sul territorio Comunale"

e che, nello stesso documento, sono indicate poi, tra le altre, le seguenti posizioni per la realizzazione di queste strutture:

1. "Trivignano A": nuovo parcheggio scambiatore a raso di 300 posti auto, posto in prossimità dell'intersezione tra via Castellana e via Olmo, per intercettare i flussi che incidono sulla Castellana e quelli provenienti da Maerne e Noale (costo previsto indicato: € 1.200.000,00);
2. "Trivignano B": nuovo parcheggio a raso di 100 posti auto, in prossimità dell'intersezione tra via Castellana e via Lippi, per intercettare i flussi di traffico provenienti dalle zone a nord - ovest della Provincia (costo previsto indicato: € 477.636,00);
3. "Trivignano C": per intercettare i flussi provenienti da nord-ovest lungo la Castellana prima del centro abitato di Trivignano, si prevede di costruire un parcheggio a raso di 150 posti in prossimità dell'intersezione con via Vassilachi (costo previsto indicato: € 651.455,00);
4. "Trivignano D": nuovo parcheggio in via Cà Lin, a raso per 80 posti auto, per intercettare i flussi provenienti da nord e diretti in via Castellana per raggiungere il centro di Mestre (costo previsto indicato: € 391.443,20);

che, tra le infrastrutture sopraindicate, quella denominata "Trivignano D" è già stata realizzata dalla società A.S.M. S.p.A. (il Comune è azionista unico) la quale è specificamente competente per la costruzione di varie infrastrutture legate alla mobilità (park scambiatori, piste ciclabili, la strada Vallenari bis, People Mover, ecc.) nonché per la gestione di alcuni servizi ad essa connessi (car-sharing e bike-sharing, strisce blu e parcheggi coperti, ecc.);

che, sotto il profilo urbanistico, i terreni da destinare a nuovi parcheggi erano dapprima inquadrati come "sottozona E di pregio ambientale" e prima ancora come "zona agricola normale";

che, attualmente, è in corso il procedimento di esproprio dei terreni per l'attuazione del park "TRIVIGNANO B" in relazione al quale v'è pure opposizione da parte del proprietario, coltivatore diretto, che si vede sottratto un bene

patrimoniale importante in cambio di una cifra abbastanza irrisoria;

che il sostegno finanziario alle opere previste nel Programma Urbano Parcheggi arriva parzialmente dalla Regione, e quindi dalla fiscalità generale, grazie alla citata Legge n. 122 del 1989 (provvedimento della Giunta Regione Veneto n. 1182 del 13 aprile 1999 di ammissione al finanziamento del Programma Urbano Parcheggi di Venezia);

che la legge Tognoli recita agli artt. 3 e 6 che "Tale programma deve tra l'altro indicare le localizzazioni ed i dimensionamenti, le priorità di intervento ed i tempi di attuazione, privilegiando le realizzazioni volte a favorire il decongestionamento dei centri urbani mediante la creazione di parcheggi finalizzati all'interscambio con sistemi di trasporto collettivo e dotati anche di aree attrezzate per veicoli a due ruote, nonché le disposizioni necessarie per la regolamentazione della circolazione e dello stazionamento dei veicoli nelle aree urbane";

che con deliberazione di Giunta Comunale n. 751 del 09/12/2010 "Servizi di sosta su strada a pagamento gestiti da ASM S.p.A. – Nuova delimitazione delle aree di sosta e pagamento su strada in terraferma" è stata decisa l'approvazione di nuova delimitazione delle zone di sosta a pagamento su strada della terraferma e, insieme, l'aumento delle tariffe finora vigenti;

che, con la stessa delibera, è stato deciso di affidare ad ASM S.p.A. la realizzazione e la gestione di tali interventi ed è stato inoltre disposto che i proventi derivanti ad ASM S.p.A. dalla gestione del servizio siano destinati secondo quanto previsto dall'art. 7 comma 7 del D.Lgs. n. 285 del 1992 ("Nuovo codice della strada") che recita così: "I proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento e le somme eventualmente eccedenti ad interventi per migliorare la mobilità urbana";

