



COMUNE DI SANTA MARIA DI SALA

- CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA -

UFFICIO TECNICO

REGISTRO DELLE OSSERVAZIONI

Approvazione variante parziale al Piano degli Interventi n. 16 finalizzata alla realizzazione della pista ciclabile lungo la S.P. 30 via Caltana, dall'intersezione con la S.R. 515 in comune di S.M. di Sala all'intersezione con la S.P. 26 in comune di Mirano

Santa Maria di Sala, 14.12.2022

UFFICIO TECNICO COMUNALE

Il Dirigente

Geom. Carlo Pajaro

*(Documento informatico firmato digitalmente
ai sensi e con gli effetti di cui agli artt. 20 e 21 del D.Lgs. 82/2005;
sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa)*

*P.zza XXV Aprile, 1 - 30036 Santa Maria di Sala (VE)
Tel. 041.486788 - Fax 041.487379 - P.Iva 00625620273*

www.comune-santamariadisala.it - e-mail: info@comune-santamariadisala.it

Elenco Osservazioni pervenute dopo la scadenza del periodo di pubblicazione, ossia dal 31.10.2022 al 29.11.2022

n. 1 Osservazione presentata dai sigg.: ZANCHIN ALESSIO – ZANCHIN ALESSANDRO – DAL CORSO ILENIA – SIMIONATO DONATELLA – MARCATO CECILIA (acquisita al prot. n. 28.671 in data 29.11.2022);

n. 6 Osservazioni presentate dai sigg.: STOCCO SONIA – MARCATO ANGELO – CINGANO LUCIANO, rappresentanti del Comitato spontaneo per la realizzazione della pista ciclabile (acquisite al prot. n. 28.674 in data 29.11.2022);



PROT. 0028674

29-11-2022 - PdC/6/5

All'amministrazione comunale
di Santa Maria di Sala

I sottoscritti, Stocco Sonia, Marcato Angelo e Cingano Luciano, in qualità di rappresentanti del comitato spontaneo per la realizzazione della pista ciclabile al lato sud di via Caltana, allegano alla presente, per conto del comitato medesimo, le osservazioni alla delibera consiliare n. 44 del 27 settembre 2022 del Comune di Santa Maria di Sala ai sensi dell'art. 18 della l.r. 11/2004. Con riserva di integrazioni.

Distinti saluti.

Santa Maria di Sala, 26 novembre 2022

Stocco Sonia

Marcato Angelo

Cingano Luciano



Cognome **CINGANO**
 Nome **LUCIANO**
 nato il **19-12-1954**
 (atto n. **116 P. 1 S. A. 1954.**)
 a **CAMPODARSEGO (PD)**
 Cittadinanza **ITALIANA**
 Residenza **SANTA MARIA DI SALA (VE)**
 Via **CALTANA 84**
 Stato civile **CONIUGATO**
 Professione **PENSIONATO/A**
 CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI
 Statura **175**
 Capelli **Brizzolati**
 Occhi **Castani**
 Segni particolari **NESSUNO**

Firma del titolare *Luciano Cingano*
SANTA MARIA DI SALA **12-05-2015**
 Impronta del dito indice sinistro
 IL SINDACO
 INCORONATE DEL SINDACO
 IL FUNZIONARIO INCARICATO
[Signature]

Osservazioni ai sensi dell'art. 18, comma 3, della legge regionale 23 aprile 2004, n.11, alla delibera del Consiglio Comunale di Santa Maria di Sala n. n. 44 del 27 settembre 2022.

I sottoscritti, rappresentanti del comitato spontaneo formatosi per la realizzazione di un pista ciclabile al lato sud della strada provinciale n. 30 – via Caltana, espongono quanto segue.

Premesso che:

- il Consiglio Comunale di Santa Maria di Sala, nella seduta del 27 settembre 2022, ha approvato la delibera n° 44 avente ad oggetto: *“Adozione variante parziale n. 16 al P.I. vigente redatta ai sensi dell'art. 10 - 11 D.P.R. 327/2001, art. 24 l.r. 27/2003 e art. 18 l.r. 11/2004, finalizzata alla realizzazione della pista ciclabile lungo la S.P. 30 via Caltana, dall'intersezione con la S.R. 515 in comune di S. Maria di Sala all'intersezione con la S.P. 26 in comune di Mirano”*;
- il predetto provvedimento è stato pubblicato all'Albo pretorio del Comune di Santa Maria di Sala, ai sensi dell'art. 124, comma 1, del D.lgs. 267/2000 il 7 ottobre 2022, come attestato in pari data dal Messo comunale;
- la delibera menzionata, in principalità, la predetta variante parziale al P.I del Comune di Santa Maria di Sala, secondo *“(…) il progetto predisposto dallo studio tecnico PROTECO Engineering di San Donà di Piave (VE), esplicativo della variante urbanistica in argomento, acquisito al prot. gen.le n. 7772 del 31.03.2022, composto dagli elaborati, grafici e descrittivi, allegati al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale (...)”*;
- il progetto prevede la realizzazione di una pista ciclabile che si estende, ad ovest, dalla S.R. n. 515 in Comune di Santa Maria di Sala fino all'intersezione, ad est, con la strada provinciale ° 26, in comune di Mirano, con un tracciato che si snoda totalmente a nord di via Caltana, in parallelo, ma su un sito diverso, alla medesima strada provinciale, a nord dell'omonimo scolo consortile Caltana;
- nel territorio del comune di Santa Maria di Sala il progetto si interrompe nel tratto ricompreso dal centro abitato di Caltana fino a via Pianiga, per una lunghezza di circa un chilometro, in corrispondenza della presenza di una pista ciclabile, presente nella medesima tratta, a sud di via Caltana, così come realizzata con più interventi dall'amministrazione comunale di Santa Maria di Sala;
- gli elaborati progettuali allegati alla delibera n° 44/2022, che ne fanno parte integrante comprendono tra l'altro, la planimetria della variante, il suo inquadramento nel P.A.T./P.I. del Comune di Santa Maria di Sala e la variante normativa alle N.T.O. di questi, il cui contenuto, in modo perplesso e contraddittorio recita: *“Il tracciato indicato come “Pista ciclabile” relativo al*

Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economico denominato "Adeguamento SP 30 Oriago-Scaltenigo-Caltana e realizzazione di pista ciclabile dell'intersezione con la SS 515 in comune di Santa Maria di Sala all'intersezione con la SP 26 in comune di Mirano" ha valore indicativo. Il tracciato della pista ciclabile di progetto così definito ha valore indicativo e la progettazione esecutiva potrà modificare il tracciato stesso entro una fascia di 15 m di larghezza su ambo i lati della sede ciclabile senza che ciò comporti variante al PI";

- il comitato che svolge le presenti osservazioni ha già manifestato la propria contrarietà alla ipotesi progettuale di realizzare la predetta pista ciclabile al lato nord, di via Caltana, oltre l'omonimo scolo consortile, presentando un'istanza in data il 10 febbraio 2022, seguita da una diffida in data 25 luglio 2022, ed ha avuto degli incontri con l'amministrazione comunale in data;
- lo stesso comitato ha altresì rivolto un'istanza di partecipazione al procedimento, in data 10 febbraio 2022, che è rimasta senza riscontro.

Alla luce delle rappresentate premesse lo stesso comitato ritiene di rappresentare in questa sede le sottoesposte osservazioni.

Osservazione n° 1. Carenza di presupposti per l'adozione della delibera del Consiglio comunale n° 44/2022. Profilo idraulico.

La delibera di adozione della variante al P.I. si fonda sull'elaborato chiamato progetto definitivo acquisito dall'amministrazione comunale in data 31 marzo 2022 prot. n. 7772, così come elaborato dalla società di progettazione Proteco Engineering s.r.l.

Dagli elaborati, in particolare dalla relazione tecnico idraulica, si evince che, per la sua redazione, sono stati presi a riferimento, quali presupposti normativi, i contenuti del D. Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale" in recepimento delle direttive comunitarie n° 91/271/CEE e 91/676/CEE, la DGR Veneto n° 363/2002 in adempimento alla L. 267/1998, che prevede l'obbligo di effettuare studi di compatibilità idraulica per gli interventi urbanistici che prevedono la trasformazione del territorio. Oltre che la DGR Veneto, n. 1322/2006, che detta i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica ai fini della redazione degli strumenti urbanistici, e la DGR. N. 1841 del 19 giugno 2007.

In particolare quest'ultima, poi confermata nei contenuti qui di rilievo, richiede che "a livello di PAT lo studio sarà costituito dalla verifica di compatibilità della trasformazione urbanistica su indicazione del PAI e degli altri studi relativi a condizioni di pericolosità idraulica nonché dalla caratterizzazione idrogeologica ed idrografica e dalla indicazione delle misure compensative, avendo preso in considerazione come unità fisiologica il sottobacino interessato in un contesto di ambito territoriale omogeneo".

Nella relazione tecnica non si fa invece riferimento – né poteva esserlo - alla circostanza che il riferimento ai PAI è stato di recente sostituito dal “*Piano di Gestione del Rischio Alluvioni*” del Distretto idrografico delle Alpi Orientali, che è stato adottato dalla Conferenza Istituzionale permanente di questo n. 3 del 21 dicembre 2021. Atto che determina i nuovi parametri per la sicurezza idraulica, ai quali il progetto definitivo non si è potuto evidentemente uniformare.

In particolare si richiama l’art. 16 dello stesso PRGA, come modificato dalla deliberazione del 18 marzo 2022 della Conferenza Istituzionale permanente dell’Autorità di Bacino delle Alpi Orientali, che, nelle norme di attuazione ribadisce che queste hanno carattere di salvaguardia ed entrano in vigore dal giorno successivo alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, con contestuale decadenza delle norme relative ai Piani per l’Assetto Idrogeologico. L’avviso di adozione del PGRA è stato pubblicato sulla G.U. n°29 del 02/04/2022 e sono entrate in vigore il giorno seguente.

Quindi il progetto è formalmente incompleto per l’applicazione di una norma sopravvenuta che impedisce l’esecuzione delle opere pubbliche se non dopo la verifica della loro compatibilità con le nuove disposizioni.

Osservazione n° 2. Carenza di presupposti per l’adozione della delibera del Consiglio comunale n° 44/2022. Profilo culturale e ambientale.

L’area di intervento è variamente soggetta alla valutazione da parte delle varie articolazioni della Soprintendenza ai Beni Culturali e Ambientali. Sia in ragione dell’aspetto archeologico, perché la nuova opera si inserisce nell’ambito del territorio del “Graticolato romano”, come nell’agro centuriato, sia perché occupa porzioni di territorio agricolo per il quale gli strumenti di tutela territoriale (cfr. l’art. 28 del PTRC regionale a scendere) ne intendono preservare i valori storico culturali della sistemazione agraria e paesaggistica.

Come si evince dalla relazione generale al progetto (pag. 25 e s.) nella pianificazione urbanistica provinciale l’area si inserisce all’interno di una area di interesse archeologico – PTRC caratterizzato dalla presenza di “ville venete” e “altri beni immobili”.

Inoltre, il progetto ricade in un’area sensibile oggetto di proposta di ricostruzione della centuriazione romana, individuato nel “Reticolo della centuriazione di Padova NE” contenuto nella “Carta di Unità del paesaggio antico Geo - archeologico” presente all’interno del Piano Territoriale Generale (P.T.G.) adottato nel 2019 dalla Città Metropolitana di Venezia

Nello stesso piano la Carta dei vincoli della pianificazione territoriale inserisce l’ambito nell’area “Agro Centuriato” e nelle vicinanze di un corso d’acqua soggetto a vincolo paesaggistico da parte del D.Lgs. 42/2004.

