Al Commissario Delegato per l'emergenza
della mobilità riguardante la A4 Venezia-Trieste
Via Lazzaretto Vecchio, 26
34123 – Trieste

Oggetto: Autotrada A4 Venezia – Trieste.
Realizzazione della terza corsia nel tratto San Donà di Piave (VE) – svincolo di Alvisopoli (VE) dalla progr. km 29+500 alla progr. km 63+000

Allegato alla delibera di giunta n. 55 del 20/07/2010

Con riferimento alla nota precedentemente depositata in occasione dell'apertura della Conferenza di Servizi (ns. Prot. n. 0029256 del 22.06.2010), tenutasi presso il Palazzo Municipale del Comune di Portogruaro in data 22 giugno 2010 e come preannunciato in quella sede, si comunicano con il presente atto le osservazioni e proposte che, in aggiunta e/o a maggior dettaglio di quanto già presentato, di seguito si vanno ad esplicitare.

Le stesse derivano da un maggior approfondimento tecnico reso possibile dal maggior tempo a disposizione rispetto alla prima convocazione e dalle numerose richieste, segnalazioni e proposte di miglioria avanzate da singoli o gruppi di cittadini interessati dall'opera in oggetto.

Segnalavamo in quella sede, anche alla luce dei rilievi già avanzati da questa Amministrazione sul progetto preliminare, delle prescrizioni CIPE e degli altri pareri di legge, come ancora vi fossero alcune problematiche di ordine infrastrutturale, ambientale ed espropriativo che, a parere del Comune di Portogruaro, meritano di essere approfondite e, per quanto possibile risolte.

In merito ai contenuti di quella nota e seguendo nello stesso ordine le questioni con la stessa anticipate, rappresentiamo in maggior dettagli quanto segue :

Aree e fabbricati da espropriare

- dagli incontri avuti con i cittadini direttamente interessati emerge l'esigenza di garantire il trasferimento in altre aree di proprietà della potenzialità edificatoria che viene perduta a seguito dell'esproprio e ciò mediante variante urbanistica contestuale all'approvazione del progetto in argomento;
- emerge altresì l'esigenza di verificare con i singoli proprietari espropriati l'opportunità per Autovie di acquisire anche le porzioni residuali dei terreni quando questi, per effetto di una significativa riduzione della proprietà originaria perdono di fatto valore ed utilità;
- molte preoccupazioni sono state poi sollevate dai proprietari dei fabbricati che risultano più penalizzati dall'intervento o perchè l'esproprio va a sacrificare porzioni importanti dello scoperto di pertinenza o perchè il fabbricato stesso viene parzialmente interessato dall'esproprio o perchè i manufatti e le nuove opere dell'A4 pregiudicano, direttamente o indirettamente, la vivibilità degli immobili stessi nonostante gli interventi compensativi e di mitigazione; il riferimento va, ad esempio, agli ambiti più prossimi al nuovo ponte sul fiume Lemene in località Portovecchio, al nuovo sottopasso di via Pratiguori, al nuovo viadotto su Via Franca-via Fornace in località Pradipozzo.
- alcuni cittadini hanno anche posto il problema di aree che vedono di fatto limitata sensibilmente la possibilità edificatoria dei lotti a causa dell'ampliamento delle fasce di rispetto stradale.

Controstrade con funzioni di collegamento con strade comunali importanti o di accesso a nuclei abitati

si chiede di asfaltare le seguenti strade campestri:

- nuovo tracciato di via Canne Viola tra la progr. 47+600 e 48+400;
- tratto compreso tra via Crede e via Colombara tra la progr. 57+750 e 57+900;
- nuovo tracciato di via Bandiscorso tra la progr. 69+580 e 49+950;

si chiede di adeguare le seguenti strade campestri:

- strada compresa tra la progr. 55+820 e 56+460: la strada pare interrompersi e non avere sbocco sulla viabilità comunale;
- strada compresa tra la progr. 51+350 e 51+728 (n° 59, collegamento di via Fornace con la SR 53): se adeguata in larghezza la strada potrebbe assolvere ad una importante funzione di smistamento del traffico sulle due arterie che collega, in particolare durante le fasi costruttive dei due sottovia;
- per consentire il passaggio di tutti i mezzi agricoli, si chiede inoltre di adeguare in altezza (h.= 5,20 m) il sottovia n° 2010 alla prog. 66+300; analogamente potrebbe essere adeguato anche il sottovia n° 2055 alla prog. 77+450 tenuto conto della necessità di garantire l'elettrificazione della linea ferroviaria Portogruaro Casarsa – esigenza manifestata da RFI e condivisa dal Comune – che impone l'innalzamento delle livellette in quel tratto;

In considerazione del prevedibile incremento di traffico pesante e mezzi d'opera sulle strade comunali prossime alla A4 per la fornitura di attrezzature e materiali alle aree di cantiere, si chiede di tener conto fin da subito dei necessari interventi finali di manutenzione e ripristino delle sedi stradali interessate.

