

Veneto Strade S.p.a.
Protocollo generale

2046/2026
26-01-2026
Cl. 10.0.0



PTR 940 Ponte di Vidor

Trasmissione via PEC

Spett.le

PROVINCIA DI TREVISO

**Settore Ambiente e pianificazione
territoriale**

Via Cal di Breda, 116
31100 – Treviso (Tv)

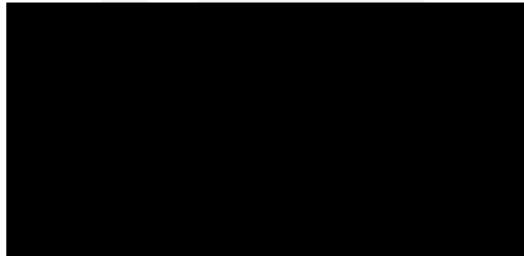
PEC: protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it

Oggetto: **Int. 940 – Nuova viabilità di collegamento della destra e sinistra Piave alla Superstrada Pedemontana Veneta. – Nuova viabilità di Collegamento tra la S.P. 2 e la S.P. 34.**
nei Comuni di Pederobba, Cornuda, Crocetta del Montello e Vidor in Provincia di Treviso

Trasmissione controdeduzioni alle osservazioni dei privati

Con riferimento all'intervento in oggetto ed alla procedura di Pre-PAUR, ex art. 26 bis – D.lgs 3 aprile 2006, n. 152, avviata con istanza prot. 18310 del 01/07/2024, a riscontro della prot. n. 2026/598 del 08/01/2026, inoltrata dal competente Settore Ambiente e Pianificazione Territoriale della Provincia di Treviso, ed acquisita al prot. 389/2029 del 08/01/2026, contenente l'invito al Comitato Tecnico Provinciale VIA della Conferenza di Servizi preliminare e richiesta di controdeduzione alle osservazioni ricevute a seguito dell'avviso di deposito e dell'avvio della fase di partecipazione. Si trasmette in allegato alla presente il documento contenente le osservazioni pervenute e le relative controdeduzioni.

Distinti Saluti.



Veneto Strade spa
Cap. Soc. € 5.163.200 i.v.
P.iva – C.F. e Reg. Imp. 03345230274

Direzione Centrale Mestre
Sede Legale Amministrativa Operativa
Via C. Baseggio, 5
30174 Mestre Venezia
Tel. (+39) 041 2907711
segreteriape@venetostrade.it
venetostrade@pec.venetostrade.it

Direzione Distaccata Belluno
Via Villa Patt, 1
32036 Sedico (BL)
Tel. (+39) 0437 868111
segreteriabel@venetostrade.it
venetostradebel@pec.venetostrade.it

www.venetostrade.it



Per ogni ulteriore informazione:
Dott. Enrico Vescovo
Tel 041 2907 711 – Fax 041 2907 802
e-mail: e.vescovo@venetostrade.it

NUOVA VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA DESTRA E SINISTRA PIAVE ALLA SPV - Interventi in provincia di Treviso
Procedimento: V.I.A. preliminare ai sensi dell'art. 26-bis del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 12 della L.R. 4/2016.

Provincia di Treviso

Settore ambiente e pianificazione territoriale ufficio Valutazione Impatto Ambientale
Comuni di Crocetta del Montello, Cornuda, Pederobba e Vidor

NUOVA VIABILITÀ DI COLLEGAMENTO TRA DESTRA E SINISTRA PIAVE ALLA SPV

Interventi in provincia di Treviso

*Procedimento: V.I.A. preliminare ai sensi dell'art. 26-bis del D.Lgs. 152/2006 e
dell'art. 12 della L.R. 4/2016.*

