



*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

**Intesa, ai sensi dell'art. 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443 sul Programma Infrastrutture Strategiche, allegato alla nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza 2012. 10° Allegato Infrastrutture.**

Rep. Atti n. *141/CU* del **06 DIC. 2012**

LA CONFERENZA UNIFICATA

Nell'odierna Seduta del 6 dicembre 2012

VISTA la delega a presiedere l'odierna Seduta conferita al Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, prof. Giampaolo Vittorio D'Andrea;

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n.443 che, all'art. 1, comma 1, prevede che il Governo individui le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione del Paese attraverso un Programma, predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministri competenti e le Regioni o Province autonome interessate, inserito, previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza, nel Documento di programmazione economico-finanziaria, con l'indicazione dei relativi stanziamenti;

VISTO l'art.161 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n.163 che reca disposizioni in ordine ai contenuti del Programma sopra indicato e alle opere individuate, con intese generali quadro, per le quali l'interesse regionale è concorrente con il preminente interesse nazionale;

VISTO l'art. 2, comma 8 della legge 7 aprile 2011, n.39, che prevede che allegato al Documento di economia e finanza è presentato il Programma predisposto ai sensi dell'art.1, comma 1, della sopra citata legge n.443/200, nonché lo stato di avanzamento del medesimo programma relativo all'anno precedente, predisposto dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

VISTO l'art.32 del decreto-legge 6 luglio 2011, n.98, convertito con modificazioni dalla legge 15 luglio 2011, n.111, che istituisce il Fondo infrastrutture ferroviarie, stradali e relativo ad opere di interesse strategico e reca disposizioni relative alla revoca dei finanziamenti per alcune ricomprese nel Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443/2001;

VISTO l'art. 41 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n.201 che modifica all'art. 161 del decreto legislativo n. 163/2006 e prevede che nell'ambito del Programma sopra indicato, il Documento di finanza pubblica individua, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, l'elenco delle infrastrutture da ritenersi prioritarie;

VISTO il Programma Infrastrutture Strategiche, allegato alla Nota di Aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2012 - 10° Allegato Infrastrutture, trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e diramato con nota del 5 novembre 2012 prot. CSR 4914 P 4.23.2.13;







*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

VISTA la nota con la quale il Ministero dell'economia e delle finanze ha comunicato di non poter considerare assentibili le richieste formulate dalla Regione Lombardia relative all'inserimento di alcuni interventi tra i progetti prioritari, diramata in data 6 dicembre 2012 con prot. CSR 5603 P-4.23.2.13;

VISTI gli esiti dell'odierna Seduta, nel corso della quale le Regioni hanno espresso l'intesa, subordinata alle seguenti condizioni: 1) che il Documento "Appendice" diventi parte integrante e sostanziale dell'Allegato Infrastrutture; 2) che l'"Appendice" recepisca i contenuti delle Intese Generali Quadro già sottoscritte, nonché di quelle in attesa di sottoscrizione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri; 3) che l'Appendice recepisca tutte le altre modifiche richieste dalle Regioni; 4) che siano recepite le puntuali richieste della Regione Lombardia e della Provincia autonoma di Trento, riportate in un documento consegnato in Seduta che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.1);

CONSIDERATO che, nel documento consegnato in Seduta sopra indicato, le Regioni hanno chiesto che, qualora il Governo non sia in grado di esprimersi nell'odierna Seduta, si disponga il rinvio dell'esame del Documento alla successiva Seduta della Conferenza, al fine di consentire, in questo lasso di tempo, la sottoscrizione delle Intese Generali Quadro ancora non concluse e la predisposizione di un testo finale, riformulato con tutte le richieste regionali;

CONSIDERATO che, in merito alle richieste formulate dalle Regioni nell'odierna Seduta, il Governo ha ritenuto:

- di poter accogliere la richiesta di cui al punto 1);
- di poter accogliere la richiesta relativa al punto 2), per quanto riguarda le Intese Generali Quadro già sottoscritte, impegnandosi a provvedere all'integrazione del Documento "Appendice" anche per le Intese Generali Quadro ancora non sottoscritte, entro la fine dell'anno;
- di poter accogliere tutte le richieste delle Regioni, qualora coerenti con i parametri concordati nel corso della riunione del 14 novembre 2012 e ribaditi e chiariti nel corso della riunione del 4 dicembre 2012;
- di poter inserire la richiesta avanzata dalla Regione Lombardia soltanto nel Documento "Appendice" e che la richiesta della Provincia Autonoma di Trento è stata già recepita nel Documento stesso, eliminando il riferimento alla normativa europea, ancora non emanata;

CONSIDERATO che l'ANCI ha espresso l'avviso favorevole alla conclusione dell'intesa, con alcune osservazioni di carattere generale e altre di dettaglio formulate da alcuni Comuni del Veneto, contenute in un documento consegnato in Seduta che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All.2);

CONSIDERATO che l'UPI ha espresso l'avviso favorevole alla conclusione dell'intesa, con alcune osservazioni, contenute nel documento, già trasmesso in sede tecnica e riconsegnato in Seduta che, allegato al presente atto, ne costituisce parte integrante (All. 3)





*Presidenza  
del Consiglio dei Ministri*

CONFERENZA UNIFICATA

SANCISCE INTESA

nei termini di cui in Premessa, ai sensi dell'art. 1, comma 1, della legge 21 dicembre 2001, n. 443 sul Programma Infrastrutture Strategiche, allegato alla nota di Aggiornamento al Documento di Economia e Finanza 2012. 10° Allegato Infrastrutture.

