



COMUNE DI SOMMACAMPAGNA  
PROVINCIA DI VERONA

**ORIGINALE**

**DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE**

**n. 47 del 14/05/2009**

**OGGETTO:** OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE ALLEGATO AL PROGETTO PRELIMINARE "NUOVO SISTEMA DELLE TANGENZIALI VENETE - VERONA - VICENZA - PADOVA". PARERE AI SENSI DELL'ART. 17 DELLA L.R. 10/99 ED ART. 2 DEL D.P.R. 12 APRILE 1996.

L'anno duemilanove, il giorno quattordici del mese di maggio alle ore 20.30 nella sala consiliare, a seguito di regolari inviti, si è riunito il Consiglio Comunale in sessione Ordinaria ed in seduta Pubblica di prima convocazione.

Presiede l'adunanza la Sig.ra **Graziella Manzato** e sono rispettivamente presenti ed assenti i seguenti Sigg.:

|    | Presente            | Assente |    | Presente               | Assente |
|----|---------------------|---------|----|------------------------|---------|
| 1  | MANZATO GRAZIELLA   | X       | 12 | PRINCIPE ALFONSO       | X       |
| 2  | PEDRINI FRANCA      | X       | 13 | CERIANI MARIA CRISTINA | X       |
| 3  | RIGO LARA           | X       | 14 | ADAMI STEFANO          | X       |
| 4  | CHIARAMONTE DAMIANO | X       | 15 | GIACOPUZZI WALTER      | X       |
| 5  | VINCENZI MASSIMO    | X       | 16 | PIETROPOLI AUGUSTO     | X       |
| 6  | TURATO PAOLO        | X       | 17 | MARCHI MATTEO          | X       |
| 7  | RAMA MARINO         | X       | 18 | STANGHELLINI STEFANO   | X       |
| 8  | GRANUZZO MASSIMO    | X       | 19 | BRAGGIO ROBERTO        | X       |
| 9  | MENGALLI GIANLUCA   | X       | 20 | BERTOLASO ANGELO       | X       |
| 10 | SERPELLONI ALBERTO  | X       | 21 | GIACOPUZZI NICOLA      | X       |
| 11 | CAMPAGNOLA ATTILIO  | X       |    |                        |         |

E' presente l'assessore esterno Sig.ra Castioni Agnese.

Partecipa all'adunanza il Segretario Comunale dott. EUGENIO AZZALI .

Il Presidente, constatato che gli intervenuti sono in numero legale, dichiara aperta la riunione ed invita i convocati a deliberare sull'oggetto sopraindicato.



**Oggetto: OSSERVAZIONI ALLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE ALLEGATO AL PROGETTO PRELIMINARE “NUOVO SISTEMA DELLE TANGENZIALI VENETE - VERONA - VICENZA - PADOVA”. PARERE AI SENSI DELL’ART. 17 DELLA L.R. 10/99 ED ART. 2 DEL D.P.R. 12 APRILE 1996.**

**L’Assessore all’urbanistica Paolo Turato** provvede ad illustrare la proposta di deliberazione allegata.

Alle ore 21,07 entra il consigliere Principe ed i presenti passano a 15.

Nel frattempo alle ore 21.32 entra il consigliere Stanghellini ed i presenti passano a 16.

Viene data la parola al tecnico estensore della proposta progettuale alternativa, ing. Seneci, il quale illustra l’ipotesi conseguente allo studio effettuato,

Al termine della presentazione ed illustrazione, **il Sindaco** ringrazia l’assessore e l’arch. Sartori per il lavoro effettuato ed apre la discussione. Prosegue, asserendo che, dopo l’ampia illustrazione dettagliata ci si rende conto di quanto sia impegnativa questa nuova infrastruttura che viene a gravare su Caselle. Si tratta di un aggravio pesante ed impegnativo e ci si augura che le osservazioni e le proposte vengano accolte in particolare quella di spostare l’arteria verso Verona, in una zona già compromessa dal punto di vista viabilistico: Caselle sta già pagando molto ed è doveroso ridurre il carico. E’ arrivata la comunicazione del prof. Mosele, Presidente della Provincia, che si propone di fare coordinamento tra i Comuni che debbono presentare le osservazioni, ma non c’è il tempo, visto che il termine scade il prossimo 20 maggio, a meno che non ci sia prolungamento dei termini. La questione di Madonna di Monte è uno stravolgimento del nostro territorio, con galleria che passa all’interno, e l’eliminazione di via Libia comprometterebbe la viabilità locale ed i caratteri ambientali di quella zona. Si deve tener conto della nostra richiesta. Anche via Canova deve restare, perché oltre a portare tutto questo traffico in centro, si vanno ad eliminare due percorsi a misura di paese, fondamentali per servire certe zone. Non conosce i tempi di realizzazione di queste due grandi infrastrutture e si chiede cosa succederà a chi verrà precluso l’accesso alle aree, se verranno indennizzati coloro che lavorano ed hanno proprietà agricole in quell’area: è un disagio veramente importante

**L’assessore Turato** informa che si prevedono 71 mesi di lavori.

**Il Sindaco** rileva che per il progetto esecutivo servirà un anno circa, per cui, in teoria, l’anno prossimo potrebbero cominciare, dal momento che il finanziamento c’è.

Nel frattempo, alle ore 22,00 esce il consigliere Stanghellini ed i presenti risultano 15.

**Il consigliere Massimo Vincenzi (SP)** esprime tutta la sua costernazione, per il fatto che questo tracciato va ad intaccare zone agricole di pregio: egli ha avuto modo parlare con i produttori della zona Siberie e della zona Paradiso. Si sono detti fortemente preoccupati non solo per il sedime

della strada in sé, che attraversa la campagna, ma i camion che in quella zona passeranno: non si potrà più coltivare e fare impresa agricola, per la polvere e gli inquinanti. Chiede sia dato loro un giusto ristoro, anche se sarà praticamente impossibile: pensa ai giovani che hanno famiglia e che vi lavorano, non sa con quale coraggio andare a dire loro di questa infrastruttura e non sa quanti soldi possano ristorare i sacrifici di una vita. E' uno scempio imponente per l'attività agricola della zona oltre che per l'ambiente.

**Il consigliere Alfonso Principe** si allinea con l'intervento precedente: qui è illustrata una distruzione di un territorio. Egli è rimasto colpito dallo scempio su Madonna di Monte, una località che tutti ci invidiano e che questi signori, dall'alto, ci vengono a rovinare. Non sanno trovare strade alternative, se non rovinare i beni che i Comuni hanno. Alla faccia del federalismo: ci calano dall'alto questi progetti!

