REGIONE DEL VENETO

Regione del Veneto
Giunta Regionale Segreteria Regionale
alle Infrastrutture e Mobilità Direzione
Infrastrutture di Trasporto
www.regione.veneto.it

Veneto Strade
Via C. Baseggio n. 5
30174 Mestre, Venezia
www.venetostrade.it

NUOVA VIABILITA' DI COLLEGAMENTO DELLA DESTRA E SINISTRA PIAVE ALLA SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA COMUNE DI VIDOR E DI CROCETTA DEL MONTELLO - PROVINCIA DI TREVISO

LIVELLO DI PROGETTO

PROGETTO DEFINITIVO DELLA VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA LA S.P.2 E LA S.P.34

TITOLO ELABORATO

QUADRO DI SINTESI DELLE CONTRODEDUZIONI AI PARERI DEGLI ENTI

Codice elaborato

-

SCALA	-

REV	DATA	DESCRIZIONE
0	settembre 2025	Prima emissione

REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
GC	GC	GB

PROGETTISTI - PROFESSIONISTI RESPONSABILI
progetto strutturale

AEQUA ENGINEERING SRL
C.F. e P.IVA 03913010272
SEDE LEGALE ED OPERATIVA
Via Veneto 1
30030 Martellago (VE)
Tel./Fax +39 041 5831962
www.aequaeng.com

con la collaborazione

ALIA Società Semplice
Via Santa Maria dei Battuti, 2
32100 Belluno
C.F. e P.I. 03488280268

RISCONTRO INTEGRAZIONI AL PROGETTO PERVENUTE A SEGUITO RICHIESTA INTEGRAZIONI PROT. 12651/2025 IN DATA 06/03/2025 ISTANZA PRE-PAUR AI SENSI DELL'ART. 26 BIS DEL D.LGS 03 APRILE 2006 N, 1520 E DELL'ART. 12 DELLA L.R. 18 FEBBRAIO 2016 N. E CONFERENZA ISTRUTTORIA AI SENSI DELLA LEGGE 7 AGOSTO 1990, N. 241

SIA - dall'istruttoria preliminare svolta dal sottogruppo istruttorio del Comitato VIA				
N	**ENTE**	**RICHIESTA A VERBALE**	**AZIONI PREVISTE IN SEDE DI AGGIORNAMENTO DELLA PROGETTAZIONE DEFINITIVA**	**AZIONI PERTINENTI ALLA FASE DI PROGETTAZIONE ESECUTIVA**
1	**PROVINCIA di TREVISO Gruppo istruttorio VIA**	Il Settore Ambiente e Pianificazione Ufficio VIA assegna al soggetto proponente un tempo di **30 giorni** dalla ricezione della presente nota per la trasmissione della documentazione richiesta, eventualmente prorogabili su motivata richiesta dello stesso.		
		QUADRO PROGRAMMATICO 1) I cartigli dovranno essere rifatti per rappresentare la sovrapposizione del collegamento stradale e il ponte in progetto;	SIA Aggiornato *(5.1_SIA_Studio-Impatto - Ambientale_REV.01)* Cap 5, par. 5.4, pag. 63 – 132.	
		2) Con riferimento alla pag. 44 e in merito alla razionalizzazione dell'utilizzo della risorsa "suolo", si chiede conferma che la realizzazione del progetto presentato sia coerente con la strategia del Piano Regionale di Sviluppo e con gli obiettivi definiti. Si chiede anche una conferma sull'allineamento con gli obiettivi di sviluppo sostenibile;	SIA Aggiornato *(5.1_SIA_Studio-Impatto - Ambientale_REV.01*), Cap.5, par. 5.1, pag 50-57. Approfondimento PRS Veneto.	
		ANALISI DELLE ALTERNATIVE 3) Richiamate le linee guida SNPA 28/2020 (riportano il testo del paragrafo 2.3.1 Ragionevoli alternative, pag. 14 n.d.r.), rilevato che: *l'analisi delle alternative alla soluzione prescelta da Veneto Strade devono essere attentamente valutate in sede di VIA,* si chiede: - Approfondire lo SIA sulla base delle valutazioni richieste dalle LG SNPA 28/2020;	SIA Aggiornato (*5.1_SIA_Studio-Impatto - Ambientale_REV.01),* Cap 4, pag. 25 -48.	

		- Rianalizzare gli impatti delle alternative progettuali, tenendo conto delle osservazioni precedentemente espresse, valutate con riferimento a tutte le componenti ambientali (come indicato sopra dalle citate linee Guida SNPA 28/2020); - Approfondire con maggior dettaglio il confronto con le alternative indicate, incrementando il numero degli indicatori scelti. Ad altresì anche: - Un chiarimento sui criteri relativi alla golena del fiume Piave e all'area fluviale da PGRA sembrano sovrapporsi senza distinzione, venendo trattati come un'unica area; - Una spiegazione circa la modifica dell'ipotesi B rispetto alla versione precedente, così come il motivo per cui l'ipotesi del 2021 sia stata rivisitata; La valutazione della performance ambientale mostra che l'alternativa denominata "PS Progetto scelto" risulta essere la più performante sotto il profilo ambientale, con la minore interferenza con i criteri ambientali individuati. Si chiede un'ulteriore integrazione che evidenzi più dettagliatamente le specifiche del confronto con le altre alternative.		
		4) OPZIONE ZERO: l'opzione zero sia adeguatamente approfondita ed inserita nelle matrici comparative così come le altre alternative anche l'opzione zero;	SIA Aggiornato (*5.1_SIA_Studio-Impatto - Ambientale_REV.01)*, Cap. 4, par. 4.2, pag. 49.	
		5) CUMULO DEGLI IMPATTI: sia approfondita maggiormente l'analisi del cumulo degli impatti riportata nel paragrafo 9 "Impatti cumulativi" a pag. 360 del SIA; Sia fornita, inoltre, una planimetria generale e una relazione che rappresenti le attività presenti e pianificate in tutto il contesto e di conseguenza valutato il cumulo degli impatti;	SIA aggiornato *(5.1_SIA_Studio-Impatto - Ambientale_REV.01)*, Cap. 9 pag.442. In assenza di progetti della medesima categoria presenti nella fascia dei 500 metri non si presenta alcuna planimetria.	