Il Segretario  
Cons. Ermenegilda Siniscalchi

*Ermenegilda Siniscalchi*



Il Presidente  
Prof. Giampaolo Vittorio D'Andrea

*Giampaolo Vittorio D'Andrea*



**CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME**  
**12/ 171/CU1/C5**

6 dicembre 2012



**INTESA SUL 10° ALLEGATO INFRASTRUTTURE, ALLEGATO ALLA NOTA DI  
AGGIORNAMENTO DEL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZE**

*Punto 1) O.d.g. Conferenza Unificata*

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome,

- preso atto della mancata volontà politica di modificare il Documento 2, relativo alle opere strategiche da avviare ai sensi dell'art. 41 della legge n. 214/11;
- preso atto dell'impegno al recepire nella cd. Appendice tutte le correzioni segnalate dalle Regioni, nonché i contenuti delle Intese Generali Quadro già sottoscritte;

subordina l'espressione dell'intesa alle seguenti condizioni:

- 1) che l'Appendice diventi parte integrante e sostanziale dell'Allegato;
- 2) che l'Appendice recepisca i contenuti delle IGQ già sottoscritte, nonché di quelle in attesa di sottoscrizione presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri;
- 3) che l'Appendice recepisca tutte le altre modifiche richieste dalle Regioni;
- 4) che nell'Appendice, il testo del riquadro relativo alla Regione Lombardia (p. 7 del documento) sia integrato come segue:
  - La Regione Lombardia ritiene che tra le opere strategiche da avviare nel rispetto dell'art.41 della Legge 214/2011 di cui al Documento Due dell'Allegato II alla Nota di Aggiornamento del DEF 2012 debba essere indicata quale priorità assoluta, subito dopo il già presente intervento relativo alla AV/AC Brescia – Verona, l'intervento Tratta Seregno / Bergamo della gronda ferroviaria in quanto fondamentale per dare continuità all'itinerario merci proveniente da Tunnel del Gottardo / Monte Ceneri della Confederazione Elvetica.
  - Le ulteriori opere strategiche da ritenersi prioritarie per Regione Lombardia sono Completamento Pedemontana Lombarda (secondi lotti delle Tangenziali di Como e di Varese) ; Completamento raccordo ferroviario Y a Busto Arsizio; Accessibilità da Nord a Malpensa; Gallarate – Rho: 2° lotto Parabiago Gallarate
- 5) che nell'Appendice, nel riquadro relativo alla Provincia Autonoma di Trento la frase "Previa intesa della Provincia di Trento e nel rispetto dell'art. 41 della Legge n. 214/11, si procederà alla realizzazione dell'A31" con la seguente frase "Per quanto concerne la Provincia Autonoma di Trento si precisa che per la realizzazione della Valdastico Nord A 31, nel rispetto dello Statuto Speciale e della normativa di attuazione statutaria, deve essere raggiunta l'intesa della Provincia nel rispetto, altresì, della legge 21 dicembre 2001 n. 443 e della vigente normativa in materia di infrastrutture strategiche, nonché della normativa

europea che prevede il coinvolgimento delle regioni e degli enti territoriali nell'assunzione delle decisioni di sviluppo strategico delle opere infrastrutturali”:

**Pertanto, alla luce delle considerazioni di cui sopra, qualora il Governo non fosse in grado nella seduta odierna di esprimersi, la Conferenza delle Regioni e delle Province autonome chiede il rinvio del punto alla prossima seduta della Conferenza Unificata, al fine di consentire, in questo lasso di tempo, la sottoscrizione delle IGQ di cui al punto 2) e la trasmissione del testo riformulato con tutte le richieste regionali.**

Roma, 6 dicembre 2012

A circular stamp containing a handwritten signature, likely of an official, positioned in the bottom right corner of the page.



## 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 rog  
adottata dalla Giunta Provinciale nella  
seduta del 1 NOV 2010

**ACCORDO TRA LA PROVINCIA DI PADOVA, IL COMUNE DI  
PONTE SAN NICOLÒ 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 il 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 investimenti che dovranno esclusivamente essere individuati lungo la S.P. 36, con inserimento di tale prescrizione nella norma di attuazione della presente variante.*

*Tali investimenti 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 Urbanistica 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*



2

*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";

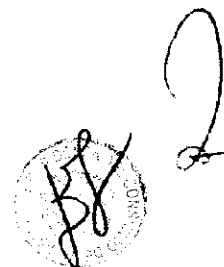
- che gli innesti del nuovo Complesso del Piano di Lottizzazione "Olmo" devono rispettare le prescrizioni previsioni/indicazioni della "Società Autostrade per l'Italia" concessionaria dell'Autostrada A13 Bologna-Padova e della R.F.I. "Rete ferroviaria italiana" - **Società dell'Infrastruttura** del Gruppo 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;

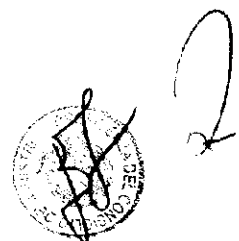
a firma del Prof. Ing. Luca Della Lucia il quale prevede che gli innesti sulla  
S.P. n. 36 dell'Olmo siano realizzati a livelli sfalsati.