**Il consigliere Lara Rigo (SP)** è amareggiata dal fatto che dopo 5 anni di Amministrazione arrivano queste tangenziali venete, che di fatto occupano quella zona che qualche anno fa è stata difesa dalla realizzazione dei parcheggi di AutoGerma: una cosa buttata fuori dalla porta è rientrata dalla finestra. L'amarezza deriva dalla sensazione di non essere neppure titolari di scelte importanti nel proprio territorio.

**Il consigliere Giacomuzzi W.** può unirsi a queste lamentele, ma a poco serve. Ci potrebbe essere una soluzione: egli ha visto il progetto redatto da Beniamino Sandrini, un progetto alternativo a questo, che propone di far passare le tangenziali a ridosso della A4, nella parte Sud di Caselle. Andrebbe ad impattare maggiormente sull'abitato, però per alcuni versi egli l'ha visto interessante. Lo propone come ipotesi o come riflessione: potrebbe risolvere il problema di Madonna di Monte. Non sa se è possibile mettere vari tipi di soluzioni come possibilità alternative. Per certi aspetti l'ha trovato interessante.

Citando il PAT, da poco approvato, rileva che si sapeva che le tangenziali potevano esserci e nel PAT non sono state previste. In aggiunta alle soluzioni alternative cercate sulla base dell'impatto ambientale, chiede se ci possa entrare l'aeroporto in questo contesto. Su un sistema territoriale possono interferire una serie di agenti inquinanti, che messi insieme aumentano esponenzialmente: riflessione in questo senso la considera ulteriormente utile. Ricorda infine che c'era un progetto di allargare via Canova condiviso con il Comune di Verona e chiede come si deve considerare questo accordo: viene superato? Vede di buon occhio l'alternativa proposta; è sicuramente migliore rispetto al progetto proposto, sia dal punto di vista viario che dal punto di vista della difesa del territorio, perché consente di attuare quella famosa fascia verde che il PAT prevede.

**L'assessore Turato** precisa che questo tracciato fa parte del Corridoio 5, che prevede la linea ferroviaria. Egli concorda che sia indispensabile puntare al trasporto ferrato più che alla gomma, ma, al di là, di ciò, qui si tratta di un raddoppio, di un forte aiuto alla autostrada Serenissima, che oggi è fuori parametro, nel senso che l'apertura al mondo dell'est ha fatto sì che si sia caricata di

traffico per un 67% in più, per cui è fuori parametro di sicurezza. Mentre la A22 ha deciso di investire sulla linea ferroviaria del Brennero, qui invece si è preferito optare per il sistema delle tangenziali.

Sulla questione dell'inserimento in programmazione urbanistica, c'è una coerenza amministrativa sempre mantenuta. Il PAT approvato è stato co-pianificato con Regione e Provincia, che ci hanno messo la firma e questo sta a significare che non poteva essere inserito il tracciato, perchè non era votato da nessuno, non esisteva ancora, non c'era una proposta ufficiale: è stata proprio la Regione a dire di non metterlo. Il sistema della mobilità del piano d'area è uno strumento di indirizzo, che può generare false aspettative. Non è che il problema venga spostato sul Comune di Verona, è che ci si trova in una zona in cui si affianca a 10 metri una strada già esistente. con nessun ulteriore aggravio: è una proposta del tutto sostenibile e plausibile. Non ha visto la proposta di cui parla il consigliere Giacomuzzi e nulla vieta che, se qualcuno vuole, possa essere resa pubblica. Rimarrebbe il problema della demolizione e della cantierabilità di un paese come Caselle per 5 anni, il problema tecnico relativo al sistema di raccordo delle due autostrade e la notevole devastazione. Egli è convinto della bontà del proprio progetto: ci si è rivolti a degli esperti in materia (anche per curriculum di studi e di esperienze) proprio per valutare tutti i problemi, a partire da quelli relativi alla sicurezza (porta l'esempio di una cisterna di gas che scoppia a poca distanza dai centri abitati: le fasce di rispetto servono a questo). Se egli non fosse stato convinto che il progetto presentato fosse migliorativo, non lo avrebbe proposto questa sera in Consiglio Comunale, considerando che consente di intervenire con la mitigazione, più che all'interno di un centro abitato. Egli non crede, inoltre, che l'aeroporto, per come si relaziona con il mondo, sia in grado di influenzare questa scelta, basta leggere il giornale locale per trarne delle conclusioni. Bastano le strade che ci sono adesso: non ci sono prospettive di sviluppo per gli aeroporti sull'asta nord. Rispetto al sistema veneto, l'attuale aeroporto non incide.

**Il consigliere Pietropoli Augusto (CI)** osserva che le soluzioni illustrate creano sicuramente un impatto ambientale notevole mettono in difficoltà la viabilità secondaria, che per noi è primaria. Vede parecchie criticità in tutti e tre i progetti, sia quella dell'ente promotore, sia quella alternativa dell'Amministrazione che quella del progetto annunciato dal consigliere Giacomuzzi Walter e redatto da un nostro cittadino. Sicuramente i primi due progetti non risolvono il problema "Madonna di Monte", che come diceva il consigliere Principe è sicuramente da preservare. Il tracciato studiato da Sandrini crea qualche problema in più su Caselle e non solo (egli cita località Pirlar e località Palazzo), che già soffrono il passaggio dell'autostrada, però magari risolverebbe il problema a nord e, quindi, anche l'innesto della provinciale. Ulteriore criticità è il passaggio nord – sud di transito attuali (quelli della rampa e della provinciale); non teniamo in secondo piano il passaggio delle Siberie che serve maggiormente la zona della Grande Mela. Ci sono, pertanto, tre passaggi nord – sud da valorizzare ed ampliare e non sa quanto questi progetti tengano conto di queste criticità. E' vero che la strada principale è la provinciale Bussolengo – Villafranca, che va sicuramente

potenziata, perchè nel tratto ferrovia - autostrada soffre in maniera pesante la presenza di un traffico in continuo aumento. L'innesto sulla provinciale così come è stato progettato creerà delle immense code. Si è visto che la rotonda dell'autostrada, realizzata con 9 - 10 anni di ritardo, risulta già vecchia, superata e sottostimata: nelle ore di punta vi è un traffico intenso che crea code. Egli non ha una soluzione, perché egli non è tecnico, vorrebbe vederne più di una, ma i tempi sono veramente stretti. Non sa quale sia la soluzione migliore; sicuramente quella presentata dall'ingegnere incaricato risolve in buona parte il problema di Caselle, perché eliminare via Canova vuol dire eliminare la possibilità di una circonvallazione a nord dell'abitato di Caselle, che è l'alternativa da potenziare per evitare il traffico di attraversamento su via Roma ed in parte su via Verona. Si dovrebbe, tuttavia, concordare con gli enti (ecco l'importanza di aprire un dialogo costruttivo con gli enti sovra comunali e di andare ad incidere nelle scelte che interessano il nostro territorio) per fare due cose: una circonvallazione a sud, che bypassi l'unica possibilità di raggiungere il quadrante Europa (e quindi l'innesto con le tangenziali attraverso via Verona e via Roma) e la possibilità di bypassare il traffico cosiddetto minore che giunge da Lugagnano per immettersi sulla tangenziale, creando una cosiddetta circonvallazione a nord dell'abitato di Caselle. Caselle soffre il fatto di essere incuneata tra l'intersezione della Brennero e la A4 ed a sud ha anche l'aeroporto: bisogna trovare una soluzione e la soluzione la si trova se si apre il dialogo ed il confronto e si ha un peso politico forte con di chi decide sul nostro territorio.

