

Ordine del giorno

Corridoio autostradale Civitavecchia-Orte-Mestre: tratta E45-E55 Orte - Mestre

IL CONSIGLIO COMUNALE DI VENEZIA

premesse che

- in data 8 novembre 2013 il CIPE ha approvato il progetto preliminare del Corridoio viabilità autostradale Civitavecchia- Orte – Mestre relativo alla tratta E45-E55 Orte – Mestre, opera inserita nella Legge 431/2001 cd. “Legge Obiettivo”;
- il progetto è stato presentato da ANAS, il promotore è una cordata di imprese e di banche e capeggiata dalla società GEFIP Holding di proprietà dell’europarlamentare Vito Bonsignore; prevede la realizzazione ex-novo di un’autostrada a quattro corsie nel tratto Ravenna-Mestre, e l’adeguamento con varianti della superstrada E-45;
- l’innesto della nuova autostrada sull’autostrada A4 non è ancora stato deciso ma sono previste due opzioni: la prima, definita anche opzione A, prevede l’attraversamento della Riviera del Brenta tra Mira e Dolo e l’attacco in località Roncoduro con collegamento diretto al Passante di Mestre; la seconda, definita anche opzione B, prevede l’attraversamento della Riviera del Brenta dopo l’abitato di Oriago in Comune di Mira e l’attacco alla tangenziale di Mestre in località Villabona;
- la Commissione nazionale per la Valutazione di Impatto Ambientale, pure essendosi espressa favorevolmente al progetto preliminare con Parere n. 508 del 21/1072010, ha imposto numerose prescrizioni per la progettazione definitiva;

ritenuto che

1) l’autostrada Orte-Mestre costituisca una delle opere più grandi e impattanti tra quelle previste in Legge Obiettivo: attraversa cinque Regioni (Lazio; Umbria; Toscana; Emilia Romagna; e Veneto) 11 province e 48 comuni, ha uno sviluppo di circa 396 km, necessita di 139 km di ponti e viadotti, 64 km di gallerie, 20 cavalcavia, 226 sottovia, 83 svincoli, 2 barriere di esazione, 15 aree di servizio. Il

tracciato interferisce con importanti zone di interesse storico, paesistico, ambientale come per esempio il Parco delle Foreste Casentinesi, la Valle del Tevere, il Delta del Po, le Valli del Mezzano, la Laguna di Venezia sud, la zona archeologica nei dintorni di Lova, la Riviera del Brenta.

La sua realizzazione comporterebbe indubbiamente per i territori interessati, ivi compreso il Comune di Venezia, gravi ripercussioni in termini di: consumo di suolo, aumento dell'inquinamento atmosferico e acustico, aumento del rischio idraulico e idrogeologico, perdita di biodiversità, aumento del rischio sanitario per le popolazioni coinvolte, notevoli danni ai settori agricolo e turistico. Solo nel tratto emiliano-veneto verrebbero persi 3.300.000 mq di terreno per la quasi totalità agricolo, mentre gli impatti della nuova infrastruttura andrebbero a interessare 11.000 ettari di zone di interesse comunitario (SIC), 5800 ha di zone a protezione speciale (ZPS), e 8300 ha di parchi regionali;

2) questa infrastruttura favorirebbe la cementificazione delle aree libere attraversate o adiacenti agli svincoli, nonché la realizzazione di ulteriori arterie. In particolare in Veneto sono almeno due i progetti di autostrada o superstrada direttamente connessi con la Orte-Mestre: si tratta della camionabile lungo l'argine sud dell'idrovia Padova mare, e la cosiddetta Nogara-Mare. Nella zona della Riviera del Brenta l'autostrada Orte-Mestre costituirebbe l'asse portante decisivo per la realizzazione di progetti come il Polo Logistico di Dogaletto e Veneto City;

3) il progetto preliminare approvato non contenga alcun provvedimento specifico per la riqualificazione della SS 309 Romea; inoltre dedicare finanziamenti pubblici alla progettazione e alla realizzazione di una nuova autostrada, che entrerà in esercizio tra non meno di 8-10 anni, costituisce uno degli impedimenti alla risoluzione oggi del problema inderogabile della messa in sicurezza di una delle strade più pericolose d'Italia;

4) una nuova autostrada sia inutile in quanto i flussi di traffico attuali e futuri che interessano la SS 309 Romea non giustificano in alcun modo la costruzione di un'opera di questa portata. Infatti i rilevatori

installati dall'Osservatorio per la mobilità di Venezia nelle località Lughetto e Sant Anna di Chioggia hanno registrato un Traffico Giornaliero Medio (TGM) con punte massime che superano di poco i 17.000 veicoli/giorno. Seppure circa il 30% di questi veicoli è costituito da mezzi pesanti, fattore questo che pesa enormemente sulla pericolosità della statale, la capacità di attrazione della nuova arteria a pagamento risolverebbe solo in parte il problema. L'autostrada Orte-Mestre diventerebbe di fatto un doppione della A-1 e della A-14/A-13;

5) il corridoio di viabilità autostradale Civitavecchia-Orte-Mestre, come confermato di recente dalla Commissione Europea, non è ricompreso tra i corridoi infrastrutturali e intermodali considerati strategici per lo sviluppo delle vie di comunicazione in Europa, ed è considerato solo come intervento secondario complementare allo sviluppo delle reti TEN-T. Di contro nel 2011 è stato riconosciuto come strategico il collegamento ferroviario Adriatico-Baltico che per la parte italiana dovrebbe implementare la connessione via ferro lungo la direttrice Ravenna-Bologna-Padova-Venezia-Trieste con il dichiarato obiettivo di drenare quote crescenti di trasporto merci dalla modalità "gomma". Questo progetto, che ha ricevuto i primi finanziamenti al fine del 2013, rende di fatto ancora meno sostenibile l'idea di un collegamento autostradale diretto tra Mestre e Ravenna;

