

RELAZIONE ALLEGATA ALL'OSSERVAZIONE

OGGETTO: RICHIESTA VALUTAZIONE ALTERNATIVA PROGETTUALE VENETO STRADE SPA DEL 2021.

Analizzando la documentazione inerente al progetto, riteniamo di esporre in maniera più articolata le nostre considerazioni e richieste.

Si premette che condividiamo la necessità di una nuova infrastruttura.

QUINDI SI' AL NUOVO PONTE, MA QUALE PROGETTO?

A – SCELTA PROGETTUALE DEI TECNICI

A1 - La richiesta di valutazione dell'alternativa progettuale è suffragata dall'esistenza dell'ipotesi tecnica 2021 di Veneto Strade Spa formalizzata nella Nota a firma del Direttore generale prot. n.1236/2022 del 25.01.2022.

Veneto Strade S.p.a. nell'articolata e approfondita valutazione **esplicita chiaramente l'assenza di sostenibilità tecnico-economica della soluzione del 2014-2015, come emerge dai seguenti stralci:**

“”” ...

1) ... *la necessità dello studio di un tracciato, non completamente diverso ma solo in parte distinto dal precedente, sorge tutt'altro che sterilmente dall'obiettivo primario di un risparmio economico, anzi ha origine dall'esigenza di risoluzione delle problematiche su richiamate sposando altresì la sempre maggiore e diffusa sensibilità verso l'ambiente;*

2) *E' assolutamente obiettivo primario di questa Società fare in modo che, in ogni suo progetto, le soluzioni prospettate risultino funzionali al territorio che le richiede, ricercando costantemente di raggiungere il più elevato livello di servizio dal punto di vista trasportistico nel rispetto della normativa in vigore supportando, altresì, la maggiore attenzione rivolta in campo ambientale, ed una crescente considerazione alla salute ed alla qualità della vita...*

5) *Richiamato il già citato sviluppo urbanistico imprenditoriale del quadrante che contermina le colline del prosecco DOCG Conegliano-Valdobbiadene, dei comuni del Quartier del Piave, della Pedemontana del Grappa e delle Prealpi Trevigiane, la nuova proposta progettuale che differisce dalla precedente solamente nella porzione che ricade all'interno del territorio amministrato dal Comune di Pederobba, mantiene invariato il collegamento tra la S.P. 34 “Sinistra Piave” con la S.R. 348 “Feltrina”, scavalcando l'asta del fiume Piave nel rispetto delle prescrizioni pervenute dal Genio Civile e dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, e garantendo l'adeguato livello di servizio, riducendo l'estensione del tracciato e la lunghezza del ponte, di circa un chilometro, conseguendo con ciò risparmi in ordine di impatto ambientale, incidenza sotto l'aspetto paesaggistico, consumo di suolo ed infine economica (per la realizzazione e gestione/manutenzione delle opere);*

7) *...Si evidenzia infine che il progetto preliminare dell'opera [2014-2015] è stato sottoposto a procedimento di Conferenza di Servizi la quale si è conclusa con parere negativo alla realizzazione dell'opera....*

8) **La Provincia di Treviso, in qualità di futuro gestore dell'opera in oggetto, nel corso del confronto avviato, nell'attesa dell'espressione dei pareri da parte delle Amministrazioni comunali interessate alla realizzazione dell'intervento, si è espressa favorevolmente alla nuova soluzione di tracciato la quale oltre a risolvere le rilevate criticità esige una minor spesa ai fini manutentivi.**

In definitiva con la nuova soluzione progettuale vengono risolte compiutamente le seguenti problematiche riscontrate con la soluzione del 2014-2015:

... A parità del servizio reso, pur esaminate le variabili enunciate, si ritiene che ogni considerazione avanzata renda comunque ingiustificabile mantenere una soluzione che sia pregiudizievole verso gli aspetti ambientali, anche sotto il versante idraulico, di consumo ed impermeabilizzazione dei suoli, di impatto monumentale, di espropriazione di aree di maggior pregio. Infine, una maggiore e costante attenzione ai costi non deve vedersi come una soluzione di ripiego, quanto una strada maestra per futuri sviluppi senza rinunce.

... si conclude, invitando tutte le Amministrazioni coinvolte a rivedere le posizioni assunte al fine della prosecuzione dell'iter progettuale già avviato, in quanto risulta di tutta evidenza l'assenza di sostenibilità tecnico-economica della soluzione del 2014-2015".

