

COMUNE DI DOLO * PROVINCIA DI VENEZIA**

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n. 56 del 17.09.2009

Visto il Segretario

OGGETTO: Passante di Mestre – Casello di Dolo/Pianiga/Riviera del Brenta – Progetto preliminare e studio di impatto ambientale - OSSERVAZIONI

Il Sindaco introduce l'argomento ricordando che "Veneto Strade SpA" aveva promesso che con la realizzazione del passante la barriera di Villabona sarebbe stata arretrata a Roncoduro. In realtà Veneto Strade (*esce dall'aula il Cons. Naletto e pertanto i presenti sono n. 19*) non ha mantenuto la promessa. Il 4 di agosto a Pianiga, dopo innumerevoli proteste e sollecitazioni di cittadini e di Sindaci rivieraschi sul mancato spostamento e sulla evidente insufficienza del casello provvisorio di Vetrego, è stata presentata la VIA di un progetto alternativo: il casello Dolo/Pianiga, con due distinte proposte (Proposta uno e due).

Esce dall'aula l'Assessore Crisafi e pertanto i presenti sono n. 18.

Entra in aula il Cons. Naletto e pertanto i presenti sono n. 19.

L'Assessore Spolaore bene esplicita i contenuti delle due proposte in esame. Puntualizza che la situazione attuale comporta che, data l'inadeguatezza del casello di Vetrego, per accedere a Venezia è più conveniente percorrere la Riviera o prendere l'autostrada a Padova est. Pertanto, il danno creato per il nostro territorio con la creazione del casello di Vetrego è più che evidente.

Entra in aula l'Assessore Crisafi e pertanto i presenti sono n. 20.

La proposta di un nuovo casello a Dolo/Pianiga produrrà innegabili benefici per la Riviera del Brenta, anche se resta aperto il problema del traffico proveniente dal reticolato, sul quale di dovranno trovare delle soluzioni. Un altro nodo da sciogliere riguarda il traffico veicolare proveniente da sud e cioè da Paluello. Rimarca che da atti ufficiali risulta che la decisione di non arretrare la barriera era già stata presa, a nostra insaputa, sin dal 2007 e ciò risulta inaccettabile, così come è inaccettabile che le cose che riguardano il nostro territorio ci vengano fatte sapere in modo frammentario e senza un nostro coinvolgimento.

Il Sindaco evidenzia che si tratta pur sempre di una scelta subita, sulla quale però è necessario che il Consiglio Comunale si esprima.

Rimarca che vi sono attività produttive che subiscono pesantemente la scelta di non arretrare la barriera.

Con riguardo al progetto presentato puntualizza che le bretelle che collegano la corsia nord dell'autostrada A4 al casello (ipotesi 1) risultano essere il meno possibile invasive. Inoltre, dovrà essere comunque garantita la viabilità da Ca' Tron a Roncoduro con un raccordo diretto con la A4 in direzione Venezia. Infine, sottolinea che, anche la tratta Dolo/Pianiga – Villabona dovrà essere gratuita, come promesso.

Il Cons. Barbato chiede la garanzia dell'ingresso della bretella est di Dolo direttamente in autostrada A4 in direzione Venezia.

Il Cons. Saccon ritiene la prima proposta sia più conveniente e preferibile rispetto alla seconda. Auspica che in un prossimo futuro si possa pervenire alla chiusura del centro storico al traffico pesante. Ritiene che il gioco del casello di Vetrego fosse stato da tempo ben pianificato. Sottolinea che a questa comunità manca la conoscenza del quadro di insieme che è nota solo a pochi. Spiega che in tema viario vi è la necessità di comprendere cosa sarà del territorio della Riviera con la realizzazione dei nuovi interventi che attengono alla rete stradale come, ad esempio, la Camionabile e la Romea Commerciale. Conclude preannunciando il proprio voto favorevole per il bene della comunità di Dolo.

Il Cons. Preciso preannuncia che il proprio intervento avrà un taglio squisitamente politico, puntualizzando che per governare il territorio occorre che le opportunità e la direzione delle scelte siano chiare a tutti. Legge quindi un documento allegato sub A).