Anche nella pianificazione urbanistica regionale l'opera si inserisce in un'area interessata dal vincolo paesaggistico dei corsi d'acqua.

A fronte di tutte queste valenze e vincoli di carattere paesaggistico, storico e ambientale, l'opera va a modificare in concreto il PAT senza una preventiva valutazione della sua compatibilità con la tutela di questi vincoli e senza una valutazione dei valori storico paesaggistico ambientali che li giustificano.

Si ricorda che, a salvaguardia di questi valori, già l'art. 29, secondo comma della l.r. 11/2004 aveva previsto che: *“Dall'adozione del piano territoriale regionale di coordinamento (PTRC) e del piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP), o di loro eventuali varianti e fino alla loro entrata in vigore, e comunque non oltre cinque anni dalla data di adozione, il comune è tenuto a sospendere ogni determinazione sulle domande relative ad interventi di trasformazione edilizia ed urbanistica del territorio che risultino in contrasto con le prescrizioni e i vincoli contenuti nei piani”*.

Non si ha riscontro che la variante urbanistica sia stata assoggettata alla medesima verifica.

Osservazione n° 3. Inadeguatezza del progetto al mantenimento dell'invarianza idraulica e alterazione indebita dell'assetto del territorio.

Si apprende dalla relazione tecnica relativa all'aspetto idraulico del progetto (pag. 3), nonché dagli elaborati grafici, che questo prevede, che a lato del sedime della pista ciclabile in direzione campagna saranno realizzati dei fossati di guardia, aventi lo scopo di ricevere le acque meteoriche di dilavamento e drenaggio della pista e per mantenere l'invarianza idraulica dello scolo Caltana. Con un collegamento di tubi in PVC tra i vari tratti del fossato.

La soluzione progettuale non appare congruente per varie ragioni.

1- In primo luogo essa costituisce un'alterazione dell'assetto agrario del Graticolato romano, dove lo scolo consortile a sud della centuria funge da cavino massimo della stessa e ne raccoglie tutte le acque di sgrondo.

Seguendo questa impostazione, propria dell'assetto centuriato, i campi prospicienti allo scolo hanno lo scarico diretto sullo stesso e non conoscono inframezzature o barriere al deflusso.

Lo scolo non presenta arginature superiori al piano campagna e la ragione è, tra l'altro, dovuta alla possibilità di effettuare la laminazione delle piene con l'invasione della campagna circostante.

Per questa ragione, nei rari casi in cui sono presenti delle opere di arginatura queste hanno, per la medesima funzione, delle fratture, proprio per consentire lo scarico diretto della campagna sullo scolo consortile.

Già in considerazione di tali elementi il progetto appare in contrasto con l'art. 26 *"Ambiti / Ambito di natura agricolo-ambientale"* delle NTA del PAT del Comune di Santa Maria di Sala che, tra le varie prescrizioni, prevede di *"conservare le residue sistemazioni a cavino; - salvaguardare gli elementi che maggiormente concorrono a differenziare ed a valorizzare il territorio; - conservare e ripristinare i caratteri paesaggistici ed ambientali del territorio in armonia con le esigenze dell'attività agricola"*.

In tal modo infatti il progetto sopprime la morfologia a cavino dell'assetto agrario dei campi prospicienti via Caltana e capovolge completamente l'impostazione storico culturale con cui il territorio è stato strutturato per affrontare i picchi di piena idraulica e che, per i corsi d'acqua interni alla centuriazione, prescindono nella quasi totalità da ogni forma di arginatura.

2- Una seconda considerazione riguarda la ragione specifica di tale scelta. La quale è stata giustificata nell'esigenza di mantenere l'invarianza idraulica dello scolo Caltana, come richiesto dal Genio Civile della Regione Veneto a fronte del fatto che l'opera, comporta l'aumento del carico idraulico di 800 mc ad ettaro.

La specifica scelta di realizzare una linea di fossi di guardia a nord della pista ciclabile testimonia del fatto che l'opera altera il normale deflusso delle acque e grava sullo scolo consortile in modo da questo non supportato. Portando alla conclusione che l'opera intera, così come concepita, configura la costituzione di un rischio idraulico. Che, paradossalmente, quanto illegittimamente, viene compensato con l'alterazione dell'attuale assetto agrario e la distruzione di un bene storico paesaggistico tutelato.

3- la terza considerazione riguarda la circostanza che la relazione ha preso a riferimento l'intera opera e non l'assetto specifico concernente lo stato dei luoghi Santa Maria di Sala. Secondo la relazione la pista ciclabile si snoda *"lungo una fascia in cui è presente terreno agricolo e, abbastanza di rado, si affacciano case con accessi carrabili alla provinciale con recinzioni poste a poca distanza dal ciglio per effetto della normativa nazionale e consortile vigente in materia di fasce di rispetto"*.

Detta configurazione è imprecisa nella sua esigenza di sintesi. Dato che per ampi tratti – soprattutto tra la S.R. 515 – via Noalese - e l'incrocio con via Rivale, il percorso della pista ciclabile entra direttamente nelle proprietà private, si sovrappone a cortili e giardini, in zone di edificazione continua e concentrata dove non vi sono porzioni di contiguità con la campagna.

Tale situazione comporta l'esigenza di considerare che lo stesso presupposto del carico dell'opera sull'invarianza idraulica del luogo deve essere riconsiderato con il superamento della semplificazione dei presupposti in base ai quali questa è stata considerata.

Il progetto si limita infatti a considerare la larghezza del sedime della pista ciclabile e non considera altri aspetti che vanno a integrare il manufatto. Ad esempio, la quasi totalità delle recinzioni sul lato nord di via Caltana, diversamente da quanto esposto nella relazione, non è affatto alla distanza prescritta dalla normativa "*nazionale e consortile*" ma si pone al confine delle proprietà prospicienti lo scolo consortile: ovvero sull'unghia dell'invaso.

