

DOCUMENTO CONCLUSIVO SUL PTCP

Il documento, frutto del lavoro del gruppo ATI (Ambiente Territorio ed Infrastrutture), si propone di fornire al gruppo dirigente del partito delle valutazioni e delle proposte sul PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) adottato dalla provincia di Venezia.

1) Legislazione di riferimento, normativa e rispetto del Piano

La legislazione prevede tre livelli di pianificazione territoriale:

- a) regionale, vedi Legge 11/2004 con il relativo PTRC (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento);
- b) provinciale, tramite il PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale);
- c) comunale, tramite il Piano Regolatore Comunale (formato dal Piano di Assetto del Territorio, detto PAT, e dal Piano degli Interventi).

La suddetta legge regionale attribuisce al PTCP, fondamentalmente, due “filoni” di competenza;

- ◆ l'ambito ambientale e di tutela/valorizzazione del territorio (patrimonio agro-forestale, acque, parchi, corridoi “ecologici”, ecc)
- ◆ l'ambito infrastrutturale e di pianificazione di insediamenti industriali, artigianali, turistico-ricettivi, grandi strutture di vendita, ecc.

Il PTCP, “sviluppa” questi temi e, tramite le Norme Tecniche di Attuazione (NTA) definisce, per i diversi punti:

- ◆ obiettivi, indirizzi, direttive e prescrizioni,

che dovrebbero essere recepiti dai Piani Regolatori Comunali.

Di fatto chi predispone gli strumenti attuativi del piano sono i comuni, singoli o associati.

In questo contesto appare poco chiara e contraddittoria la catena di formazione delle decisioni in quanto il controllo/verifica/approvazione dei PAT è compito della regione, mentre la provincia non ha alcuna voce in capitolo.

Già questo dimostra che la filiera è sfasata, che esiste il problema del ruolo e del rapporto tra regione, provincia e comune.

Proprio questo è uno degli elementi di contraddizione in cui si inserisce il dibattito sulla “utilità/abolizione delle province”.

Su tale punto, ci sembra di poter dire che,

- completato il percorso di “congruità”, ed approvato il piano, la competenza del controllo e dell’approvazione dei PAT dovrebbe essere delegata dalla regione alle province.

2) Elementi generali caratterizzanti del Piano

Il piano sviluppa, opportunamente e con una visione di lungo respiro, i due aspetti che la legge regionale prevede:

- ◆ ambiente, in ragione della valutazione strategica del “cambio climatico” e della riqualificazione ambientale;
- ◆ infrastrutture e insediamenti territoriali. Per le infrastrutture si punta a dare risposta alle esigenze di movimento all’interno della “realità metropolitana”, comunque interessata ad assi di comunicazione con rilevanza internazionale (Corridoio n. 5), per gli insediamenti si mira a contenere i fenomeni di “dispersione” sia in chiave di limitazione della diffusione degli insediamenti sia in chiave di focalizzazione sui “punti di forza” economici.

Dal punto di vista ambientale, ci pare importante sottolineare il significato e l’opportunità della predisposizione e/o del rafforzamento, così come previsto nel PTCP, di:

- una “Rete ecologica provinciale” (REP), quale strumento di effettivo governo del territorio predisposto dalla Provincia;
- “un Piano delle acque”, redatto dai comuni, d’intesa con la provincia e con i Consorzi di Bonifica (vedi NAT, articolo 15). Questo piano, a nostro parere, lungi dal rappresentare un vincolo burocratico, come sostenuto da alcuni avversari politici, rappresenta lo strumento con cui le comunità assumono le loro responsabilità pubbliche e collettive rispetto a temi fondamentali quali il rischio idraulico, la gestione delle acque ecc.

3) Contenuti del piano riguardanti la realtà territoriale sandonatese

Sui contenuti puntuali del Piano che riguardano la nostra realtà territoriale, esprimiamo le seguenti valutazioni, affidandole, come sempre, ai diversi ambiti di discussione interni ed esterni al partito.

a) Aspetti ambientali e di salvaguardia del territorio

La rilevanza della questione ambientale dovrebbe essere patrimonio di tutta la collettività, per questo le corrette indicazioni del piano devono ritrovare una rispondenza dal basso, corrispondente ad una visione strategica di impegno e di azioni concrete.

Pertanto:

- indichiamo nell’“Area di rispetto ambientale della grande Bonifica dal Piave alla Livenza” (vedi appendice) un asse di impegno e di proposta politica per i suoi valori storici, ambientali e paesaggistici, costituendo nel contempo una occasione di sviluppo sia per il turismo (in particolare per i comuni costieri), sia per l’agricoltura qualificata.

