

COMUNE DI DOLO *** PROVINCIA DI VENEZIA

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n. 46 del 06.08.2009

Il Segretario Comunale

OGGETTO: SISTEMA VIARIO DI COLLEGAMENTO E ADDUZIONE DELLE AUTOSTRADE NEI SETTORI OVEST E NORD DI PADOVA E TRA PADOVA E MARGHERA – MESTRE - PROGETTO PRELIMINARE E STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE OSSERVAZIONI

L'Assessore all'urbanistica ed edilizia privata Adriano Spolaore riferisce quanto segue:

Premesso che:

Ad agosto 1999 il comune di Dolo figura quale ente proponente insieme ad altri comuni (Fiesso, Strà, Vigonovo, Campagna Lupia, Camponogara, Campolongo, Fossò, Pianiga, Noventa Pd, Vigonza, Venezia, Padova) per dare attuazione agli interventi compresi nel progetto denominato Nuovo asse plurimodale, assicurando la disponibilità, per quanto di propria competenza, delle risorse definite nel programma "attivate" e "disponibili"; inoltre sempre in forza di questo protocollo d'intesa (agosto 1999) tutti i soggetti firmatari dell'accordo concordano nell'avviare le procedure per la costituzione di una società di trasformazione urbana (s.t.u.).

Con deliberazione consiliare n. 35 del 18.09.2000, si approvano gli elaborati del prusst Riviera del Brenta dell'agosto del 1999 e si conferisce delega al sindaco del comune di Mira per la firma del protocollo d'intesa e, tra i vari progetti inseriti nel Prusst, al n. 1 si trova il nuovo asse plurimodale.

Nello studio di prefattibilità del Prusst si precisa che la realizzazione del nuovo asse plurimodale consente il raggiungimento dei seguenti obiettivi: 1. recupero manufatti realizzati (ponti) e aree già acquisite; 2. alleggerimento traffico sr11 e arterie est ovest poste a sud del Brenta (via Stradona, ecc.); 3. strutturazione migliore dell'assetto territoriale; 4. avvio programmi di riqualificazione urbana e territoriale; 5. completamento interventi infrastrutturali programmati (tav, eliminazione passaggi a livello, passante di Mestre.); 6. valorizzazione aree industriali poste lungo idrovia; 7. connessione porto di Venezia e area industriale di Marghera con interporto di Padova.

Si ritiene quindi che il nuovo asse stradale assuma un ruolo strategico non solo per un'accessibilità alternativa all'area mediante un collegamento a pettine, ma anche perché costituisce un nuovo elemento ordinatore del contesto posto tra Venezia e Padova, assumendo, nella gerarchia della reti, una funzione primaria.

Già in questo studio di pre-fattibilità si prevede la realizzazione di una strada di 20 km, ai margini della prevista idrovia. Il tracciato mette in connessione la zona industriale di Padova con l'area industriale di Marghera e si raccorda ad ovest con la circonvallazione esterna di Padova e all'estremità ad est con la Nuova Romea commerciale. Lo studio precisa che la strada si colloca nell'ambito di un nuovo asse plurimodale tra Pd e Ve comprensivo del possibile completamento dell'idrovia, sia dell'eventuale realizzazione di un asse ferroviario interconnesso con la ferrovia Mestre – Adria.

Con deliberazione consiliare n. 7 del 01.02.2002, l'amministrazione comunale di Dolo approva l'aggiornamento del programma di riqualificazione urbana e sviluppo del territorio "Prusst Riviera del Brenta" che, contiene, tra le varie opere, anche la realizzazione del nuovo asse plurimodale.

Richiamato:

il **Piano Regionale Dei Trasporti** adottato dalla Giunta Regionale con provvedimento n. 1671 del 5 luglio 2005 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR) n. 73 del 2 agosto 2005 (deve essere ancora definitivamente approvato dal Consiglio Regionale), in cui si chiarisce a pag. 8 che è necessario concepire

le autostrade non come infrastrutture passive ma come centri di servizi, che al proprio interno integrano competenze tecnologiche, interagiscono con servizi alla merce e tutto ciò che ne sottende la circolazione e che precisa, sullo schema relativo alla rete logistica veneta, che sull'asta idroviaria Ve – Pd si innesterà, attraverso idonei siti logistici, un processo di integrazione metropolitana tra le due piattaforme.

Ricordato che

il sopra richiamato piano regionale dei trasporti, al paragrafo 10.2.3.1.3 “Completamento dell'idrovia Padova Venezia” dopo aver ricordato che l'idrovia tra Padova e la laguna di Venezia (con un tracciato di 27,4 km) avrebbe dovuto essere il primo tratto della nuova idrovia di collegamento di Milano con l'Adriatico e che il progetto fu ridimensionato e ridotto al collegamento della zona industriale di Padova con il porto di Venezia, la laguna e con essa il canale che congiunge Chioggia con il Po attraverso la Conca di Volta Grimana, sottolinea la necessità di recuperare la linea di navigazione per il traffico commerciale, ma anche per la navigazione turistica e sportiva (nautica da diporto, ecc.)

il sopra richiamato piano regionale dei trasporti, al Paragrafo 10.2.5.8 sul “Nuovo asse plurimodale della Riviera del Brenta” precisa che si tratta di un'infrastruttura stradale e per reti tecnologiche, ma anche collegamento ferroviario e idroviario. L'intervento stradale prevede la realizzazione di un asse viario con standard di IV° tipo cnr 78/80 (carreggiata 10,50 m) suddiviso in due tratte funzionali: la prima connette la ss 309 Romea nel comune di Mira con al zona industriale di Padova prevedendo due connessioni intermedie con la viabilità provinciale in corrispondenza della località Sambruson e nel comune di Fossò; la seconda prevede la realizzazione di un ulteriore casello autostradale sull'A13 per il collegamento del nuovo asse viario e della zona industriale con la viabilità principale;

il sopra richiamato piano regionale dei trasporti, al Paragrafo 10.2.5.3 dedicato alla “E55 Nuova Romea”, precisa che il tratto Ravenna Mestre è l'unico tratto del corridoio adriatico non dotato di autostrada e che l'obiettivo è quello di separare il traffico commerciale e di transito (nuova Romea) dal traffico locale e turistico (attuale Romea – ss 309) attraverso la realizzazione di una bretella in provincia di Venezia per il collegamento dell'autostrada con Chioggia.