La realizzazione della pista ciclabile comporterà il loro arretramento (ai seni dell'art. 38 delle NTA) non nella misura della carreggiata, ma del vincolo previsto per il rispetto delle distanze richieste dall'argine dello scolo consortile. Si pone con ciò il problema del franco tra l'ampiezza della carreggiata e la recinzione.

Invero dal progetto non si comprende se anche in tal caso, ovvero nel piano di aree di completamento urbanistico e di quelle integralmente edificate, saranno realizzati dei fossi di guardia, come nella previsione generale, o se per una migliore valutazione di decoro urbano quello stesso franco sarà pavimentato in modo uniforme alla pista ciclabile.

In questo diverso caso, del tutto probabile, avremmo un ulteriore carico da compensare nell'invarianza idraulica.

Osservazione n° 4 – Carenza di presupposti e carenze istruttorie.

1- Premesso che non si conoscono i contenuti dell'accordo di programma con la quale, secondo quanto riportato nella deliberazione consiliare n. 44/2022, gli enti sottoscrittori (Comuni di Santa Maria di Sala e di Mirano e Città Metropolitana di Venezia) si impegnavano a fare "*un'azione integrata e coordinata per la realizzazione della pista ciclabile prevista dal progetto e per la regolamentazione dei rapporti e dei reciproci impegni*", si rappresenta come si nutrano delle perplessità in ordine al fatto che la realizzazione e l'acquisizione al proprio patrimonio stradale costituisca una competenza della Città Metropolitana.

L'art. 2 del D.Lgs. 285/1992, al comma 6, lett. C, qualifica le strade in "*Provinciali*" quando queste "*allacciano il capoluogo di provincia ai capoluoghi delle altre province o dei singoli comuni della rispettiva provincia o più capoluoghi di comuni tra loro ovvero quando allacciano alla rete statale o regionale i capoluoghi di comune, se ciò sia di particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico, climatico*". E l'art. 3, comma 1, punto 39), della stesa disciplina

definisce "pista ciclabile" la "parte longitudinale della strada opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi". (Cfr. Corte Cost. n. 31/2001).

Nessuna di queste condizioni sussiste nel caso di specie. Ancorché questo criterio possa essere ritenuto valido per la classificazione di strada provinciale della s.p. n. 30, va osservato che la pista ciclabile in questione non condivide affatto il percorso viabile di via Caltana essendo una struttura autonoma separata da questa che, a sua volta non concorre a stabilire alcuna delle descritte connessioni.

2- A differenza della porzione realizzata dal Comune di Santa Maria di Sala nel tratto dal centro dell'abitato di Caltana fino a via Pianiga, che si snoda in fregio alla strada carrabile e, quindi, condivide l'interesse a separare i flussi di traffico, tra quelli motorizzati e quelli ciclabili, il nuovo percorso, che dista mediamente una decina di metri dalla s.p. n. 30 e si trova collocato oltre un significativo ostacolo naturale, non condivide affatto, se non in via del tutto indiretta l'esigenza motivazionale indicata nei provvedimenti amministrativi adottati a sua giustificazione. Secondo questi la sua realizzazione viene giustificata per una ragione di miglioramento della sicurezza stradale della s.p. n. 30. Però la sua distanza dal sedime carrabile la rende non tanto una struttura scriminante la circolazione ciclabile su di essa, ma solo un intervento autonomo anche se indirettamente concorrente al raggiungimento dello obiettivo.

Osservazione n° 5 – Carenza di presupposti, carenza di motivazione.

1-Dalla disamina della legge 19 ottobre 1998 n. 366 - *Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica* - in particolare dall'art. 2, relativo alla costituzione di una pianificazione regionale ai fini del finanziamento da parte delle Regioni "di reti di percorsi ciclabili integrati", si apprendono i presupposti giustificativi alla loro realizzazione indicando (comma 2) che questi devono essere innanzitutto "predisposti nel quadro di programmi pluriennali" elaborati dalle Province e dai Comuni.

Tra le priorità che giustificano i progetti sono indicate "i collegamenti con gli edifici scolastici, con le aree verdi, con le aree destinate ai servizi, con le strutture sociosanitarie, con la rete di trasporto pubblico, con gli uffici pubblici e con le aree di diporto e turistiche".

L'art. 6 della stessa legge vi aggiunge "le dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico".

Dalla disamina della deliberazione consiliare n. 44/2022 si apprende che questa è l'unica ragione giustificativa della adozione della variante al Piano degli interventi.

Pur tuttavia anche questo argomento è (quanto meno all'apparenza) privo di adeguato e circostanziato fondamento.

2- Il successivo DM 557/1999 – “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili” detta varie norme relative alla pianificazione e alla progettazione delle piste ciclabili che fungono da parametro ai fini della formazione della sussistenza dei presupposti giustificativi necessari alla approvazione di una pista ciclabile inserita nella pianificazione di una rete di percorsi ciclabili.

In particolare, si richiamano i contenuti dell'art. 2 – “Finalità e criteri di progettazione”.

“1. Le finalità ed i criteri da considerare a livello generale di pianificazione e dettagliato di progettazione, nella definizione di un itinerario ciclabile sono:

a) favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con il territorio contermini, che si ritiene possa raggiungersi delle località interessate, con preminente riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica;

b) puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri secondo i risultati di indagini sull'origine e la destinazione dell'utenza ciclistica;

c) valutare la redditività dell'investimento con riferimento all'utenza reale e potenziale ed in relazione all'obiettivo di ridurre il rischio d'incidentalità ed i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;

d) verificare l'oggettiva fattibilità ed il reale utilizzo degli itinerari ciclabili da parte dell'utenza, secondo le diverse fasce d'età e le diverse esigenze, per le quali è necessario siano verificate ed ottenute favorevoli condizioni anche plano altimetriche dei percorsi” .