**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,



11 NOV. 2010

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**

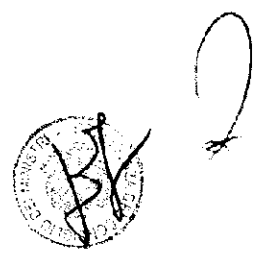
L'Amministrazione Comunale di Ponte San Nicolò si impegna:

- 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.



**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.





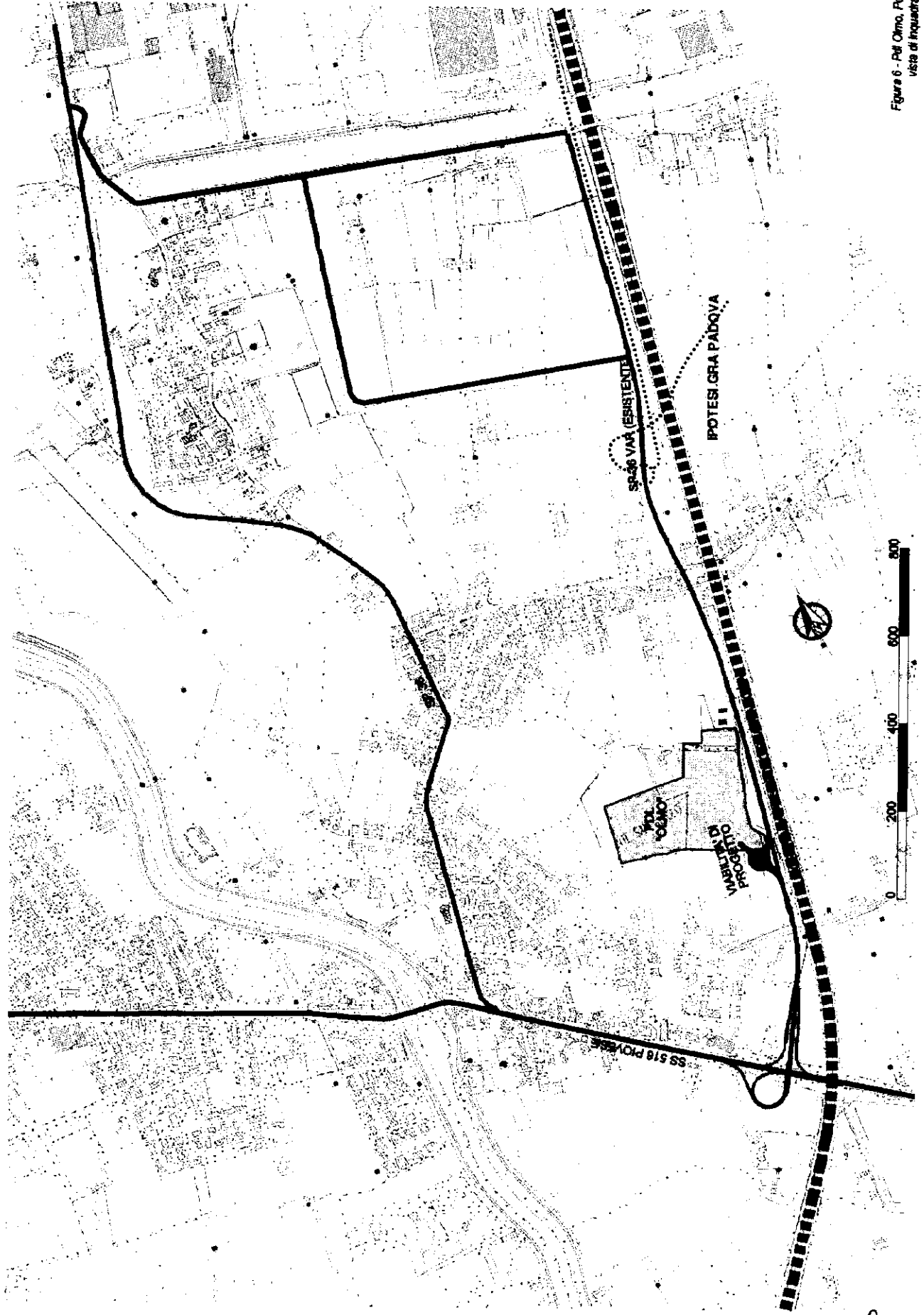


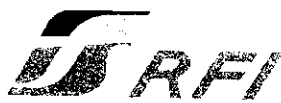
Figura 6 - Pdl Olmo, Ponte S. Niccolò, viste di inquadramento



01.05.00.00

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:

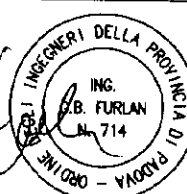


Via Squero, 12 - 35043 Monselice (PD)

Il Direttore Tecnico



Il Progettista



COMMESSA

PT0377P

LOTTO

--

OPERA

-----

DOCUMENTO

T CR 001

TAVOLA

1 di 1

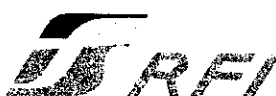
REV.