Bacini di laminazione

Si ribadisce l'esigenza di garantire un adeguato ricambio d'acqua specialmente a quei bacini di laminazione che verranno realizzati a ridosso delle abitazioni;

Piazzole di emergenza

- Viene richiesto di spostare ad ovest (lato Venezia) le piazzole o40 ed e40 per ridurre le fasce d'esproprio e l'impatto sulle abitazioni poste in prossimità delle stesse;
- Di Comprendere la funzione di alcuni varchi previsti dalle piazzole di emergenza in località Pradipozzo e dalla piazzola e39;

Continuità delle piste ciclabili esistenti e di progetto

- Si chiede venga garantita la possibilità di collegare i tratti di piste ciclabili esistenti di Pradipozzo e Summaga attraverso il nuovo sottovia di via Fornace e via Franca (ex S.R. 53), se necessario adeguandolo;
- Si chiede vengano adeguati i sottopassi di via Pratiguori a S. Nicolò, via Bassa e via Venerio-Ponte di Covra a Portovecchio per garantire la possibilità di accogliere una pista ciclabile, eventualmente, dove non fosse possibile allargare la sezione, anche sfruttando e accorpando su un solo lato gli spazi già destinati a marciapiede; per quello di via Pratiguori a S. Nicolò, la ciclabile andrebbe posta sul lato est mentre per via Bassa e via Venerio-Ponte di Covra a Portovecchio andrebbe realizzata sul lato ovest.

Cantierizzazione e cronoprogramma interventi

- Nel tratto San Donà di Piave – Alvisopoli oggetto del presente intervento, il territorio di Portogruaro è quello maggiormente interessato sia per estensione che per opere interferenti (sono interessati 5 cavalcavia e 16 sottovia) su strade regionali, provinciali e comunali e su due linee ferroviarie.
La preoccupazione che tutti questi cantieri possano incidere significativamente, per quanto riguarda il traffico, sull'intero sistema della viabilità cittadina è fortemente sentita dall'Amministrazione.
In ordine a questo e considerato altresì che nei cinque anni previsti per l'esecuzione dei lavori sarà più difficoltoso il trasporto merci sulla A4 si fa presente che il Comune è proprietario degli impianti dell'Interporto di Portogruaro collocato in posizione baricentrica rispetto ai cantieri dell'intera tratta, raccordato con la stazione ferroviaria e, attraverso la nuova tangenziale con l'uscita della A4; l'Interporto è dotato anche di aree libere e piazzali che potrebbero essere usati come aree di stoccaggio materiali e mezzi e come aree di cantiere ed è contiguo con l'Autoparco di Portogruaro già dotato di tutti i servizi a favore dell'autotrasporto.
L'amministrazione rimane altresì a disposizione per partecipare a eventuali tavoli tecnici al fine di monitorare, anche in fase esecutiva, la temporalizzazione dei vari cantieri e le ripercussioni degli stessi sul sistema della mobilità locale

Adeguamento S.R. 251

- Tenuto conto che la S.P. 251 costituisce ormai da molto tempo un vero e proprio collo di bottiglia per il sistema della viabilità relativo al tratto che va dall'uscita autostradale alla nuova tangenziale di Portogruaro, Regione del Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Portogruaro e Comune di Gruaro concordano sulla necessità di prevederne il suo adeguamento almeno nel tratto tra la rotatoria d'uscita della A4 e A28 a Gruaro e il nuovo sovrappasso dell'autostrada che rispetto all'attuale a quattro corsie viene ridotto a due sole corsie di marcia;

In sede di Conferenza di Servizi il Comune presenterà dunque anche una proposta progettuale, già concertata con il vicino Comune di Gruaro, sia per l'adeguamento della S.P. 251 che per la realizzazione di una viabilità complementare alla S.P. 251 con attraversamento in sottovia dell'autostrada A4 in prossimità del canale Campeio Esterno.

