

CITTA' DI
VENEZIA



ALLEGATO A
alla deliberazione di Consiglio Comunale
n° _____ del _____

**PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ DI AREA VASTA (PUM-AV)
DEL COMUNE DI VENEZIA**

RELAZIONE TECNICA SULLE CONSULTAZIONI

Direzione Mobilità e Trasporti

PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ DI AREA VASTA (PUM-AV)
DEL COMUNE DI VENEZIA
ADOTTATO DALLA GIUNTA COMUNALE
CON DELIBERAZIONE N. 504/2008

RELAZIONE TECNICA SULLE CONSULTAZIONI

1. Premessa

Il documento finale del Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta PUM-AV del Comune di Venezia è stato adottato dalla Giunta Comunale con deliberazione n. 504 del 05.08.2008, dando mandato all'Assessore alla Mobilità e alla Direzione Mobilità, per quanto di rispettiva competenza, di sottoporre il suddetto Piano agli enti e soggetti comunque interessati, per territorio o per competenze in materia di proprietà o gestione delle infrastrutture e dei servizi di mobilità, coinvolti nel processo di pianificazione, al fine di raccogliere quanto prodotto dagli stessi, valutarlo ed eventualmente aggiornare per quanto ritenuto necessario od opportuno il Piano adottato, per la redazione definitiva del documento finale.

2. Attività di consultazione

In esecuzione di quanto disposto, Assessorato e Direzione hanno provveduto a convocare tali soggetti, nonché in una serie di riunioni hanno illustrato loro il Piano e chiesto di rappresentare per iscritto, entro un congruo termine dalla presentazione, proprie valutazioni, osservazioni e proposte.

Sono stati inoltre convocati per analoga illustrazione altri soggetti economici, imprenditoriali e professionali, loro rappresentanti, sindacati dei lavoratori e associazioni dei consumatori.

A tale proposito, successivamente all'illustrazione, a ciascun soggetto invitato, a prescindere dalla sua partecipazione o meno, è stata inviata una richiesta formale di trasmettere quanto indicato.

I soggetti convocati sono stati i seguenti:

a) Gestori di infrastrutture e servizi di trasporto e mobilità:

Trasporto pubblico locale e mobilità: ACTV S.p.A., ATVO S.p.A., Alilaguna S.p.A, ASM S.p.A., PMV S.p.A.;

Servizi ferroviari: Trenitalia S.p.A., Sistemi Territoriali S.p.A.

Infrastrutture ferroviarie: RFI S.p.A.

Infrastrutture portuali: Interporto S.p.A., Autorità Portuale Venezia

Infrastrutture aeroportuali: S.A.V.E. S.p.A.

Infrastrutture stradali: A.N.A.S. S.p.A., Veneto Strade S.p.A., Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A, Autovie Venete S.p.A, Autostrade per l'Italia S.p.A.

b) Enti pubblici

Regione Veneto;

Provincia di Venezia;

Comune di Mira, Comune di Marcon, Comune di Martellago, Comune di Dolo, Comune di Mirano, Comune di Spinea, Comune di Quarto d'Altino, Comune di Cavallino-Treporti, Comune di Mogliano Veneto

c) Altri soggetti economici e loro rappresentanti

CCCIAA di Venezia, CONFINDUSTRIA, UNINDUSTRIA, ACI, AEPE, APINDUSTRIA Venezia, ASCOM, Associazione Artigiani Commercianti Piccoli imprenditori Lavoratori Autonomi, AVA, C.G.I.A., C.G.I.A. Comitato Unitario Taxi, C.N.A. – F.I.T.A., CONFCOMMERCIO, CONFCOOPERATIVE, Confederazione Italiana Agricoltori, CONFERSERCENTI, Cooperativa Artigiana Radiotaxi Soc Coop, F.I.T., F.A.I., Federazione Provinciale Coltivatori Diretti, LEGA COOPERATIVE VENETO, Unione Provinciale Agricoltori