“””

A2- Questa scelta tecnica 2021 è così confermata nell'istruttoria preliminare del **Sottogruppo del Comitato VIA nella scheda n. 9** – Comune di Crocetta del Montello, contenuta nel Quadro di sintesi delle controdeduzioni ai pareri degli Enti:

“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”.

B – SCELTA DEI SINDACI E DELLA PROVINCIA

Per noi cittadini - che dobbiamo farci carico degli oneri finanziari ed economici, dei costi territoriali e ambientali ed altri riflessi della nuova opera- ci saremmo aspettati che i Sindaci e il Presidente della Provincia accogliessero con notevole interesse la proposta dei Tecnici, tanto più che la nuova ipotesi progettuale del 2021 è stata elaborata dal qualificato Organismo tecnico regionale deputato alla gestione della rete viaria. E' il normale comportamento del buon padre di famiglia che ci guida quando dobbiamo fare scelte impegnative con il supporto tecnico/specialistico (medico, ingegnere, avvocato...).

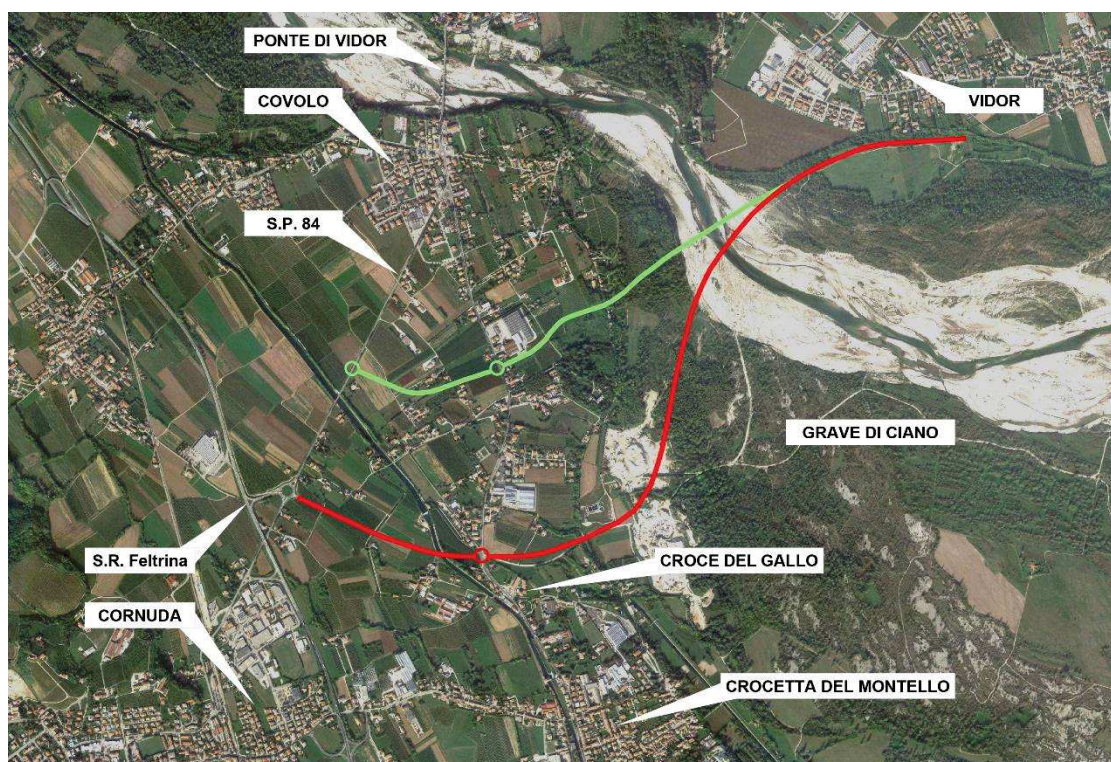
Così è stato del resto per la Provincia che in un primo momento vi ha aderito come si rileva dalla citata nota di Veneto Strade Spa prot. n.1236/2022 del 25.01.2022: “ 8) *La Provincia di Treviso, in qualità di futuro gestore dell'opera in oggetto, nel corso del confronto avviato, nell'attesa dell'espressione dei pareri da parte delle Amministrazioni comunali interessate alla realizzazione dell'intervento, si è espressa favorevolmente alla nuova soluzione di tracciato la quale oltre a risolvere le rilevate criticità esige una minor spesa ai fini manutentivi*”.