0

FORMATO

A0a

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



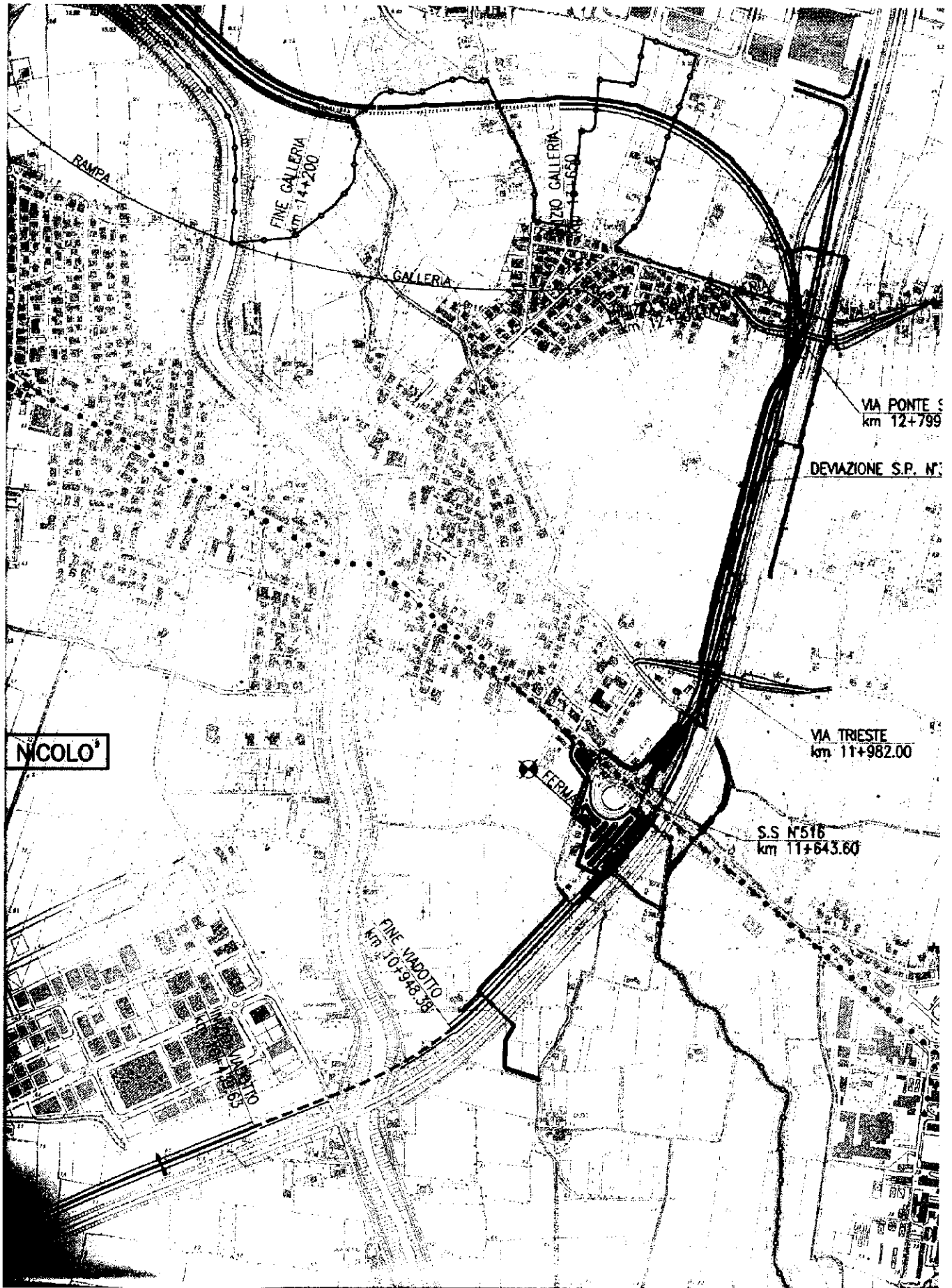
IL SOGGETTO TECNICO

Ing. Mario Gottardo

IL REFERENTE DI PROGETTO

Ing. Antonio Perrone

Il presente documento non può essere riprodotto o comunicato a terzi senza preventiva autorizzazione scritta.



## 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





PROVINCIA DI PADOVA

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

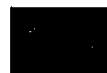
**COMUNI ADERENTI:** ARANO TERME, ALBIGNASEGO, CADONEGHE, CASALSERLIGO, LEGNARO, MARRA' DI PADOVA, MESTRINO, NOVENTA PADOVANA, PADOVA, PONTI SAN NICCOLO', RUBANO, SACCOLONGO, SACONARA, SELVAZZANO DENTRO, VIGODANZENE, VIGNZA, VILLAFRANCA PADOVANA