Profili di carattere ambientale

- Si chiede che, là dove possibile e come da indicazioni della delibera CIPE, siano previste anticipazioni delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere stradali offrendo la disponibilità dell'Amministrazione ad essere coinvolta sia per favorire gli accordi con i cittadini ed i proprietari dei fondi, sia per trovare eventuali alternative alle localizzazioni di progetto;

Barriere fonoassorbenti

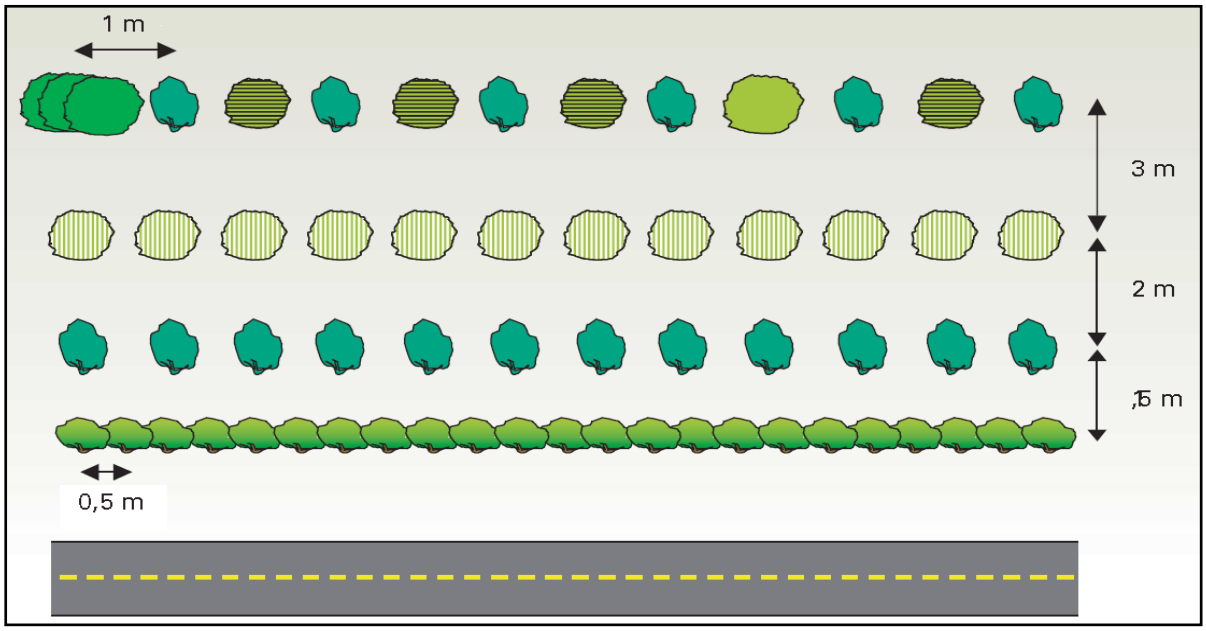
- Si ribadisce la necessità di conoscere le tipologie delle barriere fonoassorbenti che saranno installate, in particolare quelle a ridosso delle abitazioni più vicine all'autostrada, con riguardo alla loro specifica funzione di mitigazione acustica e paesaggistica e si chiede di essere coinvolti nella scelta delle tipologie previste per i diversi tratti;
In particolare si ritiene che le barriere fonoassorbenti nei tratti di maggior impatto verso le abitazioni (es. Nuovo ponte sul fiume Lemene) siano il più trasparenti possibile e che le stesse siano collocate mano a mano che i lavori avanzeranno e non a distanza di tempo.

Opere a verde

- Come anticipato nella prima seduta della Conferenza di Servizi, sempre con riferimento alla delibera CIPE vanno approfonditi alcuni aspetti relativi alla collocazione delle opere a verde non lineare, per capire la loro efficacia e il loro reale ruolo compensativo e di mitigazione; Non sempre la collocazione e le dimensioni ci paiono congrue.
Le aree di afforestazione o comunque a verde di dimensione inferiore ai 2000 mq, sotto il profilo della compensazione e della mitigazione risultano poco significative a meno che non siano attigue ai bacini di laminazione, dove invece possono svolgere un ruolo di incremento della biodiversità.
Si propone quindi:

1. L'area di laminazione 14b sia integrata con un'area di afforestazione a nord-est, a ridosso dell'autostrada che possa fungere anche da schermo per l'abitazione collocata in corrispondenza della sezione A-466.
2. Le aree in corrispondenza dei bacini di laminazione 15 e 16 siano oggetto di un progetto unitario che le colleghi e che comprenda anche il corridoio ecologico del fiume Lison.
3. Sia inserita un'area di afforestazione attorno al bacino di laminazione 19 sfruttando gli spazi disponibili tra la recinzione ed il fossato di progetto.
4. L'area di laminazione 21 veda un incremento dell'area di afforestazione che metta in collegamento le due aree verdi contermini (67 e 67a)

- Nella nota trasmessa in precedenza si segnalava che i filari alberati risultavano non essere delle vere fasce arboree quanto piuttosto dei filari pluristratificati, di minor valore ambientale, paesaggistico e di mitigazione rispetto alle attese.
Si chiede, facendosi in questo interpreti anche delle esigenze manifestate da singoli cittadini e dal mondo agricolo, che sia a nord che a sud i filari vengano ampliati in larghezza, scegliendo le tipologie già individuate come idonee per interventi di questo tipo da Veneto Agricoltura, che gli stessi in qualche modo siano permeabili alla fauna e che siano inseriti nel ragionamento delle reti ecologiche che affronteremo più avanti.
Di seguito un semplice esempio



Pioppo bianco *(Populus alba)*

Carpino bianco *(Carpinus betulus)*

Farnia *(Quercus robur)*

Spincervino *(Rhamnus catharticus)*
Biancospino *(Crataegus monogyna)*
Frangola *(Frangula alnus)*

Olmo campestre *(Ulmus minor)*
Frassino ossifillo *(Fraxinus oxycarpa)*

Ligustrello *(Ligustrum vulgare)*
Pallon di Maggio *(Viburnum lantana)*
Sanguinella *(Cornus sanguinea)*

Aree da rimboschire

- Si conferma l'impressione avuta già dal primo esame del progetto che, diversamente da quanto fatto per le opere legate alle barriere fonoassorbenti ed ai bacini di lagunaggio certamente progettati con un criterio anche distributivo, per buona parte delle aree da rimboschire l'impressione si tratti più di un verde di risulta che di un verde progettato; si chiede quindi uno sforzo maggiore per inserire nelle aree a verde di progetto contigue all'autostrada, oltre a quelle con funzione di barriera per le abitazioni, anche quelle già previste nel nostro Piano Regolatore. Anche in questo caso il Comune è disponibile a fornire tutta la documentazione e collaborazione necessaria.

Le reti ecologiche

- Per un lungo tratto a fianco dell'autostrada A4 è prevista dal Piano Territoriale Provinciale di Coordinamento la presenza di reti ecologiche, in questo senso i bacini di lagunaggio, i filari arborei potenziati e le aree da afforestare dovrebbero essere inserite in un progetto unitario teso a realizzare questi corridoi ecologici che oltre a fungere da percorsi privilegiati di collegamento biotico tra le aree naturali residue, possano anche essere in futuro utilizzati dalle amministrazioni locali per la realizzazione di percorsi.
In particolare si segnalano i seguenti punti e tratti:

- al confine ovest del Comune di Portogruaro, la rete ecologica di area vasta che in direzione nord-sud segue il corso del fiume Loncon;
- il tratto a nord dell'autostrada che corre grossomodo dalla sezione A-481 alla sezione A-503 interessando anche le sponde del fiume Lison;
- il tratto che a sud dell'autostrada dalla sezione A-479 all'area di laminazione 16 segue il corso del fiume Lison;
- il tratto a nord dell'autostrada che corre dalla sezione A- 562 fino al fiume Reghena;
- il tratto a nord dell'autostrada che va dalla sezione A-658 fino al confine comunale est;
- il tratto a sud dell'autostrada che va dal fiume Lemene alla sezione A-721;

Si tratta di aree rientranti nel sistema delle reti ecologiche regionali e provinciali per le quali si chiede un approfondimento progettuale che ne valorizzi il ruolo a loro assegnato dalla pianificazione territoriale sia attraverso progettazioni puntuali (che suggeriamo in seguito) che ampliando le ridotte fasce arboree previste; va in ogni caso tenuto conto che per svolgere il ruolo di rete ecologica l'intero sistema deve essere in grado di consentire il passaggio della fauna, per cui dovrà estendersi anche all'esterno della recinzione.
Nei tratti in cui è presente il canale di gronda questo aspetto va particolarmente tenuto in considerazione in quanto lo stesso, se affiancato da un adeguato sistema arboreo potrebbe svolgere appieno anche il ruolo di corridoio ecologico.

