



Città metropolitana
di Venezia

Alla Città Metropolitana di Venezia
Area Trasporti e valorizzazione del patrimonio
Servizio Trasporti
via Forte Marghera n. 191
30171 – Mestre Venezia (VE)
PEC: protocollo.cittametropolitana.ve@pecveneto.it

OSSERVAZIONI AL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE
della Città Metropolitana di Venezia

La sottoscritta **Maria Rosa Vittadini**, nata a Rota d'Imagna (BG) il 18/06/1944, residente in Fondamenta S.Biagio 796, 30133 Venezia
e-mail: mariaros@community.iuav.it
pec: marosa.vittadini@pec.it

in qualità di

socia della associazione **VeneziaCambia** con sede a Venezia, Cannaregio, 2399, già docente IUAV e già Direttore generale del Servizio Valutazione Ambientale del Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, presa visione degli elaborati del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile adottato dalla Città Metropolitana di Venezia con atto del Sindaco metropolitano n. 90/2022 e pubblicati sul sito web istituzionale della Città metropolitana di Venezia e nel sito dedicato al PUMS
[//pums.cittametropolitana.ve.it/pums-adozione-pubblicazione-e-osservazioni/](http://pums.cittametropolitana.ve.it/pums-adozione-pubblicazione-e-osservazioni/)

PRESENTA

N. 4 OSSERVAZIONI DI SEGUITO RIPORTATE

consapevole che potranno essere pubblicate nei documenti di Piano,
accetto di essere eventualmente ricontattato in merito alle osservazioni presentate al seguente indirizzo email : mariaros@community.iuav.it
acconsento al trattamento dei dati personali ai sensi dell'art. 13 del Regolamento europeo n. 679/2016

Data 13 marzo 2023 Firma.....

Osservazione n 1	
Documenti a cui si fa osservazione	X Relazione di Piano X Rapporto ambientale Tavola N° _____ Sintesi non tecnica Altro
<p>Il PUMS è un documento strategico con un orizzonte decennale, da aggiornare ogni 5 anni, per sua natura non conformativo.</p> <p>Nel Tomo I - Obiettivi strategie e linee di intervento del PUMS (par. 1.2 pag. 9) si legge che.....” <i>tutti gli schemi presenti nella relazione di progetto e nelle tavole di Piano hanno una valenza esplicativa finalizzata solo ed esclusivamente a rendere le Strategie di piano più comprensibili, ma non a condizionare rigidamente le scelte della successiva progettazione di interventi ... Questo approccio corrobora la decisione di puntare su un sistema ridondante di collegamenti che lasciano aperta la modulazione o la revisione di taluni di essi, sino alla loro eventuale rinuncia”.</i></p> <p>Un tale approccio metodologico priva di significato il Piano, che risulta composto da una congerie di interventi non selezionati in base alla loro capacità di rispondere a criticità e contribuire alle strategie di Piano, di cui è incerta la funzione e l’aggancio agli obiettivi di Piano, peraltro anch’essi largamente indefiniti. Il Piano diviene in tal modo l’espressione di un ventaglio di possibilità di intervento, anche tra loro conflittuali, a disposizione del solo volere politico, senza alcuna relazione con obiettivi quantificati di efficacia-efficienza, contrasto al cambiamento climatico, qualità ambientale, riduzione dell’incidentalità e miglioramento del benessere.</p> <p>Conseguentemente si propone una radicale rielaborazione del PUMS che parta da una visione condivisa del futuro della città metropolitana, costruita con strumenti di partecipazione più capaci di coinvolgere i cittadini di quelli effettivamente utilizzati, ricordando che proprio questo è l’innovativo significato del PUMS: mettere al centro il benessere dei cittadini piuttosto che i problemi del traffico. Da tale visione condivisa del futuro sarà possibile trarre le ragioni delle scelte di piano ad oggi non collegate in modo trasparente ai problemi da risolvere e, insieme, sarà possibile la fissazione, in armonia con le strategie UE, di obiettivi e di ragionevoli target intermedi rispetto ai quali concentrare le risorse e commisurare i risultati, anche ambientali, delle azioni alternative proposte. Sarà così possibile tracciare uno scenario del Piano e della sua attuazione che sia davvero di riferimento per gli abitanti e le attività economiche, in quanto condiviso, costruito su motivazioni trasparenti e dotato di un qualche realismo in fatto di tempi e di risorse.</p>	

Osservazione n 2	
Documenti a cui si fa osservazione	X Relazione di Piano X Rapporto ambientale Tavola N° <u>5</u> _____ Sintesi non tecnica Altro
<p>La già citata “ridondanza” (par. 1.2 pag. 9) si traduce, negli schemi e nelle tavole (in particolare Tav. 5) nella proliferazione di Terminals di incerta utilità e di sicura compromissione ambientale, soprattutto quelli in gronda lagunare dove dovrebbe aver luogo il trasferimento dall’automobile ai mezzi acquei, con tutti i loro effetti sulla morfologia lagunare. Si tratta di un problema antico</p>	

e ancor oggi controverso. L'importanza di tale interscambio e della sua localizzazione al margine della Laguna è una scelta puramente politica, dal momento che di fatto è sicuramente molto diminuita nel tempo e anche nelle prospettive del PUMS è destinata a diminuire in seguito allo sviluppo delle rete del trasporto pubblico sia su ferro (SFMR) che su ruote (BUS e BRT). Grazie alla più ampia copertura territoriale di queste reti, l'interscambio auto-mezzo pubblico può avvenire vicino ai luoghi d'origine (minimizzando percorrenze automobilistiche stradali ed emissioni) mentre treni e bus, con una ben progettata integrazione di orari e di fermate, consentono di raggiungere direttamente Venezia.

