

**COMUNE DI DOLO \*\*\* PROVINCIA DI VENEZIA**

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n. 47 del 06.08.2009

---

**OGGETTO: Corridoio dorsale di viabilità autostradale Civitavecchia - Orte – Mestre – tratta E.45 – E.55 Orte – Mestre” - Progetto preliminare e studio di impatto ambientale presentato al comune di Dolo con prot. n. 15.850 del 19.06.2009**  
**OSSERVAZIONI**

*Rientrano in aula i Cons. Preciso, Zen e Zoppellari ed esce il Cons. Zilio e l'Ass. Lazzari, pertanto presenti sono 16.*

Il Sindaco prima di aprire il dibattito, dà lettura del deliberato della proposta di delibera in atti.

*Rientra in aula l'Ass. Lazzari ed esce per subito rientrare il Cons. Barbato, rientra in aula anche il Cons. Zilio, pertanto i presenti sono 18.*

Segue il dibattito:

Il Cons. Zilio ribadisce quanto già anticipato nel precedente provvedimento “sulla camionabile” perché a suo avviso, anche la “Romea” distruggerà il nostro territorio in particolare modo il territorio di Sambruson. Ritiene che basterebbe mettere in sicurezza la strada già esistente.

*Esce l'Ass. Crisafi, presenti n. 17*

Il Cons. Preciso puntualizza il proprio disaccordo con un passaggio della proposta di delibera nel quale viene evidenziata la pericolosità della attuale Romea. Ritiene che le criticità siano note da tempo, ma evidentemente c'è la volontà di non intervenire a rimedio.

*Rientra in aula l'Ass. Crisafi, presenti 18.*

Il Cons. Zen riferisce che sulla “Romea” il giudizio è negativo. La Comunità Europea disincentiva questo tipo di struttura viaria. Le osservazioni al PTRC potevano già contenere un giudizio negativo su tale opera. Pur condividendo il documento, propone due emendamenti:

emendamento a)

al capoverso 11, del punto 1 del deliberato dopo le parole: “.....con la presentazione di questo progetto si impongono,” sostituire la parola “almeno” con le parole “e non solo”;

emendamento b)

al capoverso 10, del punto 1 del deliberato dopo le parole: “.....ss 309 e la necessita di” sostituire le parole “dotare il nord Adriatico di un percorso autostradale in sicurezza” con le parole “migliorare a livello di funzionalità e sicurezza e implementare il sistema intermodale dei flussi e della trasportistica nel nord Adriatico”

Il Cons. Pavan puntualizza che il documento in esame non deve formulare un parere ma delle osservazioni che devono essere di carattere tecnico. Pertanto qualora il Consiglio Comunale intenda opporsi al progetto, dovrà trovare argomentazioni di carattere tecnico a supporto. Evidenzia perciò che come gruppo consiliare è stato presentato un documento di cui da lettura (allegato Sub. A).

Escono dall'aula per rientrare subito i Cons. Broccato, Saccon e l'Ass. Lazzari.

Il Sindaco sintetizzando il documento letto dal Cons. Pavan, riferisce che il documento fa una scelta in ordine alla soluzione progettuale identificata come alternativa “B” rispetto alla alternativa “A”, mentre il documento proposto dal gruppo di maggioranza si limita a bocciare la proposta “A”.

L'Ass. Spolaore specifica che il piano del traffico (P.U.M.) di Venezia a suo tempo presentato, prevedeva l'interramento della tangenziale per un grande tratto.

Ritiene di non stravolgere la proposta in esame, (*Esce dall'aula il Cons. Saccon, presenti 17*) accogliendo eventualmente qualche cosa di quanto proposto dal Con. Pavan.

Il Cons. Zen riferisce di condividere il documento agli atti e chiede che lo stesso non venga snaturato con gli emendamenti proposti dal Cons. Pavan. Ribadisce che qualora gli emendamenti proposti dal Cons. Pavan venissero accolti, il placet del suo gruppo sul documento verrebbe meno.

*Rientra in aula il Cons. Saccon, presenti 18.*

Il Cons. Pavan ribadisce la necessità di presentare delle osservazioni che entrino nel merito del progetto, evidenziando la contraddittorietà dello stesso per la mancanza dello sbocco viario nella soluzione proposta.

Il Sindaco ritiene che la contraddizione evidenziata dal Cons. Pavan non potrebbe inceppare il meccanismo. A suo avviso non va premiata una proposta rispetto ad un'altra. Noi non vogliamo il progetto nè con l'ipotesi "A" nè con l'ipotesi "B".

