

CITTA' DI  
VENEZIA



**Allegato A**

## **Area Sviluppo del Territorio e Città Sostenibile**

**Variante n. 84 al Piano degli Interventi, ai sensi dell'art. 19 D.P.R. 327/2001, dell'art. 24 comma 1 della LR 27/2003 e dell'art. 18 della LR 11/2004, con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio (artt. 10 e 19 DPR 327/2001) relativa alla "Pista ciclopedonale di via Asseggiano".  
Controdeduzioni alle osservazioni ed approvazione della Variante.**

## **CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI**

## Premessa

Dato atto che le tre osservazioni pervenute provengono dallo stesso soggetto e sono perfettamente identiche nei contenuti, la controdeduzione che segue è unica ed identica per le tre osservazioni di seguito elencate:

<b>N. Osservazione</b>	<b>Prot. Gen.</b>	<b>Data</b>	<b>Ditta</b>
1	2022.499384 pec	26/10/2022	-----
2	2022.499385 pec	26/10/2022	-----
3	2022.585101 pec	19/12/2022	-----

<b>OSSERVAZIONI N. 1 - 2 - 3</b>	
<b>Sintesi osservazioni</b>	<b>Controdeduzioni</b>
<p>1. un intervento così importante ed ampio nelle dimensioni economiche e sviluppo stradale (circa 2,3 km) non può essere oggetto di una progettazione fine a se stessa, ma deve essere inserito in una prospettiva generale di riorganizzazione stradale e della mobilità di tutta la zona. Deve prospettare da subito una ipotesi di soluzione per i marciapiedi pedonali mancanti, gli accessi stradali, i criteri di regolazione del traffico; deve permettere una pianificazione temporale degli investimenti triennali per dare continuità e concretezza ad una realtà che oltre agli abitanti (in zona insistono almeno 15.000 persone) vede giornalmente la presenza di oltre 3.000 studenti, cui si aggiungono, nei momenti di punta, gli accompagnatori con i loro mezzi di trasporto.</p>	<p>1. l'osservazione riguarda profili tecnico progettuali non attinenti alla Variante urbanistica al Piano degli Interventi.</p>
<p>2. Il tracciato della pista ciclabile, nel tratto che precede la via di accesso all'istituto Morin, provenendo da ovest, presenta numerose criticità. Gli utilizzatori dei parcheggi di servizio alle attività produttive e abitazioni creeranno un continuo attraversamento di persone. Viene modificata l'uscita carraia di pertinenza dei palazzi contigui. Vi è una preoccupante contiguità con l'area di piazzale / movimento pedonale di pertinenza dei palazzi, su cui si riversa un buon numero di studenti all'uscita da scuola. In passato fu chiesto alla Provincia il permesso di autorizzare i proprietari delle villette ubicate più a Est (area bianca), di realizzare il passo carraio direttamente sulla bretella di accesso al Morin. A causa del diniego della Provincia, è</p>	<p>2. l'osservazione riguarda profili tecnico progettuali non attinenti alla Variante urbanistica al Piano degli Interventi.</p>

<p>stato autorizzato un carraio in curva su via Asseggiano, pericolosissimo. Ora, visto che la posizione della Provincia è cambiata, si potrebbe porre rimedio a quella situazione modificandola come sopra detto in cambio di una cessione di terreno che consentirebbe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- di mantenere l'asse della pista ciclabile in adiacenza alla strada , riducendo i problemi connessi al parcheggio ed alle utenze condominiali/produttive,</li> <li>- di disporre di un tracciato ciclabile più lineare e funzionale anche alle strade laterali ( Orsera e Cittanova )</li> <li>- un miglioramento della confluenza delle due piste ciclabili ed un revisione di tutto l'asse stradale in curva;</li> <li>- di spostare la fermata ACTV (lato Nord) più a Ovest, possibilmente con un una piazzola di rientro, nel tratto antistante il parcheggio della casa di riposo Contarini, visto che fermata dei bus e discesa dei passeggeri creano pesanti intralci alla circolazione, oltre che all'incolumità delle persone.</li> </ul>	
<p>3. Troppo spesso nelle ore di punta scolastica l'incrocio con via Calabria si presenta come un "tappo" alla circolazione veicolare, con code sia da Est (centro Gazzera) che da Ovest ( a volte arrivano anche fino a via Martiri di Marzabotto). A volte chi si trova in coda preferisce accorciare i tempi in coda transitando lungo le vie laterali: Trevisanato, Monico, Urbani. Data la situazione creatasi si propone una rotatoria alternativa al semaforo (vedasi vecchio progetto rintracciabile presso i Lavori Pubblici , rimasto senza esisto).</p>	<p>3. l'osservazione riguarda profili tecnico progettuali non attinenti alla Variante urbanistica al Piano degli Interventi.</p>
<p>4. Col progetto attuale non si prospetta alcuna soluzione pedonale sul lato nord mentre non si tiene conto della estrema pericolosità degli accessi dalle strade limitrofe (Patriarchi, vicolo Dragli, Cardinal Trevisanato) perché privi di visibilità, né delle affluenze all'attività commerciale presente. In questa zona gravitano due istituti scolastici . Propongo di riprendere il progetto elaborato durante l'assessorato alla mobilità del Dr. Mingardi (2001-2005). Prevedeva marciapiedi sul lato nord e pista sul lato sud. L'alberatura ( Platani ad alto fusto) sta presentando problemi di stabilità. Potrebbe essere sostituita con essenze autoctone e ridotta l'aiola per aumentare lo spazio pedonale, possibile anche con rientro della recinzione dell'istituto Volta e completa risagomatura della strada.</p>	<p>4. l'osservazione riguarda profili tecnico progettuali non attinenti alla Variante urbanistica al Piano degli Interventi.</p>