d) Sindacati dei lavoratori e associazioni dei consumatori

ACU, ADICO, ADICONSUM, ADOC, ADUSBEF, ASSOCIAZIONE CONSUMATORI ARCI, ASSOCIAZIONE CONSUMATORI VENETO, ASSOUMENTI, CGIL, CISL-UST Venezia, CODACONS, FAISA CISAL, FAST, FEDERCONSUMATORI, FILT C.G.I.L., FIT CISL, LEGA CONSUMATORI ACLI, MOVIMENTO CONSUMATORI, MOVIMENTO DEI CONSUMATORI, MOVIMENTO DIFESA DEL CITTADINO, ORSA, RdB CUB TRASPORTI, UGL, UGL TRASPORTI, UIL Veneto, UILT UIL

e) Associazioni Professionali

Ordine degli Avvocati, Ordine degli Ingegneri, Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili, Ordine degli Architetti, Collegio dei Periti Industriali e dei Periti Industriali Laureati, Collegio Ragionieri e Periti Commerciali, Collegio Geometri, Collegio dei Consulenti del Lavoro, Collegio dei Periti Agrari, Ordine dei Farmacisti, Collegio dei Tecnici Sanitari di Radiologia Medica, Ordine degli Psicologi, Ordine dei dottori Agronomi e dottori Forestali, Ordine dei Giornalisti, Ordine Provinciale dei Medici Chirurghi e degli Odontoiatri, Ordine dei Geologi, Ordine Provinciale dei veterinari, ARCEDI (ex collegio ragionieri), Istituto Nazionale Urbanisti

Hanno trasmesso per iscritto le loro valutazioni, osservazioni e proposte i seguenti soggetti:

- Autorità Portuale di Venezia;
- Provincia di Venezia
- RFI;
- Confesercenti;
- Adiconsum;
- Cooperativa Artigiana Radiotaxi;
- Associazione Veneziana Albergatori

Esse sono state valutate dalla Direzione Mobilità e Trasporti, in relazione alla conformità agli obiettivi del Piano e alla competenza alla realizzazione degli interventi, secondo le schede allegate, contenenti, oltre alla loro valutazione, anche la previsione di adeguamento o meno del Piano a quanto illustrato.

3. Adeguamento del Piano

A seguito dell'analisi delle valutazioni, osservazioni e proposte pervenute, la Direzione Mobilità e Trasporti ha provveduto ad adeguare il documento finale del Piano, redigendone la versione definitiva da sottoporre all'approvazione definitiva da parte del Consiglio Comunale.

Con l'occasione, si è anche provveduto alla verifica della conformità delle previsioni di Piano con quelle contenute nel Piano di Assetto del Territorio, in corso di approvazione, e del Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento, recentemente approvato, nonché al suo adeguamento a seguito delle intervenute esigenze e variazioni nella programmazione delle infrastrutture e dei servizi insistenti nell'area di piano.

Da ultimo, si sono meglio articolate le priorità temporali degli interventi analizzati.

Le principali modificazioni introdotte hanno sostanzialmente riguardato:

3.1 Terraferma

3.1.1 Infrastrutture previste

Si sono aggiornati i costi per le nuove infrastrutture previste, ove disponibili.

Logistica portuale

È stata recepita l'ipotesi, avanzata dall'Autorità Portuale di Venezia, di miglioramento delle connessioni ferroviarie con l'area portuale della Terraferma, al fine di consentire al traffico portuale di aggirare la stazione ferroviaria di Mestre.

3.1.2 Infrastrutture proposte

Si sono aggiornati i costi per le nuove infrastrutture proposte, ove disponibili.

3.1.3 SFMR

Si sono accolte le precisazioni e le proposte di valutazione tecnica di fattibilità delle nuove fermate di San Giuliano, Catene, Campalto e Tessera, per le ultime anche relativamente alla compatibilità con l'esercizio della futura linea AC/AV.

