

ALLEGATO ALLA DELIBERA

N. 10 DEL 27/03/2014

IL PRESENTE SI COMPONE

DI N. 5 FOGLI



UFFICIO COMUNALE

Maria Cristina Cavalieri

Comune di Dolo	E
Protocollo centralizzato	
N. 0005222	data 12/03/2014
Uff. comp: SEGR. GEN.	
Cia: 2.3	<i>Sindaco</i>

**Ordine del giorno sul Corridoio viabilità autostradale Civitavecchia- Orte - Mestre:
tratta E45-E55 Orte - Mestre**

Premesso che

- In data 8 novembre 2013 il CIPE ha approvato il progetto preliminare del Corridoio viabilità autostradale Civitavecchia- Orte - Mestre relativo alla tratta E45-E55 Orte - Mestre, opera inserita nella Legge 431/2001 cd. "Legge Obiettivo";
- Il progetto è stato presentato da ANAS, il promotore è una cordata di imprese e di banche capeggiata dalla società GEFIP Holding di proprietà dell'europarlamentare Vito Bonsignore; prevede la realizzazione ex-novo di un'autostrada a quattro corsie nel tratto Ravenna-Mestre, e l'adeguamento con varianti della superstrada E-45;
- E' sempre più evidente la volontà di innestare la nuova autostrada, con attraversamento della Riviera del Brenta tra Mira e Dolo e l'attacco in località Roncoduro, direttamente sul Passante di Mestre; pur mantenendo formalmente una seconda ipotesi, definita anche opzione B, con attraversamento della Riviera del Brenta dopo l'abitato di Oriago in Comune di Mira e l'attacco sulla tangenziale di Mestre in località Villabona;
- La Commissione nazionale per la Valutazione di Impatto Ambientale, pure essendosi espressa favorevolmente al progetto preliminare con Parere n. 508 del 21/10/2010, ha imposto numerose prescrizioni per la progettazione definitiva;

ritenuto che

- 1) L'autostrada Orte-Mestre costituisca una delle opere più grandi e impattanti tra quelle previste in Legge Obiettivo: attraversa cinque Regioni (Lazio; Umbria; Toscana; Emilia Romagna; e Veneto) 11 province e 48 comuni, ha uno sviluppo di circa 396 km, necessita di 139 km di ponti e viadotti, 64 km di gallerie, 20 cavalcavia, 226 sottovia, 83 svincoli, 2 barriere di esazione, 15 aree di servizio.

Il tracciato interferisce con importanti zone di interesse storico, paesistico, ambientale come per esempio il Parco delle Foreste Casentinesi, la Valle del Tevere, il Delta del Po, le Valli del Mezzano, la Laguna di Venezia sud, la zona archeologica nei dintorni di Lova, la Riviera del Brenta.

La sua realizzazione comporterebbe indubbiamente per i territori interessati, gravi ripercussioni in termini di: consumo di suolo, aumento dell'inquinamento atmosferico e acustico, aumento del rischio idraulico e idrogeologico, perdita di biodiversità, aumento del rischio sanitario per le popolazioni coinvolte, notevoli danni ai settori agricolo e turistico.

Solo nel tratto emiliano-veneto verrebbero persi 3.300.000 mq di terreno per la quasi totalità agricolo, mentre gli impatti della nuova infrastruttura andrebbero a interessare 11.000 ettari di zone di interesse comunitario (SIC), 5800 ha di zone a protezione speciale (ZPS), e 8300 ha di parchi regionali;

- 2) Questa infrastruttura favorirebbe la cementificazione delle aree libere attraversate o adiacenti agli svincoli, nonché la realizzazione di ulteriori arterie. In particolare in Veneto sono almeno due i progetti di autostrada o superstrada direttamente connessi con la Orte-Mestre: si tratta della camionabile lungo l'argine sud dell'idrovia Padova mare, e la cosiddetta Nogara-Mare.
- 3) Una nuova autostrada lungo questa direttrice sia inutile in quanto i flussi di traffico attuali e futuri che interessano la SS 309 Romea non giustificano in alcun modo la costruzione di un'opera di questa portata. Infatti i rilevatori installati dall'Osservatorio per la mobilità di Venezia nelle località Lughetto e Sant Anna di Chioggia hanno registrato un Traffico Giornaliero Medio (TGM) con punte massime che superano di poco i 17.000 veicoli/giorno. Seppure circa il 30% di questi veicoli è costituito da mezzi pesanti, fattore questo che pesa enormemente sulla pericolosità della statale, la capacità di attrazione della nuova arteria a pagamento risolverebbe solo in parte il problema. L'autostrada Orte-Mestre diventerebbe di fatto un doppione della A-1 e della A-14/A-13.
- 4) La priorità per il nostro territorio è quella della messa in sicurezza, in tempi brevi, della SS 309 Romea

Considerato che

1. Il progetto preliminare approvato non contiene alcun provvedimento specifico per la riqualificazione della SS 309 Romea, anzi ostacola di fatto la risoluzione oggi del problema inderogabile della messa in sicurezza di una delle strade più pericolose d'Italia;