A

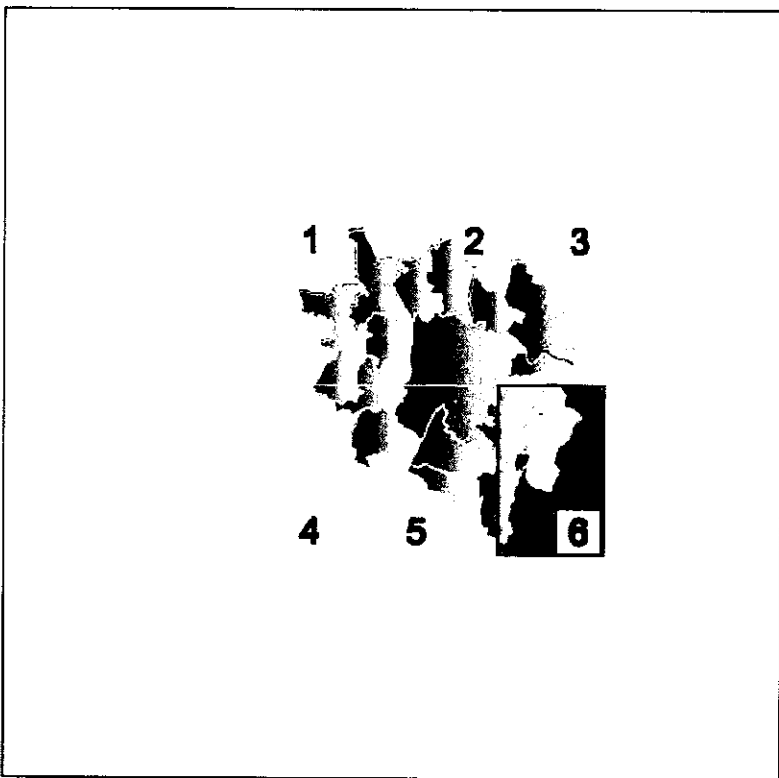
4

6



1:10.000

# Carta della Trasformabilità



**GRUPPO DI LAVORO:**

**PROGETTO**  
ca. Giorgio Cipollini "grafici" elaborati e coordinati  
dal ca. Paolo Basso

ca. Michele Bello  
**COORDINAMENTO TECNICO ALLA REDAZIONE**  
ca. Giorgio Cipollini  
**COORDINAMENTO UFFICIO STAMPA**  
ca. Stefano Bello  
**COORDINAMENTO BOZZINGHI**  
ca. Francesco Bello

**CONSIGLIERI SPECIALI**

- **INGEGNERIA**  
ca. Andrea Basso
- **GIURISPRUDENZA**  
ca. Francesco Bello
- **PROGETTAZIONE DELLA STRUTTURAZIONE**  
ca. Stefano Bello - Ca. Basso
- **PROGETTAZIONE DELLA STRUTTURAZIONE**  
ca. Stefano Bello - Ca. Basso
- **PROGETTAZIONE DELLA STRUTTURAZIONE**  
ca. Stefano Bello - Ca. Basso
- **PROGETTAZIONE DELLA STRUTTURAZIONE**  
ca. Stefano Bello - Ca. Basso
- **PROGETTAZIONE DELLA STRUTTURAZIONE**  
ca. Stefano Bello - Ca. Basso