3.1.4 Servizio taxi

Si è ritenuto opportuno precisare il ruolo importante del trasporto pubblico non di linea – taxi con autovettura, ancorché complementare a quello di linea, esplicitando l'obiettivo di consentire ai taxi il libero utilizzo delle corsie e sedi riservate al tram, laddove esso non sia incompatibile con la sicurezza della circolazione.

3.2 Città Antica

3.2.1 Infrastrutture previste

Si sono aggiornati i costi per le nuove infrastrutture previste, ove disponibili.

3.2.2 Infrastrutture proposte

Si sono aggiornati i costi per le nuove infrastrutture proposte.

3.2.3 Riorganizzazione dell'accessibilità

Si è meglio articolata l'accessibilità degli autobus turistici che trasportano turisti pernottanti nella Città Antica e isole, prevedendo un nuovo polo di interscambio secondario, rispetto al nuovo polo di San Giuliano, da realizzarsi presso il capolinea del people mover dell'Isola Nuova del Tronchetto, atto anche al trasbordo dei bagagli al seguito, alleggerendo comunque Piazzale Roma.

3.2.4 Sublagunare

Si ritiene indispensabile subordinare qualsiasi atto ulteriore dell'Amministrazione Comunale in materia di collegamento sublagunare ad un'adeguata e approfondita verifica degli impatti dell'opera: sotto il profilo ambientale (anche alla luce delle risultanze dei più recenti studi geologici sulla morfologia del sottosuolo lagunare); sotto il profilo socio-economico (in particolare dal punto di vista della ricaduta dei flussi turistici sul fragile tessuto cittadino e degli effetti nei confronti della residenza); sotto il profilo progettuale (con una particolare attenzione nei confronti dei problemi di sicurezza sollevati dal Corpo dei VV.FF); sotto il profilo della sostenibilità dei costi gestionali (in conseguenza dei punti sopra indicati); ivi compresa la valutazione comparativa di diverse opzioni di tracciato ed, eventualmente, di differenti soluzioni tecnologiche.

3.2.5 Spostamento del ferry boat a Santa Marta

Preso atto dell'attuale contrarietà dell'Autorità Portuale allo spostamento proposto da ACTV, si è ritenuto di subordinare la previsione all'acquisizione del necessario consenso dell'autorità competente, mantenendolo come obiettivo ma eliminandolo dalla programmazione temporale indicata.

3.2.6 Articolazione temporale degli interventi

Analogamente a quanto previsto per gli interventi indicati dal Piano per la terraferma, si è provveduto ad articolare temporalmente gli interventi indicati per la Città Antica secondo i tre orizzonti 2012 – 2017 – 2027, tenendo conto della loro urgenza e interdipendenza funzionale.

| AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA – nota della Direzione Tecnica – Area Pianificazione Urbanistica del 24.12.2008 - prot. gen. n. 24054-48 del 20.01.2009 | | |
|---|--|---|
| Osservazione | Controdeduzione | Esito |
| <p>Tram a San Basilio Si richiede di esaminare le soluzioni tecniche che verranno proposte, che dovranno essere compatibili con le esigenze di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tutela dell'utilizzo portuale delle banchine interessate; - tutela della viabilità portuale; - transito via Piazzale Roma, alternativa eliminazione dell'incrocio a raso col binario ferroviario a Rampa Sant'Andrea; - tutela delle attività e degli accessi al Canale Scomenzera; - non aumento del carico viabilistico esterno; - minima interferenza del tracciato con i fabbricati portuali di Santa Marta; - disponibilità all'utilizzo multifunzionale della stazione marittima di San Basilio | <p>Le richieste sono pienamente compatibili con il livello della pianificazione adottato, e verranno soddisfatte ai livelli di pianificazione/progettazione successivi</p> | <p>Si propone di accogliere espressamente nel piano le prescrizioni indicate</p> |
| <p>Ferry a Santa Marta Si esprime indisponibilità ad accogliere lo spostamento dell'approdo della linea Venezia – Lido con nave traghetto dall'Isola Nuova del Tronchetto a Santa Marta – Testata Ghiaia, per l'incompatibilità dell'elevato traffico automobilistico conseguente con il regime ISPS Code mantenuto sulle banchine, e per timore di eccessivo incremento del carico viario.</p> | <p>Si prende atto dell'indisponibilità del soggetto gestore dell'infrastruttura portuale, esprimendo tuttavia la convinzione che il carico viario non sia da ritenersi compromesso da un traffico annuo che si aggira attorno ai 450.000 veicoli, prevalentemente autovetture, pari a un flusso giornaliero medio monodirezione di 7-800 veicoli</p> | <p>Si propone di stralciare la proposta dalle previsioni al 2017, subordinandone la futura realizzazione all'accordo definitivo dell'Autorità Portuale, con l'eventuale mutare delle condizioni</p> |
| <p>PP2 e garage multipiano a Marittima Si chiede il coordinamento a livello del PAT delle scelte su viabilità e infrastrutture viarie e ferroviarie che riguardano le aree di Porto Marghera e gli accessi alla Città Antica, con particolare riferimento al Piano Particolareggiato che ha permesso la realizzazione del futuro garage Marittima e della viabilità di accesso</p> | <p>Si condivide la richiesta</p> | <p>Si è verificata la coerenza delle indicazioni del PUM – documento finale con quelle contenute nel PAT in corso di redazione; per il dettaglio delle previsioni si rinvia al PI, che presenta scala</p> |