2. Il corridoio di viabilità autostradale Civitavecchia-Orte-Mestre, come confermato di recente dalla Commissione Europea, non è ricompreso tra i corridoi infrastrutturali e intermodali considerati strategici per lo sviluppo delle vie di comunicazione in Europa, ed è considerato solo come intervento secondario complementare allo sviluppo delle reti TEN-T. L'ideazione di tale opera risale ad oltre vent'anni fa, le esigenze viabilistiche odierne e le stesse previsioni per il futuro sono drasticamente mutate e non prevedono un incremento del traffico su gomma che giustifichi un'opera di tale portata.
3. Di contro nel 2011 è stato riconosciuto come strategico il collegamento ferroviario Adriatico-Baltico che per la parte italiana dovrebbe implementare la connessione via ferro lungo la direttrice Ravenna-Bologna-Padova-Venezia-Trieste con il dichiarato obiettivo di drenare quote crescenti di trasporto merci dalla modalità "gomma". Questo progetto, che ha ricevuto i primi finanziamenti alla fine del 2013, rende di fatto ancora meno sostenibile l'idea di un collegamento autostradale diretto tra Mestre e Ravenna.
4. L'opera in questione pur nella veste di project financing impegna ingenti finanziamenti pubblici che potrebbero essere investiti più proficuamente, per esempio per la sistemazione idraulica e idrogeologica del territorio, per l'implementazione del sistema di trasporto pubblico o la riqualificazione della rete stradale esistente. La delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare prevede infatti 1,8 miliardi di euro di sgravi fiscali a beneficio della società che si aggiudicherà appalto e concessione della nuova autostrada, ai sensi della Legge 183/2011. I rimanenti 8,2 miliardi di euro necessari per fare i lavori dovrebbero essere anticipati dalla medesima società privata utilizzando i sistemi del project financing e dei project bond, due modalità che prevedono comunque l'intervento economico dell'ente pubblico qualora le condizioni pattuite in sede di convenzione sulla base del piano economico-finanziario dovessero venire meno;
5. Che il metodo stesso del project financing e delle sue conseguenze per le casse pubbliche nel corso degli anni è sottoposto all'attenzione preoccupata della Corte dei Conti.

Considerato inoltre che

- Secondo l'ultimo rapporto (anno 2013) dell'Agenzia Europea per l'Ambiente (AEA) l'Italia è uno dei Paesi europei ancora non in linea con il proprio obiettivo di riduzione delle emissioni di gas climalteranti derivante dalla sottoscrizione del Protocollo di Kyoto. Un consistente contributo all'emissione di questi gas deriva proprio dal settore dei trasporti su strada.
- Secondo i risultati del programma Clean Air of Europe della Commissione Europea e secondo il rapporto 2013 dell'Agenzia Europea per l'Ambiente, la Pianura Padana (contesto territoriale nel quale si trova inserita anche la Riviera del Brenta) è l'area più inquinata d'Europa, e ciò comporta gravi rischi per la salute delle persone che vi abitano. Particolarmente preoccupanti sono i continui sforamenti dei livelli delle polveri sottili e ultrasottili (PM10 e PM2,5). Come riportato nel rapporto Ambientale V.A.S. allegato al nuovo PTRC della regione del Veneto, il contributo maggiore alle emissioni in atmosfera deriva dall'uso di combustibili fossili e dei loro derivati, compresi quelli impiegati nel settore dei trasporti su strada. In Italia, la modalità trasporto su gomma, sia per le merci che per i passeggeri, continua ad essere quella di gran lunga prevalente.
- Secondo l'ultimo rapporto ISPRA (anno 2013) il consumo di suolo in Italia continua ad aumentare: mediamente in Italia vengono impermeabilizzati 70 ettari di terreno ogni giorno; nel 2010 sono stati persi 20.500 kmq di superfici libere. Il Veneto è una delle Regioni più cementificate dell'intero Paese, anche a causa di una eccessiva infrastrutturazione. Tra le principali conseguenze dell'eccessiva impermeabilizzazione dei suoli è evidente l'aumento della probabilità di alluvioni.

Il Consiglio Comunale di Doio delibera

- a) Di approvare la premessa quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, che qui di seguito s'intende integralmente riportata;
- b) Per le ragioni sopra esposte, di chiedere formalmente al Governo della Repubblica Italiana, all'ANAS, alla Regione Veneto e alla Provincia di Venezia il ritiro del progetto preliminare del "CORRIDOIO DI VIABILITÀ AUTOSTRADALE DORSALE CIVITAVECCHIA - ORTE - MESTRE": TRATTA E45 - E 55 (Orte - Mestre). Contestualmente di chiedere che venga avviato un tavolo di confronto con tutte le amministrazioni locali interessate, le associazioni di categoria, le forze sindacali, le associazioni e i comitati ambientalisti al fine di individuare alternative più sostenibili.

economiche e efficaci alla realizzazione della nuova autostrada sia sul breve che sul medio periodo. Tra le alternative siano presi in considerazione: la deviazione del traffico pesante dalla Romea verso l'autostrada A-13 con eventuale potenziamento della stessa, l'implementazione di progetti per il trasporto marittimo e ferroviario di merci e persone;

- c) Di chiedere formalmente a Governo Italiano, ANAS e Regione del Veneto di attivarsi immediatamente per avviare un programma di interventi urgenti per la messa in sicurezza della SS 309 Romea.

Dolo 12 marzo 2013

Giorgio Gei Il Ponte del Dolo

Alberto Polo Per Dolo Cuore della Riviera

Approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 10 del 27.03.2014 con n. 18 voti favorevoli su n. 21 Consiglieri presenti, n. 3 Consiglieri si sono astenuti (Cons. Vescovi Mario, Fattoretto Giovanni e Uva Stefano)