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n. 56 del 17.09.2009

Visto il Segretario

Esce Barbato per subito rientrare e pertanto i presenti sono n. 20

Il Cons. Pavan di rimando all'intervento del Cons. Preciso gli rivolge l'invito a leggere la votazione, sulla Città della Moda, effettuata dai consiglieri di Fiesso d'Artico appartenenti alla sua parte politica.

Si dichiara d'accordo con il testo della proposta n. 1 in esame e si complimenta per il lavoro svolto dall'amministrazione che ha saputo cogliere quest'occasione. Ritiene che il casello vada fatto il più presto possibile; infatti l'apertura di un casello Dolo-Pianiga avrà una capacità notevole di smaltimento del traffico locale, anche in relazione alla creazione della bretellina ad est del paese che dovrà avere un innesto diretto in autostrada in direzione Venezia. Il tutto contribuirebbe a liberare dal traffico il centro storico.

Puntualizza che l'aver portato il Commissario per il passante ing. Vernizzi a prevedere questa opera comporterà la necessità di saper ben gestire la vicenda, non ripetendo gli errori del caso. L'esproprio delle amministrazioni locali dalle decisioni di spettanza è accaduto spesso a causa della loro inerzia o dei loro campanilismi. Rimarca, infatti, che sulle grandi decisioni infrastrutturali avrebbe dovuto esserci una concertazione tra le amministrazioni tale da renderle protagoniste delle relative scelte. A suo avviso manca una regia locale. Anche sul PATI sarebbe stato opportuno coinvolgere Pianiga con una regia comune. Ritiene che il venir meno del casello su Roncoduro dovrebbe avere dei riflessi anche sul tracciato della Romea Commerciale portandola verso Villabona.

Conclude ribadendo la necessità di cantierare quanto prima i lavori.

Esce il Cons. Preciso e pertanto i presenti sono n. 19.

Il Sindaco spiega che nell'incontro avvenuto a giugno con l'Assessore Regionale Chisso, presenti anche il Sindaco di Pianiga Massimo Calzavara ed il Commissario ing. Vernizzi è stato esplicitamente chiesto se la realizzazione del nuovo casello Dolo/Pianiga non sia funzionale ad aprire la porta all'innesto della Romea Commerciale su Roncoduro. A riguardo, sono state date rassicurazioni spiegando che si stava ragionando sull'ipotesi di un innesto a Villabona.

Entra il Cons. Preciso e pertanto i presenti sono n. 20.

Spiega che la collaborazione con Pianiga vi è sempre stata sin dall'inizio del mandato, quindi già con il Sindaco Di Luzio, con ottimi risultati. A suo avviso il graticolato, con l'apertura del nuovo casello, verrà salvaguardato. A conclusione del proprio intervento evidenzia che pur in carenza di informazioni sul panorama complessivo delle infrastrutture viarie, si ritiene comunque di dover prendere alcune decisioni per il nostro territorio.

Il Cons. Naletto puntualizza che in questa sala c'è chi con grande senso di responsabilità e concretezza amministrativa prende delle decisioni per la comunità, creando anche delle opportunità per chi verrà dopo. Ritiene che la scelta debba diventare a valore aggiunto. A suo avviso i numerosi comitati hanno ridotto la valenza della politica del Consiglio Comunale. Preannuncia il proprio voto favorevole anche pensando al prossimo futuro.

Il Cons. Zen interviene spiegando che a Fiesso d'Artico sulla Città della Moda ci fu un voto della maggioranza che ha comportato pesanti ripercussioni della scelta operata dai consiglieri appartenenti alla sua parte politica sull'intesa con la base degli elettori. Non comprende l'attacco ricevuto circa il non voler prendere decisioni. Ritiene che il modo di contrastare la logica decisionale di vertice stia proprio nel non accettare le decisioni dall'alto. A suo avviso serve una crisi di coscienza forte perché si possa ottenere concertazione per il nostro territorio. Ribadisce e sottolinea l'importanza dell'attività svolta dai comitati.