**L'Assessore Turato** in buona parte condivide quanto detto sui rapporti con gli enti. Egli crede sia anche dimostrato: siamo uno dei primi Comuni ad aver concertato e co-pianificato con la Provincia ed anche con la Regione, rispetto alle quali strutture si ha un buonissimo rapporto. Sulla questione della rotonda dell'autostrada, noi abbiamo sempre parlato di ribaltamento, non perché si è megalomani, ma perché la rotonda lì non ci sta: una rotonda funziona se ha un diametro di un certo tipo. Alla fine, la rotonda si è fatta lì perché ribaltare un casello autostradale costa 30 - 40 milioni di euro. Si è arrivati a fatica a fare questa rotonda, che è piccola, ma che comunque ha migliorato la situazione. Si deve tener presente, da questo punto di vista, che la realizzazione di un casello dedicato al sistema aeroportuale alleggerirebbe significativamente le uscite a Sommacampagna. La questione di via Canova è una questione che va ribadita: deve rimanere per difendere l'abitato di Caselle, progettata in un certo modo. E' stato fatto un ragionamento con il Comune di Sona: noi riteniamo che una serie di strade secondarie vadano depotenziate. La Grande Mela è nata prevedendo di utilizzare, secondo il decreto autorizzativo, le strade secondarie: egli crede che questo sia sbagliato. C'è una provinciale che è fortemente qualificata in alcuni tratti e deve farsi carico di questo traffico. La propria linea è quella di depotenziare alcuni passaggi: è stato chiesto a TAV di non allargare i sottopassi, perché nel momento in cui si allarga da lì passa molto traffico e non si ferma più. Egli crede che il cavalcavia della Rampa sia negativo per Caselle e molto di più per l'abitato di Lugagnano perché porta direttamente in centro. C'era una possibilità di realizzare una circonvallazione di gronda a nord, ventilata dal sindaco Bonometti, ma

non prosegue su questo punto per non effettuare un'ipotesi pianificatoria in altro Comune, per correttezza. Egli crede che comunque quella sarebbe stata la vera soluzione. Invita, inoltre, di non parlare di filiera sul dove si decide: egli non vuole far polemiche, ma se si è deciso, qui si è deciso male, anche perché si chiede perché bisogna pagarsi le tangenziali, non lo trova giusto, comunque non vuole fare demagogia. Si aspettava che fosse la variante alla statale 11 e che non fossero tangenziali a pagamento, si aspettava che non fosse la filiera della A4 a produrre questa cosa, si aspettava che fossero strade di interesse regionale, mentre questa è un raddoppio della Milano – Venezia, sostanzialmente: la Lombardia è intervenuta con una autostrada e da noi si interviene con un sistema di tangenziali. Per cui, anche in termini di decisione, la proposta vista prima, che evidentemente deriva da qualche parte, evidentemente a qualcuno serve. Egli non crede che i cittadini di Caselle potrebbero fermarla perché sono A piuttosto che B e B piuttosto che C. Si chiede se verrà ritirata, in caso di... O le cose servono o non servono. Si fanno in base a progetti di ingegneria del traffico, che comportano anche dei sacrifici: la Regione era in procinto di licenziare una legge sul “no food”, che significa “non alimenti” per 200 metri attorno l'autostrada. Non l'ha potuto fare perché quando si mette un vincolo, bisogna pagarlo. Se gli agricoltori non possono più coltivare, hanno diritto ad un indennizzo. Non è questione di filiere, quindi. I cittadini contribuiscono con le loro tasse ai bilanci pubblici e sono tutti uguali.

**Il consigliere Pietropoli (CI)** per quanto riguarda il progetto alternativo presentato vede una criticità: nel passaggio dell'attuale Regionale che va al casello di Verona Nord, vi è una strettoia, quindi far deviare il traffico che proviene da Brescia con la possibilità di innestarsi su questa strada creerà ulteriori problemi, è un imbuto di tre strade che si collegano su una sola strada con una sola corsia.

**L'ing. Seneci** precisa che non c'è possibilità della direzione Brescia di innesto verso Nord, c'è la possibilità di chi scende da nord di innestarsi verso Brescia. Chi viene dal casello di Verona Nord può innestarsi ed andare verso Peschiera, non c'è il viceversa in quel punto. Lì c'è uno svincolo di uscita che porta a via Verona. Tutti questi movimenti nel progetto preliminare avvengono nel nodo a Sud. Permane il problema dell'imbuto che si demanda ad un raddoppio di quelle corsie che diventano singole dopo il sottopasso della ferrovia, ma sono slegate da questo punto perché non ci sono immissioni di nuovi flussi in quella direzione. La tangenziale non viene modificata, nel senso che chi scende fa quello che fa oggi, può uscire su via Verona o proseguire per Villafranca, senza toccare la rotatoria, oppure uscire ed andare in rotatoria per in questo caso entrare nel Quadrante Europa attraverso il sovrappasso esistente oppure entrare nel nuovo Sistema delle Tangenziali Venete. Spiega, quindi, che questo non era il compito che era stato loro affidato, nel senso che il tema del proprio mandato non era risolvere questo snodo, che ha dei problemi perché effettivamente ci sono delle corsie di svincolo ed immissioni molto strette. Questi problemi egli crede che andranno risolti; ci sono dei progettisti che fanno il fatto loro. Ripete di non aver messo

mano a questo sistema perché non era attinente alla variante ed al problema ambientale legato al proprio mandato. Può essere d'accordo su alcune considerazioni riguardanti questo nodo,

**L'assessore Turato** precisa che il mandato era riferito alla valutazione se era possibile agire su tutta la tangenziale sud, che diventa 3 + 3, con un potenziamento. Per noi l'obiettivo era capire se in effetti si può spostare una strada che è stata posta sul nostro territorio rispetto ad una previsione che non c'era nel Piano d'Area del Quadrante Europa, che non c'era in nessun tipo di pianificazione. Non è che si dica che non la si vuole per motivi diversi dal fatto che ci deve essere una logica di pianificazione.