Poi inopinatamente – senza preoccuparsi di fornire una adeguata motivazione tecnica, finanziaria/economica, ambientale, spreco di territorio - **ha cambiato opinione** come si apprende dalla Scheda istruttoria: **“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”** (da Scheda n. 9 istruttoria preliminare del sottogruppo sopracitata).

Quanto alla Conferenza dei Servizi del 26.03.2015 citata va chiarito che ha dato esito negativo (*“il progetto preliminare dell’opera è stato sottoposto a procedimento di Conferenza di Servizi la quale si è conclusa con parere negativo alla realizzazione dell’opera” – Nota di Veneto Strade Spa prot. n.1236/2022 del 25.01.2022*).

Quanto alla scelta dei Sindaci, per il Comune di Crocetta del Montello, la determinazione per il tragitto 2014-2015 non è sostenuta da una deliberazione del Consiglio Comunale, cui spetta per Statuto l’attività di programma/indirizzo, e pertanto l’adesione non è conforme alla prescrizione normativa.

C – PLANIMETRIA DEI TRACCIATI E TABELLA DI RAFFRONTO TECNICO



PLANIMETRIA GENERALE CON INDIVIDUAZIONE DEI DUE TRACCIATI

in rosso: il tracciato del progetto 2014/2015 ora 2025

in verde: il tracciato di Veneto Strade Spa 2021

TABELLA DI COMPARAZIONE DEI DUE TRACCIATI	
**TRACCIATO SINDACI/PROVINCIA 2025	**TRACCIATO 2021 VENETO STRADE SPA
*)COSTO ORA STIMATO € 120 MILIONI (secondo recenti dichiarazioni pubbliche)	*)COSTO STIMATO 2021 € 47 MILIONI (Fonte Veneto Strade Spa – DATO NON AGGIORNATO)
1. Lunghezza tracciato mt 4.900	1. Lunghezza tracciato mt 3.895
2. Lunghezza viadotto mt 1.835	2. Lunghezza viadotto mt 900
3. Svincoli da Area Ghiaia - Croce del Gallo: notevoli difficoltà di collegamento alla nuova infrastruttura	3. Non si pone il problema – continua l'attuale viabilità
4. Interferenza con nuovo depuratore – si pone anche il problema del danno da esalazioni alla struttura del viadotto per il passaggio ravvicinato	4. Nessuna interferenza, in quanto questo viadotto passa a significativa distanza più a Nord
5. Rotatoria Croce del Gallo diametro mt 56 – è costruita sopra la sottostante condotta interrata ENEL	5. Nuova rotatoria corrispondente è più a nord su SP 2
6. Altro nuovo ponte per lo scavalco del canale Brentella intersecato dalla nuova infrastruttura	6. NON vi è necessità del ponte scavalco, in quanto l'infrastruttura sfocia direttamente sulla S.P. 84
7. Necessità dello scavalco della condotta interrata ENEL sopra indicata con notevoli implicazioni tecniche	7. Nessuna opera è necessaria in quanto l'attraversamento avviene più a Nord con la rotatoria indicata al punto 5
8. Alto Impatto ambientale: - Permane la criticità idraulica - Maggior consumo di suolo - Impermeabilizzazione del suolo - Esproprio aree di pregio - Impatto su Beni Culturali e relative aree di pertinenza	8. Minor Impatto ambientale - Viene data adeguata soluzione idraulica, - Vi è un minor consumo di suolo - Vi è minor Impermeabilizzazione - Vi è minor esproprio aree di pregio - Vi è minore Impatto su Beni Culturali e relative aree di pertinenza
9. Notevoli maggiori costi - di costruzione - di manutenzione Essendo il tracciato più lungo di 1 km, così pure il viadotto è più lungo di 1 Km ed è di forma anomala tortuosa. Inoltre si segnala un altro ponte per l'attraversamento del Canale Brentella (punto 6.)	9. Notevoli minori costi - di costruzione - di manutenzione essendo tracciato e viadotto più semplici e più corti di 1 Km. Non vi è la necessità di un altro ponte in quanto l'innesto con la S.P. 84 avviene prima dell'attraversamento (punto 6.)