Controdeduzioni alle osservazioni relative alla fase di partecipazione pubblica

Sommario

1. Osservazione n. 1- protocollo 57705 del 15/10/2025	4
2. Osservazione n. 2 - protocollo 63452 del 10/11/2025	5
3. Osservazione n. 3 – protocollo 63896 del 12/11/2025	7
4. Osservazione n. 4 – protocollo 6389 del 12/11/2025	11
5. Osservazione n. 5 – protocollo 63904 del 12/11/2025	12
6. Osservazione n. 6 – protocollo 63910 del 12/11/2025	13
7. Osservazione n. 7 – protocollo 63909 del 12/11/2025	14
8. Osservazione n. 8 – protocollo 63898 del 12/11/2025	20
9. Osservazione n. 9 – protocollo 63906 del 12/11/2025	21
10. Osservazione n. 10 – protocollo 63911 del 12/11/2025	23
11. Osservazione n. 11 – protocollo 63835 del 12/11/2025	25
12. Osservazione n. 12 – protocollo 63792 del 11/11/2025	32
13. Osservazione n. 13 – protocollo 63788 del 11/11/2025	35
14. Osservazione n. 14 – protocollo 64448 del 14/11/2025	39
15. Osservazione n. 15 – protocollo 64542 del 14/11/2025	43
16. Osservazione n. 16 – protocollo 64630 del 17/11/2025	47
17. Osservazione n. 17 – protocollo 64631 del 17/11/2025	49
18. Osservazione n. 18 – protocollo 64637 del 17/11/2025	50
19. Osservazione n. 19 – protocollo 64638 del 17/11/2025	53
20. Osservazione n. 20 – protocollo 64781 del 17/11/2025	57
21. Osservazione n. 21 – protocollo 64792 del 17/11/2025	60
22. Osservazione n. 22 – protocollo 64793 del 17/11/2025	66
23. Osservazione n. 23 – protocollo 64794 del 17/11/2025	70
24. Osservazione n. 24 - protocollo 64795 del 17/11/2025	71
25. Osservazione n. 25 – protocollo 64797 del 17/11/2025	74
26. Osservazione n. 26 – protocollo 64798 del 17/11/2025	78
27. Osservazione n. 27 – protocollo 64799 del 17/11/2025	82
28. Osservazione n. 28 – protocollo 64800 del 17/11/2025	83
29. Osservazione n. 29 – protocollo 64802 del 17/11/2025	86
30. Osservazione n. 30 – protocollo 65673 del 20/11/2025	90

Premessa

Si redige il presente documento in controdeduzione alle Osservazioni pervenute in fase di evidenza pubblica, a seguito avvio della procedura Pre-PAUR ai sensi dell'art 26bis del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e dell'art. 12 della Legge regionale 18 febbraio 2016, n. 4.

1. Osservazione n. 1- protocollo 57705 del 15/10/2025

Osservante: Balbinot Alberto legale rappresentante della ditta Balbinot Antonio S.r.l.

Si osserva che il progetto prevede di trasformare ad uso pubblico l'accesso privato all'impianto di lavorazione inerti. In corrispondenza del sottopasso non si rilevano interventi sulla parallela strada Comunale pubblica via Roggia che viene interrotta.

Tale previsione progettuale arrecherebbe un danno rilevante alla ditta in caso di mancata approvazione del progetto in corso per la realizzazione di una "piazzola per il deposito temporaneo del fresato d'asfalto", prevista con collegamento diretto e privato all'area dell'impianto di lavorazione inerti.

RISPOSTA

Evidenziato che attualmente, nella zona in questione, è presente una doppia viabilità composta da una strada privata di accesso della ditta EGES Calcestruzzi ed una viabilità comunale di sezione limitata, circa 4.00 m. (Via Roggia) che dopo poche decine di metri presenta un segnale di divieto di transito ovvero diventa ad esclusivo uso pedonale o ciclabile al fine del raggiungimento dell'area golena o eventualmente alle sole attività agricole presenti. Attualmente le due arterie, parallele per buona parte del loro sviluppo, sono separate dalla rete di recinzione tra la proprietà privata EGES e la comunale.

Si rinvia, alle prossime fasi progettuali il dimensionamento di un manufatto che consenta sia il transito dell'utenza debole sia l'attuale attività imprenditoriale del privato nella reciproca sicurezza di entrambe le categorie di traffico.

2. Osservazione n. 2 - protocollo 63452 del 10/11/2025

Osservanti: Moretto Fiorenzo, Morello Franco, Venturin Alessandro

Nella nota pervenuta, fatta tutta una serie di premesse ed analisi sulle scelte progettuali, accompagnate altresì da una tabella comparativa tra il tracciato prescelto ed una precedente alternativa, pur condividendo la necessità della nuova infrastruttura, sulla base della documentazione resa disponibile, si esprime quanto segue:

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".

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 S.p.A. 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".