| | | |
|---|--|---|
| | | più idonea |
| <p>Area ex Alumix – Via dell’Elettronica Si chiede di rivedere la previsione dell’individuazione di Via dell’Elettronica, appartenente al demanio portuale, quale via di accesso al Terminal di Fusina, qualificato come uno dei principali accessi alla Città Antica, in quanto utilizzo ritenuto interferente con la sua destinazione a via d’accesso al nuovo terminal dell’Autostrada del Mare in corso di realizzazione</p> | <p>Il ruolo assegnato dal PUM al futuro terminal di Tessera non è quello di uno dei principali accessi alla Città Antica, in quanto si privilegia l’asse attuale ferroviario e stradale/tranviario, adeguatamente potenziato con parcheggi d’interscambio, non condividendo quindi i timori circa un possibile sovraccarico dell’asse stradale</p> | <p>Si ritiene che il PUM , assegnando un ruolo non principale al terminal di Fusina, rispetti l’esigenza espressa, nella formulazione adottata. Eventuali futuri sviluppi urbanistici dell’area dovranno verificare le condizioni di compatibilità con capacità e funzioni assegnate a via dell’Elettronica</p> |
| <p>Aree per la crocieristica in Cassa di Colmata A Si richiede la previsione di idonea nuova viabilità di accesso in zona Fusina/Moranzani per la possibile realizzazione di una banchina per navi da crociera in Cassa di Colmata A</p> | <p>Il PUM non prevede la possibile realizzazione di una banchina per navi da crociera in Cassa di Colmata A</p> | <p>Non si ritiene di inserire alcuna previsione in proposito, in assenza di un progetto condiviso</p> |
| <p>Via dell’Elettricità Si richiede che il PUM preveda: - il collegamento di Via dell’Elettricità con la SR 11 senza passare per via F.lli Bandiera; - la rotonda tra via dell’Elettricità e via delle Macchine; - l’allargamento a 4 corsie di via dell’Elettricità, con spostamento del binario a carico dell’Autorità Portuale; esprimendo la volontà di assumere direttamente al demanio marittimo la via interessata e ad eseguire a proprio carico i lavori, fruendo dell’importo sinora stanziato dal Comune come contributo finanziario.</p> | <p>Il tema di via dell’Elettricità presenta una complessità troppo elevata per essere inserito, con il livello di dettaglio richiesto, in uno strumento quale un PUM, nel quale ne rimangono confermate le finalità di connessione prioritaria tra sistema autostradale/territoriale e aree della portualità</p> | <p>Si propone di rinviare l’esame delle proposte ad altra sede, salvo eventualmente adeguare il PUM successivamente</p> |
| <p>Conversione aree della chimica ad attività portuali e logistiche Si richiede che il PUM preveda per le aree in oggetto collegamenti viari e ferroviari adeguati, senza interferire con la viabilità urbana, come previsto dal cosiddetto “Accordo Moranzani”</p> | <p>La viabilità prevista dal cosiddetto “Accordo Moranzani” è espressamente ripresa e confermata dal PUM</p> | <p>Non si ritiene di inserire previsioni di intervento ulteriori, in assenza di uno studio più approfondito anche degli impatti sul territorio</p> |
| <p>Rete ferroviaria Si richiede che il PUM individui anche una</p> | <p>Si è verificato trattarsi di uno studio di</p> | <p>Il livello meramente descrittivo della</p> |

