



10° allegato infrastrutture

Parte Generale:

Il linea generale sul 10° Allegato Infrastrutture si rileva che, come già evidenziato in altre sedi, per la parte della programmazione e individuazione degli interventi prioritari non è previsto il concerto preventivo con i Comuni territorialmente competenti.

L'intero meccanismo di programmazione dovrebbe essere rivisto alla luce del fatto che sia le Regioni che l'ANCI si esprimono solo formalmente in sede di Conferenza Unificata, laddove però le Regioni sono proponenti. I Comuni, almeno per quanto riguarda le città metropolitane (ad esempio per quanto riguarda i nodi urbani), dovrebbero essere abilitati a divenire direttamente proponenti, ovvero avere una quota di finanziamento nell'ambito della legge obiettivo da programmare autonomamente di concerto con le Regioni e il Ministero Infrastrutture e Trasporti.

L'ANCI potrebbe, in tale sede, essere il soggetto che coordina le proposte dirette delle aree metropolitane con Regioni e MIT in sede di revisione del programma.

Il fabbisogno di infrastrutture urbane ed extraurbane non può che essere individuato dal competente Comune e/o Comuni in concertazione con lo Stato e le Regioni.

Tutto ciò anche in relazione al fatto che negli anni è cambiato lo spirito della legge obiettivo (Legge n. 443 del 2001) e dei provvedimenti attuativi che ne discendono (allegati al DPEF infrastrutture). Inizialmente, infatti, era prevista una lista di opere piuttosto ristretta in cui le Città non comparivano e dove le Regioni inizialmente assicuravano solo un parere poi, a seguito di una sentenza della Corte Costituzionale n. 303 del 2003, le Regioni hanno acquisito un ruolo ed un potere sulla lista di opere strategiche e sulla localizzazione delle stesse in cui l'ente locale dovrebbe essere coinvolto, ma di fatto accade solo in alcune realtà regionali.

In questi dieci anni e oltre la lista di opere infrastrutturali è incrementata notevolmente ed alcune di esse si trovano nel cuore delle città. Nel 10° Allegato Infrastrutture, inoltre, sono settantasette i Comuni che si ritrovano opere strategiche classificate in "core network" ovvero reti principali che hanno un "valore aggiunto europeo" e quindi, proprio per tale ragione il ruolo dei Comuni dovrebbe essere rivisto per

coinvolgerli a monte di questa individuazione, oltre alla necessità di una maggiore condivisione fra Regioni e Comuni su tutto il territorio nazionale.

Come già rilevato in altre sede, inoltre, nel corso dell'audizione tenutasi lo scorso ottobre al Senato sulla legge-quadro in materia di interporti e piattaforme logistiche, si ritiene strategico prevedere il riutilizzo delle infrastrutture già esistenti in termini di adeguamento, potenziamento e valorizzazione con conseguente recupero della risorsa territorio e del suolo sempre più compromesso da interventi ex novo in taluni casi anche non necessari se valutati anche in termini di costi e benefici ambientali. Tutto ciò è perfettamente in linea con le osservazioni che nello specifico sono pervenute all'ANCI da alcuni comuni del Veneto in merito al 10° Allegato Infrastrutture.

Ad avviso dell'ANCI un'azione fondamentale che dovrebbe essere compiuta, almeno per quanto riguarda le grandi opere, è la necessità di allentare i vincoli posti dal patto di stabilità interno, soprattutto in relazione a quelle opere che sono co-finanziate, altrimenti i Comuni rischiano di rimanere "impantanati" senza poter dare seguito alla realizzazione di opere importanti, nonostante la potenziale disponibilità di risorse.

L'art. 31 comma 10 della Legge n. 183/2011 stabilisce:

“Nel saldo finanziario in termini di competenza mista, individuato ai sensi del comma 3, rilevante ai fini della verifica del rispetto del patto di stabilità interno, non sono considerate le risorse provenienti direttamente o indirettamente dall'Unione europea né le relative spese di parte corrente e in conto capitale sostenute dalle province e dai comuni. L'esclusione non opera per le spese connesse ai cofinanziamenti nazionali. L'esclusione delle spese opera anche se esse sono effettuate in più anni, purché nei limiti complessivi delle medesime risorse e purché relative a entrate registrate successivamente al 2008”

Pertanto si ritiene indispensabile, per le ragioni sopraesposte, ipotizzare una proposta emendativa, eventualmente attraverso un'iniziativa dell'ANCI, che consenta un'esclusione dal patto di stabilità per le spese connesse ai cofinanziamenti nazionali, laddove ad oggi tale esclusione non opera, con le gravi conseguenze che ne determina.

La questione della revisione delle regole del patto di stabilità interno è una battaglia che l'ANCI ha intrapreso da diverso tempo, contro gli ultimi Governi che si sono succeduti.

Anche in Parlamento il “grido di dolore” dell'ANCI si è fatto sentire e la discussione che ne è scaturita è che i margini di intervento per allentare il patto di stabilità ci sarebbero, almeno per quanto riguarda alcune voci, altrimenti il rischio reale per i Comuni è il *default*.

Inoltre una riflessione che l'ANCI vuole condividere con le altre parti istituzionali è che il trasporto pubblico locale sta attraversando una grave crisi a causa dei tagli del Governo centrale e delle Regioni e



quindi puntare solo alla realizzazione di infrastrutture – senza verificare la disponibilità delle risorse necessarie per garantire i servizi da offrire ai cittadini, nonché una verifica degli investimenti per i mezzi, i veicoli, treni ed autobus – rischia di non produrre i risultati attesi in termini di miglioramento del servizio di trasporto pubblico.

Tuttavia bisogna dare atto che, recentemente, un segnale da parte del Governo c'è stato in materia di Trasporto pubblico locale poiché l'art. 9 del ddl stabilità, in discussione in Parlamento, prevede l'istituzione di un "Fondo nazionale" per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale nelle regioni a statuto ordinario. La criticità però è rappresentata dal fatto che nel ddl stabilità i criteri e le modalità con cui trasferire le risorse del Fondo sono definiti senza coinvolgimento diretto dei Comuni (punto su cui l'ANCI ha presentato un emendamento), ma in base ad un DPCM su proposta del MIT di concerto con il MEF da emanarsi d'intesa con la Conferenza Permanente Stato-Regioni e non con la Conferenza Unificata, sede legittimata ad ascoltare anche la voce dei Comuni.

L'ANCI seppur consapevole delle differenze sostanziali territoriali ritiene necessario che nella programmazione delle opere strategiche ci sia un equilibrio fra lo sviluppo infrastrutturale e quello locale. Occorre, in altre parole, tenere il linea l'idea di servizio con l'idea di infrastrutture. Solo per fare un esempio concreto: non si possono realizzare tratti ferroviari ad alta velocità senza che questo comporti benefici per il trasporto locale.

Parte speciale - osservazioni di dettaglio:

I seguenti Comuni: *Ceggia; Cessalto; Eraclea; Fossalta di Portogruaro; Marcon; Noventa di Piave; Portogruaro; Quarto d'Altino; Roncade; San michele al Tagliamento; San stino di Livenza; Venezia* a seguito della trasmissione del provvedimento fatta dall'ANCI ai Comuni hanno avanzato una serie di osservazioni al documento, precisando di aver comunicato a tutti le parti istituzionali coinvolte, tali esigenze.

Nello specifico e sinteticamente le richieste sono le seguenti.

- 1) Chiedono di interrompere la procedura VIA relativa alla Nuova linea AV AC Venezia Trieste e di adeguare invece la linea esistente, evitando un ulteriore dispendio di risorse e cercando di comparare il tracciato cosiddetto "litoraneo" proposta da Rfi su indicazione della Regione Veneto e sul quale non vi è stato previo coinvolgimento delle amministrazioni locali, con alternativa quale quella prospettata dal Commissario straordinario dell'Asse ferroviario Venezia-Trieste (Arch. Bortolo Mainardi) di adeguamento/potenziamento della linea ferroviaria esistente. Il tracciato litoraneo risulta costoso ed impattante ed ha trovato l'opposizione di sindaci, cittadini ed associazioni;



- 2) Chiedono di attivare un percorso decisionale partecipato sulla base del “dibattito pubblico” alla francese per la definizione del progetto definitivo. In questo modo i Comuni scriventi ritengono ci potrà essere una riduzione dei costi e dei tempi di realizzazione di infrastrutture.
- 3) Lamentano la mancanza dell’AIR – Analisi di impatto della Regolamentazione ovvero una valutazione tecnica ed una valutazione costi/benefici

Inoltre sono pervenute osservazioni puntuali da parte del **Comune di Ponte San Nicolò (Pd)** relativamente a due interventi di dettaglio: a) Circonvallazione orbitale di Padova GRAP b) Padova Trasporto a guida veicolare SIR3.