RISPOSTA

Come noto la previsione dell'intervento prende avvio con la sottoscrizione di un protocollo d'intesa tra la Regione del Veneto, la Provincia di Treviso, la Provincia di Belluno, il Comune di Vidor e la società Veneto Strade S.p.A. al fine di individuare un tracciato condiviso in esito al quale è stato inizialmente redatto uno Studio di Fattibilità, datato ottobre 2011. Le analisi territoriali preliminari, svolte nel corso dello studio di fattibilità, hanno dimostrato la necessità del collegamento anche al fine di una maggiore razionalizzazione e fluidità delle connessioni tra la sponda destra e sinistra del fiume Piave.

Dopo opportuni ragionamenti approfondimenti e valutazioni pervenute dal territorio, in data 06 maggio 2013 è stato sottoscritto Protocollo d'Intesa tra Regione Veneto, Provincia di Treviso, Comune di Vidor e Veneto Strade S.p.A. per la redazione della Progettazione di livello Preliminare, conclusasi in data luglio 2014.

L'intervento ipotizzato definiva quindi il tracciato di una nuova infrastruttura a scavalco del fiume Piave localizzata a circa 1.400 metri a valle dell'attuale ponte di Vidor, (dalla località Fornace lungo la S.P. 2, in Comune di Crocetta del Montello, in destra orografica, alla località Bosco lungo la S.P. 34, in Comune di Vidor,

in sinistra orografica), e finalizzata a rafforzare la correlazione tra le aree gravitanti lungo le due sponde del fiume Piave.

Nel mese di giugno 2021 si è ha dato riavvio al progetto dell'opera, individuando Veneto Strade S.p.A. quale Soggetto Attuatore e le si conferiva mandato a redigere la progettazione definitiva e lo studio di impatto ambientale dell'opera in coerenza con quanto emerso dal progetto preliminare e dalle osservazioni riportate nel verbale di conferenza di servizi in data del 2015.

Si evidenzia che il riavvio progettuale si viene a sviluppare in uno scenario normativo evoluto rispetto a quello esistente al momento dell'avvio delle attività e procedure sin qui attuate, e in un contesto territoriale modificatosi nel corso degli anni. Per questo motivo si è ritenuto opportuno approfondire e proporre anche un tracciato diverso sul quale potersi confrontare con le Amministrazioni locali, mettendo a disposizione, quindi, due possibili alternative.

Durante i due incontri, ed altresì nel corso del sopralluogo, i rappresentanti delle Amministrazioni Comunali hanno sempre manifestato la volontà di proseguire con la soluzione 2014, con il recepimento delle prescrizioni di Conferenza di Servizi sul tracciato lungo. Nella fattispecie l'amministrazione comunale di Vidor testualmente comunicava: *"pur condividendo lo spirito della nuova proposta progettuale di tracciato della viabilità di collegamento della destra e sinistra Piave alla Superstrada Pedemontana Veneta di riduzione dei costi dell'intervento, ritiene preferibile il percorso previsto nello studio di fattibilità del 2014, in quanto già condiviso dalle Amministrazioni comunali coinvolte"*.

A ribadire e sancire definitivamente la posizione delle amministrazioni, è pervenuta nota a firma dei Sindaci di Vidor, Cornuda, Crocetta del Montello, Pederobba e Valdobbiadene (TV), nella quale si invitava Veneto Strade S.p.A. a soprassedere sulla nuova ipotesi e di continuare la progettazione definitiva sul tracciato deciso nel 2014, migliorato in esito all'aggiornamento normativo ed alle successive osservazioni raccolte.

Si conclude evidenziando che il ruolo rappresentato dalla società Veneto Strade S.p.A. è quello di Soggetto Attuatore, il quale progetta e realizza opere su istanze provenienti dal territorio anche per mezzo delle Amministrazioni comunali, le quali hanno competenza sulle scelte territoriali ovvero sulle opere pubbliche da realizzarsi.

La stessa giurisprudenza in vigore, sancisce che un organo come il Consiglio comunale non si debba limitare alla definizione programmatica generale e descrittiva di sviluppo a supporto dell'indirizzo politico-amministrativo attraverso il quale l'ente vuole esprimersi, ma debba effettuare concrete scelte di espansione che, se da un lato esprimono genericamente una visione di crescita a favore della comunità e del suo territorio, in pratica si sostanziano in indirizzi di sviluppo espressi anche attraverso puntuali richieste o definizioni di nuove opere.