**REDAZIONE**  
ca. Giorgio Cipollini

**COORDINAMENTO REDAZIONE**  
ca. Stefano Bello - Ca. Basso

**AMMINISTRAZIONE REGIONALE**  
ca. Stefano Bello - Ca. Basso

**AMMINISTRAZIONE REGIONALE**  
ca. Stefano Bello - Ca. Basso

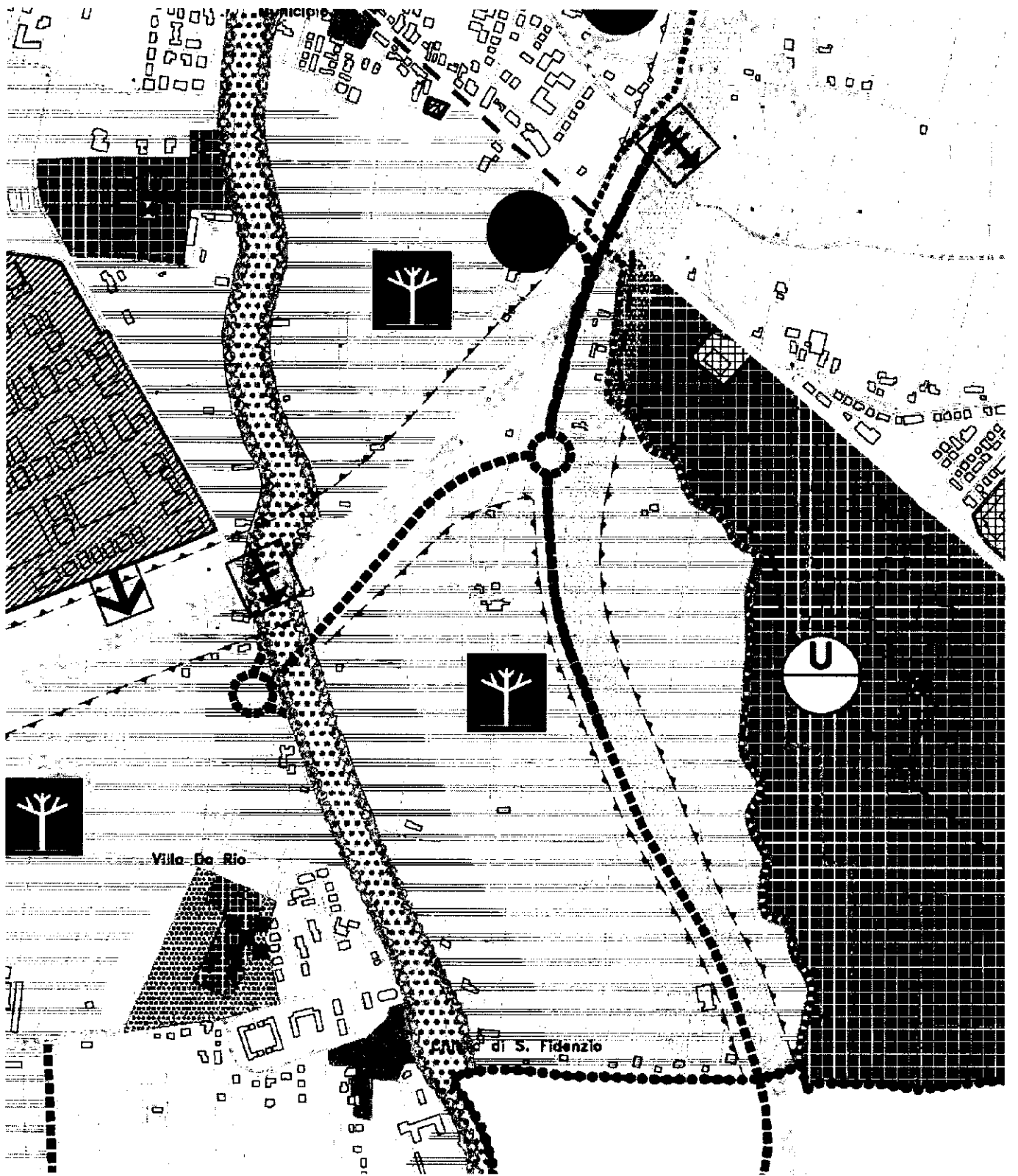
**AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI PADOVA**  
ca. Stefano Bello - Ca. Basso

**AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI PADOVA**  
ca. Stefano Bello - Ca. Basso



luglio/2008





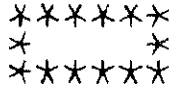


**Ambiti per l'istituzione di parchi "metropolitani" di interesse sovracommunale**

Art. 23.2.1b

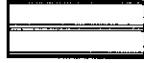
**Rete ecologica metropolitana**

Art. 23.2.2



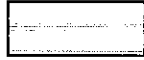
**Arece nucleo (core areas)**

Art. 23.2.2a



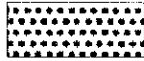
**Ambiti di connessione naturalistica di 1 grado**

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

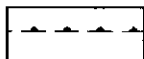


**Isole ad elevata naturalità (Stepping stones)**

Art. 23.2.2e

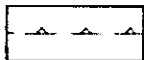
**Barriere infrastrutturali**

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

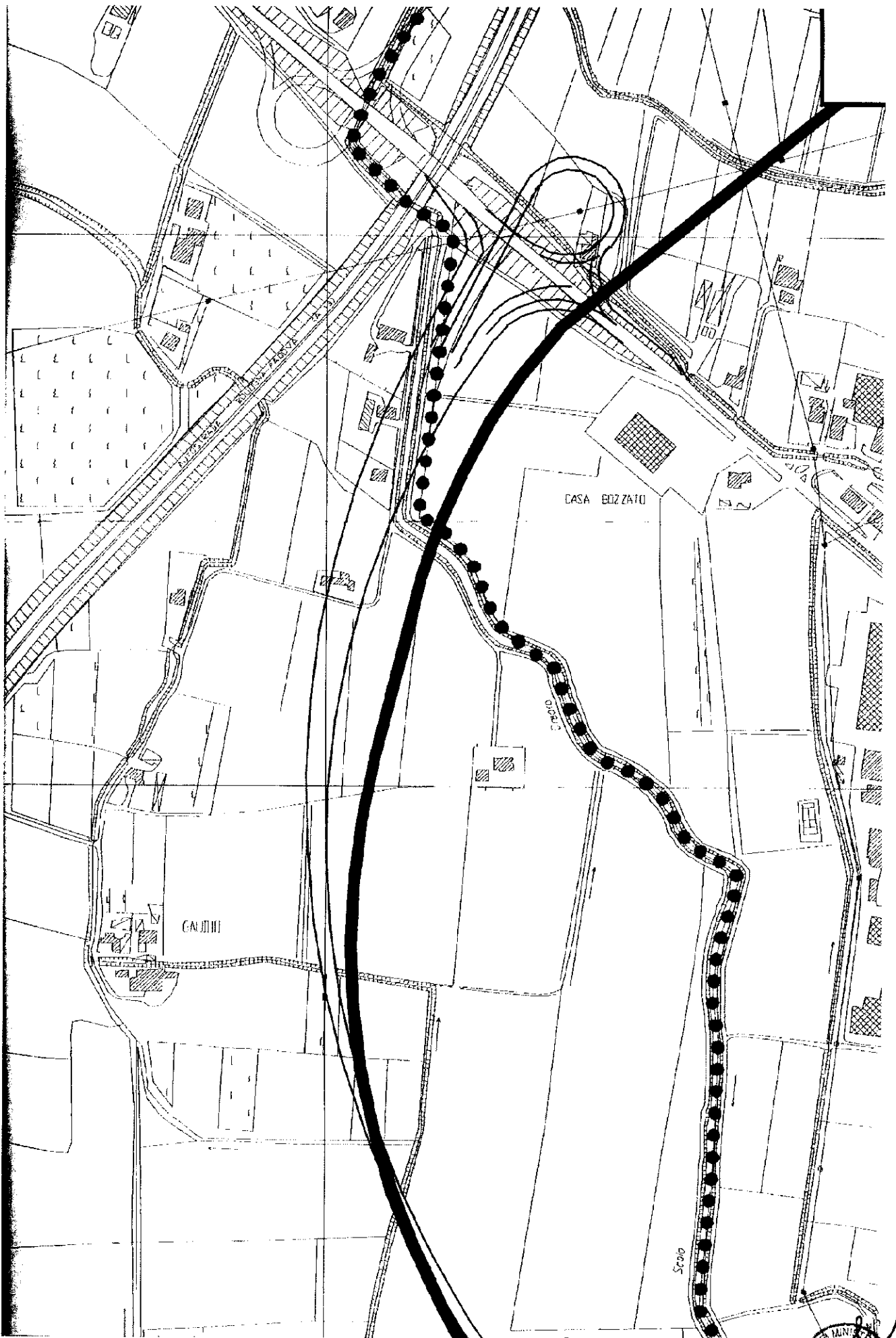
LAVORI DI REALIZZAZIONE NUOVO  
ITINERARIO TRA LA ZONA INDUSTRIALE DI  
PADOVA, QUELLA DEL CONSELVANO ED IL  
COMUNE DI BAGNOLI DI SOPRA IN  
VARIANTE ALLA VIABILITA' ESISTENTE