A causa della corposità della documentazione inviata all’ANCI, da parte del Comune menzionato, si rinvia alla documentazione che viene allegata al presente documento. In tal modo il Ministero delle Infrastrutture potrà valutare di recepire le osservazioni che riterrà accoglibili, in vista dell’intesa della prossima Conferenza Unificata.



COMUNE DI PONTE SAN NICOLÒ

PROVINCIA DI PADOVA

28 Settembre 2011

Grande Raccordo Anulare di Padova (GRAP)

OSSERVAZIONI

L'Amministrazione Comunale sulla scorta delle valutazioni, riportate nella delibera di Consiglio di cui la presente costituisce parte integrante, presenta le seguenti **osservazioni**, circa lo Studio di Impatto Ambientale relativo alla "*Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale – Bovolentana*":

1. **Analisi alternative al progetto – mancanza.**

Come descritto nella deliberazione di Consiglio Comunale, un corretto Studio di Impatto Ambientale non può prescindere da un'accurata descrizione, selezione e valutazione comparata delle "alternative", siano esse di tipo tecnologico, gestionale o localizzativo. È anzi possibile affermare che è proprio nella "generazione" e nel confronto delle alternative che risiede buona parte del valore aggiunto dallo Studio di Impatto Ambientale al progetto. Nella descrizione della "*Variante Collegamento Casello Padova Zona Industriale – Bovolentana*" **manca totalmente l'analisi delle alternative al progetto stesso**, tra l'altro già in parte previste o concordate, come il tracciato previsto nel citato studio di fattibilità del 2002. Si rileva inoltre che, per essere un progetto preliminare, questo sembra avere carattere di esecutività dato il dettaglio progettuale a cui si è arrivati nelle tavole presentate, a dimostrazione della volontà di perseguire un'unica scelta progettuale, senza valutare adeguate alternative meno impattanti.

2. **Bretella di collegamento tra la Bovolentana e le Zone Industriali - mancanza.**

Tra le motivazioni lo Studio adduce la necessità di *rendere più agevole il collegamento tra la Zona produttiva di Legnaro con il futuro casello di Padova Zona Industriale*, fattispecie che non ha senso poiché la zona produttiva di Legnaro si trova a Nord della SS 516 ed è già collegata con la strada provinciale dell'Olmo che ospiterà l'inserimento del nuovo casello, per cui la nuova viabilità, tutta ricadente in Ponte San Nicolò, in nessun modo agevola il collegamento con la suddetta zona industriale.

3. **Analisi dei flussi di traffico a seguito della realizzazione dell'opera - mancanza**

Il progetto in esame si basa sul collegamento tra la nuova arteria con la strada provinciale dell'Olmo, che ospiterà l'innesto del nuovo casello autostradale, e la S.S. 516 "Piovese", **ma manca totalmente un'analisi del flusso di traffico che investirebbe il Comune di Ponte San Nicolò con tale scenario**. Il traffico proveniente da sud da tale nuova arteria, se non indirizzato direttamente sulla S.P. 36, si dirigerebbe probabilmente verso Padova lungo via Roma – via Guglielmo Marconi di Ponte San Nicolò - Roncaglia, strade che sono già pesantemente gravate da traffico pendolare e che non sarebbero in grado di assorbire anche tale carico aggiuntivo. **È fondamentale che la nuova arteria si innesti solo sulla S.P. 36 dell'Olmo e non direttamente sulla S.S. 516** poiché porterebbe al collasso la già fragile situazione viabilistica del Comune di Ponte San Nicolò.

4. **Mancata considerazione di piani/progetti/programmi - necessità di riesame del SIA.**



Il progetto presentato **non prende in considerazione** altri piani/progetti/programmi interessanti l'area, descritti nelle premesse, quali:

- l'accordo di programma per la realizzazione di un accesso a livelli sfalsati alla zona commerciale D2/A (**Allegato A**) approvato dalla Giunta Comunale e della Giunta Provinciale e che renderebbe superflua la realizzazione della rotonda a nord dell'asse della S.S. 516;
 - il progetto di potenziamento ferroviario a doppio binario "Gronda SUD" (**Allegato B**) è segnalato in planimetria ma il progetto dell'opera in parola non lascia lo spazio per un reale inserimento dell'opera (dovrebbe correre tra l'AUTOSTRADA A13 e la BOVOLENTANA);
 - il potenziamento della A13 con la costruzione della terza corsia autostradale;
 - le previsioni di piano del PATI "Cintura Metropolitana di Padova" (**Allegato C**) comprensiva delle previsioni del PUM Piano Urbano della Mobilità dell'Area Metropolitana;
 - le previsioni del Comune di Ponte San Nicolò, in Convenzione ad altri Enti tra cui la Provincia di Padova, sfociate nella "Redazione dello studio di fattibilità dei lavori relativi alla realizzazione di un nuovo itinerario tra la zona Industriale di Padova, quella del Conselvano ed il Comune di Bagnoli in variante all'esistente" (**Allegato D**) redatta nel luglio 2002, che ha prodotto uno studio di fattibilità di un tracciato condiviso tra le parti;
- per cui si rende necessario un riesame complessivo della proposta oggetto di SIA.

5. **Viadotto in prossimità della SS 516 – possibilità di realizzo.**

Il progetto presentato propone unicamente la volontà di fare il sottopasso autostradale nel punto in cui l'autostrada è più rilevata, ovvero nel punto dove si accinge a sorpassare il fiume Bacchiglione. Tale scelta non ha riguardo della situazione ambientale per i seguenti motivi:

- allunga il tracciato viario;
- taglia in modo trasversale un'ampia area agricola, come rileva lo studio stesso, caratterizzata da aspetti di pregio ambientale;
- va a inserirsi a 200 metri dall'unghia arginale del fiume Bacchiglione, oggetto di vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004;

In tal senso **non vi sono adeguate giustificazioni tecniche nel non realizzare un viadotto all'altezza di quello esistente della S.S. 516, dato che in quel punto l'autostrada corre quasi in trincea.**

6. **Studio dell'impatto sul traffico locale – mancanza.**

Manca uno studio complessivo dell'impatto dell'opera sulla viabilità locale, anche per il fatto che è prevista la realizzazione di solo una parte della Bovolentana:

- le due rotonde all'altezza della S.S. 516 sono inadeguate. Quella a nord si inserisce su una viabilità vicinale, stretta e con accessi privati diretti, assolutamente inadeguata a collegarsi con la strada dell'Olmo, mentre quella a sud si inserisce sullo svincolo di collegamento tra la strada dell'Olmo e la S.S. 516 creando una situazione viabilistica pericolosa, con un doppio anello non giustificato da reali necessità tecniche;
- l'opera si innesta sulle vie Orsaretto/Petrarca che sono inadeguate a ricevere qualsiasi carico di traffico aggiuntivo. Inevitabilmente tali arterie si ritroveranno ad ospitare tutto il traffico diretto da sud verso la Zona Industriale di Padova (ZIP) per abbattere i tempi di percorrenza attualmente elevati a causa della presenza del semaforo sulla S.S. 516 e dei ponti di Roncagette e Ponte San Nicolò.

7. **Possibilità di traslare la rotonda a Nord – proposta di modifica.**

al fine di evitare che il nuovo traffico proveniente da sud verso Padova attanagli il centro di Ponte San Nicolò e Roncaglia, **deve essere valutata la soluzione di traslare verso nord la**



rotonda prevista su via Trieste (viabilità locale assolutamente inadeguata ad accogliere qualsivoglia traffico di attraversamento) sulla S.P. 36 dell'Olmo, in concomitanza con il nuovo accesso alla Zona Commerciale D2/A approvato in accordo tra Comune e Provincia, in modo da scoraggiare l'uscita sulla SS 516, in modo che per recarsi a Padova possa essere preferito l'attraversamento della ZIP che ha viabilità adeguata a supportare aumenti di traffico.

8. **Mitigazione frammentazione ecologica – previsioni inadeguate.**

Gli interventi atti a limitare la frammentazione ecologica sono inadeguati:

- l'imboschimento dell'area tra la nuova viabilità e l'autostrada non ha risvolti di valore ecologico perché chiusa tra tre elementi artificiali (S.S. 516, autostrada A 13 e nuovo tratto "Bovolentana") che rendono praticamente impossibile il movimento della teriofauna e scarso quello dell'avifauna in cerca di riparo;
- la realizzazione dei filari arbustivo/arborei lungo l'opera ha scarsa valenza ecologica (prevalentemente ha una funzione di mitigazione visiva dell'opera) perché unisce solo parzialmente gli ecosistemi tranciati dall'opera ed in ogni caso non aumenta la permeabilità tra gli stessi;
- è necessario aumentare il numero di passaggi faunistici previsti, attualmente assolutamente insufficienti (solo 4).