considerato

che non esiste una nozione normativa di parcheggio scambiatore ma si può ben fare riferimento al sito internet della stessa società ASM S.p.A. che lo spiega così: "Per parcheggio di scambio si intende un parcheggio posto in area periurbana o periferica, collocato nei pressi di una strada di accesso al centro urbano, nel quale intercettare il traffico diretto in città. Gli automobilisti una volta parcheggiata la vettura proseguono il viaggio verso la propria destinazione con il mezzo pubblico; si tratta di parcheggi destinati soprattutto a quegli utenti che prevedono soste di lunga durata (pendolari per motivi di studio o lavoro, turisti etc.). Questo tipo di parcheggi è fondamentale per favorire lo scambio modale, dal trasporto privato a quello collettivo ed allentare, quindi, i fenomeni congestivi nelle aree centrali o critiche, liberando inoltre posti parcheggio nelle aree centrali per la sosta operativa di breve durata (ad esempio per svolgere commissioni urgenti, acquisti, pratiche burocratiche etc.);

che da una verifica effettuata in loco il mese scorso, da collaboratori del sottoscritto e cittadini residenti (disponibile pure documentazione video e fotografica), è risultato in modo chiaro che attualmente la struttura del "TRIVIGNANO D" risulta utilizzata, nell'intero arco della giornata, in misura inferiore al 10% della sua capienza (fatta eccezione per le ore serali del giovedì in cui si svolge una partita di calcio amatoriale in un campo vicino)

e che, contrariamente ai buoni propositi inseriti nella delibera, non si intercetta alcun flusso di traffico né, presumibilmente potrà accadere in futuro posto che non sono previste fermate del SFMR o del tram. L'unica modalità di interscambio, attualmente esistente, è quella che interessa la linea n. 80 dell'ACTV la quale effettua soltanto 10 corse al giorno;

che, conseguentemente, il primo dei quattro parcheggi realizzati a Trivignano sembra, almeno a parere di chi scrive, già abbondantemente superfluo rispetto ai bisogni espressi dalla cittadinanza

e che, a maggior ragione, ci si dovrebbe porre l'interrogativo circa l'utilità futura degli ulteriori tre parcheggi non ancora messi definitivamente "a cantiere" e per i quali si prevede un esborso complessivo di ulteriori 2.329.091 euro (oltre ai 391.443,20 già spesi per il "TRIVIGNANO D");

che l'amministrazione comunale non sembra affatto interessata ad incentivare l'uso abituale dei "parcheggi scambiatori" tra i cittadini visto che all'inizio dell'anno A.C.T.V. S.p.A. ha soppresso il servizio di bus navetta che collegava il parcheggio di via Santa Maria dei Battuti e via da Verrazzano con piazzale Candiani in centro a Mestre;

che l'eventuale, e probabile, danno economico legato alla realizzazione delle nuove infrastrutture di Trivignano ricadrà in parte sui residenti del Comune (per i fondi investiti da ASM S.p.A., e quindi dal Comune di Venezia, che provengono dalle strisce blu) e in parte, genericamente, su tutti i cittadini (per i fondi provenienti dalla Regione Veneto e cioè dalla fiscalità generale);

che la realizzazione dei park scambiatori a Trivignano sarà altresì causa di inutile e ulteriore consumo di prezioso terreno agricolo con cementificazione e impermeabilizzazione di esso;

si chiede al Sindaco e all'assessore competente

- di riconsiderare, alla luce di quanto sopra, la previsione di costruzione degli ulteriori tre parcheggi scambiatori in località Trivignano;
- di scrivere, a tal proposito, una lettera all'assessore regionale competente per la restituzione del relativo finanziamento ex Legge Tognoli con la contestuale richiesta di distarre queste somme a favore del trasporto pubblico locale veneziano, fortemente danneggiato dagli ultimi tagli di fondi operati dalla stessa Regione Veneto;
- di spiegare se e in quale misura l'aumento recente delle tariffe della sosta e l'allargamento delle aree con strisce blu sia da legare agli investimenti di scarso interesse pubblico qui ampiamente illustrati;
- di comunicare allo scrivente le modalità con cui la società ASM S.p.A. effettua le attività di monitoraggio circa l'utilizzo effettivo dei park scambiatori finora realizzati;
- di trasmettere eventuali studi ed analisi realizzate.

Marco Gavagnin