



**Alla Cortese Attenzione**

**Comune di Mirano**

**Comune di Dolo**

**Comune di Pianiga**

**Città Metropolitana di Venezia**

**Regione Veneto**

**Loro sedi**

**Oggetto:** Osservazioni all'Accordo di Programma ai sensi dell'art. 7 della L.R. 11/2004 e dell'art. 34 del D.Lgs. 267/2000 tra Città Metropolitana di Venezia, Regione del Veneto, Comune di Dolo, Comune di Mirano e Comune di Pianiga per la realizzazione di opere di adeguamento della viabilità pubblica nel Comune di Mirano, connesse alla realizzazione di un nuovo polo logistico in Comune di Dolo.

## **Premessa e legittimazione**

Il Circolo Legambiente del Miranese APS, formula le presenti osservazioni nell'ambito del procedimento in oggetto, ai sensi della normativa richiamata.

La scrivente associazione è pienamente legittimata a intervenire nel procedimento in quanto portatrice di interessi diffusi alla tutela dell'ambiente, del suolo e della salute pubblica, con particolare riferimento alla comunità della frazione di Vetrego, già fortemente penalizzata negli ultimi anni dalla realizzazione del Passante autostradale e dalle conseguenti ricadute in termini di traffico, inquinamento atmosferico e acustico, nonché ad una evidente compromissione della qualità della vita nella vasta area convolta.

Le presenti osservazioni sono pertanto formulate al fine di garantire e tutelare l'ambiente e la salute dei residenti, nel rispetto dei principi di precauzione, prevenzione e sostenibilità che devono orientare l'azione amministrativa.

## 1. Criticità connesse all'impatto viabilistico

Il progetto prevede la realizzazione di un polo logistico di circa 240.000 mq, con una stima di circa 500 mezzi pesanti/giorno. Tale incremento di traffico si inserisce in un contesto territoriale già caratterizzato da elevata pressione veicolare, in particolare nella frazione di Vetrego e lungo le direttrici di collegamento con la zona industriale di Pianiga (circa 700.000 mq di insediamenti produttivi).

### Si osserva che

- la rete viaria locale risulta già oggi congestionata e strutturalmente inadeguata a sostenere ulteriori carichi;
- l'Accordo di Programma appare focalizzato su opere puntuali di adeguamento, senza una valutazione complessiva e cumulativa degli impatti sull'intero sistema viabilistico sovracomunale;
- non risultano chiaramente esplicitate misure idonee a garantire la sicurezza stradale nei centri abitati interessati dall'incremento di traffico pesante.
- Dalla documentazione esaminata non si evince alcuna puntuale ed esplicita motivazione in ordine alla scelta di procedere alla ripermimetrazione del Progetto Norma n. 4 nella sua configurazione originaria, con conseguente modifica sostanziale del perimetro d'intervento e dei relativi parametri urbanistico-edilizi.

In particolare, la superficie territoriale (ST) risulta incrementata da 232.219 mq a 327.000 mq, con una variazione in aumento pari a circa il 30%, mentre la superficie fondiaria (SF) passa da 161.119 mq a 255.388 mq, con un incremento di circa il 37%.

Tali modifiche determinano un significativo ampliamento della capacità insediativa e della potenzialità edificatoria dell'ambito, incidendo in modo diretto sull'assetto pianificatorio originariamente previsto e comportando un sensibile incremento della superficie coperta e del carico urbanistico complessivo.

Una variazione di tale entità, per la sua evidente rilevanza sotto il profilo urbanistico, territoriale e ambientale, avrebbe richiesto una compiuta istruttoria tecnica e un'adeguata motivazione ai sensi dei principi di trasparenza, proporzionalità e buon andamento dell'azione amministrativa, nonché una esplicita valutazione degli effetti sul dimensionamento degli standard urbanistici e sulle dotazioni territoriali.

Allo stato, salvo errori, tale apparato motivazionale non ci risulta esplicitato negli atti, con conseguente profilo di criticità sotto il profilo della legittimità e della coerenza pianificatoria. Pertanto si richiedono gli atti relativi alle motivazioni di tale significativa riparametrazione.

Si ritiene pertanto, alla luce di quanto premesso, oltre che una necessaria analisi trasportistica aggiornata e indipendente che valuti scenari reali di traffico, anche nell'ipotesi di mancata o ritardata realizzazione delle infrastrutture autostradali previste, la quantificazione puntuale del nuovo consumo di suolo generato dalla variazione del Piano Norma 4.