9. **Parere della Società Autostrade – mancanza.**

Non è stato prodotto il parere della Società Autostrade per l'Italia in merito all'opera in parola, parere ritenuto fondamentale in quanto per altre opere in elevazione o in sotterraneo nell'ambito della fascia di 25 metri dalla proprietà autostradale, è stato espresso parere negativo in considerazione del fatto che tale fascia dovrebbe rimanere a disposizione in vista della realizzazione della terza corsia autostradale.

* * *

ALLEGATI:

Allegato A: accordo di programma per la realizzazione di un accesso a livelli sfalsati alla zona commerciale D2/A approvato dalla Giunta Comunale e della Giunta Provinciale, e stralcio di individuazione accesso all'area D2/A sulla S.P. 36;

Allegato B: stralcio del progetto di potenziamento ferroviario a doppio binario "*Razionalizzazione e potenziamento dell'interporto di Padova con la linea Bologna-Padova e con l'itinerario merci alternativo medio padano*" denominato "Gronda SUD";

Allegato C: stralcio delle previsioni di piano del PATI "*Cintura Metropolitana di Padova*";

Allegato D: stralcio della "*Redazione dello studio di fattibilità dei lavori relativi alla realizzazione di un nuovo itinerario tra la zona Industriale di Padova, quella del Conselvano ed il Comune di Bagnoli in variante all'esistente*".

* * *



Allegato alla deliberazione n. 231 rec.
adottata dalla Giunta Provinciale nella
seduta del 1 NOV. 2010

**ACCORDO TRA LA PROVINCIA DI PADOVA, IL COMUNE DI
PONTE SAN NICOLO' E LA COOP ADRIATICA SOC.COOP. A
R.L. PER LA REALIZZAZIONE DELLA VIABILITA' DI INNESTO
SULLA S.P. N. 36 DELL'OLMO.**

L'anno 2010 il giorno _____ del mese di _____ nella Sede (..), con la
presente scrittura privata da valere ad ogni effetto di legge.

tra

a) **Roberto Marcato**, nato a Castelfranco Veneto (TV), il 18.07.1968, in
nella qualità di Assessore alla Viabilità, e **Antonio Zotta**, nato a Venezia
il 31.08.1962, nella qualità di Dirigente Settore Viabilità della Provincia
di Padova (C.F. 80006510285), domiciliati per ragione di tale carica
presso la Provincia di Padova i quali intervengono esclusivamente per
assumere gli impegni di cui ai successivi art. 2 e 5 restando estranea ad
ogni altro accordo contenuto nella presente;

b) _____ nato a _____ il _____ Capo Settore
Uso ed Assetto del Territorio, del Comune di Ponte San Nicolò (c.f.
00673730289), come da Decreti del Sindaco n. ___ del _____ e n. _____
del _____ in nome e per conto per i quale agisce e domiciliato per
ragione di tale carica presso il Palazzo Municipale di Ponte San Nicolò
in Viale del Lavoro 1;

c) _____ nato/a a _____ il _____ nella qualità di
_____ della ditta COOP ADRIATICA Soc. Coop. a r. l. con sede a



2

Villanova di Castenaso (BO) in Via Villanova 29/7, (p.i. 00779480375)
(di seguito anche Coop Adriatica).

Premesso che:

- lo schema del presenta Accordo è stato approvato;
 - dalla Provincia di Padova con Deliberazione di Giunta Provinciale n° _____ del _____;
 - dal Comune di Ponte San Nicolò con Deliberazione di Giunta Comunale n. ____ del _____;
- con DGRV n. 3528 del 06 11 2007 è stata approvata la variante parziale al PRG del Comune di Ponte San Nicolò denominata D2/A – settore produttivo – oggetto di Accordo di pianificazione coordinata ai sensi L. R. 35/2002, regolarmente sottoscritto in data 28.02.2005 tra la Provincia di Padova, il Comune di Ponte san Nicolò ed altri Comuni;
- l'articolo 5 del citato accordo prevede tra l'altro che:

L'attuazione dell'ambito oggetto di variante viene subordinata alla realizzazione e al collaudo delle opere di urbanizzazione e di adeguamento viario per gli innesti che dovranno esclusivamente essere individuati lungo la S.P. 36, con inserimento di tale prescrizione nella norma di attuazione della presente variante.

Tali innesti dovranno avvenire a livelli sfalsati, al fine di poter garantire la funzionalità della nuova arteria S.P. n. 36 "dell'Olmo", sulla base di specifico accordo di programma da stipularsi con la Provincia, preventivamente all'approvazione dello Strumento Urbanistico Attuativo.

Essendo previsti, nell'ambito in oggetto, alcuni studi di fattibilità inerenti il prolungamento della S.P. 36 dell'Olmo nonché tratta ferroviaria denominata "gronda Sud" ed in considerazione degli elevati flussi di traffico che interessano l'area e la S.S. 516, l'Amministrazione Comunale



di concerto con gli Enti competenti (Comuni, provincie, regione, A.N.A.S., R.F.I. ecc.) provvederà a recepire le scelte viarie concertate con appositi provvedimenti amministrativi ed urbanistici.

Omissis.

- in data 27.09.2010 è stato presentato al Comune di Ponte San Nicolo' uno studio di fattibilità da parte della ditta COOP Adriatica Soc. Coop. a r.l., propedeutico alla presentazione e definizione degli atti urbanistici inerenti la sottozona D2/A (Piano di Lottizzazione OLMO) e relativo alla realizzazione di una intersezione a livelli sfalsati per l'accesso alla S.P. n. 36 dell'OLMO, dalla zona summenzionata;

- Coop Adriatica alla firma della presente Convenzione non è proprietaria di tutto il lotto di terreno interessato dalla realizzazione dell'opera stradale. Comunque, sono in corso trattative per l'acquisizione di un'altra parte del lotto di terreno interessato.

Inoltre Coop Adriatica è in attesa del rilascio dell'autorizzazione da parte di ERG per occupare la restante porzione di terreno, interessato complessivamente dalla realizzazione dell'opera stradale.

- Coop Adriatica si impegna ad eseguire l'opera stradale e ad adempiere tutte le obbligazioni previste dalla presente Convenzione, una volta che avrà acquisito la proprietà di un'altra parte di terreno ed ottenuto da ERG l'autorizzazione ad occupare la restante porzione di terreno, interessato complessivamente dalla realizzazione dell'opera stradale.

- l'accordo di pianificazione succitato prevede all'articolo 5:

- l'obbligo di effettuare gli innesti alla strada provinciale S.P. n. 36 del Piano di Lottizzazione a livelli sfalsati, al fine di garantire la funzionalità dell'arteria S.P. n. 36;

- che l'Amministrazione Comunale, di concerto con gli Enti

competenti, provveda a recepire le scelte viarie concertate con appositi provvedimenti amministrativi e urbanistici ed inerenti il prolungamento della S.P.n. 36 "dell'Olmo" nonché la tratta ferroviaria "gronda Sud";

- che gli innesti del nuovo Complesso del Piano di Lottizzazione "Olmo" devono rispettare le prescrizioni/previsioni/indicazioni della "Società Autostrade per l'Italia" concessionaria dell'Autostrada A13 Bologna-Padova e della R.F.I., "Rete ferroviaria italiana" - Società dell'Infrastruttura del Gruppo Ferrovie dello Stato, Direzione Territoriale Produzione – Venezia.