3. Osservazione n. 3 – protocollo 63896 del 12/11/2025

Osservanti: Pagnan Daniella, Bianchin Aldo

Si chiede di integrare lo studio con l'analisi degli impatti dei trasporti, ambientali, sociali ed economici, sulla località Croce del Gallo - Fornaci Faccinetto e su Crocetta, causati dalla rotatoria sulla S.P. 2 "Via Erizzo" e dal tratto stradale in rilevato che caratterizzano il tracciato prossimo al centro del paese.

Si ritiene indispensabile sia approfondito lo studio dell'assetto della nuova viabilità in relazione all'accessibilità delle attività di lavorazione in Via della Ghiaia e del depuratore ATS, in particolare:

1. Configurazione della nuova viabilità di via della Ghiaia:
 - Planimetria dettagliata dell'intersezione e delle rampe di connessione, con indicazione delle pendenze, scarpate, terrapieni e delle eventuali opere di sostegno;
 - Modalità di raccordo tra la viabilità esistente e quella di progetto, valutando il dislivello tra la nuova rotatoria sulla SP 2 e l'alveo con attività di lavorazione e depuratore ATS;
2. Accessibilità per le attività di escavazione e il depuratore comunale:
 - Verifica della compatibilità delle rampe e delle svolte previste con il traffico pesante, in particolare per i mezzi diretti alle attività estrattive e al depuratore ATS;
 - Eventuali limitazioni imposte dall'intersezione a svolte a destra e loro impatto sulla circolazione dei mezzi pesanti;
 - Soluzioni alternative per garantire un accesso agevole e sicuro in entrambe le direzioni di marcia, se necessarie;
3. Rispetto delle prescrizioni normative:
 - Chiarimento sulle modalità di applicazione delle disposizioni del DM 19.04.2006 nella progettazione dell'intersezione;
 - Eventuali deroghe o accorgimenti adottati per garantire la sicurezza e la fluidità del traffico.

Si chiede siano redatti ulteriori elaborati grafici che possano supportare la comprensione delle soluzioni adottate. Siano considerate le interferenze dei piloni con le attività esistenti sottostanti, si descrivano le altezze e quali attività si potranno svolgere sotto le campate e tra i piloni.

Inoltre, si chiede che sia verificato approfonditamente l'effetto della rotatoria sulla S.P. 2 "Via Erizzo" e dal tratto stradale in rilevato sulle località Croce del Gallo - Fornaci Faccinetto e su Crocetta.

In particolare, si chiede:

1. analisi della qualità dell'aria;
2. analisi dell'impatto visivo;
3. analisi dell'impatto acustico;
4. analisi dell'impatto sull'ecosistema;
5. analisi dell'impatto sulla qualità della vita dei residenti.

Si chiede infine che lo studio sia accompagnato da una relazione tecnica che descriva l'approccio utilizzato per la sua realizzazione e le considerazioni relative all'integrazione del ponte nel contesto paesaggistico. Pertanto, a supporto della decisione finale, si chiede di fornire una relazione tecnica comparativa completata da elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto sulla località Croce del Gallo e sul Centro di Crocetta, tra il ponte con sviluppo planimetrico curvo in progetto e il viadotto rettilineo previsto nella proposta alternativa di Veneto Strade S.p.A. 2021.

RISPOSTA

Per quanto concerne l'intersezione nuovo asse con via Guizza (S.P. 2) e via G. Marconi/Erizzo, tra il comune di Crocetta del Montello e Pederobba, come di rileva dall'elab. "3.18_rotonda Crocetta del Montello" il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria a 4 rami, di diametro esterno pari a 56 m, con corona anulare di larghezza pari a 8.00 m ed una banchina per lato di 1.00 m.

Le corsie di immissione in rotatoria hanno una larghezza di 4,00 m con banchine da 50 cm ed 1.00 m, mentre le corsie di emissione dalla rotatoria sono di 4,50 m con banchine da 50 cm ed 1.00 m. Sul lato esterno, verso est, dell'intersezione è stata inserita una pista ciclo-pedonale al fine di favorire continuità al percorso nord – sud presente a lato delle attuali strade e garantendo l'attraversamento della rotatoria in condizioni di sicurezza.

Viene inoltre garantito l'accesso a via Dei Neville deflettendo leggermente l'asse di quest'ultima. Viene infine mantenuto l'accesso alla stradina sterrata che porta al manufatto dell'Enel.