L'Ass. Lazzari ribadisce di attenersi alla proposta fatta e agli atti.

Il Cons. Barbato ribadisce con forza che in nessun modo dovrà avvenire il passaggio su Sambruson. Ritiene che l'ipotesi "B" dovrebbe essere presa in considerazione.

Il Cons. Pavan chiede la votazione sull'emendamento da lui proposto e precisamente, sostituire il punto 1) del dispositivo della delibera in atti con il testo allegato sub A).

Il Sindaco, ultimato il dibattito, riferisce che si procederà dapprima alla votazione sulla proposta di emendamento formulata dal Cons. Pavan, poi alla votazione sulla proposta di emendamento formulata dal Cons. Zen e poi sul testo della delibera nella sua formulazione definitiva ed infine sull'immediata eseguibilità del provvedimento.

## IL CONSIGLIO COMUNALE

### **Premesso che:**

**il 19 giugno 2009** con prot. n. 15.850 l'Anas ha presentato il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale (s.i.a.) relativamente al "Corridoio dorsale di viabilità autostradale Civitavecchia – Orte – Mestre, tratta E.45-E.55 (Orte-Mestre)", In applicazione di quanto previsto dall'art. 165 del d. lgs. 163/2006, il progetto preliminare verrà approvato dal CIPE (comitato interministeriale per la programmazione economica)<sup>1</sup>;

**con la nota sopra richiamata**, l'Anas, contestualmente alla presentazione del progetto, chiede a tutti gli enti a cui è stata trasmessa la documentazione, di formulare le proprie valutazioni al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del Mare nonché alle Regioni competenti, allo scopo di consentire l'avanzamento procedurale dell'istruttoria necessaria all'approvazione del progetto da parte del Cipe ai fini dell'accertamento della compatibilità ambientale e del perfezionamento, ad ogni effetto urbanistico ed edilizio, dell'intesa Stato – Regioni sulla sua localizzazione ai sensi di quanto previsto dall'articolo 165 comma 7 del D. lgs. 163/2006;

**in forza di quanto contenuto** nell'avviso pubblicato sui maggiori quotidiani il 22 giugno 2009, i comuni hanno 60 giorni di tempo per la formulazione delle proprie osservazioni e per l'invio delle stesse al Ministero dell'ambiente e alle Regioni e pertanto il comune di Dolo, qualora voglia esprimere le proprie valutazioni sul progetto, dovrà formalizzarle e trasmetterle entro il **20 agosto 2009**;

### **Rilevato che:**

---

<sup>1</sup> In forza della normativa sopra richiamata, si ricorda che il C.i.p.e. decide a maggioranza, con il consenso, ai fini dell'intesa sulla localizzazione, dei presidenti delle regioni e delle province autonome interessate che si pronunciano, sentiti i comuni nel cui territorio si realizza l'opera, entro 90 giorni dalla ricezione del progetto preliminare.

**Il progetto preliminare** prevede la realizzazione di un'infrastruttura di tipo autostradale indicata come "E-45 – E-55" che si sviluppa per circa 400 km tra Orte e Mestre e che si collega con il passante e l'autostrada A4. Il tratto che riguarda la regione del Veneto è quello della E-55 e della contestuale ri-funzionalizzazione della ss 309 Romea. Il nuovo tracciato previsto all'interno del comune di Dolo corrisponde – in linea di massima - con il tracciato dell'elettrodotto che da Sambruson attraversa il Naviglio tra villa Tito/Velluti e villa Fattoretto a sud del Naviglio e in corrispondenza di villa Grimani - Migliorini a nord del Naviglio (si è tolto a est e la concessionaria "Campello" a ovest) e prosegue poi in comune di Mira e Pianiga. Procedendo da sud a nord per il tratto che riguarda il comune di Dolo, il tracciato prevede un ponte in corrispondenza della idrovia/ "camionabile" (infrastruttura in fase di progettazione), un cavalca-ferrovia in corrispondenza della linea Adria – Venezia, una galleria in corrispondenza di via Stradona, un'altra galleria in corrispondenza di via Carrezzioi, quindi una lunga galleria che parte da prima della Seriola, passa sotto la Seriola, la strada regionale 11, il Brenta e sbuca a circa 350 metri a nord del Naviglio, quindi prosegue con un ponte sopra il Serraglio e successivamente entra nel territorio di Pianiga con un ponte sopra il Tergolino e un altro sopra il Pionca. Poco più a nord poi, tra i comuni di Mirano a est e Pianiga a ovest, si ha il raccordo dell'autostrada di progetto con l'autostrada A4 e con il passante di Mestre.