		6) RETE NATURA e VINCA: conformarsi alle disposizioni del *Regolamento regionale 4/2025 Regolamento attuativo in materia di VINCA (articolo 17 della legge regionale 27 maggio 2024, n. 12)*, con particolare riferimento ai necessari approfondimenti di dettaglio su habitat e specie e alla predisposizione dei geodatabase di supporto necessari alla corretta definizione di tutti gli aspetti connessi con la realizzazione ed esercizio dell'opera;	*VINCA_Vidor_integrazioni_09_2025:* pag 67: Si fornisce geodatabase del cantiere, della viabilità e delle opere provvisionali nonché il relativo file in formato xml secondo le specifiche regionali nonché dei rilievi vegetazionali eseguiti nel 2025 pag 129: Si indica la presenza dell'habitat nell'area di analisi ed il suo stato di conservazione che è valutato a partire dal Rapporto Direttive Natura 2013-2018 e da Manuali per il monitoraggio di specie e habitat di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CEE) in Italia: habitat (ISPRA), LISTA ROSSA DEI VERTEBRATI ITALIANI, 2013 (IUCN). La valutazione è effettuata per gli habitat presenti nell'area di analisi. Per le specie, invece, è operata sempre, ritenendo il dato comunque importante a livello generale.	
		7) riferirsi ai più recenti formulari standard dei siti della rete Natura 2000 coinvolti;	*VINCA_Vidor_integrazioni_09_2025:* pag 113: si riportano sintesi dei contenuti dei formulari più recenti	
		8) contenere la verifica rispetto alle vigenti misure di conservazione, di cui alla DGR n. 786/2016 e ss.mm.ii. non verificate nella documentazione consultata, e agli obiettivi di conservazione	*VINCA_Vidor_integrazioni_09_2025:* pag 146	
		9) valutare correttamente la significatività delle incidenze in ragione delle caratteristiche e dello stato di conservazione degli habitat e delle specie coinvolte;	*VINCA_Vidor_integrazioni_09_2025:* pag. 182 In risposta a tale richiesta si sono programmati ed effettuati nel periodo giugno - luglio 2025 13 rilievi vegetazionali nel tracciato dell'opera e nelle aree di cantiere al fine di verificare la eventuale presenza di habitat di interesse comunitario e, nel caso, di valutarne lo stato	

		10) IMPATTO E STUDIO VIABILISTICO: si ritiene utile un approfondimento anche relativo al traffico ciclistico/ciclo turistico che, nell'area, ha un particolare significato;	Vedasi documento *AMB 5.5_Studio del traffico VIDOR_rev 01,* vedasi capitolo 7 - indagine sulla componente ciclistica e analisi dei dati raccolti;	
		11) lo Studio sia integrato con un capitolo che approfondisca il tema del traffico generato dall'opera in esame (in particolare sulla SP 2, che nel tratto abitato di Crocetta del Montello via Erizzo sembra già in sofferenza);	Vedasi documento *AMB 5.5_Studio del traffico VIDOR_rev 01,* vedasi paragrafo 9.2 - approfonditi e dettagliati gli impatti indotti dall'opera viaria in progetto	
		12) Il progetto non prevede la costruzione di un percorso ciclabile protetto, si chiede al proponente di valutare se e il caso di integrare lo Studio con una indicazione, anche solo schematica, degli eventuali collegamenti ciclabili ritenuti utili al completamento dell'infrastruttura;	Vedasi documento AMB 5.5_Studio del traffico VIDOR_rev 01, vedasi paragrafo 9.2 La progettazione in essere riguarda una nuova viabilità di collegamento fra DX e SX Piave finalizzata all'allontanamento del traffico (in particolare quello pesante) dai centri abitati e dal ponte attualmente esistente a Vidor. Non è quindi stato oggetto dell'attuale progettazione lo studio dei percorsi ciclo-pedonali di completamento dell'infrastruttura.	Eventuali approfondimenti potranno quindi essere sviluppati in estensione alle successive fasi progettuali
		13) Si chiede siano esplicitate le ragioni per le quali le rotatorie alle due estremità hanno diversa dimensione e che sia approfondita l'analisi del diagramma della velocità di progetto per capire se ci sono alternative alla velocità di progetto di 60 Km/ora per l'intero tracciato;	Il diametro delle due rotatorie è stato determinato sulla base delle prescrizioni della precedente Conferenza dei Servizi, nel rispetto della vigente normativa stradale. Per quanto riguarda la rotatoria in comune di Crocetta del Montello, si è mantenuto il raggio di cui all'allegato F del verbale della conferenza servizi del 2015	
		14) IMPATTO ACUSTICO: Si chiede di integrare la documentazione previsionale di impatto acustico tenendo conto dell'approvazione dei più recenti aggiornamenti dei piani di classificazione acustica dei comuni di Crocetta del Montello, Cornuda, Pederobba e Vidor.	Vedasi documento *AMB 5.6_Previsionale impatto acustico VIDOR_rev 01*, vedasi capitolo, pag 16 *Classificazione acustica del territorio ed individuazione dei valori limite*.	