Alla luce dei dati di traffico raccolti, è possibile ricostruire la distribuzione dei flussi che impiegano la rete in esame nell'orario di punta serale. Di particolare interesse, al fine dell'attivazione dell'opera in progetto e dell'intersezione in esame, è la distribuzione dei flussi provenienti dalle 4 principali direttivi: la S.P. 34 "Sinistra Piave", che attraversa al lato est il centro storico del comune di Vidor, la S.P. 2 "Erizzo" a nord-ovest, la S.P. 84 "di Villa Barbaro" a sud-ovest e la S.P. 2 a sud.

Dall'analisi dei flussi di traffico riassunta nell'elab. "5.5 Studio_traffico" emerge che la distribuzione dei flussi provenienti dal centro di Vidor, lungo la S.P. 34, e diretti verso sud, lungo la S.P. 2 con destinazione S.P. 84, mostra come il 41% dei veicoli continui sulla S.P. 2 in direzione nord-ovest, mentre, il 58% continui a sud sulla S.P. 2 e il 39% dei veicoli provenienti dal centro storico di Vidor proseguia sulla S.P. 84. I flussi veicolari provenienti dalla S.P. 2, direttrice nord-ovest, procedono, per il 79% in direzione sud, lungo il Ponte di Vidor. Di questi, il 26% continua lungo la S.P. 2, in direzione sud-est, mentre, il 53% continua a sud-ovest sulla S.P. 84.

Analogamente, è possibile ricostruire la distribuzione dei flussi veicolari che provengono da sud, lungo la S.P. 84, e che concludono lo spostamento a nord, nel centro di Vidor, lungo la S.P. 34. Si osserva come l'86% dei veicoli provenienti dalla S.P. 84 procedano sulla S.P. 2, direzione Ponte di Vidor, il 30% continui sulla S.P. 2, direzione ovest, mentre il 56% proceda sulla S.P. 34 e, infine, il 36% dei veicoli procederà in direzione del centro di Vidor, mentre il 20% procederà lungo via Roma.

Infine, i flussi veicolari lungo la S.P. 2, direttrice sud-est, procedono per il 19% lungo la S.P. 84, direzione sud-ovest, per l'81% lungo la S.P. 2, in direzione del Ponte di Vidor, per poi procedere lungo la S.P. 2, direzione nord-ovest, per il 28% e lungo la S.P. 34 per il 53%; infine, il 35% continui sulla S.P. 34 in direzione del centro storico di Vidor mentre il 18% prosegue su via Roma.

La realizzazione del nuovo ponte nella configurazione proposta tende ad attrarre una quota di traffico di circa 10.000 veicoli giorno, in un giorno feriale tipo; in particolare sul primo tratto tra S.P. 84 e la S.P. 2 il volume giornaliero si attesta intorno ai 14.000 veicoli giorno, con punte di oltre 1.200 veicoli/ora. Nella tratta più lunga, dove la nuova arteria attraversa il fiume Piave, che andrà a collegare la S.P. 2 in destra Piave alla S.P. 43 in sinistra, il flusso veicolare giornaliero stimato è di circa 10.000 veicoli/giorno, con punte intorno ai 900 veicoli/ora.

I principali effetti trasportistici indotti sulla viabilità esistente si traducono in una diminuzione di flussi veicolari: sull'esistente ponte di Vidor si stima una diminuzione di -40/- 45% del traffico giornaliero, lungo la S.P. 84, nella tratta sottesa tra il Ponte esistente e l'innesto dell'asta in progetto, la diminuzione attesa è dell'ordine di - 50%. Anche lo svincolo tra il ponte storico e le due aste della S.P. 2 e della S.P. 34 vede una sensibile diminuzione della pressione veicolare stimata dell'ordine del -35/40%.

In particolare, si osserva che la componente dei Veicoli Pesanti è quella maggiormente incentivata ad utilizzare la nuova tratta viaria, poiché propone un itinerario più scorrevole e veloce, nonché localizzato lungo l'asse est-ovest a sud del massiccio del Montello, direttrice maggiormente interessata da tale componente di traffico.

Con riferimento alla stima del carico emissivo e delle concentrazioni degli inquinanti (PM10, PM2,5, NOx, CO e COV) contenuti nello Studio di Impatto Atmosferico elab. "5.7_Studio_Imp_Atm", sono stati stimati gli incrementi delle emissioni rispetto ai valori *ante operam* dedotti dai dati dell'inventario regionale delle emissioni (INEMAR), con particolare riferimento al macrosettore 7 "Trasporto su strada".