6) l'opera in questione assorba ingenti finanziamenti pubblici che potrebbero essere investiti più proficuamente, per esempio per la reintegrazione delle risorse destinate alla Salvaguardia di Venezia e della sua laguna, per la sistemazione idraulica e idrogeologica del territorio o per l'implementazione del sistema di trasporto pubblico. La delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare prevede infatti 1,8 miliardi di euro di sgravi fiscali a beneficio della società che si aggiudicherà appalto e concessione della nuova autostrada, ai sensi della Legge 183/2011. I rimanenti 8,2 miliardi di euro necessari per fare i lavori dovrebbero essere anticipati dalla medesima società privata utilizzando i sistemi del project financing e dei project bond, due modalità che prevedono comunque il sostegno pubblico qualora le condizioni pattuite in sede di convenzione sulla base del piano

economico-finanziario dovessero venire meno (ad esempio livelli di traffico insufficienti);

considerato inoltre che

- secondo l'ultimo rapporto (anno 2013) dell'Agenzia Europea per l'Ambiente (AEA) l'Italia è uno dei Paesi europei ancora non in linea con il proprio obiettivo di riduzione delle emissioni di gas climalteranti derivante dalla sottoscrizione del Protocollo di Kyoto. Un consistente contributo all'emissione di questi gas deriva proprio dal settore dei trasporti;

- secondo i risultati del programma Clean Air for Europe della Commissione Europea e secondo il rapporto 2013 dell'Agenzia Europea per l'Ambiente, la Pianura Padana (contesto territoriale nel quale si trova inserita anche il nostro Comune) è l'area più inquinata d'Europa, con gravi rischi per la salute delle persone che vi abitano. Particolarmente pericolosi sono i continui sforamenti dei livelli delle polveri sottili e ultrasottili (PM10 e PM2,5). Come riportato nel rapporto Ambientale V.A.S. allegato al nuovo PTRC della Regione del Veneto, il contributo maggiore alle emissioni in atmosfera deriva dall'uso di combustibili fossili e dei loro derivati, compresi quelli impiegati nonché nel settore dei trasporti su strada. In Italia, la modalità trasporto su gomma, sia per le merci che per i passeggeri, continua ad essere quella di gran lunga prevalente;

- secondo l'ultimo rapporto ISPRA (anno 2013) il consumo di suolo in Italia continua ad aumentare: mediamente in Italia vengono impermeabilizzati 70 ettari di terreno ogni giorno; nel 2010 sono stati persi 20.500 kmq di superfici libere. Il Veneto è una delle Regioni più cementificate dell'intero Paese, anche a causa di una eccessiva infrastrutturazione. Tra le principali conseguenze dell'eccessiva impermeabilizzazione dei suoli è evidente l'aumento della probabilità di alluvioni;

richiamati i nostri precedenti negativi pronunciamenti, espressi con gli ordini del giorno n. 55 del 28 febbraio 2011, avente per oggetto "Romea Commerciale", e n. 249 del 18 marzo 2013, avente per oggetto "Il CIPE sospenda l'esame del progetto preliminare della Romea commerciale - autostrada

Mestre-Orte. Sia il nuovo governo a decidere, ascoltando gli enti locali”, entrambi approvati dal Consiglio Comunale di Venezia;

richiamate infine analoghe prese di posizione assunte, nel corso delle ultime settimane, dai Consigli di diversi Comuni della Riviera del Brenta e della più vasta area metropolitana di Venezia, che prefigurano un pronunciamento ampio e unitario delle Istituzioni locali per lo sviluppo sostenibile del nostro territorio, a favore del ritiro del progetto autostradale e per la messa in sicurezza dell’attuale statale Romea;

tutto ciò premesso e considerato
IL CONSIGLIO COMUNALE DI VENEZIA

CHIEDE formalmente al Governo nazionale, all’ANAS, alla Regione Veneto e alla Provincia di Venezia **il ritiro del progetto preliminare del “CORRIDOIO DI VIABILITA AUTOSTRADALE DORSALE CIVITAVECCHIA - ORTE - MESTRE”**: TRATTA E45 - E 55 (Orte - Mestre);

CHIEDE inoltre che sia contestualmente aperto un **tavolo di confronto** con tutte le amministrazioni locali interessate, le associazioni di categoria, le associazioni e i comitati ambientalisti al fine di individuare **alternative più sostenibili, economiche e efficaci alla realizzazione della nuova autostrada** sia sul breve che sul medio periodo. Tra le alternative siano presi in considerazione: la deviazione del traffico pesante dalla Romea verso l’autostrada A-13 con eventuale potenziamento della stessa, l’implementazione di progetti per il trasporto marittimo e ferroviario di merci e persone;

CHIEDE infine formalmente al Governo nazionale, all’ANAS e alla Regione del Veneto di attivarsi subito per avviare un **programma di interventi urgente per la messa in sicurezza della SS 309 Romea**.

I consiglieri comunali
Giuseppe Caccia, Camilla Seibezzi ...

Venezia, 21 aprile 2014