<p>5. Nelle schede M, L e I, una buona parte dei tratti di fossato attualmente esistenti viene mantenuta nella sede originaria. Collocati in progetto tra strada e pista ciclabile sono meno funzionale di fossati posti al di là delle stesse, perché si tratta di una pista urbana, non naturalistica, con necessità di utilizzo anche da Parte dei frontisti che abitano sul lato opposto. Se separate, la loro manutenzione e gestione procurerebbe aumenti di costi. La funzione dei fossi è utile anche e soprattutto ai tratti di terreno agricolo contigui.</p>	<p>5. l'osservazione riguarda profili tecnico progettuali non attinenti alla Variante urbanistica al Piano degli Interventi.</p>
<p>6. La pista così progettata fa "prigioniera" l'abitazione che fa angolo con vicolo Pendini, che si troverebbe da una parte la strada e dall'altra la pista. Impatta con la manovra dei camion che vanno e vengono dall'azienda produttiva; inoltre, non risolve la complessa situazione di quella zona che non può essere ulteriormente rinviata. Il tratto che insiste sull'incrocio di vicolo Pendini è estremamente pericoloso, è in curva ed è privo di visibilità. Vicolo Pendini era in origine una strada di collegamento campestre che, per essere l'unica soluzione di collegamento con via Miranese presente tra via Calabria e via Risorgimento, è diventata, suo malgrado, una strada trafficatissima pur mantenendo il sedime di un viottolo ed una carreggiata di 4 metri nel tratto abitato. E' una situazione esplosiva che va affrontata urbanisticamente con urgenza. Al Patrimonio ( vado a memoria) è presente un atto sottoscritto con i proprietari di Villa Draghi Bortoletto nel quale è prevista la cessione bonaria di un tratto di terreno antistante vicolo Pendini per consentire la eventuale rettifica della curva. L'atto è collegato a quello in cui il Comune ha ceduto a suo tempo un tratto di terreno per consentire ai citati proprietari di rettificare la mura di recinzione della villa. Con la rettifica della curva si consentirebbe al tracciato ciclabile di proseguire in adiacenza alla strada e di migliorare notevolmente tutta l'area d'incrocio.</p>	<p>6. l'osservazione riguarda profili tecnico progettuali non attinenti alla Variante urbanistica al Piano degli Interventi.</p>
<p>7. La progettazione della rotatoria su via martiri di Marzabotto prospetta, anche in questo caso, l'urgenza di un intervento urbanistico che individui una nuova strada di collegamento Sud Nord comunale e intercomunale, alternativa a quella di via Martiri di Marzabotto. Quest'ultima presenta in alcuni punti distanze tra confini di proprietà opposti di circa 5,5 metri, è in gran parte priva di marciapiedi. Oggi la strada ha la categoria di una strada di lotto, ma, nonostante sia regolata come "zona 30", sopporta carichi di traffi-</p>	<p>7. l'osservazione riguarda profili tecnico progettuali non attinenti alla Variante urbanistica al Piano degli Interventi.</p>

co che nelle ore di punta si aggirano sui 7/800 veicoli ora perché rappresenta il collegamento più semplice ed alternativo alla tangenziale, tra il sud ed il nord del comune, nonché dei comuni limitrofi, per raggiungere l'ospedale. La rotatoria porterà nuovo traffico ed è impensabile continuare ad evitare di farsene carico. La traslazione della rotatoria più ad ovest potrebbe coniugarsi con una nuova bretella che, sviluppandosi ad ovest dell'abitato, si colleghi con via Brendole /Visinoni. La valorizzazione di alcuni terreni, trasformandoli in edificabili, potrebbe consentire la cessione gratuita dei sedimi per la realizzazione del nuovo asse stradale, da realizzare secondo standard di sicurezza e qualità ambientale. Un progetto di pista ciclabile elaborato durante l'assessorato alla Mobilità Bergamo, prevedeva che una parte del tracciato si snodasse ad ovest dell'abitato. Se si affianca una strada passante che evita l'intero abitato, le due progettazioni potrebbero integrarsi. In alternativa potrebbe essere ripresa la proposta del PUM di una bretella Asseggano, Brendole, Castellana, di inizio anni 2000, rimasta senza seguito. L'ipotesi strada dei Bivi, ancorché remota, non risolverebbe la situazione perché riguarda i flussi di cintura, non quelli interni alla città.

**PARERE NON FAVOREVOLE**