Visto lo studio di fattibilità ed in particolare gli elaborati:

- RELAZIONE DI INQUADRAMENTO DEL SISTEMA DI ACCESSIBILITA' datata Maggio 2010;
- TAVOLA 01 – PLANIMETRIA, PROFILI E SEZIONI DELLO STATO DI FATTO datata Luglio 2010;
- TAVOLA 02 – INQUADRAMENTO DEL SISTEMA DI ACCESSIBILITA' – NUOVO TRACCIATO SP36 "DELL'OLMO" SVINCOLO "PDL OLMO" datata Maggio 2010;

redatti dal Prof. Ing. Luca Della Lucia nel quale si propone, in ottemperanza a quanto richiesto dalla Provincia di Padova, la realizzazione di una intersezione a livelli sfalsati come meglio descritta al punto 3. CRITERI E VINCOLI GEOMETRICI PER L'IPOTESI PROGETTUALE della RELAZIONE, che analizza e soddisfa la compatibilità con i volumi di traffico complessivo dovuto al nuovo impianto;

Visto che la progettazione attuativa della sottozona D2/A ed il suo assetto/organizzazione planimetrica sono subordinate alla risoluzione del sistema di accessibilità e che, come sopra descritto tale soluzione



progettuale risulta, dall'esame degli elaborati progettuali, fattibile;

Visto che la Società Coop Adriatica Soc. Coop. a r.l. alla data odierna non è proprietaria di tutto del terreno, interessato dalla realizzazione dell'opera, ma che sono in corso trattative sia per l'acquisizione di un'altra parte della superficie sia del rilascio dell'autorizzazione da parte di ERG per occupare la restante parte, che è interessata complessivamente alla modifica della nuova viabilità della strada provinciale n. 36 in variante al PRG;

Visto che Coop Adriatica una volta acquisita la proprietà di un'altra porzione di superficie ed ottenuto da ERG il rilascio dell'autorizzazione per occupare la restante porzione di terreno, interessato complessivamente dalla realizzazione dell'opera stradale, si impegna ad eseguire i lavori stradali, a cedere i terreni e le opere alla Provincia, dopo l'avvenuta approvazione del collaudo da parte della medesima Provincia.

Preso atto che:

- le specifiche norme di convenzione regolante i rapporti-tempi-modalità inerenti la progettazione, l'esecuzione dei lavori stradali, la direzione lavori, il collaudo, l'approvazione del medesimo e la cessione delle aree ed opere della futura strada provinciale, dovranno essere approvate da parte della Provincia di Padova;
- il progetto esecutivo dell'opera stradale dovrà essere oggetto di approvazione da parte della Provincia prima della sottoscrizione della convenzione urbanistica tra comune e Coop.;

Preso atto che il terreno censito a catasto Comune di Ponte San Nicolò Foglio 4 mappale 1278 risulta parzialmente interessato all'esecuzione dell'opera stradale e sarà oggetto di intervento come area di sedime dell'infrastruttura stradale ma, non partecipa come lottizzante nell'intervento edificatorio della lottizzazione denominata OLMO, giusta



2

comunicazione della Provincia di Padova Settore Patrimonio in data
_____ prot. n. _____.

Ritenuto a fronte di quanto sopra necessario procedere, alla definizione di un accordo amministrativo, regolante i rapporti tra le parti interessate come previsto nell'Accordo di Pianificazione.

Ciò premesso, tra le parti come sopra citate, si conviene quanto segue:

ART. 1 OGGETTO

Il presente accordo intende regolamentare i rapporti fra l'Amministrazione Provinciale di Padova, il Comune di Ponte San Nicolò e la ditta Coop Adriatica Soc. Coop. a r.l. per la realizzazione della viabilità di innesto sulla S.P. n. 36 dell'Olmo, in esecuzione dell'art. 5 dell'accordo di Pianificazione di cui alla L.R. 35/2002 sottoscritto in data 28.02.2005.

ART. 2 DEFINIZIONE INNESTI SULLA S.P. N. 36 DELL'OLMO

La Provincia di Padova dichiara il proprio parere favorevole alla soluzione di cui allo studio di fattibilità presentato dalla Coop Adriatica Soc. Coop. a r.l. composto dagli elaborati:

- RELAZIONE DI INQUADRAMENTO DEL SISTEMA DI ACCESSIBILITA' datata Maggio 2010;
- TAVOLA 01 - PLANIMETRIA, PROFILI E SEZIONI DELLO STATO DI FATTO datata Luglio 2010;
- TAVOLA 02 - INQUADRAMENTO DEL SISTEMA DI ACCESSIBILITA' - NUOVO TRACCIATO SP36 "DELL'OLMO" SVINCOLO "PDL OLMO" datata Maggio 2010;

a firma del Prof. Ing. Luca Della Lucia il quale prevede che gli innesti sulla S.P. n. 36 dell'Olmo siano realizzati a livelli sfalsati.



**ART. 3 IMPEGNI DELLA DITTA COOP ADRIATICA SOC. COOP.
A R.L.**

La ditta Coop Adriatica Soc. Coop. a r.l., dopo aver acquisito la proprietà di un'altra parte di terreno ed ottenuto da parte di ERG l'autorizzazione ad occupare la restante superficie, interessata complessivamente dalla realizzazione dell'opera stradale, si impegna:

- a presentare al Comune di Ponte San Nicolo' la documentazione/elaborati tecnico progettuali necessari per la redazione di una specifica variante al PRG ai sensi art. 50 comma 4 lettera g) L. R. 61/1985 e s.m. i. inerente la realizzazione di una intersezione a livelli sfalsati di innesto sulla S.P. n. 36 dell'Olmo per la quale dovrà dimostrare di essere proprietaria dell'area interessata dalla variante al PRG;

- ad acquisire preliminarmente alla presentazione della Variante al PRG soprarichiamata i pareri/autorizzazioni favorevoli:

a) della "Società Autostrade per l'Italia" concessionaria dell'Autostrada A13 Bologna-Padova in vista della realizzazione della terza corsia stradale;

b) della RFI, "Rete ferroviaria italiana" Direzione Territoriale Produzione - Venezia per l'opera ferroviaria denominata "Gronda Sud".

- osservare/adempiere alle indicazioni/prescrizioni impartite dall'Amministrazione Provinciale in sede di rilascio di autorizzazione OSAP sul progetto definitivo;

- a presentare all'Amministrazione Provinciale il progetto definitivo ed esecutivo del progetto intersezione a livelli sfalsati di innesto sulla S.P. n. 36 dell'Olmo comprensivo di tutte le autorizzazioni/vincoli previsti per legge (Genio Civile, Consorzio di Bonifica, indagini geologiche,



2

sottoservizi acquedotto, enel, ecc) e secondo le indicazioni che saranno impartite dalla medesima per la sua approvazione;

- realizzare e cedere le aree ed opere all'Amministrazione Provinciale dopo l'avvenuta approvazione del collaudo da parte dell'Amministrazione Provinciale che dovrà avvenire entro 3 mesi dalla sua presentazione.

ART. 4 IMPEGNI DEL COMUNE

L'Amministrazione Comunale di Ponte San Nicolò si impegna:

- entro 2 mesi, dalla data della presentazione completa degli elaborati/atti progettuali della variante parziale al PRG, ad adottare in Consiglio Comunale la medesima e, proseguire fino all'approvazione;
- rilasciare il permesso a costruire/approvare il progetto delle opere di urbanizzazione comprensivo del progetto intersezione a livelli sfalsati di innesto sulla S.P. n. 36 dell'Olmo dopo l'avvenuta approvazione da parte dell'Amministrazione Provinciale;

ART. 5 IMPEGNI DELLA PROVINCIA

L'Amministrazione Provinciale si impegna:

- a fornire indicazioni progettuali che dovranno essere recepite nel progetto definitivo da sottoporre alla Provincia per l'ottenimento dell'autorizzazione OSAP, autorizzazione da rilasciarsi entro 2 mesi dalla trasmissione completa degli elaborati redatti secondo le varie prescrizioni;
- entro 2 mesi dalla presentazione del progetto esecutivo da parte della Coop Adriatica Soc. Coop. a r.l. ad approvare il progetto esecutivo a condizione che lo stesso sia urbanisticamente conforme;
- entro 3 mesi dalla presentazione del collaudo a procedere all'approvazione del medesimo ed alla successiva presa in carico delle aree ed opere.



2

ART. 6 TRASFERIMENTO A TERZI DELLA PROPRIETA

La Ditta Coop Adriatica Soc. Coop. a r.l. si impegna qualora dovesse cedere l'area oggetto del Piano di Lottizzazione Olmo a trasferire anche l'onere di cui al presente accordo - realizzazione di opera stradale - dichiarandosi sin d'ora responsabile per l'adempimento in termini e per la buona esecuzione dell'opera.

ART. 7 CONTROVERSIE

Ogni controversia relativa alla formazione, conclusione ed esecuzione, del presente accordo sarà devoluta alla giurisdizione esclusiva del T.A.R. Veneto.

**IL VICE PRESIDENTE ASSESSORE ALLA VIABILITA'
PROVINCIA DI PADOVA**

**IL DIRIGENTE SETTORE VIABILITA
PROVINCIA DI PADOVA**

**IL CAPO SETTORE 3°
COMUNE DI PONTE SAN NICOLO'**

**LA DITTA
COOP Adriatica Soc. Coop. a r.l.**



COMUNE DI PONTE SAN NICOLO'
PROVINCIA DI PADOVA


PIANO DI LOTTIZZAZIONE "OLMO"



DOCUMENTO
INQUADRAMENTO DEL SISTEMA DI ACCESSIBILITA'

R	DATA	AGGIORNAMENTO	PROTOCOLLO
	08/07/2009		

COMMITTENTE
COOP ADRIATICA S.C.A.R.L.