## STUDIO DI FATTIBILITA'

PLANIMETRIA DI PROGETTO parte "A"



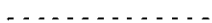

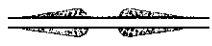
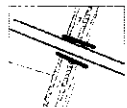
CALCOLATO/REDATTO Ing. Daniele Zandonà		DISEGNATO/SCRITTO		VISTO		APPROVATO	
<b>ING. BRUNO BREDÀ</b> Via Palestro, 64/1 - PADOVA Te: 049/8723889 - Fax: 049/8724239		<b>ARCH. ANGELO MONTIN</b> Via 16 Marzo, 4 - ALBIGNASEGO Tel: 049/710551 - Fax: 049/7313211		SCALA 1/5000		APP. EQUAZION <b>1</b>	
COLLABORATORI: Ing. M. PATRIZI, Ing. A. GRIGGIO, Ing. D. ZANDONA, Ing. UTRABUECCO, 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>





Prot. 14675

Quarto d'Altino, 16 ottobre 2012

Al Ministro  
delle infrastrutture e dei Trasporti  
*dott. Corrado Passera*  
[segreteria.passera@mit.gov.it](mailto:segreteria.passera@mit.gov.it)

Al Vice Ministro  
delle Infrastrutture e dei Trasporti  
*dott. Mario Ciaccia*  
[segvicemin.ciaccia@mit.gov.it](mailto:segvicemin.ciaccia@mit.gov.it)

All'Amministratore Delegato  
Rete Ferroviaria Italiana SpA  
*ing. Michele Mario Elia*  
[segreteria.ad@rfi.it](mailto:segreteria.ad@rfi.it)

All'Amministratore Delegato  
Ferrovie dello Stato  
*ing. Mauro Moretti*  
[m.moretti@fsitaliane.it](mailto:m.moretti@fsitaliane.it)

Al Presidente della Regione Veneto  
*Luca Zaia*  
[presidenza@regione.veneto.it](mailto:presidenza@regione.veneto.it)

Al Commissario Straordinario  
per l'Asse Ferroviario Venezia – Trieste  
*Arch. Bortolo Mainardi*  
[architettomainardi@gmail.com](mailto:architettomainardi@gmail.com)



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

Gentili Signori,

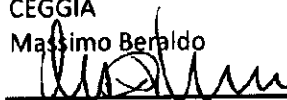
a seguito della comunicazione a noi pervenuta da parte del Commissario Straordinario arch. Mainardi del 18 settembre u.s., prot. Com. 64/2012, con la quale venivamo informati della consegna alla Sua attenzione di un "rapporto sulla situazione dei tracciati a confronto nel territorio del Veneto" con la 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.

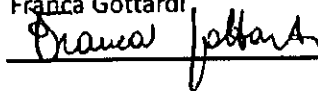
Cordiali saluti.