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n. 56 del 17.09.2009

Visto il Segretario

Il Sindaco puntualizza che talvolta i comitati hanno paventato situazioni non reali come ad esempio su Veneto City. Questa amministrazione al riguardo si sta muovendo con estrema cautela e chiedendo le migliori garanzie a tutela della propria comunità nel rispetto degli indirizzi già ricevuti dal Consiglio Comunale unanime.

Il Cons. Baldan effettua un breve excursus storico sulla viabilità della zona di Arino tratto dal libro di don Gino Maroso, memoria storica della comunità di Arino. Sottolinea anch'esso che la decisione di non arretrare il casello era già stata presa il 5 novembre 2007. Condivide pienamente la critica al metodo seguito dagli organi sovracomunali. Spiega che il casello nasce perché lì è stata fatta la bretella ovest. Si dichiara non contento della scelta che è stata alla base della proposta fatta da Veneto Strade, ma al contempo ritiene di dover comunque esprimere una posizione al riguardo. Sulla rotonda di Via Borsellino, rientrando nel progetto del nuovo casello, evidenzia che vi è la presenza di un unico attraversamento ciclopedonale a raso e che, in considerazione del pericolo, ritiene sarebbe opportuno prevedere un altro tipo di attraversamento in sicurezza. Auspica che la fretta di realizzare i lavori non faccia perdere di vista gli elementi importanti. Esprime dubbi sul secondo tracciato, sui flussi del traffico e sugli innesti. Pone l'attenzione del Consiglio sulle ricadute in ordine all'inquinamento acustico ed atmosferico conseguenti all'intervento in argomento. Infine raccomanda il rispetto della distanza di 150 metri dalle abitazioni.

Esce definitivamente il Cons. Barbato e pertanto i presenti sono n. 19.

Il Sindaco sottolinea l'importanza del rispetto della realizzazione di tutte le opere di mitigazione previste dalla proposta VIA esaminata e la necessità di vigilare.

Il Cons. Bertellini effettua la propria dichiarazione di voto preannunciando il voto favorevole del gruppo UDC in ragione della positiva opportunità di avere un casello alternativo. Raccomanda la necessità di controllare la realizzazione delle mitigazioni ambientali e la riduzione dello spreco del territorio.

Il capogruppo di maggioranza Lazzari conclude il dibattito dichiarando la positività dell'intervento e rassicurando il Consiglio Comunale in ordine alla vigilanza sull'approntamento delle tutele e garanzie in favore della nostra comunità.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che:

- Il commissario delegato per l'emergenza socio – economico – ambientale della viabilità di Mestre, ing. Silvano Vernizzi, con avviso pubblicato su Il Corriere, Il Gazzettino, La Nuova Venezia e Il Solo 24 ore in data 24 luglio 2009, ha reso noto che è stata presentata la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi art. 183 del d. lgs. 12 aprile 2006, n. 163 per il progetto denominato “Caselli di Martellago – Scorzè e di Dolo – Pianiga – Riviera del Brenta e viabilità di collegamento”;
- il territorio comunale di Dolo è interessato dall'opera identificata quale “Casello di Dolo – Pianiga – Riviera del Brenta e dalla viabilità di collegamento del nuovo casello con il sistema viario ordinario;

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n. 56 del 17.09.2009

Visto il Segretario

- in forza di quanto previsto dall'articolo 183 del d. lgs. 163/2006, entro 60 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso (ovvero dal 24 luglio 2009) e quindi entro il **22 settembre 2009**, qualsiasi cittadino può presentare, in forma scritta, istanze, osservazioni o pareri sull'opera, indirizzandola 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 contemporanea, via San Michele, n. 22, 00153 Roma; c) Regione del Veneto, Direzione valutazione progetti e investimenti, Unità complessa valutazione impatto ambientale (V.I.A.), Calle Priuli - Cannaregio, n. 99, 30121.