## 2. Incertezza infrastrutturale e tempistiche

Permangono rilevanti perplessità circa la prevista realizzazione di un nuovo casello autostradale in località Albarea, a fronte dell'esistenza del casello di Roncoduro attualmente chiuso, la cui eventuale riattivazione non risulta adeguatamente valutata quale alternativa meno impattante in termini di consumo di suolo.

Si evidenzia inoltre:

- l'assenza di chiarezza in merito alle risorse finanziarie destinate alla nuova infrastruttura;
- il rischio concreto che il polo logistico entri in funzione prima del completamento delle opere autostradali, con conseguente riversamento del traffico esclusivamente sulla viabilità ordinaria locale.

Tale eventualità determinerebbe un aggravio significativo e prolungato sulle comunità residenti, in contrasto con i principi di sostenibilità e precauzione che devono orientare la pianificazione territoriale.

## 3. Consumo di suolo e impatti ambientali

L'intervento comporta una rilevante impermeabilizzazione di suolo in un territorio già fortemente urbanizzato e infrastrutturato.

Si osserva che:

- le misure compensative previste, quali la realizzazione presunta di un bosco di 126.000 mq, pur apprezzabili nelle intenzioni, non risultano idonee a compensare nel breve-medio periodo la perdita di suolo naturale; riteniamo che le opere compensative non neutralizzano il consumo di suolo ai sensi della Legge regionale 14/2027
- la funzione ecosistemica del suolo (regolazione idrologica, assorbimento delle acque meteoriche, mitigazione climatica, tutela della biodiversità) viene compromessa in modo immediato e **irreversibile**;



- in un contesto segnato da eventi meteorologici estremi sempre più frequenti, ulteriori superfici impermeabilizzate aumentano il rischio idraulico e l'effetto "isola di calore".

Si richiama pertanto il principio di riduzione del consumo di suolo quale obiettivo prioritario della pianificazione regionale e locale.

Si ricorda inoltre che **Legambiente**, insieme a WWF e Italia Nostra, due anni fa ha promosso una proposta di modifica al testo unico in materia di gestione del territorio e tutela del paesaggio della normativa regionale sul consumo di suolo, finalizzata ad avvicinare la legislazione veneta agli indirizzi dell'Unione Europea in materia di neutralità del consumo di suolo e al traguardo del "consumo di suolo zero". Obiettivi che oggi appaiono sempre più urgenti e non più rinviabili come certifica annualmente il rapporto dell'Istituto Superiore per le Protezione dell'Ambiente (ISPRA) – che segnala come appare in peggioramento continuo, sia per quantità di suolo consumato e sottratto alla natura, sia per il degrado del paesaggio e dell'ambiente dovuto alla distruzione dell'habitat e dei servizi ecosistemici connessi. Un record negativo che il Veneto registra con regolarità disarmante.

#### **4. Assenza di una pianificazione organica dei poli logistici**

L'intervento si inserisce in un quadro regionale privo di una disciplina organica e coordinata in materia di poli logistici, con il rischio di generare effetti cumulativi non adeguatamente valutati.

La moltiplicazione di tali insediamenti in diversi Comuni del Veneto rischia di alimentare una competizione territoriale non governata, a discapito della sostenibilità complessiva e della qualità della vita delle comunità locali.

#### **5. Tutela della salute e della qualità della vita**

L'incremento di traffico pesante comporta inevitabili ricadute in termini di:

- emissioni inquinanti;
- inquinamento acustico;



- deterioramento della rete stradale;
- aumento del rischio per la sicurezza dei residenti.

Particolare attenzione merita la frazione di Vetrego, già interessata dall'impatto del Passante autostradale, che rischia di subire un ulteriore aggravio ambientale e sanitario.

### **Si chiede**

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, si chiede che:

1. venga sospesa l'approvazione definitiva dell'Accordo di Programma fino alla realizzazione e pubblicazione di uno studio complessivo e aggiornato sugli impatti viabilistici, ambientali e sanitari;
2. siano valutate alternative localizzative e infrastrutturali meno impattanti, inclusa la riattivazione del casello esistente;
3. venga attivato un tavolo tecnico intercomunale permanente con il coinvolgimento delle associazioni ambientaliste e dei comitati locali;
4. siano promossi momenti pubblici di informazione e partecipazione prima dell'assunzione di decisioni definitive.
5. sia rivisto in modo sostanziale l'articolo dell'Accordo di Programma che prevede che l'eventuale ritardo nella realizzazione delle opere viarie non possa condizionare il rilascio delle autorizzazioni per la realizzazione e per l'utilizzo del Polo Logistico.
6. La quantificazione puntuale del consumo di suolo generato dal Piano Norma 4.
7. Il dato aggiornato del residuo di suolo ancora trasformabile assegnato al Comune di Dolo
8. Una dichiarazione di coerenza con il provvedimento regionale di assegnazione.
9. Attestazione formale di conformità alla Legge Regionale 14/2017.