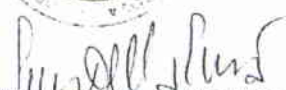

Soc. Coop s.r.l.
Via Villanova, 29/7
40055 Villanova di Castenaso (BO)
Sezione di Villanova di Castenaso
C.F. n. 00779480375

Inquadramento del sistema di accessibilità

PROGETTISTA

GIOVANNI FURLAN
DAVIDE GIORIO
ANTONIO TRIVELLATO
ALESSANDRO TOGNON
ARCHITETTI
ASSOCIATI

RWS
ARCHITETTI ASSOCIATI


Prof. Ing. Luca DELLA LUCIA

via Scrovegni 2/A 35121 Padova

via C. Cassan 34 35121 Padova
tel 049 8765858 - fax 049 8210854



CONSULENTI

Indagini conoscitive
S.I.R. GEO srl

Studio acustico
PROGETTO DECIBEL

Progetto illuminotecnico
STUDIO 5

Collaboratori
ARCH. STEFANO FERRO
ARCH. SARA P. FRACASSO



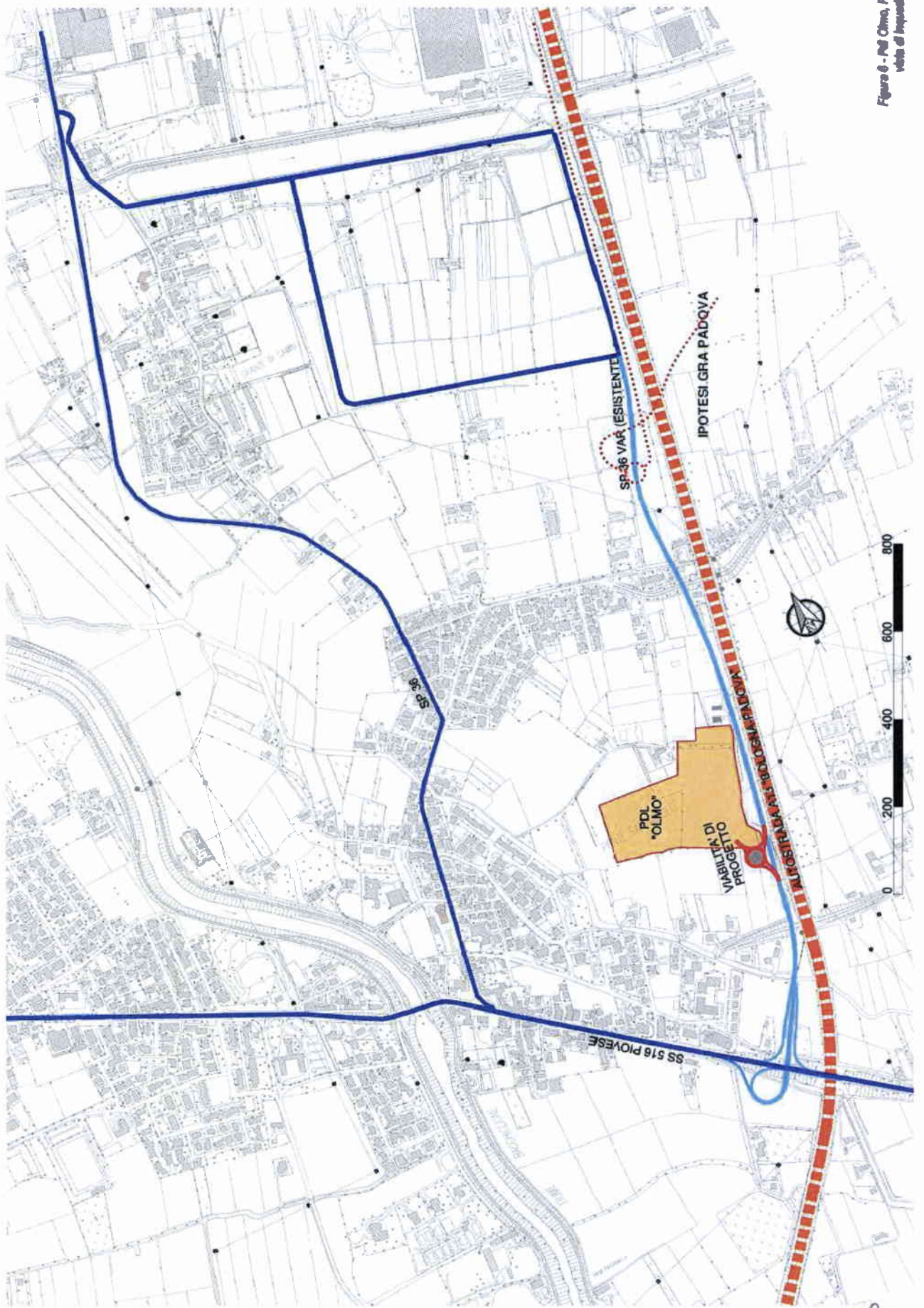


Figura 6 - PdL Olmo, Ponte S. Nicolò, rete di impiego



COMMITTENTE:

IN COLLABORAZIONE CON:



RETE FERROVIARIA ITALIANA
DIREZIONE COMPARTIMENTALE INFRASTRUTTURA-VENEZIA



REGIONE DEL VENETO

RAZIONALIZZAZIONE E POTENZIAMENTO DEL NODO FERROVIARIO DI PADOVA

(accordi tra Regione del Veneto, Comune di Padova e R.F.I. sottoscritti il 12.3.2003 e il 13.2.2004)

COLLEGAMENTO FERROVIARIO DIRETTO DELL'INTERPORTO DI PADOVA CON LA LINEA BOLOGNA-PADOVA E CON L'ITINERARIO MERCI ALTERNATIVO MEDIO PADANO

PROGETTO PRELIMINARE

ELABORATI GENERALI

N. ELABORATO

01.05.00.00

Corografia generale su Carta tecnica regionale

SCALA
1:10000

PROGETTAZIONE:



Via Squero, 12 - 35043 Monselice (PD)

Il Direttore Tecnico

Claudio Rocca



Il Progettista

G.B. Furlan



COMMESSA	LOTTO	OPERA	DOCUMENTO	TAVOLA	REV.	FORMATO
PT0377P	--	-----	T CR 001	1 di 1	0	A0a

Rev. Est.	Rev. Int.	Descrizione	Data	Redatto	Verif. Resp. U.O.	Contr. CTP	Appr. Resp. ING	Visto PM
0		Prima emissione	04/08/2005	F. Lorenzin	R. Zanon	F. Binotto	G. Galasso	M. Fioratti



