



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

UNDICESIMA LEGISLATURA

MOZIONE N. 534

VIA DEL MARE: LA REGIONE AVVIA QUANTO PRIMA UN CONFRONTO PUBBLICO CHE TENGA CONTO DELLE RICHIESTE DEL TERRITORIO

presentata il 28 marzo 2024 dai Consiglieri Zottis, Camani, Bigon, Luisetto, Montanariello, Zanoni, Baldin, Guarda, Lorenzoni e Ostanel

Il Consiglio regionale del Veneto

PREMESSO CHE:

- la Superstrada a pedaggio denominata “Via del Mare: collegamento A4 – Jesolo e litorali”, più semplicemente “Via del mare”, ha avuto un percorso decisionale quasi ventennale, che nel tempo ha modificato tracciato, caratteristiche e funzioni, sino ad arrivare alla soluzione attuale contenuta nello schema progettuale oggetto della concessione sottoscritta il 12 gennaio scorso tra la Regione Veneto ed il Consorzio stabile SIS;
- le caratteristiche dell’opera, da realizzare in regime di project financing, possono essere così sintetizzate:
 - lunghezza totale di 18,60 km, di cui circa 11 km di adeguamento della viabilità esistente, 6,1 km di nuova viabilità e 1,5 km in affiancamento alla viabilità esistente;
 - sette punti di accesso, previsti presso la rotonda casello di Meolo (0,00 KM), lo svincolo di Meolo via Diaz (+1,2 km circa), lo svincolo SS 14 (+5,0 km circa), lo svincolo Musile via Emilia (+6,75 km circa), lo svincolo Caposile rotonda SP 47 (+11,5 km circa), l’immissione SR 43 (+14,5 km circa) e la rotonda Frova (+18,602 km);
 - due corsie per senso di marcia e mantenimento/realizzazione di due aree di servizio, una per ogni senso di marcia, nel tratto tra lo svincolo di via Emilia ed il sovrappasso di Via Millepertiche;
 - limite di velocità a 90 km/h (pag. 16/83 parere VIA-VAS n. 611 del 16.12.2010);
 - in termini di cronoprogramma, infine, si prevede di realizzare l’opera in 36 mesi, di cui i primi 12 (2024) necessari alla progettazione definitiva ed esecutiva,

comprese le relative approvazioni, ed i successivi 24 (2025-2026) per la realizzazione, mentre la concessione avrà durata di 35 anni (3 di esecuzione e 32 di esercizio);

TENUTO CONTO che l'utilizzo dell'infrastruttura prevede il pagamento di un pedaggio nei termini fissati dal contratto di concessione e coerente con il Piano Economico Finanziario (di seguito PEF), che stabilisce, inoltre, l'esenzione dal pedaggio per i veicoli leggeri per i residenti nei comuni di Fascia 1 (Roncade, Meolo, Musile di Piave, San Donà di Piave, Fossalta di Piave, Eraclea, Jesolo e Cavallino), mentre per i residenti nei comuni di Fascia 2 (San Biagio di Callalta, Monastier, Silea e Treviso) l'esenzione è contemplata per due anni dall'entrata in esercizio della tratta a pagamento. Per garantire il rientro economico finanziario dell'investimento, il PEF prevede inoltre che le tariffe possano essere incrementate del 20% nei mesi estivi di luglio ed agosto, periodo estensibile da aprile a settembre;

CONSIDERATO CHE:

- ferma restando la necessità, evidenziata in questi anni trasversalmente da tutte le forze politiche, della messa in sicurezza dell'asse stradale, rimane ad oggi incomprensibile la volontà di ridisegnare completamente l'arteria stradale, realizzando un'opera i cui costi e il cui impatto ambientale, sociale ed economico risultano spropositati in rapporto ai risultati attesi;

- ad oggi, stando al progetto, l'unica certezza è lo scempio di uno dei pochi territori ancora parzialmente integro rispetto al diffuso processo di cementificazione: infatti, il consumo di suolo che comporta una superstrada a due corsie per senso di marcia - che taglia in due le campagne creando un grosso disagio agli agricoltori non solo per la difficoltà di lavorare i terreni, ma anche per la conseguente svalutazione dei poderi- è stimato in una media di 40 - 50 ettari;

TENUTO CONTO che attraverso la realizzazione di questa superstrada a pagamento si rischia di pregiudicare in via definitiva parte delle opportunità turistiche e paesaggistiche di tutto il territorio: il Comune di Musile di Piave, ad esempio, rientra nella legge speciale di Venezia (legge che riconosce fondi specifici per Venezia e parte dell'entroterra per la tutela e valorizzazione ambientale - territori lagunari) proprio grazie alle sue caratteristiche naturalistiche che verranno pesantemente intaccate dalla nuova arteria stradale. Inoltre, la Via del Mare avrà ricadute negative anche in termini di sviluppo agricolo sia per gli espropri di campagne, sia per una seria difficoltà di circolazione dei mezzi agricoli che si troveranno obbligati ad utilizzare strade minori che già presentano difficoltà strutturali e di ampiezze;

ATTESO INOLTRE che con la realizzazione di questa struttura verranno fortemente danneggiate le diverse attività produttive e commerciali (bar, ristoranti, agriturismi, attività vinicole, ortofrutticole, florovivaiste, artigianali ecc..) che vivono in gran parte grazie al passaggio sull'attuale strada regionale e che, molto probabilmente, saranno costrette a chiudere;

RITENUTO che avviare un'iniziativa in project financing oggi sembra quanto mai azzardato, viste le esperienze critiche della Pedemontana e degli ospedali veneti;

RITENUTO ALTRESÌ necessario l'avvio di un confronto e dibattito pubblico, mai avvenuto in questi anni, che dia priorità alla risoluzione delle criticità procedurali, contrattuali e viarie che non trovano risposte nella realizzazione di quest'opera e alle necessità del territorio, vale a dire la facilità di connessione alle località balneari, la separazione dei flussi di traffico tra quello

locale-urbano e quello esterno-extraurbano, l'eliminazione del traffico di attraversamento delle aree maggiormente urbanizzate, nonché il potenziamento della rete di trasporto pubblico locale;

impegna la Giunta regionale

ad avviare quanto prima un confronto con tutti i soggetti portatori di interesse, al fine di far emergere i reali fabbisogni del territorio e valutare quali siano le soluzioni più opportune e compatibili con il contesto ambientale e territoriale da adottare per arrivare ad una revisione del Master Plan della Viabilità del Veneto Orientale e della Città Metropolitana di Venezia.