La stima si riferisce all'impatto sulla componente atmosferica dovuto esclusivamente al traffico veicolare indotto dalle opere in progetto. Dalla modellazione dei dati si evince che l'incremento emissivo annuo indotto dall'intervento in oggetto sia da ritenersi "*Trascurabile*".

Le concentrazioni stimate per ciascun inquinante considerato (PM10, PM2,5, NO₂, CO, C₆H₆) sono state valutate in corrispondenza degli assi stradali interessati dai maggiori incrementi di traffico, individuati dallo studio d'impatto viabilistico nell'ora di punta e dall'esame generale emerge chiaramente che, per nessuno degli inquinanti in esame si verificano significativi livelli di impatto sulla componente ambientale atmosfera. Solamente per i recettori R6 ed R7, localizzati rispettivamente in Via Piave, Crocetta del Montello e via Croce del Gallo a Cornuda, limitatamente alle polveri e del biossido di azoto e nella sola modalità long-term, si stimano incrementi compresi rispettivamente fra il 2 e il 3% per le prime, e di circa il 7-8% per il secondo.

La maggior significatività delle concentrazioni presso i ricettori R6 e R7 deriva anche dalla loro posizione geografica, in quanto posti a sud dell'infrastruttura in progetto e perciò maggiormente esposti alla ricaduta degli inquinati generati dalla componente trasporto su strada in ragione del regime anemometrico locale.

Per quanto attiene alla valutazione previsionale dell'impatto acustico, elab. "5.6_Val_Prev_Imp_Acu", i livelli sonori calcolati con l'ausilio del modello matematico presso i ricettori riferiti allo scenario Post-Operam, sommati al livello ambientale attuale, evidenziano che NON vi sono superamenti dei limiti d'immissione, sia nel periodo DIURNO che NOTTURNO. Gli incrementi stimati risultano più rilevanti in corrispondenza di taluni ricettori abitativi (tra i quali il ricettore R.16 Via Croce del Gallo), che ricadono all'interno della fascia di rispetto acustica della nuova infrastruttura.

Si rileva comunque che il contributo della nuova infrastruttura stradale in esame, in termini di pressione sonora presso i ricettori sensibili e abitativi ivi presenti rientra nei limiti di norma.

Si ricorda inoltre, che trattandosi di rumorosità prodotta da infrastrutture stradali, il Criterio Differenziale non è applicabile (Consiglio di Stato, Sezione IV - 18 febbraio 2003 - Sentenza n. 880). L'approccio di analisi acustica seguito è quello del "worst case" ovvero del caso più sfavorevole, leggasi il momento con il massimo afflusso di traffico veicolare e che tale condizione ha una durata limitata nel tempo.

I suddetti ricettori saranno oggetto di analisi secondo quanto determinato nel piano di monitoraggio, così come predisposto dal Progetto di monitoraggio ambientale.

Il progetto, infine, è corredata dei profili longitudinali e delle sezioni dalle quali è possibile rilevare l'altezza utile misurata dal piano campagna all'impalcato.

La Relazione paesaggistica "elab. "5.3_Rel_Paes", contiene tra le altre cose sia il rilievo e l'analisi in tema di lettura paesaggistica strutturale dove si individua quali sono i "segni descrittivi" caratterizzanti un territorio sia di origine antropica che naturale: le curve di livello, le infrastrutture di trasporto (strade e ferroviarie), i canali, ma anche le trame agricole, quelle urbane, le forme delle aree boschive, dei corsi d'acqua, etc.

Obiettivo della valutazione paesaggistica strutturale di un *Intervento* è quello di verificare il livello di coerenza "formale" che un "Intervento" presenta con i "segni caratterizzanti" la trama territoriale letta in senso lato,

sia la valutazione percettiva del paesaggio di una trasformazione può essere effettuata utilizzando i criteri del DPCM 12.12.2005, che individuano opportuni criteri di analisi del paesaggio quali: la diversità, l'integrità, la qualità visiva, ed il livello di degrado.

Infine, nel caso in oggetto sono stati individuati venticinque coni ottici che consentono di possedere una visione completa dell'ambito geografico in cui si colloca l'intervento. Tra questi venticinque coni ottici, ne sono stati scelti otto in quanto ritenuti maggiormente significativi al fine di elaborare le simulazioni fotografiche atte a verificare la trasformazione del paesaggio tra la fase ex ante ed ex post la realizzazione dell'Intervento, in quanto capaci di presentare una visione complessiva o parziale del viadotto sul fiume Piave, come da immagini contenute nella Relazione paesaggistica stessa.