Richiamati gli strumenti urbanistici di pianificazione sovracomunali e precisamente:

il Piano territoriale provinciale di coordinamento adottato con deliberazione del Consiglio provinciale n. 104/2008: che indica l'asse plurimodale e che, nella tavola sul sistema viabilistico, il tracciato collega la tangenziale di Padova con l'attuale Romea.

il Piano territoriale regionale di coordinamento adottato con deliberazione della Giunta regionale n. 372 del 17 febbraio 2009 e pubblicato sul Bur V. n. 22 del 13 marzo 2009, che individua, seppur con grafie indicative, la localizzazione nel territorio di Dolo, della camionabile lungo l'idrovia e della nuova Romea commerciale.

Ricordato che, in relazione alle previsioni infrastrutturali e ai progetti strategici contenuti nel ptrc, l'amministrazione comunale di Dolo ha presentato specifiche osservazioni al ptrc con deliberazione della Giunta comunale n. 181 del 09.07.2009 che devono intendersi in questa sede confermate e richiamate¹ ;

¹ Si riporta il verbale della deliberazione della Giunta Comunale n. 181 del 09.07.2009 - OGGETTO: Osservazioni del Comune di Dolo al PTRC adottato con DGRV n. 372/2009. - **LA GIUNTA COMUNALE**

Premesso che:

- la Giunta Regionale con D.G.R. n. 372 del 17 febbraio 2009 ha adottato il Piano Territoriale Regionale di coordinamento e pubblicato nel B.U.R.V. n. 22 del 13 marzo 2009 la notizia dell'avvenuto deposito;
- ai sensi dell'art. 25 comma 5° della LR 11/04, entro 120 giorni dalla pubblicazione dell'avvenuto deposito, gli enti locali, le comunità montane, le autonomie funzionali, le organizzazioni e le associazioni economiche e sociali, nonché chiunque ne abbia interesse, possono presentare alla Giunta Regionale osservazioni e proposte;
- che i Comuni di Dolo (comune promotore) e il comune di Fiesso D'Artico hanno avviato il procedimento per la redazione del Piano di assetto del territorio intercomunale rispettivamente con deliberazione consiliare del comune di Dolo n. 46 del 29 giugno 2006 “Pianificazione intercomunale tra i comuni di Dolo e Fiesso d'Artico per il governo del territorio – Indirizzi” e con deliberazione consiliare del Comune di Fiesso d'Artico n. 55 del 27 giugno 2006 “Indirizzi in merito alla pianificazione intercomunale tra i comuni di Dolo e Fiesso d'Artico per il governo del territorio” e le deliberazioni consiliari n. 85 del 27 dicembre 2006 e n. 116 del 21 dicembre 2006 con cui rispettivamente i comuni di Dolo e Fiesso d'Artico hanno approvato gli indirizzi da attuare attraverso il processo di co – pianificazione;
- che, in attuazione di tale programma, i Comuni di Dolo e il comune di Fiesso D'Artico hanno approvato il documento preliminare al P.a.t.i., hanno sottoscritto il 26 maggio 2009 l'accordo di co – pianificazione con la Provincia di Venezia e la Regione Veneto ai sensi di quanto previsto dall'articolo 15 della legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 e hanno altresì avviato la fase di concertazione e partecipazione di cui all'art. 5 della LR. 11/04;
- tale accordo si propone di valorizzare il metodo della pianificazione concertata e i principi di coerenza e sussidiarietà tra i vari livelli di pianificazione per aumentarne l'efficacia;

-
- l'art. 26 della LR 11/04 prevede che, per l'attuazione del P.T.R.C., possono essere definite appositi Progetti Strategici finalizzati alla realizzazione di opere, interventi o programmi di intervento di particolare rilevanza, da attuarsi con procedura dell'accordo di programma ai sensi dell'art. 7 della LR. 11/04.

Rilevato che:

- lo scenario di sviluppo del Veneto si basa sulla capacità delle diverse parti che lo compongono di costruire sistemi territoriali competitivi integrati, costruendo le necessarie sinergie tra le diverse realtà locali per cui, anche le prospettive di sviluppo del comune di Dolo, vanno collocate nell'ambito regionale cogliendo le opportunità e potenzialità presenti;
- nel contesto dello sviluppo comunitario e internazionale, il Veneto è al centro di importanti corridoi intermodali che il P.T.R.C. si propone di mettere a sistema e riconnettere in modo efficiente, tutelando al contempo la salvaguardia del territorio;
- il nuovo assetto infrastrutturale presenta evidenti elementi di criticità, coinvolgendo ambiti di eccezionale valore storico e ambientale, quali la Riviera del Brenta, di cui anche Dolo è parte;
- il P.T.R.C. riconosce al sistema Padova - Venezia un ruolo fondamentale per lo sviluppo regionale, in particolare per gli scenari delle politiche urbane che la Regione e le due città, in base al Protocollo sottoscritto, si propongono di attuare con i propri strumenti di programmazione e pianificazione, strumenti che dovranno coinvolgere anche le aree intermedie e, conseguentemente, i comuni della Riviera del Brenta, tra cui Dolo;
- il Documento Preliminare del P.A.T.I. dei comuni di Dolo e Fiesso d'Artico, allegato all'Accordo di Pianificazione sottoscritto, si propone di cogliere le opportunità di sviluppo dell'economia locale con particolare riferimento agli ambiti prossimi alle infrastrutture, ma nel contempo indica prioritaria la salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico-ambientale presente costituito dall'asse del Naviglio Brenta e il miglioramento della qualità urbana;
- negli elaborati grafici allegati al P.T.R.C. appaiono, pur con grafie indicative, la localizzazione nel territorio di Dolo, di interventi infrastrutturali di rilevantissimo impatto ambientale;
- la programmazione infrastrutturale, proposta in modo del tutto indicativo nel P.T.R.C. adottato, è stata confermata durante le recenti iniziative promosse dalla Regione Veneto sulla Nuova strada camionale prevista lungo il tracciato della vecchia idrovia (la cosiddetta "Camionabile") e dal deposito del progetto della Nuova Romea Commerciale;
- il metodo della concertazione e partecipazione è fondamentale per l'attuazione di progetti strategici complessi quali quelli individuati dal P.T.R.C.;