| | | |
|--|--|---|
| <p>nuova linea ferroviaria che possa servire adeguatamente le nuove aree di intervento nella zona della chimica a Marghera, collegando la direttrice da Padova e correndo ad ovest di Marghera, con opportuna interconnessione con la ripristinandola Linea dei Bivi, onde evitare il transito dei convogli merci attraverso la Stazione di Mestre</p> | <p>fattibilità, in corso presso la stessa Autorità Portuale, per un nuovo scalo ferroviario nell'Isola del Petrochimico, raccordato alla rete ferroviaria come descritto, interessando il territorio tra Marghera e Malcontenta, già indicata, a livello di esigenza, nel PTRC</p> | <p>proposta, non nota all'epoca della redazione del PUM, non consente il suo inserimento tra le altre infrastrutture previste o proposte, in carenza di valutazioni sul tracciato e sul costo: si propone di indicarne genericamente la necessità in funzione dell'alleggerimento della stazione di Mestre</p> |
| <p>VEGA – Parco Scientifico e Tecnologico Si richiede il riesame delle soluzioni viabilistiche contenute nel Piano Particolareggiato del Traffico Urbano riguardante l'area in oggetto</p> | <p>Si valuta che le soluzioni viarie contenute nei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano sono espresse a scala differente e con finalità diverse da quelle di un Piano Urbano della Mobilità</p> | <p>Si propone di tenere presenti le valutazioni espresse dall'Autorità Portuale in fasi di successivi approfondimenti delle soluzioni tecniche per la viabilità dell'area interessata, evidenziando che la proposta per il riordino complessivo del nodo di San Giuliano contiene anche soluzioni idonee al problema inserite nella proposta di piano</p> |
| <p>Previsione di una linea di navigazione lungo il Canale Brentella Si esprime parere negativo, per motivi di sicurezza, alla realizzazione di una nuova linea di navigazione lungo il Canale Brentella e la parte terminale del Canale Industriale Nord.</p> | <p>Non si condividono i timori espressi relativamente alla scarsa sicurezza circa l'istituzione della linea di navigazione proposta, salvo verifica su un progetto operativo</p> | <p>Si propone di mantenere la previsione, con la prescrizione di concordare le modalità di esercizio con le competenti autorità preposte alla sicurezza della navigazione</p> |
| <p>Provincia di Venezia – nota 12.01.2009 – prot. gen. 21860-47 del 19.01.2009</p> | | |
| <p>Osservazione</p> | <p>Controdeduzione</p> | <p>Esito</p> |
| <p>Sicurezza stradale Si propone di eliminare il maggior numero di incroci semaforizzati</p> | <p>Il tema non è puntualmente affrontato nel PUM, in quanto più strettamente attinente a temi di</p> | <p>Si propone il rinvio dell'esame della richiesta in sede di Piano Urbano del Traffico ai suoi diversi</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | organizzazione della circolazione, ancorché vi rimanga compreso nella finalità generale di miglioramento della sicurezza stradale. | livelli (Piano Generale del Traffico Urbano, Piani Particolareggiati del Traffico Urbano, Piani Esecutivi del Traffico Urbano) |
| Trasporto pubblico su strada Si propone l'estensione della rete tranviaria sino a Mirano | La previsione del prolungamento a Mirano della nuova linea proposta per Spinea dovrebbe essere accompagnata da una specifica analisi di fattibilità tecnica e sostenibilità economica | Si propone di lasciare a Spinea il capolinea della prevista nuova linea tranviaria, salvo ulteriori approfondimenti successivi ed eventuale adeguamento successivo del PUM |
| Coordinamento delle politiche della mobilità Si propone l'istituzione di un tavolo tecnico permanente per la mobilità dell'area centrale | La proposta esula dalla competenza del PUM | Il tavolo può essere attivato a seguito della definitiva approvazione del PUM |
| RFI S.p.A.– nota 20.01.2009 - prot. gen. n. 36290-77 del 27.01.2009 | | |
| Osservazione | Controdeduzione | Esito |
| SFMR Si propongono precisazioni di natura tecnica e circa la programmazione dell'esercizio del SFMR | Si condividono le precisazioni | Si propone l'accoglimento delle precisazioni come mera correzione di dati |
| Collegamento con Aeroporto e nuova linea AV/AC Venezia Trieste Si precisa che le opere indicate non sono di prevista realizzazione nel 2010, come indicato, e che esse, in quanto inserite nel Contratto di Programma 2007-2011, Tabella C, non sono nemmeno finanziate | Si condividono le precisazioni | Si propone l'accoglimento delle precisazioni |
| Nuove fermate San Giuliano e Catene Si propone di sviluppare congiuntamente analisi di fattibilità tecnico-economica | Si condivide la proposta | Si propone di precisare che la realizzazione è subordinata alle necessarie e condivise valutazioni con RFI |
| Nuove fermate sulla futura linea AV/AC Venezia Trieste in sotterraneo Si precisa che i due nuovi impianti proposti non trovano riscontro nell'attuale studio di RFI per la nuova linea AV/AC Venezia Trieste e si dichiara la loro incompatibilità con la sua specializzazione | Non si è a conoscenza dello studio di RFI, le indicazioni del PUM ipotizzano una compatibilità funzionale che dovrà essere cercata in fase | Si propone di precisare che la realizzazione è subordinata alle necessarie e condivise valutazioni con RFI |