Considerare questa nuova situazione ha effetti molto importanti sul sistema del Terminals, in termini di riduzione della importanza strategica dei Pili, di esclusione del suo traboccamento a S.Giuliano, di ripensamento di Tessera, della evidente inopportunità del terminal del Montiron, trasportisticamente irrilevante e origine di grave compromissione ambientale.

Poiché nella città metropolitana di Venezia il traffico acqueo è una componente strutturale e importantissima del sistema della mobilità, occorre osservare che nel PUMS occorre un ben maggiore approfondimento su tema del traffico acqueo, dei suoi limiti, e della sua compatibilità con le politiche di tutela della Laguna.

Si propone quindi **una attenta e aggiornata rielaborazione del PUMS** che tenga conto di uno scenario delle nuove condizioni di interscambio, compresa la riduzione del ruolo e del numero dei terminals in gronda lagunare, con una più accurata ricognizione della compatibilità del traffico acqueo con i vincoli e le strategie di tutela e governo della morfologia lagunare.

Osservazione n 3

Documenti a cui si fa osservazione

X Relazione di Piano
X Rapporto ambientale
Tavola N° _____
Sintesi non tecnica
Altro

La valutazione modellistica dello scenario di Piano indica come risultato la diminuzione del 6% circa del traffico automobilistico e l'aumento del 28% dell'uso del trasporto pubblico rispetto allo scenario di riferimento. Sono risultati ben modesti e non assicurano affatto il raggiungimento degli obiettivi comunitari sovraordinati di riduzione delle emissioni climalteranti del 55% rispetto al 1990 da raggiungere entro il 2030 e poi il raggiungimento della neutralità carbonica entro il 2050. Tutte questioni di cui i documenti PUMS si occupano del tutto marginalmente e di cui non si occupa neppure la VAS impegnata nella costruzione di analisi di coerenza con le strategie europee fondate su matrici banalizzanti e prive di capacità esplicativa. In tanta superficialità spicca la promessa di introdurre "contingentamenti" ovvero misure di riduzione effettiva del traffico in accesso a Venezia sul ponte della Libertà e di uso della tangenziale di Mestre da parte del traffico di attraversamento. In entrambi i casi si tratta di misure estremamente importanti e estremamente problematiche che hanno effetto non solo sulle infrastrutture interessate ma su tutto il sistema e che tuttavia non trovano alcun approfondimento nel PUMS. Il Piano non chiarisce come tali misure sono state modellizzate e si limita a osservare che la loro efficacia "dipenderà fortemente dalle strategie implementate per il contingentamento dei flussi e le categorie di utenti interessate dalle misure" (par. 3.4.2 pag 77). E' invece specifico compito del Piano aiutare con la modellizzazione delle alternative la scelta dei metodi più appropriati, delle tariffe più efficaci e dei soggetti a cui applicarle e rispetto agli obiettivi da perseguire con la loro applicazione.

Si propone quindi **una revisione del PUMS che comprenda uno specifico approfondimento sulla questione**, con particolare riferimento al governo dei traffici turistici, capace di restituire gli effetti di riduzione del traffico di varie ipotesi organizzative e tariffarie, che consideri non solo le infrastrutture interessate ma gli effetti sul sistema di trasporto pubblico e sulla rete infrastrutturale.

--

Osservazione n 4	
Documenti a cui si fa osservazione	X Relazione di Piano X Rapporto ambientale Tavola N° _____ Sintesi non tecnica Altro
<p>Una delle componenti più importanti della elaborazione del PUMS è la costruzione dello Scenario di Riferimento che aggiunge allo Stato di Fatto tutte le misure e gli interventi decisi e finanziati, anche qualora non siano ancora realizzati. Da qui si parte per misurare gli effetti delle azioni e delle misure proposte dal PUMS. Gli interventi compresi nello scenario di riferimento vengono considerati “invarianti” e non vengono messi in discussione nella valutazione dello scenario di Piano. Gli interventi compresi nello scenario di riferimento del PUMS, elencati nelle tabelle (n.35 e 36 di pag 39) sollevano numerosi interrogativi. Per gli interventi tratti dal PRT vigente gli interventi definiti “invarianti” possono ragionevolmente far parte dello scenario di riferimento, ma quelli sottoposti a <i>project review</i> e quelli definiti “<i>fabbisogno</i>” (che significa che non vi è alcuna decisione) sicuramente non possono stare in quello scenario e debbono essere valutati in scenari alternativi di Piano. A maggior ragione è dubbia la legittimità dell’inserimento nello scenario di riferimento degli interventi aggiunti al già lungo elenco di tabella 35 senza alcuna giustificazione. La medesima ambiguità si ritrova negli interventi di interesse comunale da inserire nello scenario di Riferimento, dove gli elenchi progettuali vengono estesi senza alcuna giustificazione, spesso fino a comprendere interventi altamente problematici e attualmente oggetto di accese discussioni che dunque non possono essere considerati invarianti. Al contrario essi richiedono una attenta valutazione funzionale, economica, ambientale e sociale a garanzia dell’interesse pubblico e della razionalità dell’impiego delle risorse economiche ed ambientali.</p>	
<p>.Si propone quindi una radicale rielaborazione del PUMS che dia esplicitamente conto sia della decisione che del finanziamento relativo alle opere inserite nello Scenario di riferimento. A valle di questa operazione occorre riformulare, modellizzare e comparare scenari alternativi di Piano che consentano di valutare l’utilità funzionale, il costo e gli effetti ambientali di ciascun intervento rilevante proposto dal PUMS. Cosa attualmente impossibile da ricostruire a causa delle ambiguità</p>	

ora citate e anche impossibile da valutare attraverso la VAS, che infatti non valuta.