Richiamata la Relazione al documento preliminare del P.T.R.C. (B.u.r. n. 86 del 2.10.2007) e, in particolare:

- l'articolo 13.1 "Uso del suolo", in cui si precisa che il P.T.R.C. prevede "(...) *specifiche tutele per gli ambiti collinari e montani e per le aree pianiziali di pregio (...), misure di salvaguardia dei "varchi" liberi da edificazione lungo le coste marine e lacuali e nelle aree aperte perturbane (...)* e in cui si ricorda che il P.T.R.C. individua "*le aree con problemi di frammentazione paesaggistica a dominanza insediativa ed agricola, da assoggettare a specifiche azioni di piano. (...)*";
- l'articolo 13.2 "Biodiversità" in cui si precisa che il P.T.R.C., in connessione al sistema insediativo, indica "*gli ambiti di agricoltura periurbana e le aree "urbano-rurali" di cui valorizzare le caratteristiche di multifunzionalità.*", l'articolo 13.6 "Crescita sociale e culturale" in cui si precisa altresì che il P.T.R.C. individua "*gli interventi strutturali della nuova organizzazione spaziale regionale nel sistema lineare verde polifunzionale sull'Ostiglia, nel Grande Arco Verde (G.A.V.) metropolitano e nel sistema territoriale storico-ambientale afferente ai fiumi Piave e Brenta.*";
- l'articolo 14.3 "Paesaggio" della Relazione al documento preliminare del P.T.R.C. precisa che "*la decisione di attribuire la valenza paesaggistica al P.T.R.C. (...) è opportuna, non tanto per evitare l'ulteriore incremento degli strumenti di piano a rischio della loro efficacia, quanto per il riconoscimento, in essa sotteso, dello stretto legame esistente tra paesaggio e territorio. (...) Si è giunti così alla individuazione degli ambiti strutturali di paesaggio ognuno dei quali andrà valutato secondo criteri di qualità paesaggistica; (...)*";

Richiamata la Relazione ambientale al documento preliminare del P.T.R.C. (B.u.r. n. 86 del 2.10.2007) e, in particolare quanto indicato al Tema 4 sulla "Mobilità" in cui si precisa che "*l'obiettivo consiste nel garantire la mobilità preservando le risorse ambientali e va letto come intenzionalità pianificatoria di una mobilità sostenibile*";

Richiamata ancora il documento di sintesi della relazione ambientale, in cui al punto 3, si specifica che "*il P.T.R.C. è lo strumento con il quale la regione del Veneto indica gli obiettivi e le linee principali di organizzazione e di assetto del territorio regionale, nonché le strategie e le azioni volte alla loro realizzazione. In particolare, con tale strumento: (...)*

- *Indica le zone e i beni da destinare a particolare tutela delle risorse naturali, della salvaguardia e dell'eventuale ripristino degli ambienti fisici, storici, monumentali nonché recepisce i siti tutelati di habitat naturali da specie flogistiche e faunistiche di interesse comunitario e le relative tutele;*

- *indica i criteri per la conservazione dei beni culturali, architettonici e archeologici, nonché per la tutela, valorizzazione e ri-qualificazione del territorio in funzione del livello di integrità e rilevanza dei valori paesistici;*

(...)

- *definisce lo schema delle reti infrastrutturali e il sistema delle attrezzature e servizi di interesse nazionale e regionale;*

(...)

- *Individua le opere e le iniziative o i programmi di intervento di particolare rilevanza per parti significative del territorio, da definire mediante la redazione di progetti strategici di cui all'art. 26 della LR 11/2004;*

(...)

Richiamato l'articolo 5 "Progetti strategici" delle norme tecniche di attuazione del P.T.R.C. adottato e ricordato che tale articolo, seppure dedicato alla definizione di specifici progetti strategici finalizzati alla realizzazione di opere, interventi o programmi di intervento di particolare rilevanza che interessano parti significative del territorio regionale, **non fa alcun riferimento al sistema della Riviera del Brenta;**

Tutto quanto premesso, richiamato e rilevato;

Visti gli allegati parere espressi ai sensi dell'art. 49 del T.U. 267/2000;

Con due distinte votazioni, di cui una per l'immediata esecutività, che hanno ottenuto entrambe voti unanimi;

DELIBERA

1) di formulare alla Regione Veneto le seguenti osservazioni:

OSSERVAZIONE N. 1 - SCELTE INFRASTRUTTURALI A SCALA REGIONALE E SOVRAREGIONALE

(Strada Camionabile lungo il tracciato dell'idrovia e nuova Romea commerciale)

Questa Amministrazione ritiene che pianificare attraverso il criterio dello sviluppo sostenibile, sia condizione imprescindibile per lo sviluppo dei Progetti Strategici indicati dal P.T.R.C. Si ritiene pertanto che, anche alla luce degli obiettivi e dei contenuti del P.T.R.C. adottato, tali interventi debbano essere preceduti necessariamente da specifiche, dettagliate ed esaurienti analisi di fattibilità e che, la loro progettazione, venga attuata attraverso studi di alta qualità selezionati anche attraverso concorsi di progettazione internazionale.