**Il consigliere Campagnola (SP)** ritiene di portare solo qualche appunto, così anche per ricordarci che gli anni passano, ma non passano invano. Nel riproporre la soluzione dell'autostrada affiancata all'attuale Serenissima, bisogna ritornare al lontano 1995 quando a furor di popolo (comitati, raccolte firme, marcia nel settembre 1997 contro l'Alta Velocità denominata poi Alta Capacità) ci si è mossi per tentare di spostare questo tracciato che devastava sia Sommacampagna che Caselle. Prima si citava un progetto di un concittadino di Caselle, in cui ci sono strade sovrapposte, per cui di difficile soluzione ed accettazione da parte degli enti. Personalmente, per la parte verso Verona, considera percorribile la soluzione che viene proposta, non per spostare il problema, ma per il fatto che lì c'è un territorio già compromesso. Dalla parte verso Sommacampagna, egli considera che, anche se l'Alta Capacità ha già fatto un progetto che sembra ormai definitivo, a cui verrà accostata la tangenziale a pagamento, bisogna tentare di mitigare questo impatto. C'è una struttura con binari per il caricamento dei camion, che adottando taluni soluzioni tecniche, possono consentire lo spostamento dell'Alta Capacità e del passaggio delle tangenziali a pagamento. E' consapevole che non sono problemi di facile soluzione, però se la tangenziale a pagamento dovrà passare attraverso quel punto, inesorabilmente avremmo compromesso una parte del nostro territorio. Invita a sollecitare nei tavoli di discussione questa possibilità di alternativa, questo spostamento e se c'è da fare una galleria che non sia una devastazione dell'attuale monte di Madonna del Monte. Non si ne parla neanche della strada che sale a Madonna del Monte, perché è fuori da ogni logica, sembra quasi che uno non conosca neanche il nostro territorio. Riferendosi all'intervento del consigliere Pietropoli, considera che per arrivare alla rotonda dell'autostrada è servito un percorso faticoso e lungo. Il sindaco Mengalli aveva acquistato i divisorii perché saremmo ancora nella condizione di girare attorno ad un vaso di fiori. Bisogna tener presente che in questo momento è anche chiusa parzialmente via Bussolengo e che questa aiuterà a far defluire il traffico quando verrà riaperta. Le altre due rotonde che dovevano servire la Grande Mela hanno occupato molto territorio, il cui flusso di traffico principale ha una velocità spaventosa, su una è collegata ad un ingrosso di frutta, e l'altra è presso un impianto di distribuzione di carburanti: ci sono persone che tutti i giorni girano contromano. Là c'era il territorio per costruirle bene ed anche dove c'era lo spazio le soluzioni non ci sono state.



**Il consigliere Pietropoli (CI)** precisa di non aver criticato la rotonda, ma solo il ritardo della sua esecuzione.

Nel frattempo, alle ore 22,50, entra l'assessore Mengalli ed esce il consigliere Ceriani Maria Cristina.

**Il consigliere Bertolaso (CI)** sicuramente opere di questo genere devastano il territorio, per cui risulta difficile approcciarsi, soprattutto quando si hanno delle perplessità sulle modalità di utilizzo. Egli ha colto con piacere la posizione pragmatica dell'Amministrazione Comunale nell'affrontare la questione, nel senso che se c'è da realizzarla, tentiamo di trovare delle mitigazioni o delle soluzioni alternative. Chiede un chiarimento in ordine all'espressione del parere favorevole: cosa cambia nella prospettiva di avanzamento di questo progetto? In tempi ristretti, si è dato questo incarico per una soluzione relativa al "curvone" di Caselle che egli ritiene una soluzione indispensabile, diversa da quella di progetto che è veramente devastante in quell'angolo, che è territorio prezioso rispetto a quello che c'è di là. Trova debole la posizione su Madonna di Monte, un punto nevralgico per gli aspetti ambientali, viabilistici e paesaggistici di rilievo. L'unica cosa che c'è sul tappeto è quella "porcheria" della strada che sale. Anche la "rotondina" sulla 26 comporterà qualche problema. Egli è sempre stato dell'idea che questo tipo di opere, che sicuramente creano pregiudizi alle comunità, dovrebbero tentare di risolvere altri problemi presenti. Riferendosi alla proposta avanzata da Sandrini, considera interessante l'inserimento della strada in quel posto per tentare di risanare quello che la A4 ha comportato. Egli ammette di non avere la capacità e le competenze per dire se questo sia fattibile o meno, ma la realizzazione di queste opere dovrebbero dare la possibilità di risolvere dei problemi già esistenti. Non si discute che si va a perdere viabilità ordinaria, quindi via Canova e via Libia, ma più perderla egli vedrebbe l'occasione per risolvere alcune questioni. Ad esempio, il posizionamento dell'abitato di Lugagnano rispetto alla loro posizione con autostrada del Brennero che non gli consente alcun sbocco, gli comporterà il gravitare su via Canova. Quindi in questo momento gli parrebbe che quest'opera dovesse servire a dare qualche soluzione a questi problemi. Un'altra questione, cui si era accennato in commissione, è che anche noi abbiamo un problema di viabilità interna nel centro abitato che si è acuitizzato con la realizzazione della lottizzazione Montemolin. La soluzione di Madonna di Monte potrebbe dare delle risposte a questo tipo di problematica, perlomeno in un'ottica futuribile, e cioè ipotizzare il recupero della viabilità in quella zona attraverso uno snodo e intersezione con questa tangenziale, che dia la possibilità nel tempo di dirottare in quella zona la viabilità che scende dal paese per andare verso vie di comunicazione (Bussolengo, per es.). Noi stiamo valutando il progetto che ci è stato prospettato, ma si chiede se si possa contrattare: la proposta del Presidente della Provincia può consentire di porsi ad un tavolo comune di trattativa con i vari Comuni.