Il comitato per la realizzazione della pista ciclabile a sud di via Caltana ha effettuato in più occasioni l'accesso agli atti per conoscere gli atti giustificativi della scelta di svolgere il tracciato a nord della stessa strada. Ma dalla documentazione ricevuta non ha trovato alcun elemento che giustificasse la scelta secondo questi parametri.

L'unica motivazione giustificativa è data dalla esigenza di garantire la sicurezza ciclabile. Bene indubbiamente da condividere ma che avrebbe dovuto essere anch'esso adeguatamente giustificato. Anche, perché, in sede comparativa la scelta di realizzare il tracciato a nord della strada provinciale ha una valenza neutra, dal punto di vista della sicurezza ciclabile rispetto alla ipotesi di realizzare lo stesso percorso a sud della stessa strada.

3- Mancano inoltre, nelle motivazioni della scelta, delle ulteriori premesse istruttorie previste nel decreto 577/1999. Ad esempio, lo studio di fattibilità tecnico economica (art. 5), che si fonda sui flussi di traffico previsti e sulla valutazione della redditività dell'investimento eseguito.

Ed, ancora, si rileva la mancanza di aree di sosta nel progetto che, invece, sono obbligatoriamente previste dall'art. 11 dello stesso D.M.

Osservazione n° 6 – Carenza motivazionale e carenza di presupposti in via di valutazione comparativa.

1- E' pur vero che la presente osservazione riguarda soprattutto gli atti presupposti e che la sua inferenza nella fase odierna riguarda gli aspetti di eventuale illegittimità derivata. Ma a fronte di una precedente valutazione, risalente al 2008, di predisporre il tracciato a sud di via Caltana, non risulta a questo comitato che vi sia stata una esplicita pubblica motivazione di ordine tecnico amministrativo che abbia giustificato la diversa scelta fin qui operata.

Nei punti precedenti si sono rilevate le carenze paesaggistiche e l'insostenibilità, dal punto di vista idraulico, del progetto fin qui elaborato, a fronte del fatto che nessuno di questi inconvenienti verrebbe in rilievo se il tracciato fosse realizzato al lato sud. Nel quale non vi è la necessità di innalzare argini, modificare l'assetto agrario e costruire, ai fini del mantenimento dell'invarianza idraulica, dei fossati di guardia al lato nord del sedime della nuova pista.

2- Costituisce un ulteriore motivo per rilevare l'incongruità della scelta, da parte dell'amministrazione comunale di Santa Maria di Sala, la considerazione che parte dal richiamo all'art. 10, comma 2, della citata legge 366/1998, il quale, nel disporre l'integrazione dell'art. 14 del Codice della strada con l'inserimento del comma 2 bis, prevede che: "gli enti proprietari delle strade provvedono altresì, in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale, a realizzare percorsi ciclabili adiacenti purché realizzati in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza".

Da questo obbligo, gravante esclusivamente sulla città metropolitana, si ricava come la realizzazione del percorso a nord di via Caltana permetta alla Città metropolitana di disinteressarsi della necessità dell'allargamento indispensabile della sede carrabile, di via Caltana (ora mediamente di 5,50 mt. e solo raramente supera i 7,0 mt.). La quale è pericolosa e inadeguata al traffico locale, e, conseguentemente, coinvolgere i comuni territorialmente interessati a intervenire con siffatta modalità alternativa che, di fatto, elude a questa esigenza. (Per inciso a questo riguardo - e dopo questi rilievi - si porrà un problema di responsabilità civile dell'ente proprietario e penale dei suoi amministratori in caso di sinistri stradali – cfr. Corte di Cassazione del 17/06/2022 n. 23661- per aver operato una scelta che lascia la carreggiata stradale in regime di persistente e ingiustificata pericolosità).

Dal punto di vista comparativo è quindi prevista la preferenziale costruzione della pista ciclabile in adiacenza alla carreggiata di via Caltana (quindi, inevitabilmente nel lato sud) con il primo programmato intervento di manutenzione straordinaria del manufatto

o nel caso del suo necessario allargamento. Fanno eccezione delle “comprovate” esigenze di sicurezza, mai “comprovate” e che, comunque non dimostrano l'utilità della scelta comparativa a nord oltre lo scolo consortile.

3- Un'ulteriore manifestazione della carenza istruttoria relativa alla scelta di realizzare la pista ciclabile a sud di via Caltana è data dalla circostanza che, malgrado i vari riferimenti all'inserimento del tracciato in non ancora definiti e vincolanti percorsi di rete variamente indicati nella documentazione esaminata, la valutazione istruttoria ha trascurato del tutto la circostanza che via Caltana è un percorso stradale continuo ed interconnesso che spazia sul territorio della Provincia di Padova oltre che della Città metropolitana di Venezia.

Nel proprio territorio la Provincia di Padova ha già realizzato una pista ciclabile a sud di via Caltana, attualmente di 5,5 km, che parte dal centro di Campodarsego (ad ovest) fin oltre il centro abitato di Villanova, con la previsione di procedere a stralci successivi verso il confine provinciale ad est.

Quella realizzazione, che si confronta con le stesse problematiche di carattere idraulico e archeologico e ambientale (il graticolato romano) della situazione presente a Santa Maria di Sala, non è stata oggetto della benché minima considerazione in sede progettuale, pur essendo la principale prospettiva di interconnessione ad ovest tra piste ciclabili alle quali è interessato il comune di Santa Maria di Sala.

Questa omissione di valutazione comparativa appare evidente anche per il fatto che essa si trasferisce, sede tecnica, dando luogo agli inconvenienti di progetto sopra illustrati.

Ma, soprattutto, essa produce una disomogeneità di percorso alla quale in futuro non si potrà rimediare se non con l'istituzione di pericolosi, quanto evitabili, attraversamenti a raso della parte carrabile della s.p. n° 30, a fronte del fatto che l'eliminazione degli attraversamenti costituisce uno degli obiettivi delle norme tecniche previste dalla normativa statale.