**questa soluzione risponde** alla necessità manifestata dalle Regioni Emilia Romagna e Veneto di risolvere il problema del traffico troppo elevato e della pericolosità dell'attuale strada Romea prevedendo un potenziamento del collegamento Ravenna – Venezia (cfr. Relazione). Così la Regione Veneto, d'intesa con la Regione Emilia Romagna, ha firmato un accordo quadro il 9 agosto 2001 nel quale si è impegnata a redigere il progetto preliminare.

**La relazione al progetto presentato** rileva ripetutamente che il tracciato proposto costituisce una soluzione anche alla luce delle importanti trasformazioni in essere e in fase di definizione nel quadrante nord del Veneto e precisamente il passante di Mestre e il raccordo anulare di Padova (e quindi la camionabile lungo l'idrovia). E infatti, la proposta presentata, mette in rete il quadro infrastrutturale completo dell'area.

**Il progetto prevede** al contempo una ri-funzionalizzazione dell'attuale asse della Romea s.s. 309 attraverso la realizzazione di un percorso turistico e di una strada-parco con la valorizzazione di siti di particolare pregio ambientale quali la pineta di san Vitale a nord di Ravenna, le valli di Comacchio, il parco del delta del Po, il bosco Nordio a sud di Chioggia, l'oasi naturale della valle dell'Averto nell'ambito della laguna, ecc.

**La soluzione proposta**, valuta delle alternative di raccordo con il nodo di Mestre: sono state previste due alternative: **l'alternativa A** – quella **prevalente e proposta nel progetto preliminare** - che **prevede il raccordo con A4 in corrispondenza dello svincolo di Dolo** in modo da creare un'interconnessione con il passante di Mestre. Tale alternativa è stata proposta a seguito della richiesta del Ministero dell'ambiente di valutare gli effetti di un collegamento diretto sul passante. L'altra alternativa invece – **alternativa B** – prevede **l'innesto sulla A4 in corrispondenza con Villabona** al fine di consentire il collegamento diretto con la tangenziale di Mestre. Tale alternativa non necessita di barriera di esazione in quanto si svincola su un tratto della A4 che non è soggetto a pedaggio.

#### **Ricordato inoltre che:**

**L'infrastruttura** è sottoposta alla procedura di Via e quindi il progetto preliminare è corredato dello studio di impatto ambientale (sia).

**nella relazione illustrativa** del progetto preliminare, si ricorda che il Piano regionale dei trasporti della Regione Veneto sottolinea il ruolo di rilievo della ss 309 Romea evidenziandone le attuali problematiche e precisamente: sovrapposizione traffico leggero/pesante; livello di servizio insoddisfacente, condizioni di sicurezza inaccettabili per la diffusa urbanizzazione delle aree adiacenti al tracciato). Il piano trasportistico regionale afferma la necessità di individuare un tracciato alternativo.

**anche il documento programmatico al Ptrc** sottolinea la necessità di dare collegamento al corridoio n. 5 e, 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 richiamate<sup>2</sup> ;

---

<sup>2</sup> 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 apposti 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;*

### **Rilevato altresì che:**

L'infrastruttura prevede la realizzazione di due diverse sezioni stradali: la sezione A e la sezione B come sotto meglio descritte; la **sezione A**, ovvero la sezione "ordinaria", e la **sezione B** prevista in presenza di tratti caratterizzati da vincoli inamovibili o particolari peculiarità.

**Sezione A** – autostrada per velocità di progetto da 90 a 140 km/ora e velocità max consentita 130 km/ora – larghezza complessiva di 25 m con due carreggiate da due corsie di 3,75 m ciascuna, corsie di emergenza di 3,00 m, margine interno di 4,00 m costituito da spartitraffico centrale da 2,60 m e banchine laterali di 0,70 m;

**Sezione B** – extra urbana principale per velocità di progetto da 70 a 120 km/ora e velocità max consentita 120 km/ora - larghezza complessiva di 20.40 m con due carreggiate da due corsie di 3,75 m ciascuna, banchine in destra da 1,75 m, margine interno di 1,90 m costituito da spartitraffico centrale da 0.90 m e banchine in sinistra di 0,50 m.