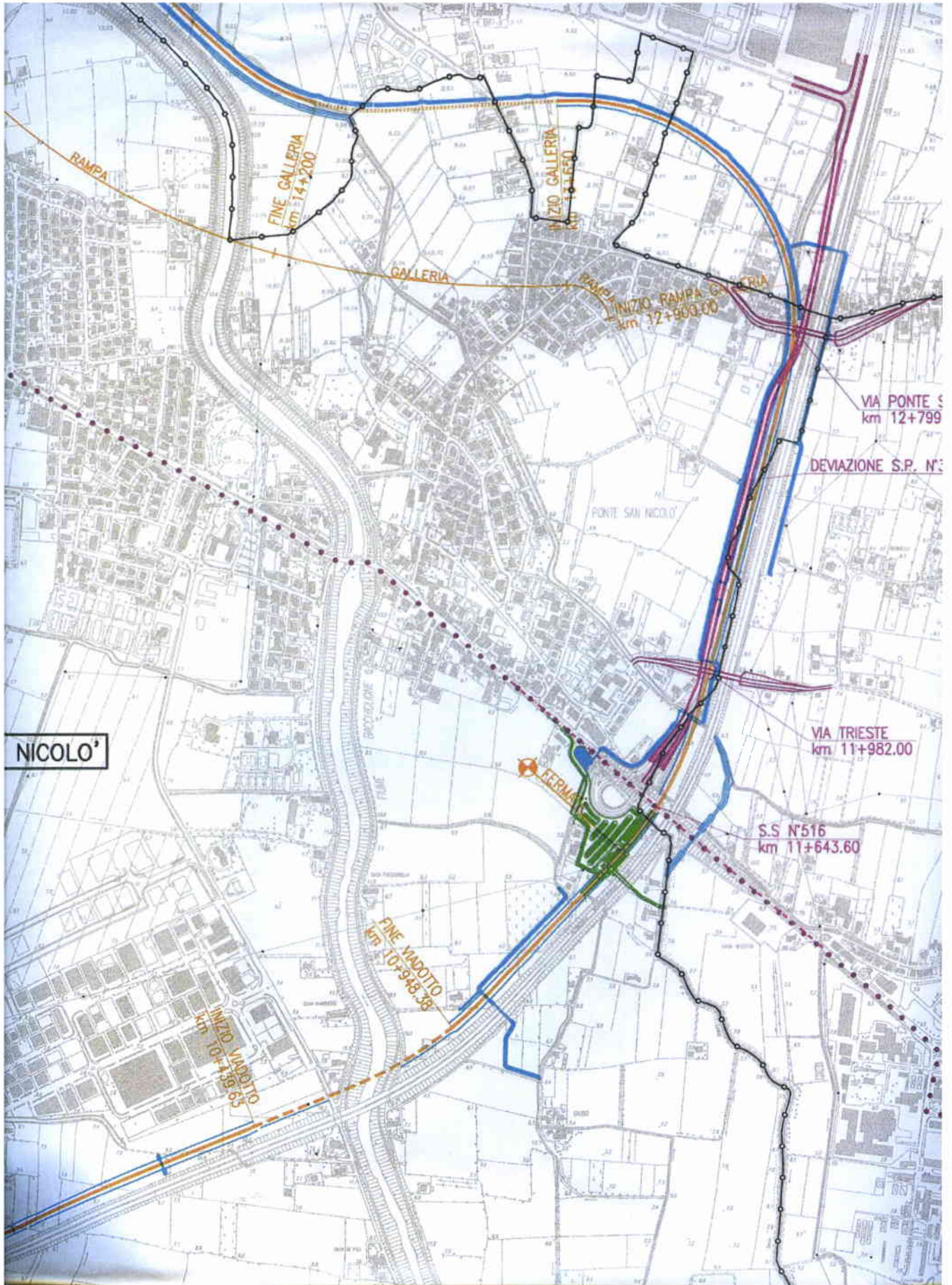
IL SOGGETTO TECNICO

IL REFERENTE DI PROGETTO

Ing. Mario Gottardo

Ing. Antonio Perrone





LEGENDA

 FOSSI DI PROGETTO

TRACCIATO DI PROGETTO

 RILEVATO/TRINCEA
 TRATTO IN VIADOTTO
 TRATTO IN GALLERIA

 FERMATE DI PROGETTO

 VIABILITA' DI PROGETTO

 .LINEA SIR 1: 1° FASE/ESTENSIONE

 .LINEA SIR 3: 1° FASE/ESTENSIONE

 CONFINE COMUNALE

SCALA GRAFICA 1:10000

0m 100 200 300 400 500m





PROVINCIA DI PADOVA

P.A.T.I.
comunità metropolitana di Padova

COMUNI ADERENTI: ABANO TERME, ALBIGNASEGO, CADONEGHE, CASALSERUGO, LEGNARO, MASERA' DI PADOVA, MESTRINO, NOVENTA PADOVANA, PADOVA, PONTE SAN NICOLÒ, RUBANO, SACCOLONGO, SAONARA, SELVAZZANO DENTRO, VIGODARZIERE, VIGONZA, VILLAFRANCA PADOVANA

Tavola

A

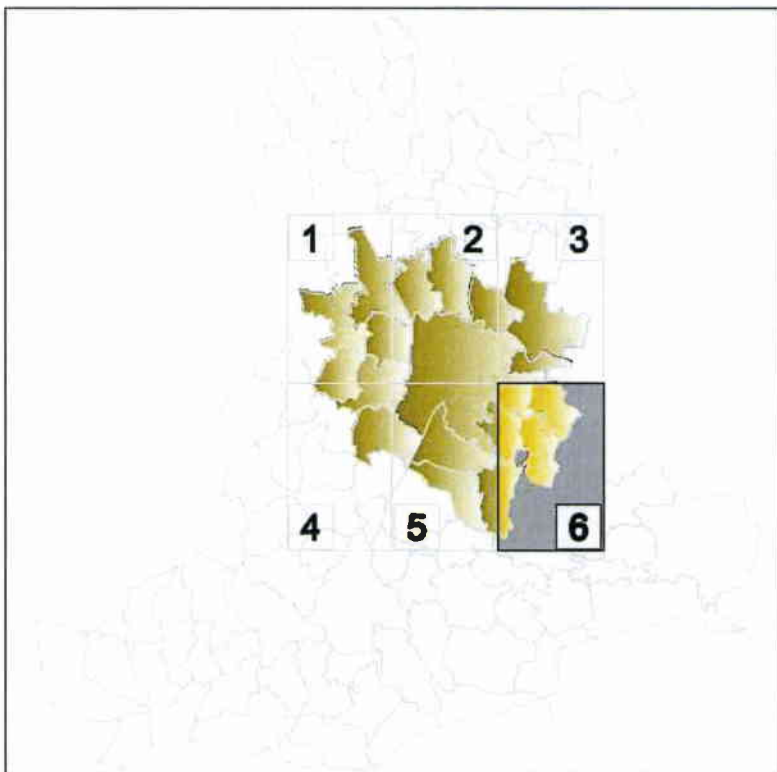
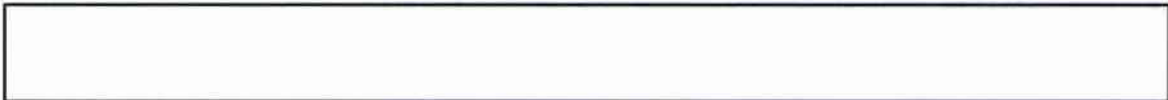
4

6

Scala

1:10.000

Carta della Trasformabilità



GRUPPO DI LAVORO:

PROGETTISTI
arch. Giuseppe Cappella "ingegnere" abilitato per la progettazione
invece e per l'edilizia di piano

arch. Michele Zilio
COORDINAMENTO TECNICO ALLA PROGETTAZIONE
arch. Giuseppe Cappella
COORDINAMENTO SERVIZIO DEL PIANO
arch. Giuliano Zilio
COORDINAMENTO SCHEMATICO
arch. Francesco Rossi

CONSULENTE SPECIALISTICA

- **ENERGIE RINNOVABILI**
ing. Antonio Bion
- **GEOTECNICA**
dr. Francesco Venturi
dr. prof. Roberto Di Stefano
- **PROGETTO E PROGETTO DELLA MOBILITÀ**
dr. Roberto Agostini - Comune di Rubano
Dott. Daniele Giusti (GTC)
Maurizio Valentini (GTC)
- **INQUILITÀ AMBIENTALE**
dr. Giuseppe Zilio
- **VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**
dr. Antonio Bion
- **VALUTAZIONE COMPATIBILITÀ TERRITORIALE**
ing. Giuseppe Zilio

SERVIZIO CARTOGRAFICO

Autore arch. Giuseppe Cappella

CONSULENZA GEO-INFORMATICA
Assente Vianello, arch. Roberto Biondi
SIT Oliviero - Provincia di Padova