**L'assessore Turato** precisa che si sta facendo una valutazione su un progetto presentato, che è lo studio di impatto ambientale: siamo in una fase di procedura ben precisa; giustamente ci vuole il rispetto delle procedure. Ricorda che questo è un progetto di interesse nazionale, quindi un

progetto che non si ferma per nessun motivo. Sono stati fatti tre incontri in Provincia. Egli è abbastanza critico sulle modalità seguite in questi incontri, molto informali, senza verbali; tutti i sindaci lo hanno rilevato. E' vero però che, come ribadito prima, esiste una pianificazione, se la strada viene messa dove era prevista dal Piano Regolatore di Sommacampagna, dal Piano Regolatore condiviso con la Provincia, con la Regione, dal Piano del Quadrante Europa, non si potrebbe andare a dire che non va bene, perchè sarebbe illogico e incoerente e, quindi, la nostra osservazione sarebbe perdente. Le osservazioni debbono basarsi su elementi concreti. Per cui, non c'è nessuna possibilità trattare, in questo momento. La proposta di Mosele relativa al coordinamento probabilmente si riferisce alla sua figura istituzionale dal momento che tra poco non sarà più in carica; si augura, comunque, che questo coordinamento venga fatto meglio di come fatto finora, per il bene della comunità. L'unica possibilità che c'è qui è dimostrare ai membri della commissione di valutazione di impatto ambientale che quello che si propone è migliorativo. Se noi avessimo messo sul piano regolatore il tracciato, non si poteva dire niente. Il nostro piano è firmato dal settore infrastrutture della Regione e dal settore viabilità della Provincia, proprio perchè in quel momento quella strada non esisteva. Se non c'è la fascia di rispetto, la strada non ha il diritto di starci. Noi la portiamo in quella zona perchè ci sono le fasce di rispetto che sono istituite e costituite per legge. C'è una linearità che ci blindava dal punto di vista giuridico. Su Madonna di Monte, egli crede nel buon senso e nella responsabilità dei progettisti ed è sicuro che la devastazione che si vedrà nella valle nei prossimi due anni sarà poi ricucita (cita alcuni esempi di ricostituzione). La tangenziale è pensata per le percorrenze medie, cioè chi deve andare dal Milano a Venezia usa la A4 e chi deve andare da Brescia a Sommacampagna prende la tangenziale: questa è l'idea progettuale di chi l'ha pensata ed egli crede che sia anche credibile. Nella prima proposta di legge, c'era una cosa molto interessante che però è stata stralciata dalla Regione e cioè che "le strade pubbliche alle quale si innestano gli allacciamenti predetti debbono avere caratteristiche sufficienti a smaltire il traffico di afflusso e di deflusso dell'opera". Questo stralcio significa che si disinteressano delle strade pubbliche e di dove va il traffico. Evidentemente tutti sanno che le rotonde risolvono i problemi degli incroci, come anche alcuni problemi di fluidità del traffico, ma se la rotonda ha 100 mt di diametro, perché le rotonde funzionano in base alla dimensione. Pertanto si ritiene opportuno allargare ed andare a fare una connessione, che sia tecnicamente ineccepibile. Sulla questione dell'eventuale casello, la valutazione non è facile; c'è un problema di natura tecnica: questa è un'autostrada dove si viaggia a 130 kmh e quindi le uscite devono essere distanziate di 4 - 5 km, qui invece si tratterebbe di un'uscita ad 1 ½ km e creerebbe rallentamenti e possibilità di incidenti. La valutazione che è stata fatta è che un casello ingenera qualcosa attorno, può risolvere in parte il problema dello sgravio della parte nord del paese, ma può anche generare, in un futuro prossimo, aree produttive che non sarebbe opportuno fossero collocate lì. Si è arrivati, quindi, alla conclusione di chiedere lo stralcio di questo, anche perché per questa proposta serviva un accordo di programma con l'Amministrazione di Sona, con i promotori

e la Regione, che prevedesse di limitare gli insediamenti e ciò, nel tempo, potrebbe risultare poco controllabile e bypassabile. E' vero che l'arch. Sartori l'ha inserito, ma si è arrivati alla conclusione di chiedere lo stralcio di questa parte, puntando sul fatto che sicuramente deve essere realizzato l'affiancamento della galleria in via Libia con l'uscita nella strada dell'Anca.

**L'assessore Granuzzo** propone di dare più forza alla delibera in ordine alla questione di via Canova. Nel testo steso dall'arch. Sartori c'è un atteggiamento istituzionale, come è giusto che scriva un tecnico ed un funzionario. Lo svincolo a diamante e la contestuale cancellazione di via Canova comporterà un consistente aggravamento del fenomeno dell'attraversamento del centro abitato da parte di traffico in direzione ZAI - Lugagnano. Se si considera la strada provinciale 62 all'altezza del casello di Verona Nord già oggi dà fortissimi segnali di insufficienza e di scarsa fluidità, è plausibile che in futuro il fenomeno dei veicoli che escono da questo groviglio per trovare un bypass attraverso le strade urbane per arrivare a Lugagnano sia destinato ad aggravarsi più che ad alleggerirsi. Per questo motivo propone di inserire una frase un po' più perentoria, con cui si chiede con forza che il progetto non può assolutamente permettersi di far finta che una strada comunale non esista. Sembra ricorrente l'attenzione a garantire le strade comunali esistenti, incredibilmente, in particolar modo con la variante Verona 1 (la seconda ipotesi che i progettisti ci propongono) in modo ancora più deciso via Canova sparisce. L'assessore propone il testo dell'emendamento da apportare alla relazione allegata alla proposta di deliberazione. Sottolinea che si ribadisce lo stesso concetto, ma in modo politico.

**L'assessore Mengalli** considera che l'osservazione che propone l'assessore Granuzzo in effetti introduca una questione importante: il dispositivo della delibera prende atto di una relazione tecnica stesa dall'ufficio urbanistica e di uno studio steso dall'ingegnere incaricato e le facciamo proprie. Pare che manchi l'aspetto dichiarativo proprio del Consiglio Comunale; gli pare necessario esprimere un giudizio aprioristico sull'opera, cioè "favorevole, purchè", "negativo e comunque...". L'esperienza dell'Alta Velocità ha insegnato che chi vuole trovare argomenti per trovare assenti dell'Amministrazione, sa trovare diverse strade. L'aver valutato l'impatto ambientale può essere interpretato che, se si recepiscono tutte le osservazioni, l'opera può essere condivisa? Se così fosse, manca ancora un aspetto politico del dire che qui siano emerse delle preoccupazioni. Quantomeno egli ritiene che questo documento debba concludersi con una affermazione del tipo "la presente deliberazione non costituisce atto di assenso, approvazione implicita o a priori dell'opera in discussione, per cui questo Consiglio si riserva di esprimere liberamente il proprio parere al momento dell'approvazione degli elaborati progettuali". Bisogna far capire che per noi questa non è l'ultima parola, ma lì si aspetta al varco, primo per verificare che le nostre osservazioni siano state recepite, secondo per dire che se procedendo nelle varie fasi si scopre che questo progetto è sbagliato, ci si sente liberi come amministratori di contestarlo.