		15) Si chiede di provvedere all'esecuzione di nuovi rilievi strumentali, secondo la metodica indicata, dello stato acustico di ante operam nelle 6 posizioni indicate nella mappa integrata al parere.	Vedasi documento *AMB 5.6_Previsionale impatto acustico VIDOR_rev 01*, vedasi capitolo 5 – nuova indagine acustica luglio 2025, e cap.8	
		16) Il progetto di Monitoraggio Ambientale contenuto nel SIA prevede l'esecuzione di rilievi post operam in una sola posizione. Siano specificate le modalità di esecuzione dei rilievi: posizione (possibilmente georeferenziata), durata delle misure, modalità di restituzione dei report, periodi di riferimento. Non sono previste inoltre attività di monitoraggio dell'attività di cantiere;	SIA Aggiornato (*5.1_SIA_Studio-Impatto - Ambientale_REV.01*), Cap. 10 Progetto di monitoraggio, pag 444	
		17) IMPATTO ACUSTICO ESERCIZIO: si ritiene che l'incremento dei livelli sonori introdotti presso l'area delle Grave del Piave (punto H1) contrasti con gli obiettivi primari di tutela definiti dalla Rete Natura 2000 e sia quindi necessario definire e progettare soluzioni di intervento finalizzate a garantire il mantenimento dell'attuale livello di qualità.	Vedasi documento *AMB 5.6_Previsionale impatto acustico VIDOR_rev 01*, vedasi capitolo 5 – nuova indagine acustica luglio 2025, e cap.8.	
		18) IMPATTO ACUSTICO CANTIERE: sia predisposto un piano di monitoraggio dei livelli sonori prodotti dalle attività di cantiere presso i ricettori più esposti. Tali rilievi dovranno permettere di adottare soluzioni finalizzate al contenimento dei livelli sonori;	Vedasi documento *AMB 5.6_Previsionale impatto acustico VIDOR_rev 01*, vedasi capitolo 9. Valutazione impatto acustico cantiere	
		19) MATRICE ACQUA (superficiali): sia puntualmente individuata la rete idraulica primaria e secondaria esistente prevedendo le necessarie opere o infrastrutture atte a garantire la continuità e la salvaguardia del sistema idraulico secondario esistente;		Per quanto riguarda il dettaglio della rete idraulica superficiale, ulteriori approfondimenti e dettagli verranno sviluppati nelle successive fasi procedurali o progettuali.

		20) MATRICE ACQUA (piattaforma): siano forniti chiarimenti in merito alle incongruenze riscontrate sulle modalità di scarico delle acque meteoriche della piattaforma stradale tra quanto riportato in Relazione Illustrativa, nello Studio di Impatto Ambientale e nello Studio del Traffico. Si richiede un'integrazione dello studio che fornisca maggiori dettagli sulla collocazione e sul dimensionamento degli impianti di prima pioggia e delle vasche di disoleazione lungo l'infrastruttura stradale e con particolare riferimento ai corpi recettori;	Aggiornato il refuso presente *nell'elaborato 1.1 Relazione illustrativa* con l'indicazione della raccolta delle acque di piattaforma, prevista nel SIA. *Nel documento 5.1_SIA_Studio-Impatto - Ambientale depositato,* a pag.22, venivano descritti lo smaltimento delle acque meteoriche in piattaforma e lo smaltimento delle acque meteoriche nei tratti in rilevato stradale, realizzati con metodi differenti, come segue: cap. 3.8 Smaltimento acque meteoriche di piattaforma cap. 3.9 Smaltimento delle acque meteoriche nei tratti in rilevato stradale.	
		21) MATRICE ATMOSFERA Per quanto concerne la parte di dispersione degli inquinanti atmosferici deve essere seguita la linea guida ARPAV "Indicazioni per l'utilizzo di tecniche modellistiche per la simulazione della dispersione di inquinanti in atmosfera;	Vedasi documento *AMB 5.7_Studio impatto atmosferico VIDOR_Rev 01* vedasi capitolo PREMESSA	
		22) Si chiede di rielaborare il grafico della rosa dei venti, eliminando le improbabili discontinuità a frequenza nulla;	Vedasi documento *AMB 5.7_Studio impatto atmosferico VIDOR_Rev 01*, vedasi paragrafo 2.2.2, immagine rosa dei venti aggiornata	
		23) Si chiede di esprimere una valutazione degli impatti dovuti alle lavorazioni durante le fasi di cantiere	Vedasi documento *AMB 5.7_Studio impatto atmosferico VIDOR_Rev 01*, vedasi paragrafo 6.2.3 dove è stato analizzato l'impatto del cantiere sulla componente.	
		24) Si chiede di prestare attenzione al calcolo delle medie di particolato della centralina di riferimento, in quanto le medie annuali non risultano corrispondenti con quelle pubblicate nelle relazioni regionali di qualità dell'aria;	Vedasi documento *AMB 5.7_Studio impatto atmosferico VIDOR_Rev 01*, vedasi pp.39 dove sono state aggiornate le medie annuali	

		25) MATRICE SUOLO (geologia): si chiede di fornire la relazione geologica definitiva con anche i riferimenti alle microzonazioni sismiche dei comuni interessati;	La classificazione sismica è stata eseguita mediante prove MASW e pertanto, mediante misurazione diretta.	Ulteriori approfondimenti e dettagli verranno maggiormente sviluppati nelle successive fasi procedurali o progettuali
		26) MATRICE SUOLO (Terre e Rocce): Per quanto attiene strettamente la gestione delle terre e rocce da scavo, è previsto l'impiego dei volumi scavati in parte per il riempimento degli scavi delle pile e in parte per la realizzazione di rilevati e sottofondi. Proponente indica che "*In totale si prevede quindi un esubero di materiale di risulta degli scavi pari a oltre 15.000 mc, da impiegare completamente nell'ambito del cantiere".* Il cantiere per volume di scavo (>6000 mc), rientra tra quelli che secondo il DPR 120/2017 devono obbligatoriamente presentare la necessaria documentazione nell'ambito del procedimento di VIA. Rispetto all'indicazione del completo impiego in cantiere si osserva che le possibili fattispecie applicabili sono due a seconda che si configuri un utilizzo "in sito" o "fuori sito". Per la fattispecie dell'utilizzo "**in sito**" si applica quanto previsto dall'art. 24 del DPR 120/2006 che, per le opere assoggettate a VIA prevede la presentazione di un Piano Preliminare. Per l'eventuale fattispecie **dell'utilizzo "fuori sito" come sottoprodotto** si rimanda all'art. 9 del DPR 120/2017 e alla conseguente presentazione di un Piano di Utilizzo nell'ambito del procedimento VIA.		Ulteriori indagini di caratterizzazione verranno svolte nella successiva fase progettuale, nella quale verrà conseguentemente sviluppato e dettagliato il piano di gestione delle materie