| | | |
|--|---|--|
| | progettuale, a seguito delle opportune valutazioni congiunte | |
| Parcheggi scambiatori SFMR di Porta Ovest, Porta Est, Spinea e Ospedale Si richiede di prevedere il miglioramento della viabilità di adduzione alle nuove fermate e la loro integrazione con servizi commerciali e di pubblica utilità, qualitativamente e quantitativamente adeguati agli ipotizzati flussi giornalieri dei viaggiatori | Si condivide la necessità di un migliore inserimento delle nuove fermate nella rete della mobilità, pur rappresentando che la competenza in proposito è della Regione Veneto su progetti ormai consolidati da anni, e che la gestione delle stazioni non è di competenza comunale | Si propone di inserire le richieste come indicazione di miglioramento |
| Confesercenti – nota 18.02.2009 - prot. gen. n. 79510-162 del 23.02.2009 | | |
| Osservazione | Controdeduzione | Esito |
| Sistema insediativo Sulla scorta delle analisi effettuate dal PUM, si chiede che gli strumenti urbanistici comunali e provinciali prendano atto della difficile sostenibilità della mobilità derivante dal sovradimensionamento dell'offerta non residenziale prevista dai vigenti piani urbanistici dei comuni dell'area di studio, e adoperarsi per bloccare nuovi insediamenti, e ridurre quelli previsti | Si condivide l'affermazione, logica conseguenza delle analisi effettuate e in quanto tale già evidenziate dal PUM | Si rinvia l'accoglimento della richiesta all'approvazione degli strumenti urbanistici competenti (PAT comunali e PTPC provinciale), ai quali anche il PUM fa esplicito riferimento |
| Adiconsum– nota 20.02.2009 | | |
| Osservazione | Controdeduzione | Esito |
| Sistema del Trasporto Pubblico Si sottolinea la priorità della realizzazione del collegamento dell'Ospedale col tram | La posizione è assunta dal PUM, che anticipa al 2012 la necessità di realizzazione | Il PUM è conforme alla richiesta |
| Viabilità extraurbana Si sottolinea la priorità del collegamento tra la Romea e il Passante | La posizione è assunta dal PUM, sebbene ivi inserita in uno scenario di lungo periodo (2027) | Il PUM è conforme alla richiesta |
| Mobilità urbana Si chiede la progressività nell'estensione della ZTL urbana, parallela all'aumento del trasporto pubblico e dei parcheggi scambiatori | La posizione è assunta dal PUM, che colloca l'eliminazione del traffico di attraversamento urbano | Il PUM è conforme alla richiesta |