In particolare si richiede che, preventivamente alla definizione di tali infrastrutture, venga stipulato un Accordo Quadro, in cui vengano preventivamente definiti:

Ricordato che

il 28 agosto 2008 (nota da noi ricevuta il 2 settembre 2008) l'assessore alla mobilità e infrastrutture della regione Veneto (Chisso) ha convocato la provincia e le varie amministrazioni comunali interessate alla riunione prevista il 9 settembre 2008 per l'illustrazione del Grande raccordo anulare di Padova, durante il quale anche stabilire le forme di consultazione con gli enti locali;

Con nota da noi ricevuta il 7 aprile 2009, la Regione Veneto - Dir. Infrastrutture comunica l'attivazione della procedura di valutazione di impatto ambientale. La comunicazione cita la legge 443 del 21.12.2001 e il d. lgs. 163 del 12 aprile 2006, ma non vengono precisati i principi normativi (articoli e commi) che disciplinano il procedimento. Con tale comunicazione vengono indicate le date per la presentazione al pubblico del progetto preliminare e dello studio di impatto ambientale (per la provincia di Pd, il 15.04.2009 e per la provincia di Venezia il 17.04.2009). La seduta del 17 aprile però verrà interrotta dai comitati e non sarà possibile procedere con l'illustrazione del progetto;

Con successiva nota dell'8 giugno 2009 (da noi ricevuta l'11 giugno 2009), la Regione comunica la riattivazione della procedura di valutazione di impatto ambientale. In tale nota precisa che si possono presentare **osservazioni entro 60 giorni dalla data della nota** (60 giorni dall'8 giugno 2009 **ovvero entro il 7 agosto 2009**). In tale nota inoltre informa che, per la provincia di Venezia, è prevista una nuova presentazione al pubblico del progetto, presentazione che si è tenuta presso la sede dell'associazione degli artigiani della riviera del Brenta lo scorso 23 giugno 2009.

Relativamente a tale progetto, il 25 giugno 2009, il comune di Dolo insieme ad altri comuni (Mira, Fiesso, Camponogara, Fossò, Campolongo Maggiore, pianiga, Campagna Lupia, Strà e Vigonovo), ha inviato una nota alla Regione Veneto nella quale chiede che non decorrano i termini dei 60 gg. per la necessità di un'approfondita analisi dei progetti.

Rilevato che

il progetto prevede un sistema viario di collegamento e adduzione alle autostrade nei settori ovest e nord di Padova e tra Padova e Marghera – Mestre e, come richiesto nel bando, prevede due distinti piani economici: uno basato su tariffa di sovra pedaggio ai caselli autostradali (indicata con l'acronimo PAS) e l'altra basata su forme di pedaggio diffuso (PADIF);

il tratto che interessa la provincia di Venezia è costituito da due interventi: a) il collegamento Padova – Marghera; b) il collegamento Roncoduro - Romea ss309 e, per quanto riguarda il collegamento Padova – Mestre Marghera, si tratta di una strada con piattaforma del tipo C1 della larghezza di 10.50 m e una corsia

-
1. tutti soggetti coinvolti, con la precisazione che tra i soggetti interessati dovranno essere inclusi tutti i comuni della Riviera del Brenta;
 2. le procedure da seguire ai fini dell'attuazione del progetto in modo tale che vengano specificati e garantiti il ruolo decisivo degli enti locali (anche in relazione al loro grado di coinvolgimento) e la trasparenza del processo decisionale, evitando che procedure speciali – quali l'inclusione dei progetti nella cosiddetta “legge obiettivo” - compromettano la doverosa concertazione, con i vari enti portatori di interessi diffusi, di scelte così determinanti nello sviluppo sociale, economico, culturale della comunità;
 3. adeguate modalità per garantire l'informazione e la partecipazione della popolazione locale;
 4. lo sviluppo di studi preliminari indispensabili per la valutazione dell'incidenza ambientale e la definizione di soluzioni progettuali integrate in ambito infrastrutturale alle diverse scale, anche alternative e coinvolgenti tutto l'ambito territoriale interessato dalla infrastruttura e dai suoi potenziali effetti;
 5. l'integrazione e lo sviluppo con i progetti di riqualificazione ambientale in atto in ambito lagunare e perilagunare e nell'asse del Naviglio Brenta.

OSSERVAZIONE N. 2 - SALVAGUARDIA E VALORIZZAZIONE DELLA “RIVIERA DEL BRENTA”

La Riviera del Brenta e il susseguirsi di ville venete e centri storici lungo il Naviglio Brenta, rappresenta per estensione, qualità e specificità un ambito di eccezionale interesse storico architettonico e paesaggistico con connesse potenzialità di sviluppo turistico.

Il turismo è ritenuto un settore strategico di traino per molte altre filiere produttive che può rafforzare la qualità insediativa e dei servizi anche per la comunità residente.

La valorizzazione dello storico percorso che univa Padova a Venezia va pertanto assunto nella sua interezza coinvolgendo Venezia, Isola San Giorgio in Alga, Fusina a est e il Piovego fino alle Porte Contarine a ovest (interessando quindi anche Padova) ed entrando nel cuore delle due città assegnando pari dignità e qualità a tutto il percorso, come era in origine.

Si chiede pertanto di inserire all'art. 5 delle Norme Tecniche del PTRC anche il progetto “Riviera del Brenta” quale Progetto Strategico del PTRC, in considerazione della rilevanza dell'interesse storico, paesaggistico, turistico di tale ambito finalizzato a preservare il patrimonio delle Ville, dei parchi, dell'archeologia industriale, del paesaggio, dei luoghi della cultura, migliorare la navigabilità del corso d'acqua, ridurre il traffico veicolare lungo la SR11, sviluppare la rete dei percorsi ciclabili, valorizzare i prodotti e le tradizioni locali, rilanciare il turismo.

- 2) di dare mandato al settore urbanistica ed edilizia privata del comune di Dolo di trasmettere copia del presente provvedimento alla Regione Veneto, Segreteria Regionale Ambiente e Territorio - Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi, Palazzo Linetti, Calle Priuli – Cannaregio, 99, 30121 Venezia.
- 3) di rendere il presente provvedimento **immediatamente esecutivo**.