Considerato preliminarmente quanto segue:

- il progetto definitivo del passante di Mestre, approvato con decreto n. 12 del 20.09.2004, oltre a tre nuovi caselli intermedi di Spinea, Martellago e Preganziol, ha previsto, in corrispondenza dell'interconnessione con l'A27 a Mogliano e con l'A57 a Quarto d'Altino, la realizzazione di due nuove barriere terminali costituenti, di fatto, un arretramento, in direzione Milano, di quelle esistenti¹;
- una terza barriera – Venezia Ovest – era prevista all'altezza dell'allora esistente casello autostradale Dolo – Mirano, poco oltre il punto in cui il passante si stacca verso nord dal tracciato originario della A4 e la nuova barriera costituiva un arretramento di quella esistente a Villabona, che veniva conseguentemente eliminata dal momento che il tratto Roncoduro – Mestre veniva liberalizzato²;
- successivamente, nel corso della progettazione esecutiva, è stato deciso di arretrare il previsto raccordo di Vetrego con un casello provvisorio e, contemporaneamente, si è deciso di sospendere la realizzazione della nuova barriera di Venezia Ovest, rimandandone la realizzazione a dopo l'entrata in funzione del casello di Vetrego e del Passante autostradale³;
- nel frattempo, è stato aperto al traffico il nuovo casello di Mira - Borbiago lungo il tratto della A 57, nell'ambito della realizzazione del lotto C del Sistema ferroviario metropolitano regionale (Sfmr);
- alla luce delle intervenute diverse condizioni di regolazione e deflusso del traffico nei tratti autostradali e precisamente: a) la realizzazione del casello di Vetrego; b) l'apertura del nuovo casello autostradale di Mira – Borbiago, realizzato dalla regione Veneto in ambito Sfmr; c) la possibilità, conseguente, di regolare i flussi di traffico in entrata/uscita dall'autostrada nel tratto tra Roncoduro e Villabona, il Commissario delegato - con nota n. 3892 del 05.11.2007 - ha disposto di stralciare i lavori relativi al nodo autostradale con il mantenimento della barriera a Villabona⁴;
- quindi, si è deciso di mantenere la barriera di Villabona e di verificare la funzionalità dell'infrastruttura durante l'estate del 2009 e, a seguito di tale verifica, si è constatato che il casello di Vetrego svolge solo in modo parziale il ruolo svolto dal casello di Dolo in quanto a tale snodo convergono facilmente i traffici provenienti da Spinea Mirano, mentre con difficoltà quelli provenienti da Dolo, Fiesso d'Artico, Vigonza, Pianiga e S. Maria di Sala. (che per accedere all'autostrada devono percorrere un tratto troppo lungo di viabilità ordinaria con il conseguente forte disincentivo all'utilizzo dell'A57⁵);
- all'interno di tale quadro, si colloca il progetto del nuovo casello di Dolo – Pianiga sull' A4 che dovrebbe costituire la proposta progettuale finalizzata alla *“ricucitura dell'accessibilità autostradale per i territori di Dolo, Fiesso d'Artico, Vigonza, Pianiga, Santa Maria di Sala”*⁶.

¹ Cfr. Progetto preliminare del casello di Pianiga - Studio di impatto ambientale - Sintesi non tecnica, Paragrafo 2, L'iter procedurale, pag. 3.

² Ibidem.

³ Ibidem.

⁴ Ibidem.

⁵ Ibidem.

⁶ Ibidem.

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n. 56 del 17.09.2009

Visto il Segretario

Rilevato che:

