

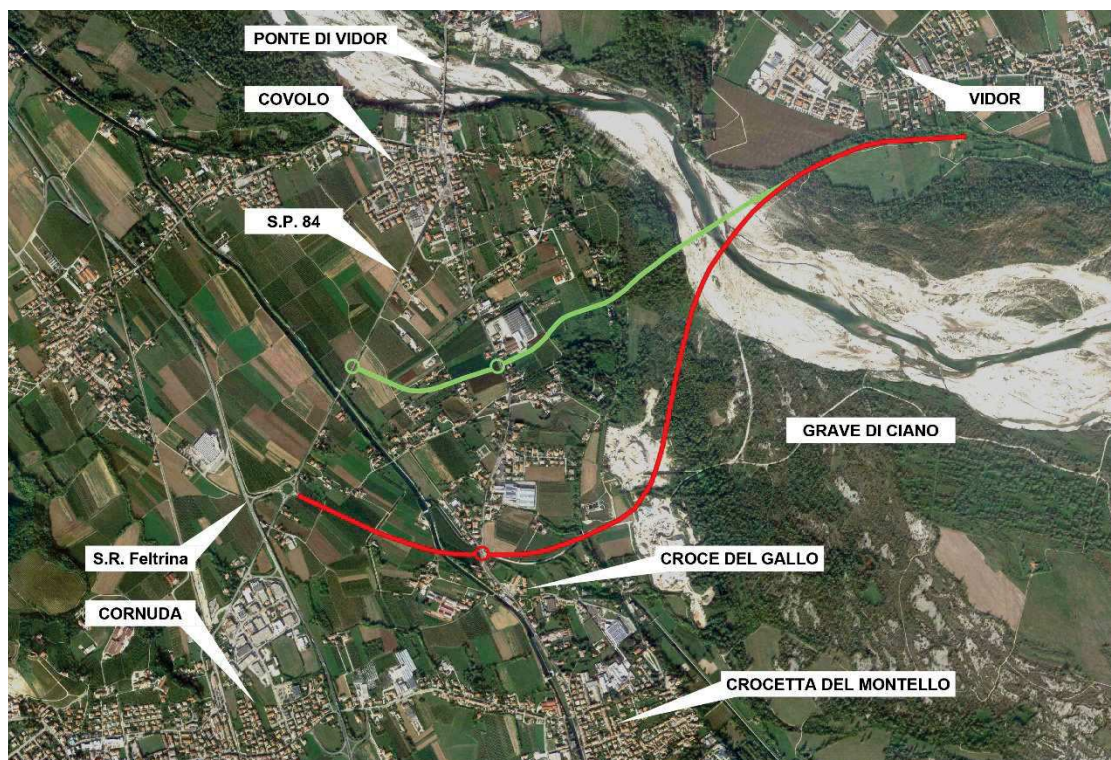
RELAZIONE ALLEGATA ALL'OSSERVAZIONE

OGGETTO: RICHIESTA INTEGRAZIONE DOCUMENTO TECNICO DI ANALISI E VALUTAZIONE DEL PROGETTO 2014/2015 E DEL PROGETTO VENETO STRADE SPA DEL 2021.

Tra la documentazione allegata nel procedimento di VIA – fase preliminare provvedimento autorizzatorio, parere preliminare di compatibilità ambientale e di conferenza preliminare – non è presente il documento di analisi e valutazione delle due ipotesi progettuali emerse a livello tecnico e precisamente l'ipotesi 2014/2015 e l'ipotesi progettuale di Veneto Strade S.p.a del 2021.

Nella planimetria e nella tabella di raffronto tecnico si evidenziano plasticamente gli elementi di comparazione più appariscenti.

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 necessita 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.

Se ne chiede l'integrazione analitica.