per senso di marcia. La lunghezza è di 21.5 km di cui 6 km ricadenti all'interno del territorio del comune di Dolo (dal km 2+950 al km 9+200);

il tracciato è completamente in rilevato, salvo il ponte per l'attraversamento del fiume Brenta, lungo 380m previsto con struttura strallata. Il progetto prevede poi, quali opere di compensazione/mitigazione la realizzazione di uno scolmatore idraulico tra il Brenta e il Novissimo lungo 10.4 km in grado di convogliare verso la laguna di Venezia e il mare fino a 250 mcubi/secondo. Il tracciato dello scolmatore si sovrappone al sedime della ipotizzata idrovia Padova Venezia e ha sezioni tali da mantenere la possibilità, con limitati adeguamenti, di rendere navigabile il percorso tra il mare – laguna di Venezia e l'interporto di Padova;

per quanto riguarda poi più specificamente il tratto ricadente nel comune di Dolo, il tracciato principale rientra all'interno del corridoio intermodale dell'idrovia e interessa ambiti con destinazione urbanistica agricola e lambisce anche un ambito residenziale C.1 posto lungo la strada provinciale n. 13;

all'interno del territorio comunale di Dolo, sono previste due collegamenti con la nuova strada lungo l'idrovia: lo svincolo di Paluello a piani sfalsati con la SP21 al km 9.3 consistente in una rotatoria che consente il collegamento della nuova tratta con la strada di Camponogara e un altro svincolo con rotatoria in località Sambruson al km 5.1 con asola e successiva altra rotatoria di dimensioni più contenute per il raccordo della nuova tratta con il traffico proveniente dalla zona sud di Dolo e più precisamente con via Calcroci – via Argine sinistro in corrispondenza del loro incrocio a X;

L'Assessore al termine dell'esposizione riassume quindi che nell'intendimento dell'originario progetto contenuto nel PRUSST, lo sfruttamento dell'asse legato all'idrovia avrebbe consentito di togliere il traffico dalla Riviera del Brenta. Ciò che è cambiato rispetto a questa originaria proposta è che con il progetto in esame verrebbe realizzata una bretella di categoria C1, a pagamento, con gravi carenze legate alla sicurezza. Il pagamento del pedaggio precluderebbe l'utilizzo massiccio di tale bretella quale alternativa al sistema viario della riviera, facendo così venir meno i presupposti e lo scopo dell'originario progetto voluto con il PRUSST. Inoltre detto progetto non definisce le soluzioni e le funzioni idrauliche da assolvere. Per tutto quanto su esposto, nel ribadire la contrarietà a detto progetto, si chiede alla Regione di aprire un tavolo di confronto di carattere concertativo.

Ultimata la relazione il Presidente prima di aprire il dibattito dà lettura della proposta di delibera elaborata dal gruppo di maggioranza e sottoposta al vaglio del Consiglio questa sera.

Esce il Cons. Saccon per subito rientrare.

DIBATTITO:

Il Cons. Barbato si dichiara d'accordo con la proposta letta dal Sindaco. Ritiene che il progetto della camionabile sia da bocciare perché porterebbe solo ulteriore traffico nelle già congestionate arterie della riviera.

Il Cons. Zilio puntualizza che a suo modo di vedere il documento in esame è poco incisivo in quanto va ribadito con forza e senza mezzi termini che la camionabile “non la vogliamo” ed in particolare modo per le conseguenze che avrebbe su Sambruson che verrebbe tagliata ed espropriata della sua identità. Rimarca che con la camionabile vi sarebbe la devastazione di questo territorio.

Il Cons. Zen chiede se il progetto sia stato presentato ufficialmente o meno dato che lo stesso non è ricompreso nella legge obiettivo.

L'Ass. Spolaore evidenzia che la camionabile non è dentro la legge obiettivo, ma potrà esservi inserita successivamente.

Esce il Cons. Zilio per subito rientrare

Il Cons. Zen ritiene il modo di operare della Regione assolutamente non condivisibile e chiede al Consiglio lo slittamento del punto ad altra seduta per trovare una intesa su un documento unitario. Apprezza il documento proposto ma ritiene che per la camionabile vi siano tempi che consentono a questo Consiglio Comunale un esame più attento, pertanto chiede lo slittamento del punto a Settembre.

Il Sindaco condivide gran parte degli spunti emersi nel corso del dibattito consiliare, ma sottolinea la necessità che l'Amministrazione comunale cautelativamente si assuma la responsabilità di presentare le proprie osservazioni in merito alla camionabile. In tal modo la maggioranza ribadisce il proprio netto disaccordo con l'opera proposta.

Il Cons. Pavan pone una critica metodologica su come è stato elaborato il documento in esame. Evidenzia che si è giunti a ridosso del compimento del termine finale per l'espressione delle osservazioni e ciò non consente un adeguato confronto tra le forze presenti in consiglio comunale. Avrebbe auspicato anche un preliminare coinvolgimento della commissione consiliare. Tutto ciò non si è verificato. Puntualizza che dal momento in cui si parte dal PRUSST sarebbe stato opportuno coinvolgere tutte le amministrazioni interessate dal PRUSST stesso, al fine di elaborare un documento unitario. Ritiene che la critica al progetto camionabile così come contenuta nel documento in esame sia troppo generica. Evidenzia inoltre che se la posizione del Cons. Zilio è di totale rifiuto al progetto viario della camionabile, allora ciò risulta non conciliabile con l'originaria previsione del PRUSST che pure prevedeva la realizzazione di questo asse viario e che costituisce un punto di condivisione per questa amministrazione. A suo avviso pertanto si tratta di due posizioni inconciliabili. Sul pedaggio precisa che a suo modo di vedere non viene definito che la strada sia a pagamento e che quindi ciò sia di ostacolo alla fruibilità della stessa. Infatti il pagamento sembrerebbe posto a carico delle autostrade. Riassume che il progetto prevede la creazione di un flusso navigabile, mentre manca la ferrovia che potrà essere inserita negli stralci successivi. Conclude rimarcando la necessità di produrre o un documento che proponga sul piano tecnico delle soluzioni alternative al progetto "camionabile", oppure un documento che rifiuti in toto il progetto rinnegando contestualmente il PRUSST. Invita pertanto l'Amministrazione a scegliere una delle due posizioni. Dà poi lettura della proposta di osservazione presentata in data odierna e allegata alla presente Sub. A).

Il Cons. Saccon si dichiara perplesso sulla vicenda. Ritiene che lo schiacciamento di Padova su Venezia vada nel senso del sacrificio della Riviera del Brenta. Per trovare una soluzione alternativa, sarebbe necessario coagulare il consenso di tutti i comuni interessati intorno ad una idea unitaria, per proporre un ruolo della Riviera del Brenta alternativo rispetto al ruolo di vassallaggio oggi ricoperto rispetto all'asse Padova – Venezia. Chiede pertanto al Sindaco e alla Giunta di farsi interlocutori con gli altri comuni interessati per costruire un percorso alternativo.