- il casello proposto è posizionato a cavallo dei confini comunali di Pianiga e Dolo ed è costituito dalle seguenti parti:
 - a) la viabilità di accesso al casello, b) il piazzale di esazione comprensivo delle isole spartitraffico, pensilina di copertura, edificio a servizi e tunnel di collegamento delle isole; c) la corsia in ingresso in direzione Milano attraverso la realizzazione di una rampa semi – diretta, con scavalco dell’asse principale della A4 in viadotto; d) la corsia in ingresso in direzione Venezia con rampa diretta; e) la corsia in uscita in direzione Milano con rampa semi – diretta , con scavalco dell’asse principale della A4 in viadotto; f) la corsia in uscita in direzione Venezia con rampa diretta⁷;
- inoltre, per connettere la rete autostradale con la viabilità ordinaria, sono previste le seguenti opere: a) un’intersezione a raso, tramite rotonda, lungo la strada provinciale n. 2, poco più a nord del ponticello con cui la strada provinciale supera lo scolo Tergolino; b) una seconda rotonda lungo la strada provinciale 28, a sud dell’area occupata dal nuovo casello, per fluidificare i flussi di traffico provenienti da via Arino⁸;
- e ancora, l’intervento prevede anche la realizzazione di opere di “ricucitura” della viabilità minore al fine di garantire la continuità delle strade vicinali/poderali interferite dalle opere di progetto e la realizzazione dei manufatti idraulici tali da assicurare la continuità della rete consortile esistente⁹;
- in prossimità della rotonda di collegamento con la viabilità ordinaria, con accesso diretto da questa attraverso una viabilità a senso unico, è previsto un parcheggio per 168 auto e 13 mezzi pesanti¹⁰.

Rilevato altresì che:

- lo studio prevede anche una soluzione alternativa (**variante n. 2**), rispetto alla “soluzione base” sopra illustrata;
- tale soluzione alternativa, identificata come variante 2, prevede una sostanziale riduzione della sottrazione di territorio agricolo, piazzali di esazione separati per ognuna delle quattro direzioni, accostati all’asse autostradale e la realizzazione di una rotonda baricentrica sulla quale confluisce la viabilità ordinaria, secondo uno schema che richiama gli svincoli di Spinea e Preganziol¹¹;
- in questo caso, i piazzali, separati l’uno dall’altro, vengono accostati alla viabilità ordinaria Sp28 (anziché a quella autostradale) e da ciascun piazzale parte una corsia che si collega con la A4 e precisamente quelle in direzione Venezia sono poste a sud dell’autostrada, mentre quelle in direzione Milano sono poste a nord dell’autostrada e gli innesti lungo l’asse principale vengono realizzati tramite rampa diretta¹²;
- tale variante prevede anche la realizzazione di due rotonde simmetriche rispetto all’asse autostradale, una posta a nord in territorio di Pianiga e l’altra posta a sud, collegata con la strada provinciale Arino – Fiesso, in adiacenza alla quale viene prevista anche l’area per la sosta delle auto e dei camion¹³;

⁷ Cfr. Progetto preliminare del casello di Pianiga - Studio di impatto ambientale - Sintesi non tecnica, Paragrafo 4, Il tracciato proposto , pag. 5

⁸ Ibidem.

⁹ Ibidem.

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Cfr. Progetto preliminare del casello di Pianiga - Studio di impatto ambientale - Sintesi non tecnica, Paragrafo 15, le varianti, pag. 19.

¹² Ibidem.

¹³ Ibidem.

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n. 56 del 17.09.2009

Visto il Segretario

Ricordato inoltre che la programmazione a scala sovra comunale prevede quanto segue:

- all'interno della programmazione a livello nazionale, il piano generale dei trasporti e della logistica risalente al gennaio 2001, individua quali principali criticità del settore: a) forte squilibrio dello sviluppo sul trasporto su gomma; b) congestione di alcune direttrici, soprattutto al centro nord, per la scarsa qualità delle infrastrutture; c) congestionamento e inquinamento aree urbane e metropolitane; d) carenze nella realizzazione e gestione di infrastrutture;
- Il piano regionale dei trasporti (adottato con deliberazione della Giunta regionale n. 1671 del 5 luglio 2005), denuncia l'inadeguatezza della struttura viaria veneta e sottolinea alcune rilevanti criticità quali la forte saturazione della rete esistente, i bassi livelli di sicurezza, ma anche la necessità improcrastinabile di integrare il sistema autostradale con la viabilità complanare;

Ricordato altresì che:

- la Regione Veneto, con deliberazione della Giunta n. 372 il 17 febbraio 2009 ha adottato il nuovo Piano territoriale regionale di coordinamento (P.t.r.c.);
- la provincia di Venezia con deliberazione consiliare n. 104/2008 in data 5 dicembre 2008 ha adottato il nuovo Piano territoriale di coordinamento provinciale (P.t.c.p.);
- l'area ricadente all'interno del territorio comunale di Dolo è classificata urbanisticamente quale zona agricola e non risulta interessata da ambiti di tutela ambientale e paesaggistica ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio D. Lgs. 42/2004;

Rilevato altresì che:

- Pur non condividendo le modalità con cui è stata, prima stralciata e poi riproposta, la soluzione di un casello in corrispondenza dell'area di Dolo a servizio dei comuni della Riviera del Brenta, in quanto tali variazioni di elementi così importanti all'interno del quadro infrastrutturale complessivo determinano importantissime ricadute ed effetti anche sulla pianificazione del territorio;
- E ritenendo altresì che le scelte di inserimento e/o eliminazione dei caselli non possono essere oggetto di decisioni puntuali non inserite all'interno di un quadro di valutazioni complessivo in quanto esse determinano effetti rilevanti a scala comunale e conseguenze difficilmente controllabili dalle singole realtà locali (con notevoli disagi per i cittadini che si trovano a dover subire gli effetti negativi di tali decisioni non programmate);
- E ricordato altresì che le scelte adottate hanno determinato evidenti ricadute sulla viabilità esistente in quanto le attuali modalità di accesso all'autostrada non costituiscono oggi una valida scelta viabilistica per gli abitanti dei comuni della Riviera che, non utilizzando tale infrastruttura, privilegiano altre direttrici che quindi nel frattempo si sono notevolmente caricate di traffico (Strada regionale n. 1),
- per quanto sopra effettivamente riscontrato a seguito delle precedenti decisioni assunte (stralcio dei lavori relativi al nodo autostradale con il mantenimento della barriera a Villabona), il comune di Dolo e gli altri comuni della Riviera hanno sollecitato la Regione Veneto più volte affinché venisse trovata una soluzione infrastrutturale che desse adeguata risposta alla necessità dei cittadini che risiedono e transitano attraverso queste zone per garantire un agevole accesso all'infrastruttura al fine di evitare un carico di traffico eccessivo su altre strade che, per ragioni di tutela della loro valenza ambientale e per caratteristiche dimensionali, sono assolutamente inadeguate a sostenere traffico eccessivo e ulteriore rispetto a quello ordinario;
- pertanto, il progetto che è stato presentato e che viene in questa sede valutato, costituisce di fatto la risposta alle richieste manifestate dalle comunità locali negli ultimi mesi e che pertanto questa amministrazione valuta positivamente la soluzione proposta in quanto, pur con tutte le riserve sopra evidenziate sulle modalità con cui sono state introdotte queste modifiche/variazioni, rappresenta la concreta risposta alle problematiche evidenziate ripetutamente nelle sedi istituzionali;