*) Da Verbale Riunione 03 dicembre 2021 presso la Sede della Provincia di Treviso con gli Amministratori Locali coinvolti nel Progetto/Intervento 940 si rilevano queste previsioni di costo:

- | | |
|---|------------------------|
| - ipotesi 2014 (in esito accoglimento prescrizioni) | circa € 80.500.000,00 |
| - ipotesi 2021 (nuovo tracciato) | circa € 47.000.000,00. |

**) Dal Quadro di raffronto riportato se ne deduce che l'ipotesi 2021 di Veneto Strade Spa presenta dati concreti di realizzabilità tecnico/economica, mentre pesa sull'ipotesi del 2014-2015 il giudizio di bocciatura per insostenibilità di Veneto Strade Spa, che deve ritenersi vincolante per l'autorevolezza di Organo tecnico regionale e Soggetto Attuatore.

La proposta è di peso anche perché è più in linea con le moderne esigenze di tutela ambientale e efficienza:

- **Minore Impatto:** Il tracciato 2021 è **più corto di 1 km**. Questo si traduce in **minore consumo di suolo**, minore impatto ambientale complessivo e minore incidenza sugli aspetti idraulici e monumentali dell'area.
- **Efficienza a Lungo Termine:** La riduzione della lunghezza non solo riduce i costi di costruzione e manutenzione, ma elimina anche **migliaia di chilometri al giorno** di percorrenza immotivata per gli utenti (stimati in 25.000 km in più al giorno con l'altra soluzione), riducendo di conseguenza i costi di carburante e l'inquinamento da CO2.

In sintesi, la proposta del 2021 - elaborata dall'Ente Attuatore (Veneto Strade S.p.A.) in risposta a una documentata **insostenibilità** tecnica ed economica del progetto originale 2014-2015 - offre una soluzione **più efficiente, più economica e meno impattante** sul territorio.

D - CONCLUSIONE

In conclusione,

premesso che si condivide la necessità della nuova infrastruttura;

considerato che il progetto 2014-2015 risulta di tutta evidenza privo di sostenibilità tecnico-economica e comporta:

- . maggior consumo di suolo;
- . maggiori aree da espropriare;
- . maggiore lunghezza dell'infrastruttura di circa un chilometro, con conseguenti maggiori costi per gli utenti, maggior inquinamento atmosferico, territorio deturpato senza necessità;
- . maggiore costo di realizzazione (più del doppio);
- . maggiore costo di manutenzione, per la lunghezza e per la conformazione tortuosa del viadotto;
- . un viadotto sopraelevato di circa 1,9 Km più che raddoppiato rispetto ai 900 m del progetto 2021, tale da deturpare tutta la riva del fiume Piave fino a Crocetta con le relative aree intercluse destinate all'abbandono;

non si capisce come la Provincia, ente di programmazione e di gestione dell'opera, abbia abbandonato la scelta a favore del progetto del 2021 e cambiato idea ignorando del tutto le conseguenze future per la gestione di un'opera notevolmente più complessa e costosa, **"a parità del servizio reso"** come chiarito nella Nota di Veneto Strade Spa n. 1236/2022;

non si capisce per quali motivi i Sindaci – resi consapevoli di tutte queste criticità da ripetuti confronti tecnici – insistano sulla realizzazione di un ponte tecnicamente bocciato su tutti i fronti;

ci si chiede perché Veneto Strade Spa subisca passivamente l'indirizzo dell'Organo Politico, parandosi dietro ad una presunta assoluta competenza esclusiva delle Amministrazioni (non è così, come ben noto). **Per noi cittadini – che paghiamo l'infrastruttura e ne subiamo anche tutte le penalizzazioni ambientali e territoriali - l'opera da realizzare è quella proposta da Veneto Strade S.p.a. nel 2021.**

La **responsabilità anche contabile della scelta è in capo a tutti i Soggetti coinvolti, compreso il Soggetto Attuatore** che deve operare garantendo la collettività sull'uso corretto del denaro pubblico realizzando la scelta tecnica più corretta **"a parità del servizio reso"**.

Per questo, se del caso, ci riserviamo in seguito la possibilità di trasmettere la presente Osservazione alla Corte dei Conti.

Vogliamo chiudere questa nostra Osservazione ricordando Mario Rigoni Stern:

“La natura ha un limite, e quando anche la natura sarà consumata scomparirà la vita; l'aria, l'acqua, la terra, non sono risorse illimitate. E allora finchè siamo in tempo, comportiamoci con saggezza” (“Uomini, boschi e api” – 1983).