		27) ILLUMINAZIONE: Il progetto illuminotecnico risulta non conforme alla Legge Regionale n. 17/09. Le valutazioni tecniche non comprendono gli aspetti di impiantistica e sicurezza elettrica, le quali dovranno rispondere alle normative vigenti in materia;	L'impianto è conforme alla normativa vigente i corpi illuminanti sono a LED di tipo Cut off e gli impianti sono con rapporto lm/W oltre i 120	
		28) Premesso che l'efficienza delle sorgenti a LED risulta superiore a quella minima prevista, la temperatura di colore delle sorgenti prevista è pari a 4000 K, in base ai codici identificativi degli apparecchi. A causa dei negativi effetti ambientali dovuti alla componente di luce blu, si richiede di utilizzare sorgenti con temperatura di colore non superiore a 3000 K;		In Fase di progettazione esecutiva sarà acquisito il valore di temperatura di colore lasciando inalterato il rendimento e la tipologia corpo.
		29) Non viene definita la classificazione illuminotecnica delle zone di studio. Considerata la classificazione stradale attribuita alla nuova arteria stradale, si ritiene sia da adottare		Ulteriori approfondimenti e dettagli verranno sviluppati nelle successive fasi procedurali o progettuali.
		30) I calcoli illuminotecnici, effettuati con fattore di manutenzione pari a 0.80, forniscono per le tre rotatorie valori di illuminamento medio, pari a 26, 28 e 30 lux, ritenuti eccessivamente elevati		Ulteriori approfondimenti e dettagli verranno sviluppati nelle successive fasi procedurali o progettuali.
		Si chiede di integrare l'istanza con la seguente documentazione: 3 Diagramma di velocità sull'intera tratta progettuale, con particolare riferimento agli innesti sulle rotatorie di collegamento con le strade provinciali esistenti;	Il diagramma delle velocità risulta già presente negli elaborati 3.8-3.11, di cui si riporta uno stralcio.... I dettagli plano-altimetrici sono già presenti negli elaborati di PD, con il grado di definizione previso per tale fase progettuale.	Ulteriori approfondimenti e dettagli verranno sviluppati nelle successive fasi

		Dettagli plano-altimetrici dei 3 collegamenti: ramo di attestazione su SP84 "Di Villa Barbaro", rotatoria su SP2 "Erizzo" e doppia rotatoria su SP34 "Sinistra Piave", comprensivi di dimostrazione della visibilità in approccio e della verifica della deviazione ai sensi del D.M. 19/04/2006;		procedurali o progettuali.
2	**REGIONE del VENETO Genio Civile di Treviso**	Rilevato che per le opere che interferiscono con i corsi d'acqua demaniali e con le relative fasce di rispetto fluviale, il formale provvedimento autorizzativo e/o concessorio dovrà essere espressamente richiesto al U.O. Genio Civile di Treviso competente per territorio.	Si prende atto.	
3	**REGIONE del VENETO Direzione Turismo**	Rilevato che il tracciato e la corrispondente area di analisi individuata in un buffer di 500 metri intersecano la ZPS IT3240023 "Grave del Piave" e la ZSC IT3230030 "Grave del Piave – Fiume Soligo – Fosso di Negrisia", in un ambito nel quale sono presenti anche i corridoi ecologici regionali, si chiede di integrare l'elaborato AMB 5.2 "Studio per la Valutazione di Incidenza" con l'analisi puntuale delle Misure di Conservazione, ai sensi della DGR n. 786/2016 e ss.mm.ii., generali e specifiche per habitat, habitat di specie e specie di interesse conservazionistico, con riferimento alle attività previste dal progetto, sia per la fase di cantiere sia per la fase di esercizio.	In fase di presentazione dell'istanza è stato elaborato lo Studio Incidenza ambientale e successivamente un suo approfondimento concordato con la Regione del Veneto	

4	**SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER L'AREA METROPOLITANA DI VENEZIA E LE PROVINCE DI BELLUNO PADOVA E TREVISO**	Si richiede: 1) report fotografico completo dello stato di fatto dell'intera area di intervento, corredato da planimetrie dei coni visuali;	Redazione elaborato: *Report fotografico dell'ambito di intervento.*	
		2) foto simulazioni realistiche dell'inserimento dell'opera, che permettano di capire le caratteristiche dei pannelli fonoassorbenti (tipologia, colore e dimensioni); la loro relazione con il paesaggio circostante e con gli edifici di maggior pregio storico presenti.	*Barriere fonoassorbenti* La Relazione Paesaggistica presentata ha individuato opportuni coni ottici dai quali valutare l'impatto sul paesaggio dell'intervento, che devono rispettare i criteri fondativi per questo tipo di valutazione ovvero luoghi di fruizione pubblica (centri abitati, luoghi panoramici, beni culturali, luoghi di svago, etc,). In detta Relazione paesaggistica nelle fotosimulazioni *ex post* la realizzazione dell'opera, sono state inserite le barriere fonoassorbeni, ove previste secondo le indicazioni previste dalla progettazione. *Villa Paccagnella* Non è possibile valutare l'impatto del viadotto dall'interno della cinta muraria di Villa Paccagnella in quanto essa è inaccessibile e in grave stato di degrado. Tuttavia anche se fosse possibile entrare nella proprietà della villa, il viadotto non sarebbe visibile per effetto della folta vegetazione che si pone nel lato est della stessa e che funge da schermo. Mentre rispetto agli altri lati, l'intervento non è visibile per effetto dalla conformazione orografica e per la presenza di edifici (vedi "profili elevazione" da Google Earth). Per approfondire la relazione dell'opera con il paesaggio circostante, sono state realizzate	In fase di progettazione esecutiva verranno indicati i dettagli costruttivi delle barriere fonoassobenti che saranno rispondenti anche ai criteri di sicurezza contro l'impatto dell'avifauna *Fotosimulazioni pannelli fonoassorbenti*: gli ulteriori approfondimenti e dettagli verranno sviluppati nelle successive fasi procedurali o progettuali.