Santa Maria di Sala, 26 novembre 2022.

COMUNE DI S. MARIA DI SALA



PROT. 0028671
29-11-2022 - PdC/6/5

Spett.Le

Comune di Santa Maria di Sala (VE)

Città Metropolitana di Venezia

Alla c.a. della Sig.ra Sindaca

E p.c.

Ufficio Tecnico – LL.PP.

Oggetto: Osservazioni alla variante parziale n. 16 al P.I. vigente redatta ai sensi degli art. 10-11 D.P.R. 327/2001, art. 24 L.R. 27/2003 e art. 18 L.R. 11/2004, finalizzata alla realizzazione della pista ciclabile lungo la s.p. 30 Via Caltana, dall'intersezione con la SS 515 in comune di Santa Maria di Sala all'intersezione con la SP 26 in Comune di Mirano, di cui alla Deliberazione del Consiglio Comunale n.44 del 27-09-2022.

Con la presente i sottoscritti:

- Zanchin Alessio
- Zanchin Alessandro
- Dal Corso Ilenia
- Simionato Donatella
- Marcato Cecilia

in qualità di frontisti e comproprietari degli immobili in Via Caltana civici nn. 10 – 10/a - 12/a - 14, analizzati attentamente gli elaborati di progetto definitivo per la realizzazione della pista ciclabile sulla SP 30 "ORIAGO-SCALTENIGO-CALTANA" oggetto di variante parziale n. 16 al P.I. vigente, confermando quanto già espresso con Pec alla Città Metropolitana in data 21.02.2022 (allegata alla presente), formulano le seguenti osservazioni allegando alla presente una planimetria esplicativa.

- L'unico ponte di accesso da Via Caltana, di larghezza circa 7 metri, attualmente serve n. 7 unità, di cui 6 abitative ed una ad uso artigianale, nonché per l'accesso ai fondi agricoli a nord delle stesse. Si fa presente che nel progetto non si è tenuto conto dello stato reale di utilizzo e dei flussi dei veicoli in ingresso e uscita;
- Il tratto della pista ciclabile in progetto che diventerebbe la stradina promiscua di accesso alle unità immobiliari avrebbe una estensione totale sul fronte sud di circa 100 metri, quindi con una notevole pericolosità nelle fasi di ingresso e uscita dei mezzi;
- Vi sarebbe una enorme difficoltà e non sarebbe garantito l'accesso alle varie proprietà con mezzi pesanti per l'attività artigianale in essere e per le eventuali operazioni di manutenzione dei fabbricati esistenti. Nel tratto di pista interessato non transiterebbero solo le vetture dei residenti ma anche i mezzi dei dipendenti, dei clienti ed i camion dei fornitori;
- Nei periodi delle lavorazioni dei terreni agricoli a nord, nel tratto di pista interessato, si avrebbe un ulteriore aggravio di passaggio di mezzi agricoli di grandi dimensioni e con

difficoltà di manovra nelle curve a gomito dopo il ponte di accesso sia nella svolta verso nord ai fondi agricoli;

In considerazione di quanto sopra esposto si chiede pertanto agli Enti interessati di accogliere le osservazioni di cui sopra e provvedere alla revisione del progetto.

I sottoscritti manifestano la propria disponibilità ad un incontro presso i luoghi al fine di verificare in contraddittorio lo stato dei luoghi, analizzando le criticità evidenziate in modo da poter valutare nuove soluzioni che salvaguardino l'incolumità dei fruitori della pista ciclo pedonale garantendo comunque un agevole accesso ai frontisti.

In attesa di un Vs. gentile riscontro, si resta a disposizione per qualsiasi chiarimento o integrazione, e si porgono

Distinti saluti.