I Sindaci dei Comuni di

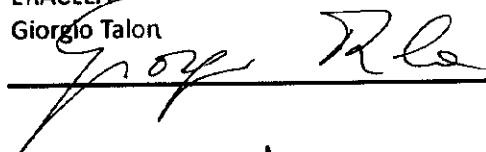
CEGGIA  
Massimo Beraldo



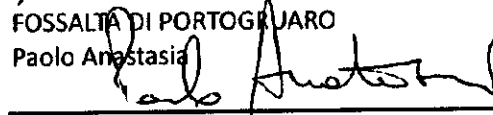
CESSALTO  
Franca Gottardi



ERACLEA  
Giorgio Talon



FOSSALTA DI PORTOGRUARO  
Paolo Anastasia



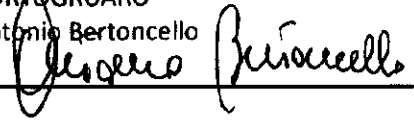
MARCON  
Andrea Follini



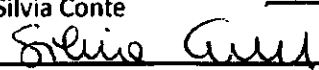
NOVENTA DI PIAVE  
Alessandro Nardese



PORTOGRUARO  
Antonio Bertoncello

  
\_\_\_\_\_

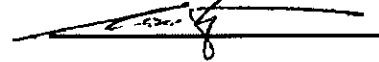
QUARTO D'ALTINO  
Silvia Conte

  
\_\_\_\_\_


RONCADE  
Simfonetta Rubinato

  
\_\_\_\_\_

SAN MICHELE AL TAGLIAMENTO  
Pasqualino Codognotto

  
\_\_\_\_\_

SAN STINO DI LIVENZA  
Luigino Moro

  
\_\_\_\_\_

VENEZIA  
Giorgio Orsoni

  
\_\_\_\_\_





Prot. n. 58458

Chieti, 3 dicembre 2012

Trasmissione via fax e via mail

Al Preg.mo Presidente UPI  
Antonio Saitta  
Segreteria Generale UPI  
Piazza Cardelli, 4  
00186 - Roma

**Oggetto: Osservazioni al 10° Allegato Infrastrutture 2012.**

Si trasmettono, come da richiesta, le osservazioni di competenza sul Documento in oggetto in previsione della Conferenza Unificata presso la quale l'UPI Nazionale dovrà esprimere intesa.

Effettuata la disamina dell'Allegato, si richiede l'inserimento nel Piano Infrastrutture Strategiche 2012 dei seguenti interventi di riconosciuta valenza per l'intero territorio provinciale e regionale:

1. completamento della SS 652, Fondovalle Sangro tra Quadri e Sant'Angelo Del Pesco, tracciato di Km 3,8 - costo di 160 milioni di euro.

La Fondovalle rappresenta una rete viaria strutturale per il collegamento Tirreno-Adriatico, a servizio delle attività insediate nella zona Val di Sangro ad alta densità industriale site nel territorio provinciale di Chieti.

In quest'area, si registra la presenza di realtà aziendali importanti quali SEVEL, HONDA, ecc. e di un articolato indotto produttivo che minacciano la chiusura senza una adeguata viabilità, dato l'aggravio dei costi di trasporto ed i tempi di percorrenza più lunghi che ne compromettono la competitività sul mercato e le condizioni oggettive per i futuri insediamenti.

Il forte rischio della delocalizzazione di numerose imprese, a favore di quei territori che possono offrire una logistica migliore, avrà ricadute economiche, sociali e soprattutto occupazionali gravissime a livello regionale.

La riconosciuta priorità del completamento dell'infrastruttura nelle dinamiche di sviluppo del territorio di riferimento, ha visto la disponibilità dell'Anas a progettare

Presidenza: Corso Marrucino, 97 - 66100 Chieti - Tel. 0871.408.2291-2250 - Fax 0871.321.239  
Posta elettronica presidente@provincia.chieti.it

Uffici: Via Vascarella, 4 - 67100 L'Aquila Preturo - Tel. 0862.42.06.42 - Fax 0862.42.06.43  
Posta elettronica u.abruzzo@email.it

l'intervento di completamento della Fondovalle e l'impegno del Territorio a sollecitare il Governo affinché vengano stanziati i fondi necessari.

2. realizzazione della Terza Corsia sulla rete autostradale A14 nel tratto che va da Pedaso fino a Vasto Sud.

In relazione all'Autostrada A14, arteria di collegamento Nord-Sud, l'intervento della terza corsia si ferma all'altezza di Pedaso senza contemplare la tratta abruzzese.

La realizzazione della terza corsia da Pedaso a Vasto Sud ha benefici sulla viabilità e sulla sicurezza strada, se si considera che molte delle strade comunali e provinciali non sono più in grado di reggere elevati volumi di traffico e la terza corsia, oltre a garantire un collegamento rapido, consentirebbe di alleggerire il flusso veicolare che grava sulla cosiddetta viabilità ordinaria, con minori rischi per gli automobilisti.

In particolare, il tratto abruzzese che va da Pescara Ovest -Chieti a Vasto Sud è il più impervio perchè mancano adeguate corsie di emergenza e presenta saliscendi e tornanti pericolosi, mentre la parallela Statale 16 è interdetta al traffico pesante e in alcuni viadotti è espressamente vietata.

Si rischia, di fronte ad un notevole incidenza del traffico ed in mancanza di una viabilità alternativa, il collasso della viabilità e il blocco della circolazione nelle due direzioni Nord-Sud con tutte le prevedibili conseguenze.

Tanto si rappresenta, con l'auspicio che la richiesta trovi adeguata considerazione nell'esame da effettuare nella sede tecnica preposta.

Cordiali saluti.

Il Presidente  
Enrico Di Giuseppe