			delle riprese video con drone: Elaborato REPORT fotografico dell'intorno di Villa Paccagnella.	
		3) non si ritiene esaustive le indicazioni dello SIA in corrispondenza di Villa Paccagnella che, data la vicinanza con il nuovo viadotto, dovrebbe valutare e raffigurare, in particolare, l'impatto dall'interno della cinta muraria che racchiude il parco pertinente alla Villa;	Per valutare l'impatto visivo dell'opera dall'interno della cinta muraria della Villa, sono state realizzate alcune riprese video aeree, con drone, in grado di catturare i dettagli non accessibili. Le riprese sono state realizzate dal punto accessibile più ravvicinato all'edificio, in corrispondenza della parete est del corpo centrale principale, tale da rendere possibile una visione a 360°. Il sistema aeromobile ha effettuato le riprese da 28 m e da 20 m di altezza calcolate dal punto di decollo del drone in Via della Ghiaia, individuato nella planimetria nell'Elaborato *REPORT fotografico dell'intorno di Villa Paccagnella.*	
5	**AUTORITA' di BACINO DISTRETTUALE delle ALPI ORIENTALI**	Considerato che il documento "Studio di impatto ambientale" al paragrafo 6.3 relativo allo stato di qualità delle acque superficiali, pur citando il Piano di Tutela delle Acque, non fa riferimento ai contenuti del Piano di Gestione delle Acque, si rappresenta l'esigenza di integrare tale documento con le informazioni relative al corpo idrico interessato. Dall'esame dell'elaborato "IDR 2.4 Relazione idrologica e idraulica" emerge in particolare che:	Nel progetto definitivo la modellazione idraulica bidimensionale a supporto della progettazione (elaborato *"10_PD_2.4_Relazione_Idr"*) è stata effettuata considerando un evento Tr200 in condizioni stazionarie e a fondo fisso secondo le indicazioni della normativa NTC2018. È stata inoltre effettuata la verifica della compatibilità idraulica ai sensi dell'art. 10 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del PGRA (elaborato *"82_PD_5.4_VCI_PGRA"*),	

		4 la modellazione idraulica effettuata a supporto della progettazione è stata condotta in condizioni stazionarie a fondo fisso; 5 la topografia utilizzata nello stato di progetto non comprende la sagoma del rilevato in sinistra idraulica. Risulta necessario, per le successive fasi autorizzatorie, in ragione della complessità dell'intervento, che sia predisposta la verifica della compatibilità idraulica ai sensi dell'art. 10 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del PGRA.	conducendo la modellazione in condizioni non stazionarie e a fondo mobile. Si è provveduto ad aggiornare la modellazione estendendo il dominio di calcolo in sinistra idrografica per includere l'ambito su cui insiste la sagoma del rilevato previsto, nello stato di fatto, e il rilevato stesso nello stato di progetto. È stata conseguentemente predisposta la versione aggiornata sia della relazione idraulica di progetto (elaborato *"10_PD_2.4_Relazione_Idr"*) che della verifica di compatibilità idraulica (elaborato *"82_PD_5.4_VCI_PGRA"*). *5.1_SIA_Studio-Impatto Ambientale_REV.01 aggiornato:* - Cap.5, paragrafo 5.10 Piano di gestione delle Acque (pag. 86) - Cap. 6, Par. 6.3.1 "I dati del secondo aggiornamento del PGA (pag.164) - Cap. 7, par. 7.5.2.1, con riferimento al rilevato in sx idraulica, (pag 413).	
6	**COMUNE DI VIDOR**	In relazione al PD dell'opera sono state richieste le seguenti integrazioni: 1) un report fotografico completo dello stato di fatto dell'intera area di intervento, corredato da planimetrie dei coni visuali;	Vedere risposta Ente n.5, Soprintendenza	
		2) una planimetria catastale unificata (riguardante tutti e 4 i comuni interessati dall'opera), con indicazione dei mappali interessati dall'intervento e delle aree oggetto di occupazione temporanea nonché delle linee di	La planimetria catastale unificata ed il relativo piano particellare di esproprio verranno sviluppati nella successiva fase progettuale, a valle della conclusione dell'istanza in pre-paur in fase di valutazione	