S. Maria di sala, lì 28.11.2022

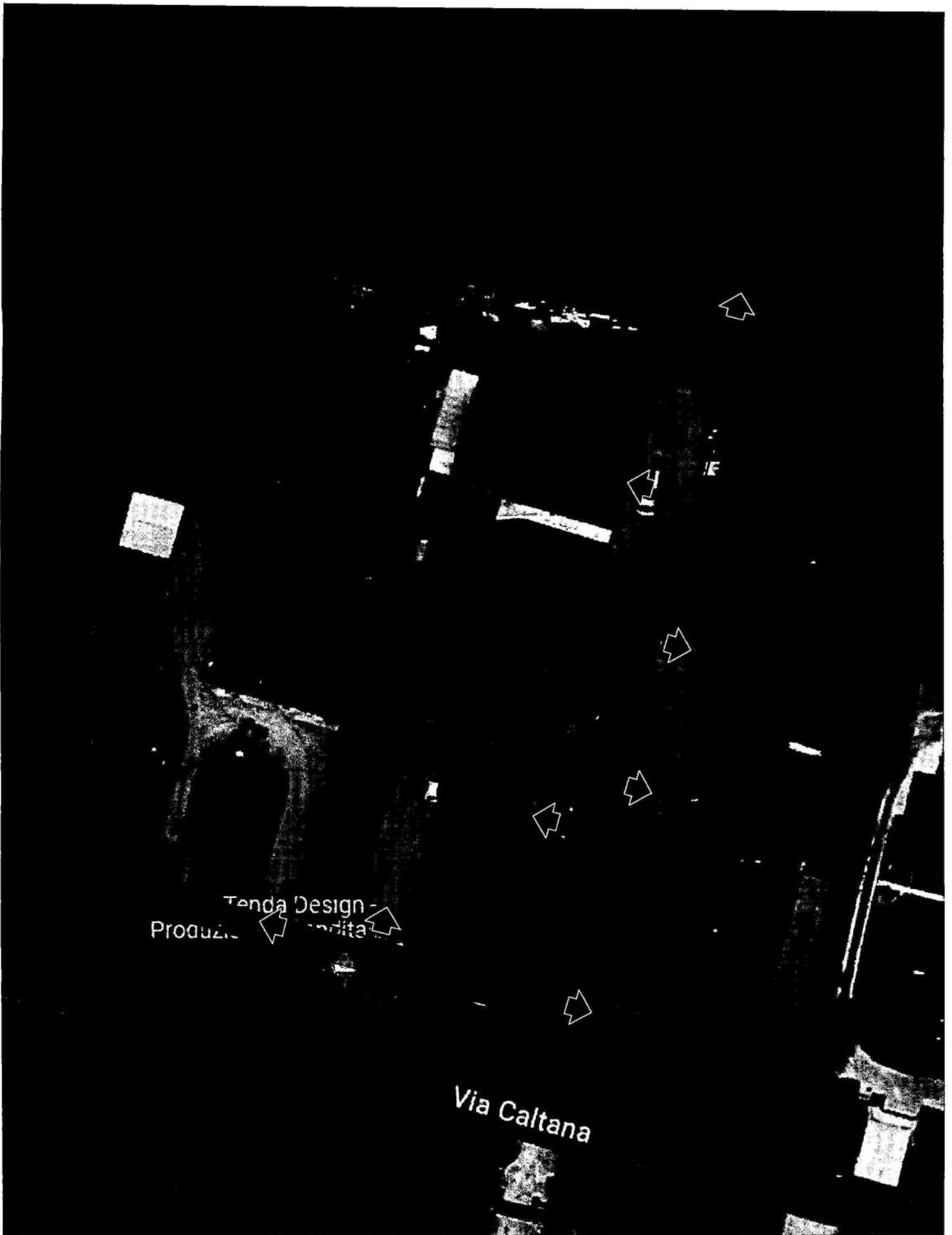
Alessandro Zambini

Alessio Zambini

Ileneia Del Corso

Simone De Amabile

Marcello Cecchi



STUDIO LEGALE CALZAVARA-OMETTO

AVV. MASSIMO CALZAVARA
AVV. PIER GIORGIO OMETTO
AVV. MONICA SCANTAMBURLO
AVV. TIZIANA BASTIANELLO

Pianiga (Ve) li 21 febbraio 2022

Racc.ar

Spett.le
**CITTA' METROPOLITANA DI
VENEZIA**
C.A Corbetta Ulisse

Via pec: protocollo.cittametropolitana.ve@pecveneto.it
Via email:corbetta@cittametropolitana.ve.it

**OGGETTO : OSSERVAZIONI AL PROGETTO DI REALIZZAZIONE DEL PERCORSO
CICLOPEDONALE LUNGO LA SP 30ORIANO-CALTANA**

Scrivo la presente in nome e per conto dei miei clienti signori Simionato Donatella, Zanchin Omar e Dal Corso Ilenia tutti residenti in Caltana di Santa Maria di Sala rispettivamente in via Caltana n 14 la prima ed in via Caltana n 12 e 12/A i secondi i quali mi hanno incaricato di assisterli nei loro interessi ed in particolare in ordine all'esame del progetto di realizzazione di un percorso pedonale lungo la sp n 30 "Oriago-Caltana" nel comune di Santa Maria di Sala .

Con riferimento alla predetta soluzione progettuale da Voi porposta ed in particolare in relazione a quanto previsto nei piani particellari n 49.2, 50.1, 59.2, i clienti mio tramite osservano quanto segue :

- 1) Quanto alla signora Simionato la stessa, pur manifestando la propria disponibilità all'arretramento ed al rifacimento della propria recinzione e del proprio cancello d'ingresso sottolinea che la predetta realizzazione dovrà essere eseguita in maniera tale da prevedere il mantenimento della possibilità di accedere alla Sua proprietà anche con mezzi pesanti, cosa che da quanto si evince dalla soluzione progettuale trasmessa non sembra esserle garantita. Segnala inoltre lo stato di pericolosità che l'interruzione della pista ciclabile prevista nella soluzione progettuale proposta comporterebbe
- 2) Per quanto riguarda i signori Dal Corso Ilenia e Zanchin Omar, quest'ultimo titolare altresì della ditta Tenda Design sedente in via Caltana n 10/A, gli stessi evidenziano che la soluzione prospettata, la quale prevede l'interruzione della pista ciclabile nel tratto antistante agli accessi delle loro proprietà nonché della proprietà della signora Simionato, comporta uno stato di evidente pericolosità.

Studio Legale

Via Roma 128- 30030 Pianiga (VE)
Tel. 041/8949727-Fax 041/8949729
studiolegalemassimocalzavara@gmail.com

Quanto proposto non ha infatti tenuto conto che nel medesimo tratto dove andrebbe ad interrompersi la pista ciclabile non transiterebbero solo le vetture dei residenti dei numeri civici 14,,12, 12A ma altresì i mezzi dei dipendenti, dei camion, dei fornitori e dei clienti della ditta Tenda Design ivi esistente al civico n 10 nonché il numero di ulteriori 3 abitazioni esistenti al civico n 8 .

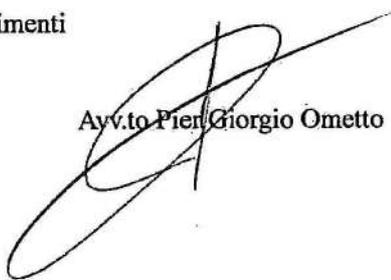
A ciò deve aggiungersi la circostanza che l'accesso nel tratto privo di pista ciclabile di cui alla vostra soluzione progettuale, prevede che i mezzi provenienti dalla ditta Tenda Desig o dalle altre 3 abitazioni precitate e che usufruiscono del medesimo passaggio, si immettano nel tratto da Voi previsto con una svolta a 90°, con evidente pericolo per l'incolumità dei pedoni dei ciclisti che nel predetto tratto dovessero transitare.

Le medesime considerazioni vengono ovviamente ribadite anche dalla signora Simionato Donatella.