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n. 56 del 17.09.2009

Visto il Segretario

- oltre a tale valutazione complessivamente positiva dell'infrastruttura proposta, l'esame del progetto, ha evidenziato la necessità di introdurre alcune modifiche che, ad avviso di questa amministrazione, migliorerebbero la qualità e funzionalità dell'infrastruttura e precisamente:
 - a. parcheggio:** sarebbe importante prevedere lo spostamento del parcheggio, attualmente posto a est della rotatoria di raccordo con la viabilità ordinaria, a ovest della stessa in modo da evitare l'ulteriore occupazione di aree in direzione dell'abitato; in tal modo, utilizzando spazi "interni all'infrastruttura", che risultano già compromessi dalla viabilità proposta; l'accesso al parcheggio avverrebbe sempre dalla rotatoria, secondo modalità compatibili con il rispetto dei raggi di curvatura previsti dalla normativa e si potrebbe anche prevedere un parcheggio più ampio di quello proposto (il parcheggio previsto nel progetto prevede un'area destinata a 168 auto e 13 mezzi pesanti) anche in ragione della mancanza di aree per la sosta dei veicoli nelle immediate vicinanze e/o negli altri caselli e per evitare il ripetersi di quanto già accadeva presso il parcheggio posto in prossimità della rotatoria di Roncoduro che già fin dalle prime ore del mattino risultava completamente occupato e assolutamente insufficiente a rispondere alle esigenze dell'utenza; tale soluzione quindi consentirebbe di ridurre l'espansione dell'infrastruttura verso l'abitato della frazione di Arino, di ampliare la superficie del parcheggio che potrebbe essere anche attrezzata per la sosta con la realizzazione di spazi verdi adeguatamente attrezzati (illuminazione, panchine, ecc. ecc.);
 - b. intersezione via Garzare con la bretella Arino Fiesso (Via Falcone e Borsellino):** dato il tipo di viabilità (C.1) e il tipo di raccordo previsto in prossimità di una curva, si riterrebbe preferibile, per ragioni di sicurezza stradale, eliminare l'intersezione pressoché perpendicolare prevista e prevedere il raccordo all'interno della proposta rotatoria;
 - c. fasce di rispetto:** il progetto dovrebbe prevedere l'individuazione delle fasce di rispetto dell'infrastruttura computando queste non in relazione al sedime della strada, ma al sedime comprensivo delle relative pertinenze e pertanto le fasce di rispetto dovrebbero essere individuate anche includendo le aree funzionali all'infrastruttura quali l'area a parcheggio, l'area del casello, ecc., come tra l'altro previsto dal Codice della strada che considera quale confine stradale non solo il tracciato destinato alla viabilità, ma anche le sue pertinenze, anche considerate le problematiche di carattere acustico e ambientale (inquinamento aria, ecc. ecc.) che ne derivano;
 - d. pista ciclabile:** il posizionamento del nuovo casello determinerà un rilevante incremento dell'attuale carico di traffico sull'esistente bretella Arino – Fiesso (via Falcone-Boesellino); le attuali caratteristiche di tale viabilità (strada C.1 senza marciapiedi, né pista ciclabile) renderebbe questo tracciato assolutamente pericoloso per i cicli e i pedoni che si trovino a doverla utilizzare; ragioni quindi di tutela della sicurezza derivanti dagli effetti sul traffico dell'apertura del nuovo casello, richiedono quindi la necessità di dotare tale bretella, quanto meno nel tratto compreso tra le due rotatorie, ovvero tra la rotatoria di raccordo a nord con via Arino e la rotatoria di raccordo a sud con la strada regionale 11 (anche se sarebbe auspicabile lungo tutto il tracciato di tale viabilità), di una pista ciclo pedonale che garantisca anche la continuità dei percorsi ciclo pedonali già previsti lungo le strade comunali (pista ciclabile lungo via Arino e tracciato lungo il Naviglio e Serraglio);
 - e. mitigazione ambientale:** dovrebbe essere garantita l'integrazione delle opere previste al fine di ottenere il completo mascheramento dell'infrastruttura rispetto al contesto rurale in cui la stessa si colloca con la realizzazione di adeguate barriere visive (oltre che acustiche) lungo il tracciato della strada provinciale e anche in corrispondenza del nuovo casello e dell'area a parcheggio e dovrebbe essere garantita l'effettiva esecuzione di tutte le opere di mitigazione previste; si ricorda infatti che, quando fu illustrata la nuova bretella stradale di Arino - Fiesso vennero descritti e prospettati interessantissimi progetti di mitigazione ambientale poi svaniti e sacrificati dalla mancanza di risorse;

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n. 56 del 17.09.2009

Visto il Segretario

al fine di evitare che le opere di mitigazione vengano sacrificate da altre priorità e/o esigenze, il progetto dovrebbe definire tali interventi come prioritari e indispensabili alla completa realizzazione del progetto e alla sua collaudabilità;