Il Cons. Preciso ritiene che non si debba abbassare la testa dinnanzi a scelte che hanno imposto notevoli sacrifici al nostro territorio. Invita i Consiglieri a riflettere sulla proposta del Cons. Zen. Chiede se vi sia uno studio sui flussi di traffico e preannuncia che non parteciperà al voto su questa delibera, anche perché qualcuno in sede di commissione era d'accordo.

Il Cons. Zilio ribadisce con fermezza che ciò non risponde al vero. Ne scoppia un breve diverbio.

L'Ass. Ascari di rimando all'ultima affermazione fatta dal Cons. Preciso puntualizza il proprio disaccordo in quanto componente della commissione ed invita il Cons. Preciso a fare menzione esplicita della seduta, della votazione e dell'argomento sul quale tutta la commissione sarebbe stata d'accordo ad esclusione del Cons. Preciso.

Il Cons. Preciso dichiara di non ricordare con precisione.

Esce il Cons. Zilio, per subito rientrare.

L'Ass. Lazzari ribadisce con fermezza la contrarietà del gruppo di maggioranza in ordine al progetto "camionabile" che devasterebbe il territorio. Ribadisce altresì la necessità di ritornare al progetto iniziale. Con riferimento alla posizione assunta dal Cons. Zen e dal suo gruppo ritiene che la stessa costituisca una mancata assunzione di responsabilità in ordine al proprio territorio.

Il Cons. Zen chiede che il dibattito sia riportato nella delibera e respinge con fermezza la critica mossa dall'Ass. Lazzari che l'atteggiamento del proprio gruppo sia di disimpegno.

Il Sindaco ritiene che questa amministrazione non possa esimersi dal presentare le proprie osservazioni. Esplicita che il PRUSST è solo un punto di partenza, ma che la proposta viaria deve venire dai nostri comuni che devono avere un ruolo attivo nel processo decisionale.

Il Cons. Pavan puntualizza che non è dicendo no alla proposta “camionabile” che il relativo procedimento si fermerà. Evidenzia che la proposta formulata dal suo gruppo, invece entra nel merito del progetto formulando delle soluzioni alternative.

Il Sindaco invita il Cons. Pavan a sintetizzare i contenuti delle osservazioni presentate dal gruppo consiliare UDC al fine di inserirle quali emendamento al testo in esame.

Il Cons. Pavan invece, chiede che il Consiglio Comunale si esprima sulla propria proposta che trasforma nel seguente emendamento:

Nella parte dispositiva della proposta dopo le parole “di approvare le seguenti osservazioni” sostituire integralmente il testo della proposta originaria con la proposta avanzata dal gruppo consiliare UDC in data odierna prot. n. 20306 come da allegato Sub A).

Escono dall’aula i Cons. Zen. Preciso e Zoppellari, pertanto i presenti sono 15.

Il Sindaco riferisce che si procederà dapprima alla votazione della proposta di emendamento formulata dal Cons. Pavan e poi al testo della proposta originariamente formulata dal gruppo di maggioranza e infine all’immediata eseguibilità del provvedimento.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Udita la relazione dell’Assessore;

Udito il dibattito svoltosi;

Considerato che sul presente atto si prescinde dal parere di cui all’art. 49 del T.U.E.L. 267/2000 in quanto lo stesso costituisce mero atto di indirizzo;

Votazione sull’emendamento proposto dal Cons. Pavan secondo i contenuti soprariportati.

Con voto espresso per alzata di mano, che ha dato il seguente esito, accertato dagli scrutatori e proclamato dal Presidente:

Presenti n. 15 Consiglieri,

Astenuti n. 3 (Cons. Zilio Giuliano, Barbato Massimo e Saccon Valerio)

Votanti n. 12

Voti favorevoli n. 2

Voti contrari n. 10 (Cons. Gaspari Antonio, Lazzari Gianni, Baldan Leonardo, Polo Alberto, Ascari Silvio, Zingano Andrea, Dainese Mario, Crisafi Vincenzo, Spolaore Adriano, Broccato Chiara)

DELIBERA

1. di respingere l’emendamento avanzato dal gruppo consiliare UDC come soprariportato.

Votazione sul testo della proposta come originariamente presentata:

Con voto espresso per alzata di mano, che ha dato il seguente esito, accertato dagli scrutatori e proclamato dal Presidente:

Presenti e votanti n. 15 Consiglieri,

Voti contrari n. 2 (Cons. Bertellini Mario e Pavan Massimo)

Voti Favorevoli n. 13

DELIBERA

1. di approvare le seguenti osservazioni:

Lo studio di prefattibilità e lo studio preliminare esaminati precedentemente facevano riferimento ad un quadro infrastrutturale complessivo che oggi risulta mutato in modo significativo: la realizzazione del passante di Mestre, la non ancora chiara definizione delle “porte” di entrata ed uscita di tale infrastruttura nell’area compresa tra Dolo, Mirano e Pianiga (in prossimità della vecchia uscita di Roncoduro), l’avvenuta realizzazione della bretella casello 9 – autostrada a ovest del centro di Dolo, l’approvazione e l’imminente appalto delle opere relative all’altra nuova bretella s.r. 11 - casello di Roncoduro posta a est del centro di Dolo, la Romea commerciale, richiedono evidentemente **l’aggiornamento del quadro infrastrutturale complessivo e l’istituzione di un tavolo che coinvolga le varie amministrazioni e che consenta di valutare il progetto alla luce del doveroso e indispensabile aggiornamento della situazione all’attualità**, l’adeguamento degli strumenti di pianificazione e la giusta definizione e valutazione degli effetti che tutte queste scelte infrastrutturali determinano nel quadro generale (il progetto della Romea commerciale non chiarisce eventuali uscite dal passante a Dolo e non inserisce la nuova bretella s.r. 11 – casello Roncoduro già approvata e in fase di appalto da parte della Società Veneto Strade). E’ quindi indispensabile valutare la sostenibilità urbanistica delle infrastrutture proposte solo successivamente all’aggiornamento dello studio complessivo che dovrà evidentemente chiarire i punti ancora irrisolti della viabilità. E’ evidente che, data inoltre la strategicità che riveste l’ingresso/uscita al passante di Mestre nel quadro infrastrutturale generale, si ritiene che la definizione di tale aspetto non può che costituire il necessario presupposto per la valutazione delle scelte successive.