AMMINISTRAZIONE REGIONALE
ca. urbanistica arch. Enzo Mengoni

DIREZIONE URBANISTICA REGIONE VENETO
arch. Vincenzo Polito

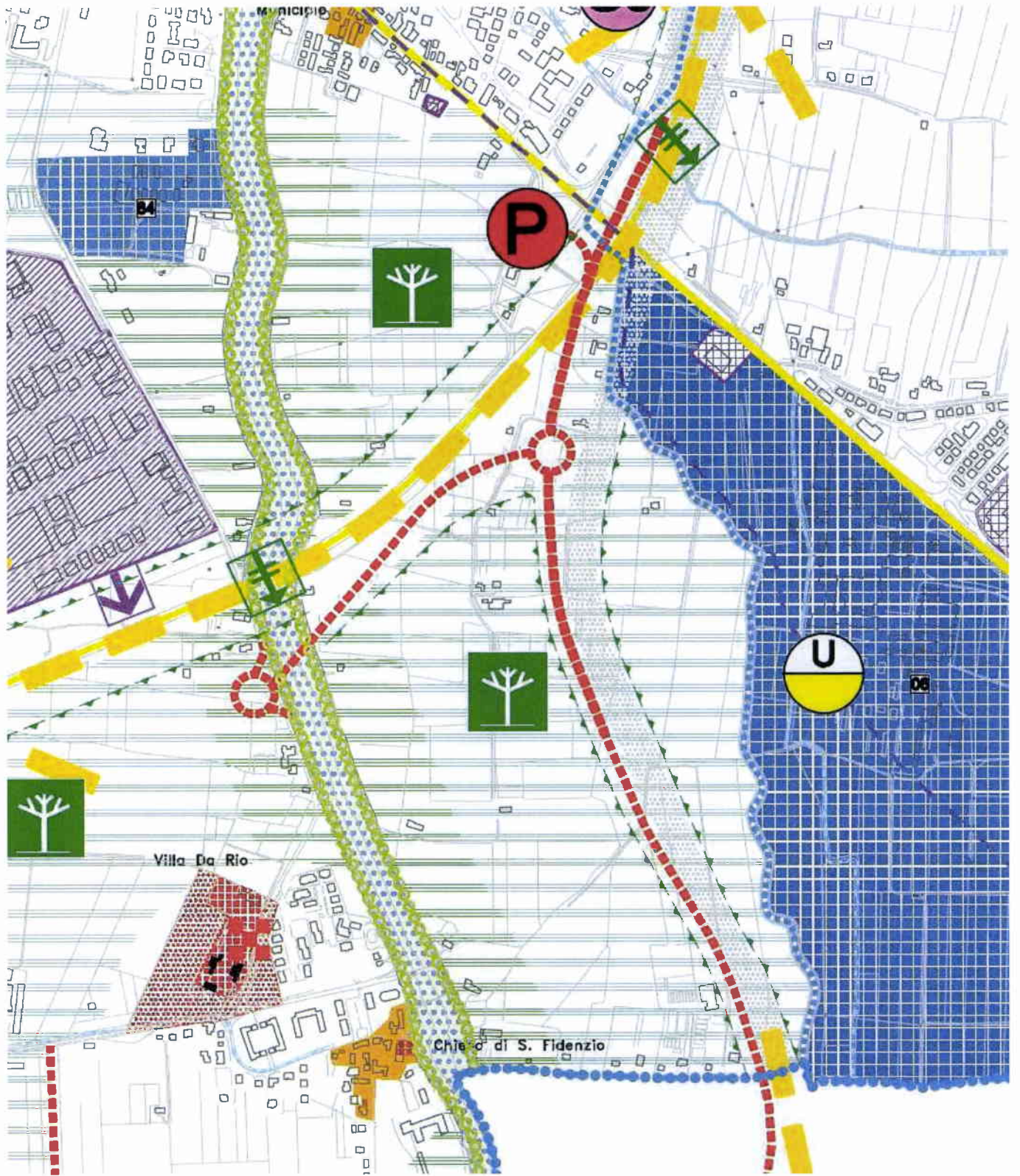
AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI PADOVA
ca. urbanistica dr. Roberto Rossi

DIREZIONE URBANISTICA PROVINCIALE DI PADOVA
cov. Antonio Biondi
geom. Roberto Agostini



luglio/2008







Ambiti per l'istituzione di parchi "metropolitani" di interesse sovracomunale

Art. 23.2.1b

Rete ecologica metropolitana

Art. 23.2.2



Aree nucleo (core areas)

Art. 23.2.2a



Ambiti di connessione naturalistica di 1 grado

Art. 23.2.2b



Ambiti di connessione naturalistica di 2 grado

Art. 23.2.2b



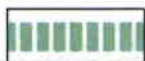
Corridoi ecologici principali (blueways)

Art. 23.2.2c



Corridoi ecologici secondari (blueways)

Art. 23.2.2d



Corridoi ecologici principali (greenways)

Art. 23.2.2c



Corridoi ecologici secondari (greenways)

Art. 23.2.2d



Isole ad elevata naturalità (Stepping stones)

Art. 23.2.2e

Barriere infrastrutturali

Art. 23.2.3



Barriere infrastrutturali 1° grado - lineari

Art. 23.2.3



Barriere infrastrutturali 2° grado - lineari

Art. 23.2.3



Barriere infrastrutturali 1° grado - puntuali

Art. 23.2.3

Le indicazioni e le previsioni relative al Comune di Limena sono esemplificative e pertanto non cogenti.



PROVINCIA DI PADOVA

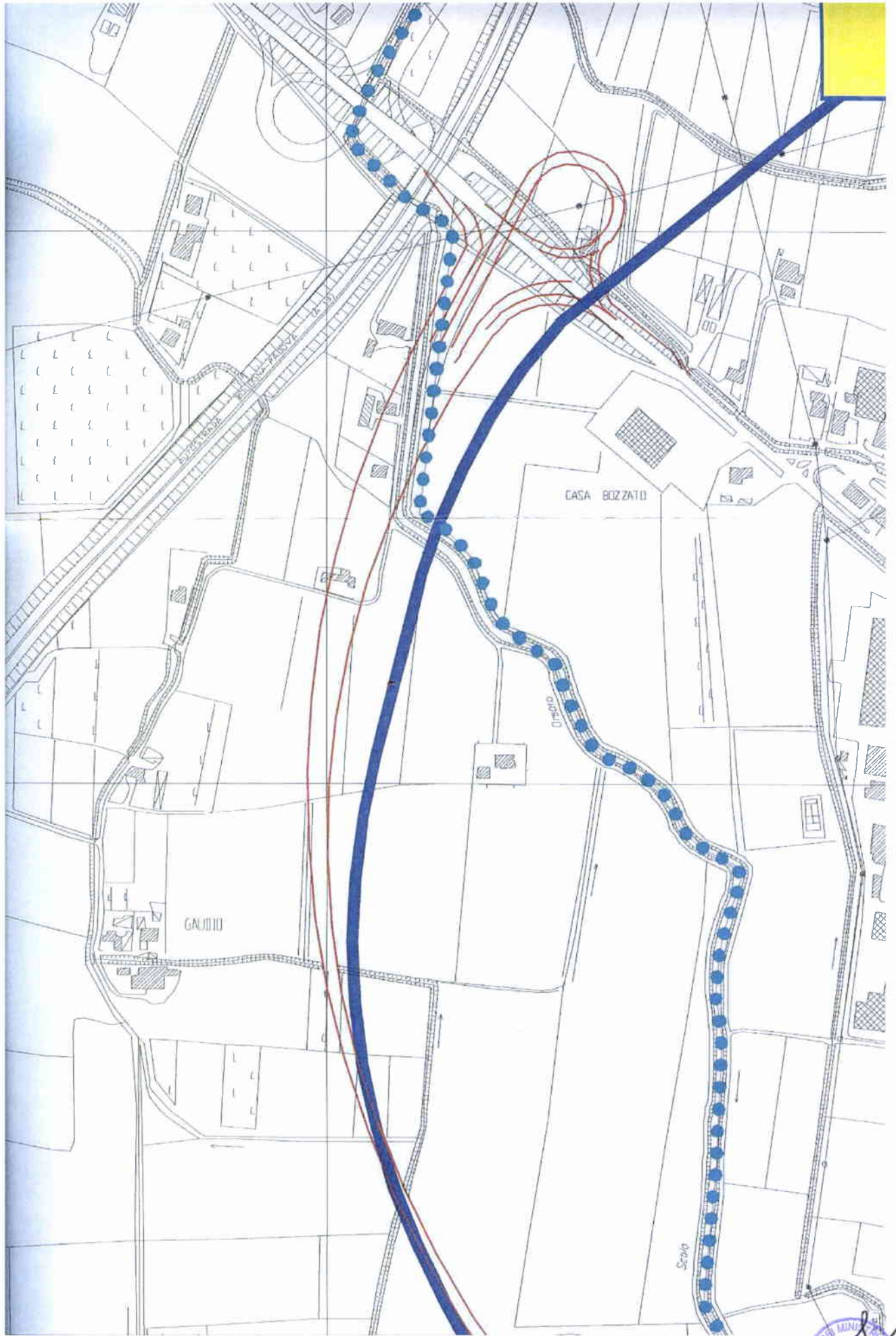
LAVORI DI REALIZZAZIONE NUOVO
ITINERARIO TRA LA ZONA INDUSTRIALE DI
PADOVA, QUELLA DEL CONSELVANO ED IL
COMUNE DI BAGNOLI DI SOPRA IN
VARIANTE ALLA VIABILITA' ESISTENTE

STUDIO DI FATTIBILITA'

PLANIMETRIA DI PROGETTO parte "A"