		confine comunale e della delimitazione dell'area golenale;		
		3) le planimetrie, le schede tecniche e relazione illustrativa della segnaletica stradale orizzontale e verticale distinte in fase di cantiere e fase di esercizio;		Ulteriori approfondimenti e dettagli verranno sviluppati nelle successive fasi procedurali o progettuali.
		4) Siano adeguati gli elaborati 1.1 Relazione Illustrativa e 1.3 Relazione interferenze e sia presentato un elaborato riportante la puntuale e corretta individuazione delle interferenze dell'opera con la rete idraulica primaria e secondaria esistente nonché con le viabilità demaniali e interpoderali esistenti. Tutte le viabilità interpoderali vadano confermate prevedendo le necessarie opere o infrastrutture atte a garantirne la continuità;		Ulteriori approfondimenti e dettagli verranno sviluppati nelle successive fasi procedurali o progettuali.
		5) Siano forniti chiarimenti in merito alle incongruenze riscontrate sulla presenza della pista pedonale tra quanto riportato in Relazione illustrativa (pag. 12) e nell'elaborato 4.2;	Non si ravvisano incongruenza, in quanto è chiaramente indicato che la nuova opera in progetto è priva di percorso ciclopedonale (mantenendo comunque un passaggio pedonale di sicurezza non aperto al transito).	
		6) Sia elaborato un quadro d'unione della strumentazione urbanistica dei comuni interessati in cui sia chiaramente indicata la nuova infrastruttura;	Predisposto Elaborato *5.1.2 Quadro di unione degli strumenti urbanistici comunali* (si fa presente che i confini amministrativi del comune di Cornuda non combaciano con i comuni contermini, probabilmente per l'utilizzo di un diverso sistema di georiferimento o scala)	
		7) Rivedere la relazione previsionale di impatto acustico contenuta nell'elaborato 5.1 Studio di Impatto Ambientale con indicazione corretta del Piano di	Vedasi documento *AMB 5.6_Previsionale impatto acustico VIDOR_rev 01,* vedasi capitolo 4 – stralcio PCA dei comuni aggiornato ove necessario	

		Classificazione Acustica vigente del Comune di Cornuda;	SIA Aggiornato *5.1_SIA_Rev01* Cap 5, par. 5.12.4, pag. 122.	
		8) Elaborazione della relazione strutturale dettagliata dell'intera opera, che analizzi anche le "strutture minori". Si evidenzia comunque che l'acquisizione dell'autorizzazione sismica è di competenza del Genio Civile di Treviso;		Ulteriori approfondimenti e dettagli, verranno sviluppati nelle successive fasi procedurali o progettuali.
		9) Fornire chiarimenti in merito alle incongruenze riscontrate sulle modalità di scarico delle meteoriche tra quanto riportato in Relazione Illustrativa, lo Studio di Impatto Ambientale e lo Studio del Traffico. Sia relazionato inoltre sulle interferenze con le condotte secondarie. Si evidenza, comunque, che la valutazione di invarianza idraulica ai sensi della DGR 2948/2009 non risulta di competenza Comunale;	Vedere risposta Ente n.1 punto 20). -Verificare CS 2015	
		10) Siano prodotte foto-simulazioni dell'inserimento dell'intera opera che permetta di capire la tipologia, il colore e le dimensioni dei pannelli fonoassorbenti, la loro relazione con il paesaggio circostante e con gli edifici di maggior pregio storico;	Vedere risposta Ente n.5 Soprintendenza	
		11) L'elaborato 5.2.1 Allegati VIncA sia adeguato aggiornando le destinazioni di utilizzo dei terreni agricoli;	Vedere risposta Ente n.1 – punti 6-10	
		12) All'art. 6 dell'elaborato 1.2 si fa riferimento ad aree attrezzate per il trattamento e stoccaggio dei rifiuti prodotti nell'ambito della realizzazione dell'opera, che però non risultano individuate nella documentazione. Eventuali impianti di recupero rifiuti e aree di stoccaggio dovranno in ogni caso essere autorizzati ai sensi della normativa vigente;		Ulteriori approfondimenti e dettagli verranno sviluppati nelle successive fasi procedurali o progettuali..

		13) Fornire chiarimenti in merito alla difformità riscontrata tra la sezione tipo B rappresentata nella tavola 3.12 e le sezioni individuate nella tavola 3.15.5;	Non si ravvisano difformità, trattandosi di sezioni tipologiche in un caso, e sezioni specifiche stradali, nell'altro	
		14) sia relazionato come l'area Eges Calcestruzzi, a seguito all'esproprio della strada privata, possa proseguire regolarmente le proprie attività;	Nella zona in questione esiste attualmente una doppia viabilità: una strada privati di accesso della ditta EGES ed una via ciclabile di accesso all'area golenale, attualmente separate dalla rete di recinzione della proprietà privata EGES. Il progetto prevede in quel punto la realizzazione di un unico sottopasso, che presenta la medesima suddivisione e che conserva gli attuali flussi.	Il dettaglio delle fasi realizzative di tale opera sarà sviluppato nelle successive fasi progettuali.
		15) si chiede di mantenere il collegamento con la pista ciclabile "La Piave" e l'accesso ai fondi agricoli ivi ubicati mediante l'attuale strada comunale Via Roggia.	La soluzione prevista (realizzazione di un unico manufatto di sottopassaggio della nuova viabilità), come previsto dal vigente CdS, garantirà la separazione dei flussi e le condizioni di sicurezza necessarie.	Ulteriori approfondimenti e dettagli verranno sviluppati nelle successive fasi procedurali o progettuali.
7	**COMUNE DI CORNUDA**	La richiesta di integrazioni pervenuta dal Comune di Cornuda, di cui ai punti da 1 a 12 riporta in maniera quasi pedissequa le medesime richieste del Comune di Vidor. Si chiede inoltre: 1) Ritenuto che, in conseguenza della nuova opera pubblica, il tratto di SP 84 compreso tra gli svincoli con la SR348 "Feltrina" possa subire un importante aumento del traffico. Evidenziato che tale tratto ha una sezione limitata, si chiede pertanto di integrare il progetto con la previsione di idonee opere di allargamento della sezione del tratto di viabilità suddetto.	Trattasi di ambito non facente parte della presente opera Vedasi documento 5.5 aggiornato, vedasi paragrafo 9.2	