In questo contesto ed in collegamento con il “Piano delle acque”, già previsto dal PTCP, va affrontato il tema del Rischio idraulico.

febbraio 2009

La cartografia del PTCP indica gran parte della nostra area a rischio idraulico, essendo per gran parte sotto il livello medio del mare, ciò impone una riflessione fatta sugli strumenti per limitare tale rischio. Pur non essendo di competenza provinciale:

- il Consorzio di Bonifica del Basso Piave può essere uno strumento appropriato di intervento per limitare il rischio idraulico; necessitano pulizie e ricalibrature dei canali di scolo, ammodernamento e verifiche degli impianti idrovori, sinergia tra il Comune ed il Consorzio essendo quest'ultimo importante ricettore delle acque superficiali urbane. Più in generale tale Consorzio necessita di investimenti e probabilmente di una collocazione istituzionale più vicino alla provincia; vanno verificate le possibilità di unione tra consorzi.

b) Aspetti infrastrutturali

Dall'assunzione dell'“Area di rispetto ambientale della grande Bonifica dal Piave alla Livenza”, deriva la volontà di:

- non gravare con i grandi interventi infrastrutturali il contesto agricolo e paesaggistico, e pensare in modo corretto agli interventi all'interno di detta area.

Di qui le nostre osservazioni sui temi nel seguito specificati.

4) Alta velocità (capacità)

I dati di partenza ci sembrano i seguenti:

- ◆ dalla cartografia sulla viabilità, il tracciato dell'Alta Velocità ferroviaria, nel tratto dall'aeroporto Marco Polo verso Trieste, è stato indicato parallelo e contiguo all'autostrada A4;
- ◆ l'assessore regionale alla Mobilità, nei suoi interventi pubblici, ha più volte indicato il tracciato dell'AV in posizione limitrofa alla costa (cioè spostato dall'A 4 di una ventina di chilometri);
- ◆ la fascia attorno all'autostrada, indubbiamente, è fortemente antropizzata ed infrastrutturata;
- ◆ la fascia costiera, quasi tutta bonificata, è a rischio idraulico essendo mediamente sotto il livello medio del mare;
- ◆ il rilevato ferroviario da costruire sarà un terrapieno (a tratti in viadotto) di altezza media sui 5m, e rappresenterà una diga ed una separazione fisica tra la fascia costiera e l'entroterra;
- ◆ la campagna e l'ambiente della bonifica risulterebbero notevolmente alterati da tale opera;
- ◆ la progettazione della 3^a corsia con le relative opere accessorie sta già partendo.

Su tale punto, e con tali presupposti, possiamo dire che:

- la soluzione del tracciato limitrofo all'A4 è la meno invasiva, anche se economicamente più impegnativa (per “liberare” la fascia necessaria al suo passaggio); la rumorosità, già intrinseca nell'autostrada a 3+3 corsie, non sarebbe compromessa dalla somma del passaggio ferroviario, mentre risulterebbe dannosa nell'ambiente rurale; la destinazione a “parco agricolo della bonifica” “area di rispetto ambientale” delle nostre campagne risulterebbe compromessa;

- la decisione sul tracciato definitivo deve essere da subito adottata, pena la scelta non dichiarata di collocare l'AV nella fascia costiera; infatti, realizzati i sottopassi e i sovrappassi autostradali per la 3^a corsia dell'A4, sarebbe economicamente poco sostenibile rifarli per poter ospitare la ferrovia.

5) Terzo ponte sul Piave

Convenzionalmente definiamo il 3° ponte sul Piave il ponte da costruire parallelo ed in prossimità all'attuale ponte ferroviario (i primi due sono il ponte della Vittoria ed il nuovo ponte sulla variante alla SS 14). I dati di riferimento sono:

- ◆ il 3° ponte sul Piave è un ponte urbano di carattere intercomunale che riguarda la viabilità interna della Città del Piave (i 4 comuni del Piave);
- ◆ il Piano d'Area già prevede questo 3° ponte;
- ◆ la sua realizzazione è a carico dei comuni, ed il finanziamento proviene da una parte degli oneri di urbanizzazione per i nuovi insediamenti industriali;
- ◆ attualmente i comuni hanno accantonato circa 1 ML di Euro;
- ◆ esiste una progettazione preliminare ed è stato avviato l'iter per il bando di gara della progettazione;
- ◆ il ponte non è un'opera direttamente interessata dal PTCP (anche se indirettamente influenza la mobilità intercomunale);
- ◆ la realizzazione di questo 3° ponte può influenzare la realizzazione del "quarto ponte".