Aree verdi a ridosso dello svincolo e del casello autostradale

- Il Cipe chiedeva inoltre che fossero progettate misure di compensazione, richiedenti un'analisi territoriale più approfondita ed estesa ad un conveniente intorno e finalizzata ad una proposta di miglioramento del tessuto extraurbano, anche con il recupero di parte della estensione delle superfici sottratte per la realizzazione dell'opera, attraverso il ripristino ambientale di cave dismesse, la riqualificazione di aree industriali e interventi di ricomposizione naturalistica.
L'Amministrazione Comunale chiede che questo tipo di approccio sia praticato specialmente per le aree contermini al casello di Portogruaro.
Nel progetto definitivo sono già individuate una serie di aree a verde che, si ritiene, debbano essere inserite in un intervento di ricomposizione unitario e più ampio esteso a gran parte del territorio che il PRG lì indica come verde di uso pubblico attrezzato a parco e attività sportive; ciò in particolare a nord per la fascia compresa tra la SP 251 e lo svincolo autostradale e a sud per la fascia a verde che giunge fino alla roggia Versiola.

Aree di afforestazione

Tenuto conto che il CIPE chiedeva, tra le altre cose, la costituzione di nuove aree di afforestazione relative alle misure di compensazione e che le stesse dovessero essere preferibilmente realizzate, in accordo con gli Enti Locali, in punti concentrati anziché in senso lineare, anche questo aspetto si ritiene debba essere approfondito e concertato col Comune;

Si propone dunque che le aree da afforestare inferiori a 2.000 mq siano estese o accorpate ed in particolare si segnala:

- le opere a verde indicate col numero 52 dovrebbero inglobare anche la superficie che le separa;
- una volta demolito il fabbricato di cui alla sezione A-471, l'intera area verde numero 54 dovrà accorpare le due porzioni ed essere ampliata fino a 2000 mq;
- le due aree a verde indicate col numero 55, lato nord vanno accorpate;
- le tre aree a verde collocate a sud dell'autostrada, comprendenti le porzioni della numero 55 e la numero 56 vanno accorpate ed ampliate;
- le aree a verde numero 72, quella senza numero in corrispondenza della sezione A-680, la numero 74 e la 75, proprio per la loro modesta dimensione, hanno significato solo se saranno parte integrante di un ragionamento che le ricomprenda entro il progetto di rete ecologica in cui ricadono.

Zone SIC/ZPS «Ambiti fluviali dei Fiumi Reghena e Lemene

Per quanto riguarda il fiume Lemene, la proposta di afforestazione andrebbe perlomeno estesa a tutto il sistema compreso tra il bacino di laminazione 24, il canale di gronda e il fiume stesso; quella di progetto appare piuttosto contenuta e comunque non congrua con l'ambito tutelato.
Per il Reghena invece la progettazione potrebbe interessare tutto l'ambito previsto a parco compreso tra via Cà Tiepolo e il confine est del parco fluviale indicato nel PRG.

Compensazione delle emissioni di CO2

In merito alle emissioni di CO2 provocate dall'incremento di traffico autostradale previsto e da quello attuale si sottolinea come l'incremento delle aree a verde avrebbe come diretta conseguenza proprio l'abbattimento della quantità di CO2. Un ulteriore sforzo potrebbe essere fatto proponendo incentivi economici per quegli agricoltori che si impegnino a rimboschire i loro terreni se confinanti con l'autostrada, secondo schemi di impianto concordati.
Il ricorso a sistemi di produzione di energia rinnovabile da parte di Autovie Venete, potrebbe ulteriormente compensare la produzione di CO2 causata dal traffico autostradale, le stesse barriere fonoassorbenti potrebbero essere attrezzate con pannelli fotovoltaici.

Monitoraggi

Si ritiene infine che i monitoraggi relativi a una serie di parametri ambientali debbano proseguire nel tempo e, in qualche caso per l'intero periodo di esercizio dell'opera.
In particolare questo potrebbe valere per:

- la valutazione dell'efficacia dell'attività di depurazione svolta dai bacini di laminazione;
- la componente atmosfera;
- la componente rumore;
- l'efficacia naturalistica delle mitigazioni e compensazioni.

In termini di verifiche preventive si rinnova invece la richiesta di porre particolare attenzione per quei siti che potrebbero essere stati interessati nel tempo dall'abbandono di rifiuti (vecchie cave, ecc.).

Ringraziando dell'attenzione si porgono distinti saluti.

Il Sindaco del Comune di Portogruaro
Antonio Bertoncello