A queste considerazioni di carattere preliminare, si deve poi aggiungere che, in sede di valutazione di prefattibilità e di accordo preliminare, evidentemente, questa amministrazione ha dato una valutazione dell’infrastruttura in relazione al grado di approfondimento che la stessa aveva a quella scala e a quel grado di approfondimento. E’ evidente quindi che il nuovo scenario che va profilandosi richiede un’attenta valutazione delle varie componenti e delle ripercussioni che le scelte infrastrutturali hanno e avranno sulla pianificazione territoriale nel suo complesso. E’ pertanto fin d’ora necessario rilevare che **questa amministrazione ritiene assolutamente non condivisibile la scelta operata di “ridurre” il progetto dell’asse plurimodale al progetto di una “camionabile” ovvero di una strada di categoria C.1 e per di più a pedaggio!** Tale ipotesi si allontana da tutti quei propositi di valorizzazione ambientale del corridoio intermodale così ben tratteggiati nella documentazione sopra richiamata (piano dei trasporti, prusst, pianificazione sovra comunale, ecc.). Come proposta, la strada diventa una vera e propria “camionabile” così come viene volgarmente identificata nella stampa e nelle riunioni locali. E varie sono le considerazioni che portano questa amministrazione a non condividere il progetto. Esaminiamole una per una.

Innanzitutto, una delle ragioni determinanti il senso di tale infrastruttura è l’alleggerimento del traffico lungo la Riviera al fine di garantire una valorizzazione, dal punto di vista ambientale, naturalistico e culturale, dell’area posta lungo il Naviglio (ambito sottoposto a vincolo paesaggistico e ambientale quale bene meritevole di tutela in forza del decreto ministeriale del 16 ottobre 1958). Ora, l’ipotesi di istituire una **camionabile a pedaggio** sembra non costituire uno strumento adeguato per avviare un processo di ri-funzionalizzazione e declassamento di tale viabilità in quanto non risulterebbe neppure giuridicamente sostenibile di fatto imporre come alternativa alla strada regionale una viabilità a pagamento. **Tale modalità di attuazione dell’infrastruttura (strada a pedaggio) quindi vanifica la finalità principale dell’infrastruttura stessa (valorizzazione della Riviera del Brenta).**

Ma non solo. Diversamente dal progetto della Nuova Romea commerciale, qui la proposta non viene accompagnata da una contestuale opera di compensazione ambientale attraverso la valorizzazione dell’attuale strada regionale n. 11 (sono previsti alcuni ambiti verdi posti a ridosso dell’infrastruttura di progetto, come l’ampio parco posto a sud dell’infrastruttura e all’interno del territorio comunale di Dolo, ma non è previsto alcun intervento lungo la s.r. 11). Il progetto quindi **dovrebbe contestualmente garantire l’attuazione di misure compensative finalizzate alla ri – funzionalizzazione della strada della Riviera attraverso la realizzazione di percorsi protetti, tracciati naturalistici, l’inserimento di elementi di arredo urbano (illuminazione, pavimentazione, segnaletica, ecc.) finalizzati alla sua valorizzazione, tutela e promozione.** Questo costituiva in realtà l’obiettivo principale che aveva portato l’amministrazione di Dolo a condividere le scelte originarie, ma di questo non vi è assolutamente traccia. La strada regionale

non è oggetto di valutazione, valorizzazione; resta tal quale senza neppure la previsione di un percorso protetto per cicli e pedoni!

Ma esaminiamo ora l'infrastruttura proposta. Una strada della larghezza di 10.50 a pedaggio posta a sud di un ampio invaso. **E' assai curioso pensare di imporre il pagamento per un'infrastruttura di questo genere. Che tipo di protezione e sicurezza offre ai possibili utenti tale strada per giustificare il pagamento?** Ma soprattutto non vi è alcun riferimento al famoso corridoio intermodale che così sapientemente era stato descritto nel piano dei trasporti adottato nel 2005 dalla Regione Veneto. Non vi è alcun cenno al traffico ferroviario e alla compresenza e commistione dei vari tipi di traffico (su gomma, su ferro, su acqua, ecc.) che avrebbero dovuto costituire la creazione di questo asse plurimodale. E' non vi è ancora alcun tracciato o complanare che deve comunque essere previsto oggi per qualsiasi infrastruttura – anche se non prescritta nella sezione tipo della strada corrispondente alla categoria prevista - a tutela di un traffico debole e che richiede protezione (pedoni, cicli, ecc.). Se pensiamo infatti oggi alle varie strade progettate ed eseguite di categoria C.1 ci rendiamo conto di quanto siano pericolose qualora ci capiti – e credete capita molto più spesso di quanto si pensi – di doverne percorrere tratti a piedi o in bicicletta. Sono spesso strade in cui le auto corrono a velocità elevate e che non offrono sedi appropriate per i vari e possibili utenti. **Certo, la soluzione proposta risulta essere la più pericolosa in termini di sicurezza e la meno attrezzata.** E' una strada a pagamento e quindi – si deduce - preclusa al traffico pedonale, ciclistico, ecc. che però ha una sezione tale da non offrire le dovute garanzie che una strada a pagamento dovrebbe garantire (divisione della carreggiata, corsia di emergenza, elementi spartitraffico, aree di soccorso e aree attrezzate per la sosta, ecc. ecc.). E, anzi, proprio perché a pagamento, può esimersi dalla dotazione di tutta una serie di dotazioni indispensabili per un'infrastruttura (marciapiedi, piste ciclabili, ecc.). **In questo modo sembra proprio che si voglia ottenere il massimo beneficio economico con il minimo della spesa, ma questo a grave danno della sicurezza stradale, tema così delicato in questi ultimi anni in cui gli incidenti stradali costituiscono una delle voci più rilevanti tra le varie cause di morte. E la conformazione della viabilità stessa, lungo rettilineo, sicuramente induce l'utente ad una velocità che non risulta appropriata al grado di sicurezza offerto dalla viabilità proposta.**

Ma non solo. Se esaminiamo gli antefatti, dobbiamo ricordare che l'infrastruttura avrebbe dovuto poi collegarsi con l'attuale Romea. Così viene indicato nel Prusst. Ora, è evidente che tale previsione non risulta più valida. E' necessario esaminare quindi tale infrastruttura in relazione al tracciato della Nuova Romea e del progetto di ri-funzionalizzazione della vecchia Romea.