La relazione inoltre sottolinea la **particolarità dell'opera in trincea prevista in corrispondenza del Naviglio del Brenta**: opera in c.a. di protezione della sede stradale in cui si alternano tratti a cielo aperto e tratti interrati. Si tratta di una galleria artificiale a doppia canna a sezione rettangolare il cui peso contrasta con la forte sottospinta idraulica.

Udita la relazione del Presidente,

---

- (...)”

**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:

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**.

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. 18 Consiglieri,

Astenuti n. 2 (Cons. Zilio Giuliano e Saccon Valerio)

Votanti n. 16

Voti favorevoli n. 3 (Cons. Pavan Massimo, Bertellini Mario e Barbato Massimo)

Voti contrari n. 13 (Cons. Gaspari Antonio, Lazzari Gianni, Baldan Leonardo, Polo Alberto, Ascari Silvio, Zingano Andrea, Dainese Mario, Crisafi Vincenzo, Spolaore Adriano, Broccato Chiara, Zen Emilio, Preciso Emanuele, Zoppellari Anna Maria)

### **DELIBERA**

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

\*\*\*\*

Votazione sugli emendamenti proposti dal Cons. Zen secondo i contenuti soprariportati

EMENDAMENTO A)

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

Presenti n. 18 Consiglieri,

Astenuti n. 5 (Cons. Zilio Giuliano, Pavan Massimo, Bertellini Mario, Barbato Massimo e Saccon Valerio)

Votanti n. 13

Voti favorevoli n. 13

EMENDAMENTO B)

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

Presenti n. 18 Consiglieri,

Astenuti n. 4 (Cons. Zilio Giuliano, Pavan Massimo, Bertellini Mario e Saccon Valerio)

Votanti n. 14

Voti favorevoli n. 14

### **DELIBERA**

2. di accogliere gli emendamenti avanzati dal gruppo consiliare Sinistra Civica come soprariportati.

\*\*\*\*

Votazione sul provvedimento finale così come emendato al punto precedente

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

Presenti n. 18 Consiglieri,

Astenuti n. 4 (Cons. Zilio Giuliano, Pavan Massimo, Bertellini Mario e Saccon Valerio)

Votanti n. 14

Voti favorevoli n. 14

## DELIBERA

### 3. di approvare le seguenti osservazioni:

Si ritiene il progetto presentato non condivisibile e si esprime il proprio parere contrario per le motivazioni che verranno argomentate di seguito.

Il progetto prevede la realizzazione di una infrastruttura di fortissimo impatto su un sito di notevolissimo pregio quale la Riviera del Brenta sottoposto a tutela ambientale dal Codice dei beni culturali e ambientali D.Lgs. 42/2004 art. 136 in forza del decreto ministeriale del 16 ottobre 1958 “Dichiarazione di notevole interesse pubblico della riviera del Brenta sita nell’ambito dei comuni di Mira, Dolo, Strà e Fiesso d’Artico (Venezia)”.

L’infrastruttura viene collocata nel varco inedito che si è mantenuto in ragione della presenza della linea dell’elettrodotto e che costituisce un varco di notevole valenza ambientale e paesaggistica in corrispondenza della fascia lungo il Naviglio, ma anche lungo altri canali posti a nord e sud del Naviglio quali il Serraglio, il Tergolino e la Pionca a nord e la Seriola a sud.

Prevedere, in tale contesto ambientale, l’inserimento dell’infrastruttura proposta significa compromettere definitivamente e irreversibilmente un territorio che invece deve essere assolutamente tutelato e valorizzato dal punto di vista paesaggistico, come la normativa stessa dei beni ambientali impone e richiede.

La prevista e significativa opera di interrimento dell’infrastruttura verrebbe a trovarsi in corrispondenza di alcune delle più significative testimonianze culturali della Riviera del Brenta – villa Grimani Migliorini, villa Tito/Velluti e villa Fattoretto – che costituisce bene culturale ai sensi dell’articolo 10 del D. lgs. 42/2004 e che merita assoluta valorizzazione, tutela e conservazione. Anche il previsto percorso in rilevato sopra il rio Serraglio vanifica tutti i processi di valorizzazione ambientale di un sito che fino ad oggi è stato sottoposto a tutela in ragione della presenza del vincolo ambientale lungo una fascia di 150 metri (ai sensi art. 142 del d. lgs. 42/2004).