### **Considerate le condizioni idrauliche del territorio comunale si richiede inoltre**

1. Verifica certificata di invarianza idraulica.
2. Indicazione dell'incremento di superficie impermeabile.
3. Dettaglio di tutte le opere di mitigazione ambientale previste.

### **Infrastrutture autostradali – criteri di valutazione tecnico-urbanistica**

Si evidenzia che l'eventuale realizzazione di un nuovo casello autostradale, oppure il ripristino di quello esistente, dovrà essere oggetto di un'analisi comparativa approfondita fondata su criteri



tecnico-urbanistici orientati alla soluzione **meno impattante possibile**, con l'obiettivo di evitare ulteriori alterazioni di ecosistemi già fortemente antropizzati.

Tale valutazione dovrà:

- privilegiare l'opzione che comporti il minor consumo di suolo e la minore impermeabilizzazione;
- limitare la frammentazione territoriale e gli effetti barriera;
- considerare gli impatti cumulativi su traffico, qualità dell'aria, rumore e assetto idraulico;
- garantire la coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti e con la pianificazione sovraordinata.

Le scelte infrastrutturali dovranno essere supportate da studi redatti da tecnici competenti e qualificati nelle discipline urbanistiche, trasportistiche, ambientali e idrauliche, attraverso analisi oggettive, scenari comparativi e valutazioni tecnico-scientifiche verificabili.

Si ritiene imprescindibile che tali analisi siano rese pubbliche e sottoposte a un confronto trasparente, affinché la decisione finale sia fondata su criteri di sostenibilità, proporzionalità e tutela dell'interesse collettivo.

## **Approfondimento e accesso agli atti**

Ci riserviamo di esaminare attentamente, nei prossimi giorni, tutta la documentazione progettuale in nostro possesso, nonché di richiederne eventuale integrazione mediante formale istanza di accesso agli atti, qualora emergano carenze informative o necessità di ulteriori approfondimenti tecnici e istruttori.

## **Conclusioni**

Si ribadisce che il territorio dei Comuni interessati non può essere considerato esclusivamente quale piattaforma logistica a servizio di interessi sovralocali, sacrificando salute, sicurezza e qualità della vita delle comunità residenti.

Esprimiamo inoltre condivisione con la posizione assunta dal Comune di Mirano che invitiamo a non uscire dai tavoli di concertazione decisori, continuando a tutelare ambiente e territorio e coordinando un'azione condivisa con i Sindaci dei Comuni coinvolti. Riteniamo infatti che ragionare in termini di area vasta conferisca maggiore forza e incisività nelle scelte infrastrutturali, consentendo una visione più equilibrata e coerente con l'interesse collettivo.

Restiamo tuttavia profondamente perplessi di fronte a scelte edificatorie di questa portata che non tengono conto della necessità – ormai evidente e dichiarata da numerosi studiosi di urbanistica e pianificazione territoriale – di invertire la tendenza rispetto al consumo di suolo. Continuare a impermeabilizzare e a non avviare politiche di depavimentazione e rigenerazione urbana



rappresenta, a nostro avviso, una scelta ambientalmente errata e in contrasto con gli obiettivi di resilienza climatica.

Le presenti osservazioni sono formulate nell'interesse pubblico alla tutela dell'ambiente, del suolo e della salute dei cittadini, affinché le scelte pianificatorie siano improntate a criteri di sostenibilità, precauzione e responsabilità verso le generazioni future.

**Quindi alla luce di tutte le criticità evidenziate Legambiente del Miranese chiede che:**

1. Venga dimostrata in modo inequivocabile la coerenza dell'intervento con la Legge regionale 14/2017
2. Venga sospeso l'iter approvativo in assenza di tale dimostrazione
3. Siano resi pubblici tutti i dati tecnici relativi al consumo di suolo e dei prossimi studi sul traffico aggiornati.

In assenza di tali chiarimenti, l'intervento risulterebbe in potenziale contrasto con la normativa regionale vigente e con i principi di sostenibilità territoriale .

**Pierluigi Paloscia**

Presidente Circolo Legambiente del Miranese APS

Mirano, 27 Febbraio 2026