CALCOLATO/REDATTO ing. Damiano Zandonà		DISEGNATO/SCRITTO		VISTO		APPROVATO	
ING. BRUNO BREDA Via Palestro, 64/1 - PADOVA Tel: 049/8723888 - Fax: 049/8724239		ARCH. ANGELO MONTIN Via 16 Marzo, 4 - ALBIGNASEGO Tel: 049/710551 - Fax: 049/73132.1		SCALA: 1/5000		ALLEGATO N. 1	
COLLABORATORI: ing. M. PATRIZI, ing. A. GRIGGIO, ing. D. ZANDONA, ing. U. TRABUCCO, ing. G. ROSSETTO, geom. ALESSANDRO SOMMAGGIO, geom. ANDREA SOMMAGGIO				DATA: Giugno 2003		ULTIMO AGGIORNAMENTO: Agosto 2003	





Legenda:



Tratta SFMR di Progetto



Proposta di Progetto



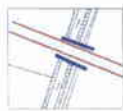
Eventuali bretelle di collegamento



Confine di Comune



Sovrappasso di attraversamento



Ponticello di attraversamento



Prot. n. 17756

Soave, li 29 Novembre 2012

Spett. ANCI Nazionale

OGGETTO: Osservazioni programma infrastrutture strategiche - (Sistema Tangenziali Venete)

Sono Lino Gambaretto, Sindaco di Soave, vista la comunicazione ANCI Veneto prot. n. 00003388 del 21 novembre, ad oggetto "Programma infrastrutture strategiche", con la presente sono ad evidenziare la posizione del comune di Soave, posizione sostenuta anche dalla Provincia di Verona che in merito si era espressa ufficialmente e dal comune di San Bonifacio, interessato da gran parte dell'ambito nel quale insisterà l'intervento.

La proposta iniziale prevedeva che in corrispondenza del casello di Soave-San Bonifacio, la nuova strada (SI.TA.VE), avrebbe superato la linea ferroviaria, la S.R. 11 ed il fiume Tramigna ad un'altezza di circa 17 mt. (terzo livello) per oltre 1.900 mt., andando poi ad accostarsi, prima in trincea e poi in superficie, a sud dell'autostrada A4 in direzione Vicenza.

Il Consiglio Comunale di Soave, valutata la proposta progettuale e ritenendola assolutamente priva di ogni logica, in quanto andrebbe a creare uno scempio inaccettabile in un contesto di pregio, ha formulato un'ipotesi alternativa che ha già inviato in più occasioni agli organi competenti, Ministero dell'Ambiente, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Regione Veneto e Provincia di Verona.

La proposta parte dal presupposto che il super viadotto a 17 mt di altezza non sia realizzato, ma che in alternativa si realizzi una galleria che prosegua almeno fino al km. 47+300, al fine di salvaguardare, anche, un complesso residenziale composto da 25 famiglie denominato "La Fornace". Tale complesso è stato realizzato quando ancora non si parlava della nuova strada, ricordo che già oggi il complesso è costeggiato a nord dalla A4 e quindi in caso di realizzazione della nuova arteria sarebbe accerchiato anche a sud.

Ringraziando per la disponibilità, saluto cordialmente.

IL SINDACO

Lino Gambaretto



Osservazioni Comune di Quarto d'Altino

Silvia Conte
Sindaca di Quarto d'Altino

In merito all'oggetto si evidenzia la posizione condivisa da numerose amministrazioni comunali circa la necessità di interrompere la procedura VIA relativa alla Nuova linea AV AC Venezia Trieste (cfr. Lettera allegata) e di attivare piuttosto l'adeguamento della linea esistente, anche a beneficio del trasporto locale.

Come Sindaci inoltre abbiamo richiesto un percorso decisionale partecipato e strutturato sul modello del "dibattito pubblico" francese per la definizione del progetto definitivo

<http://www.comune.quartodaltino.ve.it/servizi/gestionedocumentale/visualizzadocumento.aspx?id=1877>

Abbiamo inoltre segnalato che ad oggi non risulta disponibile l'analisi della domanda potenziale e dei costi/benefici

<http://www.comune.quartodaltino.ve.it/servizi/gestionedocumentale/visualizzadocumento.aspx?id=1939>

Alla luce della lacunosità del quadro conoscitivo, per l'amministrazione di Quarto d'Altino le ipotesi avanzate ad oggi di realizzazione di nuova Linea AV AC non possono essere approvate.

Si rinvia alla delibera approvata dal Consiglio Comunale

<http://www.comune.quartodaltino.ve.it/servizi/gestionedocumentale/visualizzadocumento.aspx?id=2072>





COMUNE DI
CEGGIA



COMUNE DI
CESSALTO



COMUNE DI
ERACLEA



COMUNE DI
FOSSALTA DI
PORTOGRUARO



COMUNE DI
MARCON



COMUNE DI
NOVENTA DI PIAVE



COMUNE DI
PORTOGRUARO



COMUNE DI
QUARTO D'ALTINO



COMUNE DI
RONCADE



COMUNE DI
SAN MICHELE
AL TAGLIAMENTO



COMUNE DI
SAN STINO DI
LIVENZA



COMUNE DI
VENEZIA

Prot. 14675

Quarto d'Altino, 16 ottobre 2012

Al Ministro
delle infrastrutture e dei Trasporti
dott. Corrado Passera
segreteria.passera@mit.gov.it

Al Vice Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti
dott. Mario Ciaccia
segvicemin.ciaccia@mit.gov.it

All'Amministratore Delegato
Rete Ferroviaria Italiana SpA
ing. Michele Mario Elia
segreteria.ad@rfi.it

All'Amministratore Delegato
Ferrovie dello Stato
ing. Mauro Moretti
m.moretti@fsitaliane.it

Al Presidente della Regione Veneto
Luca Zaia
presidenza@regione.veneto.it

Al Commissario Straordinario
per l'Asse Ferroviario Venezia – Trieste
Arch. Bortolo Mainardi
architettomainardi@gmail.com

Oggetto: Nuova Linea AV/AC Venezia – Trieste. Tratta Mestre/Carpeneo - Portogruaro

Gentili Signori,

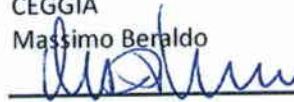
a seguito della comunicazione a noi pervenuta da parte del Commissario Straordinario arch. Mainardi del 18 settembre u.s., prot. Com. 64/2012, con la quale venivamo informati della consegna alla Sua attenzione di un "rapporto sulla situazione dei tracciati a confronto nel territorio del Veneto" con la presente siamo a chiedere che "la definizione politica su quale dei due corridoi" procedere coinvolga anche le Amministrazioni locali, tenendo conto in particolare delle indicazioni e delle osservazioni già indicate da queste ultime.

Inoltre, considerato che la stragrande maggioranza dei Comuni ha cassato il tracciato cd. "litoraneo", Vi chiediamo di farVi parte attiva per interrompere la procedura di VIA in corso sul progetto litoraneo, per evitare un ulteriore inutile dispendio di risorse, o quanto meno procedere alla comparazione di detto tracciato con ipotesi alternative tra cui quella progettata dal Commissario Straordinario con riferimento all'adeguamento/potenziamento della linea ferroviaria esistente.

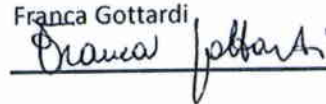
Cordiali saluti.

I Sindaci dei Comuni di

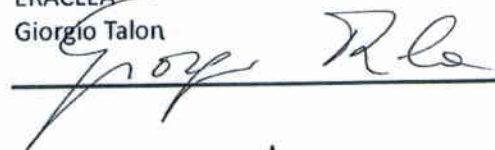
CEGGIA
Massimo Beraldo



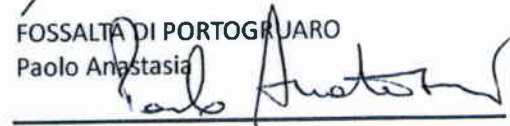
CESSALTO
Franca Gottardi



ERACLEA
Giorgio Talon



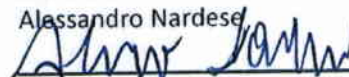
FOSSALTA DI PORTOGRUARO
Paolo Anastasia



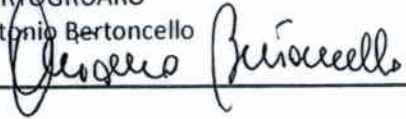
MARCON
Andrea Follini



NOVENTA DI PIAVE
Alessandro Nardese



PORTOGRUARO
Antonio Bertoncello



QUARTO D'ALTINO
Silvia Conte



RONCADE
Simonetta Rubinato



SAN MICHELE AL TAGLIAMENTO
Pasqualino Codognotto



SAN STINO DI LIVENZA
Luigino Moro



VENEZIA
Giorgio Orsoni