| | | |
|--|---|---|
| | al 2017, anticipando al 2012 alcuni interventi sul trasporto pubblico | |
| Tangenziale di Mestre Si chiede di valutare con maggiore attenzione i benefici derivanti dal proposto interrimento, a fronte dei costi, tenuto conto della presenza del Passante | I benefici non sono valutabili unicamente in ambito trasportistico, ma sono anche relativi al recupero urbano di ampie aree semicentrali | Si propone di riconfermare la previsione, in quanto suffragata da analisi di carattere territoriale, rinviando le analisi costi-benefici dettagliate a uno studio specifico |
| Sublagunare Si chiede di valutare con grande attenzione l'utilità del collegamento sublagunare | La prima tratta Favaro – Tessera – Arsenale è già stata oggetto di studi e analisi approfondite, in sede di redazione del progetto preliminare; le eventuali tratte successive fanno parte di uno scenario di lungo periodo (al 2027) | Si propone di rinviare a successivi approfondimenti l'evoluzione della rete sublagunare, confermandone l'utilità già evidenziata in termini strettamente trasportistici |
| Cooperativa Artigiana Radiotaxi soc. coop. – nota 27.02.2009 - prot. gen. n. 88463 del 27.02.2009 | | |
| Osservazione | Controdeduzione | Esito |
| Monitoraggio Si esprime l'esigenza di un monitoraggio costante nelle diverse fasi di attuazione del PUM, anche relativamente al servizio taxi | Si condivide l'affermazione, tanto che il PUM prevede il monitoraggio degli interventi | Si propone di sancire nel PUM il ruolo del comitato comunale di monitoraggio del servizio taxi, a valutazione degli effetti sul servizio degli interventi previsti |
| Strategie d'intervento Si rappresenta l'esigenza di rendere più confortevole e sicuro lo spazio urbano, cogliendo l'occasione della realizzazione del tram | Si condivide il principio, pur rappresentando che il progetto del tram è un progetto concluso, integrato da progetti di arredo urbano | Si propone di sancire nel PUM l'esigenza che la realizzazione del tram vada di pari passo con la riqualificazione complessiva della viabilità interessata |
| Sviluppo del servizio taxi Si segnala l'opportunità di prevedere incentivi per lo sviluppo del servizio taxi, con: - individuazione di nuove piazzole di sosta (Ospedale); | Il PUM non può entrare nel dettaglio dell'organizzazione e del controllo delle piazzole del servizio | Si propone di sancire nel PUM l'esigenza di uno sviluppo parallelo dell'offerta di servizi e di taxi |