**Il Sindaco** concorda con l'assessore Turato sul casello, in merito alla possibilità di uscita di questa autostrada in corrispondenza di strada San Giorgio. L'idea di poter permettere un ingresso a

questa strada potrebbe dare una risposta alla zona residenziale di Monte Molin, peraltro apre uno scenario che potrebbe portare dei problemi difficili da valutare: prima di tutto quello della portata di questa strada. E' vero che molte volte, nel passato, si era accennato alla possibilità di risolvere il problema della viabilità di Monte Molin, ma allora si pensava al raddoppio della statale 11, quindi una strada importante ma che collegava Verona con Peschiera, mentre qui si sta parlando di un'autostrada, per cui il traffico che transiterà su questo tipo di arteria sarà sicuramente più intenso, di percorrenza veloce e proveniente da distanze maggiori. Avere un casello in quel posto potrebbe creare il problema di un traffico che esce da lì e che attraversa il paese. Un casello su un'autostrada crede che sia sempre fatto o in previsione di uno sviluppo di una zona produttiva o residenziali impegnative o andare risolvere problemi viabilistici importanti preesistenti (es. Gardaland). I ragionamenti fatti hanno portato alla posizione di oggi, anche perchè si ritiene prioritario il mantenimento della strada dell'Ancap.

**L'assessore Turato** sottolinea che, nel momento in cui si ha il sottopasso, vuol dire che abbiamo sostanzialmente il bypass per la zona di Monte Molin.

**Il consigliere Bertolaso (CI)** chiarisce che il rilievo di prima non era fatto in funzione di avere un casello in quella zona, ma che in questa fase, possibilmente, si pensi ad una soluzione del problema: se si rifà via Libia, la si faccia adeguata allo scopo di far scendere il traffico che vuole andare verso viabilità di questo genere.

**Il consigliere Pedrini Franca (SP)**, al di là di tutte le soluzioni tecniche, considera come questa infrastruttura desti grande preoccupazione e sottolinea l'importanza di salvaguardare la zona Madonna di Monte, quindi il sottopasso se va fatto che sia fatto con le dovute soluzioni, come sottolineato prima dall'assessore Turato, proprio perché questo è un angolo che va decisamente tutelato, perché è qualcosa proprio di particolare della comunità di Sommacampagna.

**L'assessore Turato** riferisce di aver chiesto che le opere compensative abbiano le stesse modalità del passante verde di Mestre, per il quale c'è stato un forte investimento della Regione in termini di qualità ambientale e di compenso sul territorio. Noi diciamo che i cittadini da Peschiera in là sono tutti uguali. C'è scritto, ma lo ribadisce, anche perché c'è un precedente.

**Il consigliere Bertolaso (CI)** chiede le conseguenze di un eventuale parere negativo.

**L'assessore Turato** presume che verrebbe visto come una posizione demagogica: qui bisogna proprio entrare nel merito, proponendo una alternativa che dal punto di vista ambientale complessivo sia migliorativa. La questione delle strade interrotte è molto importante perché comporta un'induzione di traffico che comporta il passaggio obbligato per il centro abitato, con tutto quello che ne consegue.

Il Sindaco invita, quindi, a formulare gli emendamenti da sottoporre ad approvazione del Consiglio Comunale.

### **Emendamento n. 1**

**L'assessore Turato** propone un emendamento riguardante il casello sulla strada di via San Giorgio e che consiste **nello stralcio a pag. 29 della relazione di analisi tecnica allegata alla proposta di deliberazione delle frasi comprese tra “In alternativa “ e “Alta Capacità”**.

**Il consigliere Bertolaso** chiede se la richiesta del mantenimento di via Libia venga affermato dopo, come si afferma l'importanza della strada Canova, con la stessa sottolineatura politica e cioè che è indispensabile alla viabilità interna.

Alle ore 23,44, **il Sindaco** propone la sospensione di seduta per 5 minuti per poter raccogliere le proposte emerse e stendere i relativi emendamenti. Il Consiglio Comunale esprime parere favorevole unanime.

Alle ore 23,49 viene ripresa la seduta.

Il Sindaco pone, quindi, in votazione il **primo emendamento**, come sopra proposto dall'assessore Turato.

### **IL CONSIGLIO COMUNALE**

Con voti favorevoli unanimi 15, espressi in forma palese,

#### **DELIBERA**

di approvare l'emendamento n. 1 consistente nello stralcio da pag. 29 della relazione di analisi tecnica allegata alla proposta di deliberazione delle frasi comprese tra “In alternativa “ e “Alta Capacità”.

#### **Emendamento n. 2**

L'assessore Turato propone l'aggiunta a pag. 29 della relazione di analisi tecnica allegata alla proposta di deliberazione della seguente frase dopo le parole “rurali esistenti.”:

**“Questa Amministrazione ritiene inaccettabile la cancellazione della strada comunale via Val di Sona – via Libia considerando le ricadute fortemente negative che tale cancellazione determinerebbe sulla viabilità locale con particolare riferimento al prevedibile aumento del traffico di attraversamento del centro abitato di Sommacampagna, oltre al disagio provocato ai residenti della zona”.**

### **IL CONSIGLIO COMUNALE**

Con voti favorevoli unanimi 15, espressi in forma palese,

#### **DELIBERA**

di approvare l'emendamento n. 2 come sopra esposto.

#### **Emendamento n. 3**

L'assessore Turato propone l'aggiunta in fondo a pag. 30 della relazione di analisi tecnica allegata alla proposta di delibera di quanto segue:

**“Questa Amministrazione ritiene inaccettabile la cancellazione della strada comunale di via Canova del cui strategico valore viene narrato nella delibera consiliare con cui questa Amministrazione ha approvato lo schema per l'accordo di programma con il Comune di Verona finalizzato al suo potenziamento.**

Si ricordano a testimonianza di ciò e se ne chiede l'allegazione dei flussi rilevati nell'anno 2002. La variante "Verona Sud A1 Svincolo Villafranca – A22 – Mantovana" non è compatibile con l'innesto di via Canova su via Verona.

Via Canova contribuisce oggi a sgravare la SR 62 che all'altezza del casello di Verona Nord dà già da molto tempo segnali di grave insufficienza.

Si andrebbe certamente ad aggravare il fenomeno dell'attraversamento del centro abitato di Caselle da parte dei flussi che impegnano oggi via Canova con conseguente peggioramento dell'inquinamento atmosferico prodotto nel cuore del centro abitato"

#### IL CONSIGLIO COMUNALE

Con voti favorevoli unanimi 15, espressi in forma palese,

#### DELIBERA

di approvare l'emendamento n. 3 come sopra esposto.