8	**COMUNE DI PEDEROBBA**	La richiesta di integrazioni pervenuta dal Comune di Pederobba, di cui ai punti da 1 a 12 riporta in maniera quasi pedissequa le medesime richieste dei Comuni di Vidor e di Cornuda. Si chiede inoltre: 1) L'area di cantiere principale posta a cavallo tra il Comune di Pederobba e il Comune di Cornuda sia maggiormente circostanziata in termini di fruibilità e organizzazione;		Ulteriori approfondimenti e dettagli verranno sviluppati nelle successive fasi procedurali o progettuali.
		2) la prevista rotatoria su S.P. n. 2, sentita la Polizia Municipale, presenta una conformazione non idonea in termini di sicurezza stradale; in particolare: 6 l'aiuola spartitraffico prevista a Nord deve essere unificata; 7 per l'accesso da Nord alla strada di via dei Neville sia ampliato il raggio di curvatura;		Dimensione e geometria della rotatoria risultano coerenti e conformi con le richieste della precedente CdS. Si tratta comunque di aspetti di dettaglio che potranno essere eventualmente integrati nelle successive fasi procedurali o progettuali.
		3) nello Studio d'Impatto Ambientale è necessario considerare la presenza dell'esistente area destinata a Parco Attrezzato Fluviale in località Barche;	Nel SIA non si accenna alla presenza del parco "Ae Barche", ma nella relazione paesaggistica si considera e si valuta il cono ottico n. 21, posto nelle vicinanze. Nel SIA aggiornato *5.1_SIA_Studio-Impatto - Ambientale_REV.01* è stata sostituito lo stralcio di cartografia di PI vigente, comprendendo l'area del parco (pag. 120)	

		4) non si ritiene esaustivo il SIA in corrispondenza di Villa Paccagnella che, data la vicinanza con il nuovo viadotto, dovrebbe valutare e raffigurare l'impatto dall'interno della cinta muraria che racchiude il parco pertinente alla Villa	VEDERE risposta Ente n. 5	
9	**COMUNE DI CROCETTA del MONTELLO**	La richiesta di integrazioni pervenuta dal Comune di Crocetta del Montello, cui ai punti da 1 a 12 riporta in maniera quasi pedissequa le medesime richieste dei Comuni di Vidor, Cornuda e Pederobba. Si chiede inoltre, con riferimento al progetto del ponte previsto: 1) Analisi dell'impatto ambientale dovuto alla curvatura del ponte. 8 Verifica delle possibili alterazioni del flusso del fiume; 9 Valutazione dell'effetto della curvatura sulla flora e fauna locale; 10 Confronto tra l'impatto ambientale di un ponte curvo e uno rettilineo;	La soluzione di rettifica planimetrica del ponte era già stata presentata nell'incontro congiunto del 03-12-2021 e unanimemente condivisa da tutti i sindaci dei comuni interessati. Si fa presenta che la *ratio* dell'art. 22 punto d) del Dlgs 152/2006 si basa sulla necessità di svolgere un'analisi delle "*ragionevoli*" alternative ove esse non siano già state oggetto di confronto tra enti pubblici, come nel caso del progetto in oggetto, in cui si è scelta una soluzione condivisa. Nonostante ciò si è voluto effettuare un approfondimento attraverso una valutazione comparata delle alternative, a suo tempo individuate, attraverso la selezione di indicatori ambientali legati alla peculiarità dell'ambito geografico di riferimento, ovvero il Fiume Piave. Lo Studio di Impatto Ambientale ha valutato il progetto così come scelto dopo un lungo e approfondito coinvolgimento delle Amministrazioni locali durato diversi anni. Fatto questo che dimostra l'applicazione di un processo partecipativo virtuoso. Effettuare un confronto tra "ponte curvo e uno rettilineo" appare come una richiesta bizzarra	

			(un'esercitazione accademica fine a sé stessa) che non tiene conto di quanto detto. Lo Studio di Impatto ambientale ha valutato, attraverso opportuni studi specialistici, gli impatti sul deflusso delle acque del fiume Piave e sulla complessiva biodiversità. Soluzione già condivisa in molti anni di confronti tra i sindaci	
		2) Studi geotecnici e idrologici. 11 Analisi delle sollecitazioni sul terreno e delle fondazioni per entrambi i tipi di ponte; 12 Studio del comportamento del ponte curvo in condizioni di flusso intenso o in periodi di piena, rispetto a quello rettilineo;	Si fa presente che dal 2021 al 2023 si è proposto al collegio dei sindaci la soluzione con ponte retto, che garantiva indubbi vantaggi tecnico-economici-ambientali-paesaggistici, ecc., che non è stata accettata. La provincia di TV, accogliendo la posizione dei sindaci, ha confermato l'impossibilità di considerare il nuovo tracciato fra le alternative, confermando la volontà delle amministrazioni di aggiornare il progetto secondo le prescrizioni di cui alla CdS del 2014. Si veda inoltre risposta al punto 1)	
		3) Comparazione dei costi e delle difficoltà costruttive. 13 Valutazione della complessità costruttiva, costi e tempi di realizzazione tra ponte corvo e rettilineo; 14 Verifica dei tempi di realizzazione e dei rischi connessi alla costruzione in una zona fluviale curvata.	Si veda inoltre risposta al punto 2) Si veda inoltre risposta al punto 1)	
		4) Conformità alle normative ambientali;	La procedura di VIA verifica la conformità alle normative ambientali.	