| | | |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - controllo degli spazi di sosta riservati ai taxi; | taxi | |
| <p>Gestione del traffico Si propone di garantire corsie preferenziali per i taxi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lungo le direttrici tranviarie; - lungo via Torino e Corso del Popolo; - lungo via Circonvallazione e Terraglio fino a Marocco | Il PUM non può entrare nel dettaglio della localizzazione delle singole corsie preferenziali, in quanto tema strettamente attinente al Piano Urbano del Traffico | Si propone di rinviare all'aggiornamento biennale del PGTU l'analisi e le proposte in materia di individuazione delle corsie preferenziali, limitandosi nel PUM a sancire il principio che le corsie riservate al tram siano aperte alla circolazione anche del taxi, ove essa non sia incompatibile con l'esercizio tranviario (sedi riservate, sottopasso e cavalca ferrovia, etc.) |
| <p>Progettazione unitaria dei diversi componenti del sistema della mobilità Si chiede di garantire le migliori prestazioni possibili all'intera rete viaria</p> | Il PUM ha tentato proprio tale sintesi, tenendo conto delle diverse componenti di traffico sulla rete viaria, ma va sottolineato che il livello di progettazione richiesto è proprio del Piano Urbano del Traffico | Si propone di rinviare all'aggiornamento biennale del PGTU l'analisi e le proposte in materia di ottimizzazione delle prestazioni della rete viaria |
| <p>Proposte di miglioramento del PUM</p> <ul style="list-style-type: none"> - deroghe per libera circolazione dei taxi; - copertura dei maggiori costi delle modificazioni nella circolazione; - aumento delle tariffe correlato all'aumento della qualità ambientale del servizio; - contributi pubblici per la riqualificazione del parco taxi; - libera circolazione dei taxi sulle vie riservate al tram; - accessibilità gratuita per i taxi alle aree oggetto di ecopass; - svolte a sinistra consentite ai taxi; - corsie preferenziali sulle direttrici Mestre FS – Aeroporto, P.le Roma – Aeroporto, Mestre FS – Terraglio, via Torino, Ponte di Marghera e Corso del Popolo; | <p>Molte delle proposte fanno riferimento a tematiche tipiche del Piano Urbano del Traffico nelle sue diverse articolazioni (Piano Generale del Traffico Urbano, Piani Particolareggiati del Traffico Urbano, Piani Esecutivi del Traffico Urbano), in quanto individuano interventi di dettaglio in materia di organizzazione della circolazione. Il tema degli incentivi</p> | Si propone di accogliere a livello di PUM le proposte di carattere organizzativo e regolamentare in via generale, quali la salvaguardia del principio che ai taxi debbano essere consentite maggiori possibilità di circolazione rispetto alle autovetture private, in misura non inferiore a quelle garantite al trasporto pubblico di linea. |

| | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - controlli dei posteggi taxi; - sincronizzazione dei semafori; - ripensamento viabilità Vespucci – Fradeletto – Ceccherini e viabilità Marghera Città Giardino; - senso unico in via Bissuola, via Cà Rossa e via Garibaldi; - eliminazione della sosta lungo le vie principali; - limitazione delle piste ciclabili alle vie con carreggiata sufficiente. | <p>economici alla riqualificazione della flotta taxi può essere collegato solo a precise richieste della categoria, ad oggi non espresse, come pure non espresse sono le proposte di riordino tariffario</p> | <p>Si propone di rinviare all'aggiornamento biennale del PGTU l'esame e la soddisfazione delle altre esigenze in materia puntuale espresse in materia di circolazione.</p> |
| <p>Associazione Veneziana Albergatori – nota 27.02.2009</p> | | |
| <p>Osservazione</p> | <p>Controdeduzione</p> | <p>Esito</p> |
| <p>Sublagunare Si esprime il timore che essa incentivi la fruizione turistica pendolare giornaliera della città, a scapito delle altre funzioni, sul tratto Tessera – Arsenale e quindi sull'area Fondamenta Nuove – San Marco</p> | <p>La sublagunare è un progetto già assunto dal Comune e recepito nel PUM</p> | <p>Il PUM propone, sebbene nel lungo periodo (2027), un collegamento che circuiti tutta la città antica, ottenendo una migliore distribuzione anche del traffico turistico, coinvolgendo il Lido</p> |
| <p>Insedimenti alberghieri Si chiede di porre un limite ai nuovi insediamenti alberghieri anche nella terraferma</p> | <p>Il tema non è esaminato nel PUM, in quanto, come espressamente dichiarato dai richiedenti, di limitata influenza sullo stesso</p> | <p>Si propone il rinvio dell'esame della richiesta alla sede più opportuna, l'aggiornamento della pianificazione urbanistica comunale (PAT e PI)</p> |