- f. variante n. 2:** tale ipotesi alternativa, se da un lato consente di sfruttare il corridoio infrastrutturale costituito dalla strada provinciale esistente “compattando” il consumo del territorio nella fascia adiacente all’attuale viabilità provinciale¹⁴, dall’altro lato però prevede l’utilizzo di un tracciato posto a ridosso dell’abitato esistente e di varie unità residenziali localizzate in adiacenza al vecchio tracciato del cavalcavia; si ritiene pertanto che la soluzione indicata quale “variante n. 2” non sia preferibile alla soluzione proposta quale soluzione principale in quanto tale ipotesi alternativa verrebbe a localizzarsi in prossimità delle abitazioni esistenti arrecando notevoli danni di natura ambientale ed acustica;
- g. tempi di esecuzione:** si chiede di dare assoluta priorità all’esecuzione del casello Dolo – Pianiga data la necessità di dare risposta ad una carenza infrastrutturale derivante dall’assunzione di soluzioni provvisorie assolutamente non soddisfacenti che determinano e continuano tuttora a determinare continui e ripetuti disagi a tutti i comuni della Riviera;

Sentita la commissione urbanistica nella seduta del 10 settembre scorso,

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;

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

Presenti n. 19

Votanti n. 19

Voti favorevoli n. 16

Voti contrari n. 3 (Cons. Zen E., Zoppellari A.M., Preciso E.)

DELIBERA

1. di approvare le seguenti osservazioni:

si esprime una valutazione complessivamente positiva dell’infrastruttura proposta. Si ritiene altresì che il progetto potrebbe essere migliorato nel prevedere l’accoglimento delle seguenti indicazioni progettuali (nelle premesse argomentate più compiutamente):

- a. parcheggio:** spostamento del parcheggio, attualmente posto a est della rotatoria di raccordo con la viabilità ordinaria, a ovest della stessa con accesso sempre dalla rotatoria e previsione di un parcheggio più ampio rispetto a quello previsto (dimensionato attualmente per 168 auto e 13 mezzi pesanti) attrezzato con spazi verdi adeguatamente arredati (illuminazione, panchine, ecc. ecc.);
- b. intersezione di via Garzare con la bretella Arino Fiesso (Via Falcone e Borsellino):** eliminazione dell’intersezione pressoché perpendicolare prevista e sua sostituzione con raccordo all’interno della prevista rotatoria;

¹⁴ Ibidem.

Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n. 56 del 17.09.2009

Visto il Segretario

- c. fasce di rispetto:** individuazione delle fasce di rispetto dell'infrastruttura computando queste non in relazione al sedime della strada, ma al sedime comprensivo delle relative pertinenze (parcheggio, casello, ecc.);
- d. pista ciclabile:** realizzazione di tracciato di pista ciclo- pedonale lungo la strada C.1 esistente, in particolare nel tratto compreso tra la rotatoria di raccordo con via Arino (nord) e la rotatoria di raccordo con la strada regionale 11 (a sud) tale da garantire la continuità dei percorsi ciclo pedonali esistenti;
- e. mitigazione ambientale:** integrazione delle opere previste con la realizzazione di adeguate barriere visive (oltre che acustiche) lungo il tracciato della strada provinciale e anche in corrispondenza del nuovo casello e dell'area a parcheggio e previsione di specifiche garanzie sull'effettivo finanziamento e sull'esecuzione di tali opere;
- f. variante n. 2:** si ritiene che tale ipotesi alternativa non sia preferibile alla soluzione principale in quanto verrebbe a localizzarsi in prossimità delle abitazioni esistenti arrecando notevoli danni di natura ambientale ed acustica;
- g. tempi di esecuzione:** garantire la priorità all'esecuzione del casello di Dolo Pianiga;

2. 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 **Pianiga, Mirano, Mira e Fiesso d'Artico.**

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 24 luglio 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 (22 settembre 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. 19

Astenuti n. 3 (Cons. Zen E., Zoppellari A.M., Preciso E.)

Votanti n. 16

Voti favorevoli n. 16

DELIBERA

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