		5) Con riferimento al SIA, si chiede che tutte le ipotesi di tracciato siano oggetto di valutazione;	Vedere integrazione *5.1_SIA-Rev.01, Cap.4, pag. 25-48.* L'analisi delle alternative è stata elaborata coerentemente ai contenuti dell'art.22 punto 4 del Dlgs 152/2006 ove si chiede "*una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali*". Ne consegue, che essendo già stato scelto il tracciato da parte degli Enti Locali, in base ad una fase partecipativa durata anni, si è ritenuto metodologicamente corretto verificare, attraverso indicatori sintetici, se la soluzione a suo tempo scelta fosse la più performante. Si fa presente, per i saperi non esperti, che l'esame delle ragionevoli alternative non vuol dire predisporre uno Studio di Impatto Ambientale per ogni alternativa individuata, bensì selezionare pochi ma significativi indicatori di confronto.	
		6) La valutazione della performance ambientale mostra che l'alternativa denominata "PS Progetto scelto" risulta essere la più performante sotto il profilo ambientale, con la minore interferenza con i criteri ambientali individuati;	Vedere integrazione *5.1_SIA-REV.01 e*, Cap.4, pag. 25-48.	
		7) si chiede di specificare a livello progettuale come si intende ne venga garantita la conservazione e la funzionalità strutture di canalizzazione delle acque meteoriche ad oggi siano presenti sotto il livello stradale;		Ulteriori approfondimenti e dettagli verranno sviluppati nelle successive fasi procedurali o progettuali.

		8) Si chiede di integrare il SIA con le seguenti valutazioni: 15 L'accessibilità e la fluidità della circolazione nei nuovi innesti e intersezioni, valutando eventuali criticità in termini di capacità e sicurezza; 16 Le modifiche ai percorsi di traffico locale, con particolare attenzione alle connessioni tra la nuova infrastruttura e la viabilità comunale secondaria 17 Le modifiche ai percorsi di traffico locale, con particolare attenzione alle connessioni tra la nuova infrastruttura e la viabilità comunale secondaria 18 Le modifiche ai percorsi di traffico locale, con particolare attenzione alle connessioni tra la nuova infrastruttura e la viabilità comunale secondaria 19 Relativamente alle fasi di cantiere si chiede di specificare i dettagli sulle modalità di gestione dei flussi e gli impatti attesi sul traffico; 20 Si chiede una maggior analisi sugli effetti complessivi degli impatti sul traffico determinati dalla realizzazione dell'opera con particolare attenzione al ponte sulla S.P. 2 e sulla S.P. 2 Via Erizzo;	La soluzione viabilistica proposta rispecchia quanto già approvato nella precedente conferenza servizi del 2014. La possibile modifica planimetrica del tracciato era già stata presentata nell'incontro congiunto del 03-12-2021 e unanimemente non condivisa da tutti i sindaci dei comuni interessati. Si veda inoltre risposta al punto 1) Vedasi documento *AMB 5.5_Studio del traffico VIDOR_rev 01*, vedasi paragrafo 9.2 e 9.3	
		9) Interferenze con la viabilità di Via della Ghiaia e con le attività presenti;	La soluzione viabilistica proposta rispecchia quanto già approvato nella precedente conferenza servizi del 2014. La possibile modifica planimetrica del tracciato era già stata presentata nell'incontro congiunto del 03-12-2021 e unanimemente condivisa da tutti i sindaci dei comuni interessati. Si veda inoltre risposta al punto 1)	
		10) Sia maggiormente sviluppata la verifica degli impatti visivi: 21Un'analisi visiva dell'intero contesto paesaggistico,	Vedere approfondimento paesaggistico Elaborati: *REPORT fotografico dell'ambito di intervento*	

		22Realizzazione di un rendering del ponte che mostri chiaramente il suo inserimento nel paesaggio circostante; 23Esame dell'effetto del ponte sui coni visivi tutelati, con particolare attenzione alla conformità alle normative paesaggistiche locali.	*REPORT fotografico dell'intorno di Villa Paccagnella*	
10	**AP RETI GAS S.p.A**	Si informa che sono rilevate state alcune interferenze, le quali dovranno essere risolte. Lo spostamento di un Gruppo di Riduzione e Misura a servizio di un'utenza attiva (via Sernaglia-Montello). Detta interferenza dovrà essere risolta, attraverso uno spostamento degli impianti, che, data la tipologia ovvero impianto a servizio di utenza attiva, dovrà essere preceduta dalla richiesta effettuata alla società di vendita cui l'utenza risulti contrattualizzata.		In fase di redazione del PE si aggiorneranno i documenti: *- GEN 1.3RELAZIONE TECNICA INTERFERENZE* *- VIA 3.5_PLANIMETRIA INTERFERENZE RETI TECNOLOGICHE STATO DI FATTO* Riportando le nuove planimetrie fornite da AP-GAS
11	**e-distribuzione S.p.A.**	Sono verificate le interferenze rilevate da cui emerge quanto segue: 1) punto "3.1. Asse 1", si conferma interferenza n.1 con rete di media tensione. Si segnala della presenza di una seconda interferenza con cavo interrato di media tensione in prossimità del canale esistente;		Ulteriori approfondimenti e dettagli verranno sviluppati nelle successive fasi procedurali o progettuali.

		2) punto "3.2. Rotatoria A": l'interferenza n.3 non coinvolge impianti di rete riconducibili ad e-distribuzione. Probabilmente trattasi di una vecchia linea di comunicazione tra centraline di produzione;		Ulteriori approfondimenti e dettagli verranno sviluppati nelle successive fasi procedurali o progettuali.
		3) punto "3.3. Asse 2": l'interferenza n.9, che comprende nr.3 linee, è parzialmente riconducibile ad impianti in gestione. Quanto non di competenza una linea di alta tensione riconducibile alla RTN e dunque in gestione a TERNA;		Ulteriori approfondimenti e dettagli verranno sviluppati nelle successive fasi procedurali o progettuali..
		4) punto "3.2. Rotatoria A": si conferma interferenza con rete di media tensione.		Ulteriori approfondimenti e dettagli verranno sviluppati nelle successive fasi procedurali o progettuali.