In considerazione di quanto sopra esposto si chiede pertanto che la Città Metropolitana di Venezia Voglia accogliere le osservazioni di cui sopra e provvedere alla revisione della soluzione progettuale prospettata ai miei clienti e all'uopo manifesta fin d'ora la propria disponibilità ad un incontro e anche ad un sopralluogo in loco al fine di verificare, anche in contraddittorio, le criticità su prospettate in modo da poter eventualmente valutare la possibilità di realizzare un nuovo accesso a servizio dell'attività artigianale nonché delle abitazioni ivi esistenti o comunque di valutare altre soluzioni

In attesa di riscontro, disposizione per eventuali chiarimenti

Distinti saluti

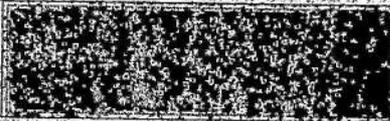

Avv.to Pier Giorgio Ometto

VIA ROMA 128 PIANIGA (VE)
TEL - 041-8949727- FAX 0418949729 CELL.348.0658582
STUDIOLEGALEMASSIMOCALZAVARA@GMAIL.COM

Scadenza - 22-11-2024
Diritti - 5,42



AU 2170483



IPZS spa - OCIV - ROMA

REPUBBLICA ITALIANA



COMUNE DI
SANTA MARIA DI SALA

CARTA D'IDENTITA'

N° AU 2170483

DI

MARCATO CECILIA

212

Cognome **MARCATO**
Nome **CECILIA**
nato il **22-11-1954**
(atto n. **92** p. **1** S. A. 1954...)
a **SANTA MARIA DI SALA (VE)**
Cittadinanza **ITALIANA**
Residenza **SANTA MARIA DI SALA (VE)**
Via **CALTANA 14**
Stato civile **cgt. VOLPATO**
Professione **CASALINGA**
CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI
Statura **170**
Capelli **Biondi**
Occhi **Verdi**
Segni particolari **NESSUNO**



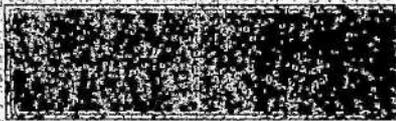
Firma del titolare *Marcato Cecilia*
SANTA MARIA DI SALA li. 08-01-2014

Impronta del dito indice sinistro
IL SINDACO
ORDINE DEL SINDACO
FUNZIONARIO INCARICATO
(Anfarcini Paola)

Scadenza 22-11-2024
Diritti 5,42



AU2170483



IPZS spa - QCV - ROMA

REPUBBLICA ITALIANA



COMUNE DI
SANTA MARIA DI SALA

CARTA D'IDENTITA'

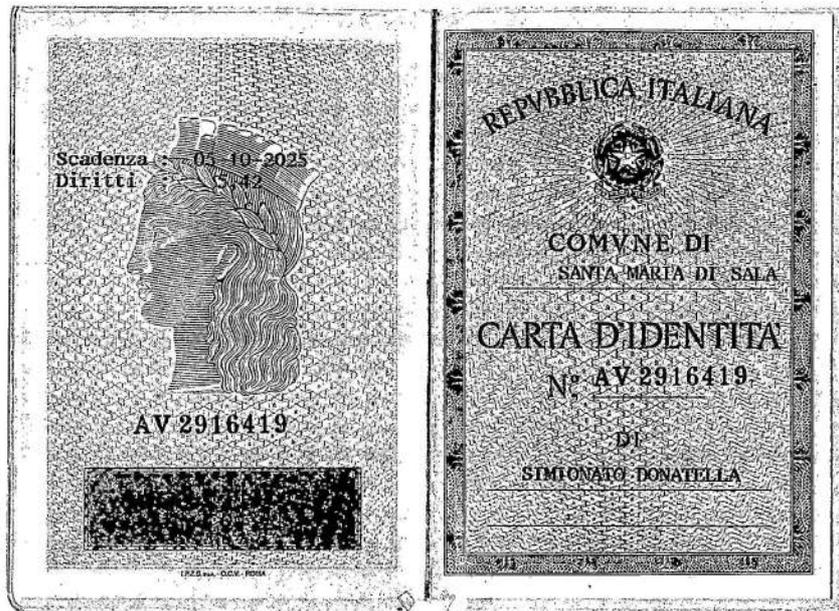
N° AU 2170483

DI

MARCATO CECILIA

Cognome	SIMIONATO
Nome	DONATELLA
nato il	05-10-1947
(atto n. 649 p. 1 s. A. 1947)	
a	MIRANO (VE)
Cittadinanza	ITALIANA
Residenza	SANTA MARIA DI SALA (VE)
Via	CALTANA 12/A
Stato civile	
Professione	CASALINGA
CONNOTATI E CONTRASSEGNI SALIENTI	
Statura	165
Capelli	Castani
Occhi	Castani
Segni particolari	NESSUNO

	
Firma del titolare <i>Donatella Simionato</i> SANTA MARIA DI SALA 20-01-2015	
Impronta del dito indice sinistro 	IL SINDACO D'ORDINE DEL SINDACO IL FUNZIONARIO INCARICATO <i>Zanella Emanuela</i>



PATENTE DI GUIDA REPUBBLICA ITALIANA

1. ZANCHIN
 2. ALESSIO
 3. 19/06/97 - MIRANO (VE)
 4a. 18/03/2017 - 4c. MC-VE
 4b. 19/06/2027
 5. VE5525875D
 7. *Alessio Zanchin*

9. B

9.	10.	11.	12.
AM			
A1			
A2			
A			
B1			
B	18/03/17	19/06/27	
C1			
C			
D1			
D			
BE			
CIE			
CE			
DIE			
DE			

13. 12.

AG 5558036

1. Cognome 2. Nome 3. Data e luogo di nascita 4a. Data del rinnovo
 4b. Data di scadenza 4c. Illecito 4d. Numero della patente
 5. Valida dal 7. Validità fino al 19. Categoria
 6. Numero della patente
 7. Firma
 8. Data di nascita