Notevoli preoccupazioni inoltre si segnalano nella valutazione delle proposte **opere di raccordo con la viabilità esistente.** I due svincoli proposti in località Paluello e Sambruson infatti determineranno un'attrazione di veicoli provenienti da sud lungo le strade provinciali (per quanto riguarda il territorio comunale di Dolo, in particolare la sp 19) che già attualmente sono sottodimensionate, non adeguatamente attrezzate, molto pericolose e che certo non si trovano nelle condizioni di poter sostenere ulteriori carichi di traffico. La sp 19 ha sezione e conformazione tali da non poter sostenere traffico aggiuntivo perché di dimensioni molto contenute, non corredata di opere adeguate a protezione e tutela dei vari tipi di utenti della strada (non ha marciapiedi, non vi sono tracciati alternativi per i cicli e la strada non ha piste ciclabili, l'illuminazione è inadeguata, le banchine di protezione non sufficienti a garantire una sicurezza adeguata) e soprattutto avente caratteristiche di strada arginale, posta a un livello sopraelevato rispetto all'intorno e, conseguentemente, molto pericolosa.

A ciò vanno poi aggiunte le **considerazioni relativamente alle scelte procedurali.** Ora, le modalità con cui è stata pensata l'opera, come sinteticamente descritto nelle pagine precedenti, sembrano ricondurre l'intervento a un procedimento complesso con valenza evidentemente sovra-comunale che è stato originariamente impostato attraverso la costruzione di un percorso condiviso con le diverse amministrazioni coinvolte che – proprio con tale finalità – hanno allora sottoscritto un accordo. E' evidente che tale accordo presuppone la definizione di un percorso di confronto e concertazione con le varie amministrazioni coinvolte, in modo diretto e indiretto, dall'infrastruttura. Ora, se da un lato l'impegno delle varie amministrazioni locali deve essere quello di evitare posizioni pregiudiziali che non possono altro che arrecare un danno rilevante all'interesse della collettività nella tutela dell'interesse pubblico, dall'altro però la prospettata ipotesi di evitare il confronto con le amministrazioni locali invocando una procedura – quale quella dell'inserimento di tale opera all'interno della legge obiettivo, successivamente smentita da autorevoli fonti ministeriali - che non consente un'adeguata concertazione e condivisione della soluzione

proposta, ci pare alquanto inopportuna, inadeguata e assolutamente irrispettosa delle civili regole della rappresentanza.

Tutte queste considerazioni ci inducono quindi a esprimere una grande, grandissima preoccupazione verso tale proposta progettuale e a **ritenerla assolutamente non sostenibile dal punto di vista infrastrutturale, territoriale, della tutela della sicurezza, ecc.** per tutto quanto sopra argomentato. Si ribadisce la necessità che le scelte infrastrutturali, pur alla luce delle procedure di approvazione previste dai vari procedimenti scelti (legge obiettivo, conferenza di servizi, ecc.), debbano essere esaminate all'interno di un quadro complessivo certo, definito e non in continua evoluzione altrimenti questa eccessiva flessibilità e/o incertezza produrrà ulteriori e irreparabili danni compromettendo uno sviluppo urbano sostenibile (si pensi al grande insediamento ricettivo posto a ridosso della vecchio casello di Roncoduro – Art hotel - esempio recentissimo, tangibile e concreto di errata pianificazione urbanistica e di anacronistica decontestualizzazione, una vera e propria cattedrale nel deserto, e spreco della risorsa del territorio) e compromettendo una risorsa - il territorio - che, proprio perché disponibile limitatamente, dovremmo consegnare ai nostri figli tutelata e protetta.

2. di dare mandato al settore urbanistica ed edilizia privata di trasmettere copia del presente provvedimento ai seguenti enti:

- a) Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione generale per la salvaguardia ambientale, Servizio V.I.A., via Cristoforo Colombo, n. 44 – 00147 Roma;
- b) Ministero per i beni e le attività culturali, Direzione generale per le qualità e la tutela del paesaggio e l'arte e l'architettura contemporanee, via San Michele, n. 22, 00153 Roma;
- c) Regione Veneto, Unità complessa valutazione impatto ambientale (V.I.A.), Calle Priuli - Cannaregio, n. 99, 30121, Venezia (a tale ente il presente provvedimento verrà anticipato via fax allo 041.279.20.15);
- d) per opportuna conoscenza, ai comuni di **Mira, Fiesso d'Artico, Vigonovo, Camponogara, Fossò, Campolongo Maggiore, Pianiga, Campagna Lupia e Strà.**

L'Assessore all'urbanistica ed edilizia privata Adriano Spolaore riferisce quanto segue: poiché, in forza di quanto contenuto nell'avviso pubblicato sui quotidiani "Corriere della sera" e "Il Gazzettino" l'8 giugno 2009, i comuni hanno 60 giorni di tempo per la formulazione delle proprie osservazioni e per l'invio delle stesse ai vari enti (ministeri, regione, ecc.), per poter rispettare i termini di legge per l'invio del presente provvedimento (7 agosto 2009), se ne chiede l'immediata esecutività;

Con voto espresso per alzata di mano, che ha dato il seguente esito, accertato dagli scrutatori e proclamato dal Presidente:

Presenti n. 15 Consiglieri

Astenuti n. 2 (Cons. Bertellini Mario e Pavan Massimo)

Votanti n. 13 Consiglieri

Voti favorevoli n. 13

DELIBERA

di dichiarare la presente deliberazione **immediatamente esecutiva.**