#### **Emendamento n. 4**

L'assessore Mengalli propone l'aggiunta al dispositivo della proposta di deliberazione delle seguenti frasi:

**"punto a) La presente deliberazione viene adottata ai soli fini della procedura S.I.A. e non costituisce ad alcun effetto approvazione, neppure implicita, dell'opera progettuale in parola, specie con riferimento alla prospettata possibilità che l'arteria viaria venga assoggettata al pagamento di pedaggio, con relativo venir meno di ogni effetto benefico sulla situazione di traffico oggi riscontrabile nel territorio di Sommacampagna.**

**Questo Consiglio Comunale, pertanto, si riserva ogni più ampia facoltà di assumere fin dalle prossime fasi della progettazione la determinazione che riterrà del caso preannunciando fin d'ora che, nel caso di mancato recepimento delle osservazioni oggi adottate, il parere di questo Consiglio Comunale dovrà considerarsi senz'altro contrario".**

**Il consigliere Bertolaso (CI)** chiede se siano previsti altri passaggi in Consiglio e **l'assessore Turato** risponde che se rispettano la procedura non ce ne saranno, ma potrebbero anche riproporre un progetto diverso e crede che questa dichiarazione ci stia tutta.

**L'assessore Mengalli** considera che il Presidente della Provincia Mosele ha parlato di concertazione da parte di tutti i comuni e crede che la Provincia non venisse individuata come trade d'union se non si preoccupava di raccogliere parere di diversi comuni. Egli crede che in Consiglio si passerà ancora, come lo si è fatto per l'alta velocità.

**Il consigliere Pietropoli (CI)** osserva che egli ha votato a favore delle migliorie al tracciato, ma se si vuol star qui a presentare altre osservazioni, i punti critici non ci sono solo su via Canova e su via Libia: ci sono punti critici da rimarcare con la stessa forza e **l'Assessore Turato** risponde che il documento tecnico è significativo in tal senso.

Viene messo, quindi, in votazione l'emendamento n. 4.

#### IL CONSIGLIO COMUNALE

Con voti favorevoli unanimi 15, espressi in forma palese,

**DELIBERA**

di approvare l'emendamento n. 4 come sopra esposto.

**Il Sindaco**, mettendo in votazione la proposta complessiva con tutti gli emendamenti proposti e votati, chiede se ci sono dichiarazioni di voto.

**Il Consigliere Giacomuzzi W. (CI)** considera che la valutazione è che è un progetto sicuramente migliorativo rispetto al progetto preliminare, soprattutto per quanto riguarda la difesa del territorio e l'allontanamento dal centro abitato di Caselle di queste infrastrutture; si è coscienti che esistono ancora numerosi punti critici, sui quali si è dibattuto poco, come diceva il collega Pietropoli, e forse non si è nemmeno del tutto coscienti di questi limiti che usciranno mano a mano. Si constata che comunque è una soluzione unidirezionale, poteva essere anche una soluzione poliedrica se non alternativa: piace citare quella in aderenza, sotto alla A4. Valutare se questa potesse essere migliore di quella prospettata sicuramente è facile a dirsi, difficile a dimostrarsi, sicuramente alternativa. Può essere una soluzione da presentare in affiancamento. Non è stato fatto e lo si avverte come un limite. E' evidente che rispetto alla proposta generale, pur nella difficoltà di valutare in maniera completa, il proprio voto sarà favorevole.

**Il sindaco** esprime parere favorevole, con gli emendamenti proposti ed approvati. Si richiama all'intervento fatto precedentemente, che sottolineava sostanzialmente l'impatto consistente che questa nuova infrastruttura ha sul nostro territorio e soprattutto i punti critici che sono stati ampiamente sottolineati nel corso della discussione.

**IL CONSIGLIO COMUNALE**

Con voti favorevoli unanimi 15, espressi in forma palese,

**DELIBERA**

di approvare la proposta di deliberazione al presente provvedimento per costituirne parte integrante, con gli emendamenti come sopra approvati.

Ed inoltre,

**IL CONSIGLIO COMUNALE**

con voti favorevoli unanimi 15, espressi in forma palese,

**DELIBERA**

di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D. L.vo 267/2000.

Il Sindaco, essendo l'ultima seduta di consiglio comunale di questo mandato amministrativo, formula i propri ringraziamenti a tutti i presenti, ai consiglieri ed agli assessori per l'opera prestata in questi cinque anni di amministrazione.

La seduta viene chiusa alle ore 0,05.





Premesso che:

- Con Deliberazione n. 841 del 03 aprile 2007 la Giunta Regionale ha preso atto della proposta spontanea presentata in data 21.12.2006 dalla Società Tangenziali Venete S.r.l. avente ad oggetto l'iniziativa "Nuovo sistema delle tangenziali venete Verona – Vicenza - Padova", da attuarsi in regime di finanza di progetto ai sensi dell'art. 153 e seguenti del D.Lgs. 163/06 e successive modifiche ed integrazioni;
- Sotto il profilo programmatico tale opera è inserita nel Piano Triennale regionale della Viabilità 2006-2008 approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 10 del 21.02.2007. Il medesimo intervento è altresì previsto nel Piano Regionale Trasporti allo stato adottato dalla Giunta regionale con provvedimento n. 1671 del 05 luglio 2005, e recentemente aggiornato con provvedimento Consiglio Regionale n. 90 del 17/07/2007;
- con Deliberazione n° 1174 del 26/05/2008 la Giunta Regionale ha preso atto del parere positivo emesso dal NUVV in data 14.05.2008 e ha dichiarato di pubblico interesse la proposta di finanza di progetto per la progettazione, costruzione ed esercizio dell'opera infrastrutturale in oggetto;
- con comunicazione della Regione Veneto – Direzione Infrastrutture – pervenuta al Comune di Sommacampagna il 17/07/2008, prot. n° 11389, è stata indetta una riunione di consultazione presso la Provincia di Verona in data 25 luglio 2008 avente ad oggetto la presentazione del Progetto Preliminare del "Nuovo sistema delle Tangenziali Venete - Verona - Vicenza - Padova";
- la riunione sopra citata è stata indetta ai sensi del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture" e della legge regionale 9 agosto 2002 n. 15 "Norme per la realizzazione di infrastrutture di trasporto, per la progettazione, realizzazione e gestione di autostrade e strade a pedaggio regionali e relative disposizioni in materia di finanza di progetto e conferenza di servizi", al fine di acquisire intese e concertazioni utili a definire la programmazione della viabilità regionale;
- con nota della Regione Veneto - Direzione Infrastrutture n°412028/45.502.01 in data 06/08/2008, a noi pervenuta il 13/08/2008, prot n°12771, sono state trasmesse le planimetrie in scala 1:25.000 del progetto in oggetto, ad integrazione di quanto già consegnato nella suddetta riunione;
- in data 10/09.2008 e 29/01/2009 si sono altresì svolti ulteriori incontri presso la Provincia di Verona aventi per oggetto consultazioni ulteriori sul progetto elaborato;
- in data 20/03/2009 è stato pubblicato l'avviso del deposito del progetto preliminare e del relativo Studio d'Impatto Ambientale presso l'Ufficio VIA della Provincia di Verona.
- Sul medesimo avviso sono indicati inoltre i soggetti ai quali, ai sensi della normativa vigente, entro il termine di sessanta giorni dal 20/03/2009, chiunque abbia interesse può presentare in forma scritta, istanze, osservazioni o pareri sull'opera in oggetto e cioè:
  1. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, Servizio V.I.A., via C. Colombo 44, 00147 Roma
  2. Ministero per i Beni e per le Attività Culturali, Direzione Generale per le qualità e la tutela del paesaggio e l'arte e l'architettura contemporanee, via di San Michele 22, 00153 Roma
  3. Regione Veneto, Unità Complessa Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.), calle Priuli, Cannaregio 99, 30121 Venezia
- In data 23/02.2009 si è svolto un incontro di presentazione dello Studio d'Impatto Ambientale durante il quale è stata illustrata sinteticamente l'opera progettata, ma che data la complessità e corposità della documentazione tecnica allegata non era possibile comprendere tutti gli aspetti progettuali descritti senza disporre di copia del progetto e del relativo S.I.A., che è stata pertanto richiesta in tale occasione;