Si ritiene quindi complessivamente l’opera irriverente rispetto al contesto ambientale in cui si colloca, inadeguata, dirompente, assolutamente “anacronistica” in quanto ricorda vecchi processi di sviluppo attraverso sventramenti completamente indifferenti ed estranei al contesto urbano, alla valorizzazione della risorsa territoriale e ai moderni processi di pianificazione finalizzati innanzi tutto alla tutela paesaggistica degli ambiti vincolati. E ancora, l’opera risulta assolutamente indifferente rispetto ai processi di tutela del territorio che in questi anni hanno consentito la valorizzazione di un contesto ineguagliabile, noto in tutta Europa, quale appunto la Riviera del Brenta. Così, questa infrastruttura vanifica di fatto gli effetti di strumenti urbanistici ed economici a scala sovracomunale (Ptrc, Palav e Prusst) che negli ultimi venti anni – grazie anche ad una proficua collaborazione tra operatori pubblici e privati – hanno determinato una crescita culturale ed economica e una valorizzazione del patrimonio.

Il Piano d’area della laguna e dell’area veneziana, meglio noto come Palav, ha consentito, nel tempo, di tutelare ambiti significativi quali appunto il Naviglio del Brenta e le aree contermini, quali i percorsi di valore storico monumentale (cfr. art. 33 n.t.a. del Palav) organizzati lungo i tracciati storici di adduzione a Venezia e alla laguna. E, i comuni, in adeguamento alle direttive del Palav, hanno poi aggiornato i loro strumenti urbanistici diffondendo principi di valorizzazione degli elementi edilizi ed urbanistici di importanza storica, monumentale e ambientale connessi al percorso lungo il Naviglio e caratterizzanti il quadro paesaggistico. E ancora, si sono introdotti sistemi e anche limitazioni alla proprietà privata finalizzati a individuare e salvaguardare i complessi di ville, parchi, filari di alberature, fossati, tratturi e vari ambiti di interesse storico e ambientale. Si è diffusa, contestualmente, una cultura della tutela e, nel tempo, anche i privati, hanno accettato alcune limitazioni all’esercizio delle loro libertà in ragione della tutela di valori più alti e più significativi legati alla tutela del “bello per tutti”.

In anni più recenti poi, attraverso il Prusst della Riviera del Brenta (Programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio), si sono promossi, finanziati e realizzati interventi significativi, anche a scala sovracomunale, che hanno visto operatori pubblici e privati investire le proprie risorse in importanti interventi di riqualificazione urbanistica di aree poste lungo la Riviera, lungo il rio Serraglio, ecc. Notevoli risorse economiche, progettuali, culturali sono state finalizzate alla valorizzazione di questo contesto di ineguagliabile bellezza e meritevole di particolare tutela già dal 1958, e questo processo è stato accompagnato dalla contestuale acquisizione, da parte di tutti, della consapevolezza dell’importanza che tale risorse culturali e ambientali rivestono per la comunità di Dolo, ma non solo, per tutti i cittadini che provano soddisfazione della giusta e appropriata valorizzazione delle proprie risorse culturali e ambientali.

Nel tempo quindi, grazie a questa lunga azione sociale, culturale, di educazione sul concetto di sviluppo sostenibile, svolta anche attraverso gli strumenti di pianificazione urbanistica e di programmazione economica, si è sedimentata una “consapevolezza” della risorsa ambientale nelle sue varie declinazioni. Numerosissimi sono stati gli interventi finalizzati alla tutela e valorizzazione della “Riviera del Brenta”, delle aree adiacenti gli argini del canali di pregio ambientale, quali la rete di adduzione delle acque delle Seriole e altri corsi d’acqua di un certo rilievo quali appunto il Serraglio. Questi ambiti sono stati valorizzati con investimenti pubblici che hanno portato alla realizzazione di percorsi protetti, piste ciclopedonali, parchi urbani, ponti, elementi di arredo, ecc. che consentono oggi di apprezzare il significato culturale e ambientale di questi luoghi così significativi. E notevoli sono stati gli sforzi degli operatori pubblici e privati, che attraverso il Palav (piano d’area della laguna veneta), il Prusst (con i progetti specifici sul Naviglio, sul Serraglio, ecc.) hanno incentivato interventi e processi di investimento ai fini della valorizzazione di ambiti paesaggistici di particolare tutela.