Su tale punto, possiamo dire che il 3° ponte:

- è un'opera che deve essere realizzata, in quanto rende genericamente possibile il celere collegamento fra i comuni della Città del Piave, in relazione al traffico fra le aree produttive e quelle residenziali, tra le aree residenziali ed i nodi intermodali (stazioni future dell'SFMR di San Donà e di Croce), rendendo facilmente accessibili le aree sportive di San Donà
- non deve essere condizionato, in termini di realizzazione, dal 4° ponte;
- deve essere assunto dal redigendo Piano del Traffico di San Donà in modo da tenere conto della sua presenza.

6) Quarto Ponte sul Piave

Convenzionalmente definiamo il 4° ponte sul Piave il ponte, a libero transito (non a pagamento), tra Noventa di Piave e Fossalta di Piave, in posizione adiacente al ponte autostradale.

- ◆ tale ponte è indicato nella cartografia del PTCP;
- ◆ tra Noventa e Fossalta la barriera fisica del Piave è interrotta solamente da un ponte di barche a pagamento;

- ◆ dalla rotatoria della SS 14 (località Fossetta) è stata realizzata la variante alla SS 14 fino alla rotatoria del Centro Piave a San Donà;
- ◆ è stata realizzata la bretella tra tale rotatoria ed il casello autostradale di Noventa;
- ◆ è stato ipotizzato un collegamento tra Fossalta e la rotatoria di Fossetta;
- ◆ sarà dismesso dalla rete autostradale l'attuale ponte sul Piave a Noventa (che sembra non possa essere riutilizzato per motivi idraulici);
- ◆ si sta procedendo alla progettazione del nuovo ponte autostradale di Noventa che consentirà le 3+3 corsie previste;

Su tale punto, possiamo dire che:

- per decongestionare e smaltire il traffico da e per la Città del Piave è necessario un anello perimetrale collegato all'autostrada;
- tale anello, che consente il trasferimento di persone e merci diretto tra Noventa, Fossalta, Musile e San Donà deve essere completato con il collegamento mediante un ponte sul Piave adiacente all'autostrada;
- ove non potesse essere riutilizzato l'attuale ponte autostradale, in alternativa il nuovo ponte autostradale dovrebbe essere allargato per consentire (in una porzione) tale collegamento libero.

7) Autostrada del mare

La cartografia del PTCP prevede un collegamento allargato tra il nuovo casello autostradale di Meolo e il litorale di Jesolo; in questo contesto viene anche ipotizzato un collegamento di tipo autostradale (a pagamento)

Si prevede l'allargamento della Treviso-Mare nel tratto casello di Meolo-rotatoria Fossetta e nel tratto rotatoria Fossetta-rotatoria di Caposile;

Su tale punto possiamo dire che:

- la privatizzazione, con il passaggio a pagamento tramite pedaggio del tratto rotatoria Fossetta-rotatoria di Caposile, presenterebbe una discontinuità dell'anello della Città del Piave;
- dai volumi di traffico degli ultimi anni, dall'andamento dei flussi turistici degli anni scorsi e dalle ragionevoli previsioni sul futuro, non si evidenzia la necessità di una soluzione autostradale, in quanto con il completamento della Treviso-Mare e la realizzazione della circonvallazione di San Donà si è già realizzato un razionale sistema viabilistico con l'alleggerimento del traffico stagionale sugli altri assi di traffico (segnatamente quelli di San Donà)

Dobbiamo anche chiederci se non sia l'attuale viabilità della città di Jesolo a porre eventuali problemi di congestione.

Dobbiamo anche evidenziare che in un periodo di difficoltà economiche del paese e di scarse risorse pubbliche destinabili, potenziare quell'asse stradale non ci sembra prioritario. (il project-financing è sempre comunque pagato dall'utenza).

febbraio 2009

Per i motivi sopra detti, oltre a questioni più generalie, quali

il non comprendere il rapporto costi (l'eventuale "project financing" implica sempre una forma di contrazione di un debito per la collettività) / benefici

- riteniamo negativo in termini ambientali tale intervento, in quanto da realizzare in prossimità di una zona delicatissima, quale la gronda lagunare;
- riteniamo che la privatizzazione del tratto di strada costituisca un'operazione speculativa a danno della collettività;
- respingiamo la soluzione autostradale, mentre restiamo aperti e disponibili ad interventi migliorativi degli attuali assetti viari.

Allegati:

- *PTCP – Relazione Illustrativa*
- *PTCP – Relazione Tecnica*
- *PTCP – Norme Tecniche di Attuazione*
- *PTCP – Cartografia*

Documento sul PTCP-feb2009