- In data 08/04/2009 è pervenuta dalla Regione Veneto la documentazione tecnica su supporto informatico, necessaria al fine di poter analizzare compiutamente l'opera e gli impatti che provoca sul territorio al fine di poter elaborare e presentare nei termini di legge le relative osservazioni, come più sopra ricordato;
- Del deposito del progetto presso il Comune è stato dato avviso mediante pubblicazione sul Sito Internet ad informazione di tutta la cittadinanza interessata;

Tutto ciò premesso

- considerato che il progetto in oggetto è sottoposto alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale, la quale, ai sensi della Direttiva 85/337/CE, individua, descrive e valuta gli effetti diretti e indiretti di un progetto sui seguenti fattori:
  - l'uomo, la fauna e la flora;
  - il suolo, l'acqua, l'aria, il clima e il paesaggio;
  - i beni materiali ed il patrimonio culturale;
  - l'interazione tra i fattori di cui sopra.
- considerato che la normativa nazionale, D.Lgs. n°152/2006, così come modificato dal D.Lgs. n°4/2008, e la normativa regionale, L.R. n°10/1999, in attuazione della suddetta direttiva, disciplinano la procedura di VIA e, in particolare, le forme di presentazione al pubblico e di formulazione dei pareri degli enti territoriali interessati
- rilevato che, in particolare, ai sensi della predetta normativa, i comuni il cui territorio è interessato dalla realizzazione del progetto o opera possono esprimere le loro osservazioni e/o il loro parere entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione dell'ultimo annuncio dell'avvenuto deposito del progetto preliminare e del SIA
- rilevato che in assenza di diversa formulazione statutaria degli enti, il parere di cui sopra è espresso dal consiglio del comune interessato;
- preso atto che la struttura competente per la VIA trasmette, infine, le osservazioni ed il parere al soggetto proponente che può presentare alla stessa struttura le proprie contro-deduzioni.
- rilevato che entro centotrentacinque giorni dalla data della pubblicazione la commissione VIA esprime il proprio parere sull'impatto ambientale dell'impianto, opera o intervento proposto, sulla base delle osservazioni, delle risultanze dell'eventuale inchiesta pubblica e dei pareri pervenuti.
- ricevuto in data 08/04/2009 prot. n°5672 copia completa su supporto informatico del progetto preliminare e dello Studio d'Impatto Ambientale dell'opera, come da accordi intercorsi durante la presentazione del S.I.A. avvenuta il giorno 23/03/2009
- considerato che l'ufficio Urbanistica ha pertanto condotto un'attenta analisi della documentazione pervenuta costituita da:

Progetto Preliminare:

1. Relazione Illustrativa
2. Relazione di ottemperanza alle prescrizioni NUVV
3. Elaborati Grafici

Studio d'Impatto Ambientale:

1. Quadro di riferimento programmatico
2. Quadro di riferimento progettuale
3. Quadro di riferimento ambientale
4. Sintesi Non Tecnica
5. Elaborati Grafici

ed elaborato una Relazione Tecnica istruttoria che si allega alla presente, assieme ad una copia del Piano di Assetto del Territorio recentemente adottato, quali parti integranti e sostanziali;

- rilevato che è stato affidato all'ing. Senesi della società "Netmobility srl" l'incarico per l'elaborazione di proposte di modifica del tracciato viario in prossimità dell'abitato di Caselle, finalizzate al contenimento degli impatti ambientali, in relazione anche alle previsioni del P.A.T.;
- preso atto della proposta progettuale alternativa depositata dalla suddetta società in data 08/05/2009 prot. n. 7082, costituita dai seguenti elaborati, allegati alla presente quale parte integrante e sostanziale:
  1. planimetrie di sintesi in scala 1:5000 con inserimento delle soluzioni alternative di tracciato, con ingombro della sede stradale;
  2. schemi progettuali di risoluzione dei nodi di intersezione degli assi principali, scala 1:5000;
  3. relazione tecnico-descrittiva illustrativa delle soluzioni alternative, con allegato schema qualitativo relativo ai benefici indotti in relazione all'impatto ambientale e ai maggiori costi.
- preso atto del parere di competenza espresso, su richiesta dell'Ufficio Urbanistica, prot. n°5704 in data 09/04/2009, dal Responsabile del Servizio Ecologia, con comunicazione prot. n°6668 del 29/04/2009, sul Progetto Preliminare e sul SIA, anch'esso allegato alla presente quale parte integrante e sostanziale;

### **DELIBERA**

- ✓ di prendere atto e fare proprie le osservazioni al Progetto Preliminare e allo Studio d'Impatto Ambientale contenute all'interno dell'allegata relazione tecnico - istruttoria redatta dall'Ufficio Urbanistica, allegando per completezza e chiarimento copia del piano di assetto del Territorio adottato con delibera consiliare n. 2 del 19.01.2009;
- ✓ di prendere atto e fare proprie le proposte progettuali alternativa, relativa al tratto stradale in prossimità dell'abitato di Caselle, elaborate dall'ing. Seneci della Società "Netmobility s.r.l." depositate in data 08/05/2009 prot. n. 7082, che costituiscono osservazione al Progetto Preliminare e al S.I.A.;
- ✓ di dare atto che tutte le suddette osservazioni costituiscono il parere di cui all'art. 2 del D.P.R. 12 aprile 1996 e art. 17 della L.R. 10/99;
- ✓ di trasmettere le presente delibera ed i relativi allegati alla competente Commissione Regionale V.I.A. per gli adempimenti conseguenti.