In questo contesto quindi, in questo processo di formazione sociale, culturale, economica, un’opera quale quella prospettata costituisce una vera e propria “proposta indecente”, una pesantissima azione d’imperio decisa a scala sovracomunale in cui la solita logica dell’emergenza - la finalità principale è quella di far ripartire i cantieri delle opere pubbliche - impedisce di inquadrare il problema infrastrutturale (che evidentemente esiste data la risaputa e nota pericolosità dell’attuale ss 309 Romea e la necessità di migliorare a livello di funzionalità e sicurezza e implementare il sistema intermodale dei flussi e della trasportistica nel nord Adriatico) all’interno di un quadro programmatico compiuto e razionale.

Così, se da un lato i nuovi processi di pianificazione e sviluppo, ai fini della loro complessiva sostenibilità ambientale, sociale, economica e culturale, richiedono e impongono l’utilizzo di complanari e di tracciati già esistenti e già compromessi, dall’altro con la presentazione di questo progetto si impongono, e non solo per l’ambito che riguarda il comune di Dolo, scelte territorialmente devastanti. La pianificazione sostenibile resta virtuale, mentre il progetto distrugge i criteri della sostenibilità ambientale.

Certo è che l’argomentazione, tesa a giustificare la sostenibilità ambientale della soluzione proposta, secondo cui l’opera viene localizzata all’interno di un corridoio già compromesso dalla presenza dell’elettrodotto non è assolutamente convincente in quanto quel corridoio si è formato in ragione della presenza di una linea elettrica che è stata inserita in modo assolutamente “casuale” (così come spesso accadeva in passato), in un contesto di pregio assai elevato. Questa argomentazione quindi non può assolutamente giustificare né costituire il presupposto per la definitiva compromissione di un varco di così rilevante importanza storica e culturale. Semmai, la presenza di questo corridoio/varco così significativo dovrebbe innescare un processo inverso: non la definitiva compromissione del sito con ulteriori infrastrutture che ne sancirebbero la completa rovina, ma semmai l’avvio di un virtuoso processo di valorizzazione della Riviera attraverso lo spostamento/interramento/mitigazione della linea elettrica stessa.

La soluzione prospettata quindi risulta completamente estranea ai moderni processi di pianificazione e programmazione e non solo urbanistica, ma anche economica e culturale, perché all’interno della valutazione economica di un’opera è chiaro che deve essere adeguatamente considerato anche il peso economico dell’inquinamento acustico, atmosferico che tale nuova strada determina, con conseguenti costi per la salute, per la tutela ambientale, ecc. Così, oltre ai costi culturali e sulla tutela del paesaggio – già sopra evidenziati – che portano a distruggere processi di sviluppo e contesti urbani che si sono stratificati nei secoli e che soprattutto negli anni più recenti sono stati oggetto di processi di valorizzazione, la progettazione di questa nuova infrastruttura determinerebbe irreversibili e preoccupanti riflessi sul piano acustico, dell’inquinamento, della tutela della salute, ecc. Siamo ben lontani dai principi enunciati nella Relazione ambientale al documento preliminare del PTRC (Bur n. 86 del 2.10.2007) in cui, nell’affrontare il tema n. 4 sulla “Mobilità”, si precisa che *“l’obiettivo consiste nel garantire la mobilità preservando le risorse ambientali e va letto come intenzionalità pianificatoria di una mobilità sostenibile”* !

Per tutto quanto sopra argomentato, si esprime parere contrario alla proposta presentata e si ritiene che il progetto costituisca un grave pericolo per i cittadini di Dolo e per tutte le comunità in quanto costituisce un pessimo esempio di utilizzo delle risorse territoriali, ambientali, culturali e paesaggistiche disponibili.

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

- a) Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- b) Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Direzione generale per la salvaguardia ambientale, via Cristoforo Colombo, n. 44 – 00147 Roma;
- c) Ministero per i beni e le attività culturali, Direzione generale per le qualità e la tutela del paesaggio e l'arte e l'architettura contemporanea, via San Michele, n. 22, 00153 Roma;
- d) 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)
- e) **per opportuna conoscenza**, all'**ANAS s.p.a.**, Direzione Centrale Finanza di progetto e concessioni autostradali, via Monzambano n. 10, 00185 Roma e 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 maggiori quotidiani il 22 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 (20 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. 18 Consiglieri

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

Votanti n. 16

Voti favorevoli n. 16

#### **DELIBERA**

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