Si conclude evidenziando che lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondite sul progetto prescelto.

4. Osservazione n. 4 – protocollo 6389 del 12/11/2025

Prima osservazione: Paruzzolo Paolo, Vendramin Giorgio

In relazione al Progetto 2014/2015, si chiede di integrare i documenti riportando la puntuale e corretta individuazione della interferenza con il depuratore ATS.

Al fine di preservare la funzionalità di questa infrastruttura, si chiede di verificare l'impatto del tracciato progettato in relazione alla interferenza, con particolare attenzione ai seguenti aspetti:

- costi di realizzazione;
- costi di manutenzione;
- conformità dal punto di vista normativo, anche per le esalazioni corrosive delle strutture del viadotto (per le peculiarità tecniche e di processo);
- accessibilità al depuratore, con rampe, raccordi, intersezioni, opere di sostegno, terrapieni, ecc.

Pertanto, si chiede di fornire una relazione tecnica comparativa completata da elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto/interferenza con il depuratore ATS, tra il ponte con sviluppo planimetrico curvo in progetto e il viadotto rettilineo previsto nella proposta alternativa di Veneto Strade S.p.a. 2021.

RISPOSTA

Dall' elab. “3.3.1_plan progetto 1-2” è possibile rilevare che l'intersezione del nuovo asse con Via della Ghiaia consente l'accesso alle attività e al depuratore comunale presente nel tratto terminale di Via della Ghiaia stessa. Il progetto prevede la realizzazione di due rampe di connessione in pendenza al fine del superamento del dislivello tra la viabilità di progetto e l'area delle attività esistenti. La previsione è di realizzare un'intersezione che permetta le sole svolte a destra per l'immissione/emissione dall'asse principale in modo da ridurre al minimo i punti di conflitto.

L'esatta quantificazione dei costi di realizzazione e manutenzione potrà essere svolta solo in fase esecutiva con l'applicazione dei prezziari a quel momento in vigore.

L'opera fondamentalmente non interferirà con il presente depuratore in gestione ad ATS. La struttura verrà trattata in modo tale da resistere all'attacco di eventuali esalazioni chimiche provenienti dal trattamento dei reflui.

Si conclude evidenziando che lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondite sul progetto prescelto.

5. Osservazione n. 5 – protocollo 63904 del 12/11/2025

Seconda osservazione: Paruzzolo Paolo, Vendramin Giorgio

In relazione al progetto del viadotto sul fiume si nota che il tracciato non contiene le piste ciclabili (nei due sensi di marcia), oggi considerate come una risposta a una esigenza di base in strutture simili, tanto da rendere gravemente carente la proposta progettuale.

Nel caso specifico, se non venissero realizzate, la destra e la sinistra Piave sarebbero separate per questo tipo di mobilità.

Considerati pure i costi sociali, ambientali ed economici che le comunità dovranno sostenere e la vicinanza del tracciato ad importanti percorsi ciclabili (La Piave, l'anello del Montello, ciclovia dell'amicizia Monaco Venezia si chiede che l'opera sia dotata di percorsi ciclabili separati per ciascun senso di marcia.

L'inclusione di piste ciclabili integrate è una richiesta imprescindibile per la valorizzazione del territorio anche attraverso la tutela della mobilità lenta sempre più in espansione.

Il maggior costo delle piste ciclabili può essere compensato con la scelta del progetto meno oneroso di Veneto Strade S. p.a. 2021.

Pertanto, si chiede di includere nel nuovo tracciato i percorsi ciclabili e di effettuare una valutazione comparativa tra questo progetto (lunghezza m 4.900) e la proposta alternativa di Veneto Strade S.p.a. 2021 (lunghezza m 3.895) aggiornato con l'aggiunta delle piste ciclabili.

RISPOSTA

L'indagine svolta nel corso del fine settimana del 8-9 agosto 2025 ai fini della valutazione della pressione ciclistica dell'area, ha evidenziato che il ponte storico di Vidor risulta effettivamente impegnato da un flusso importante. Va tuttavia evidenziato che tale flusso è costituito da circa il 90% di ciclisti agonistico amatoriali i quali tipicamente non impegnano le piste ciclabili propriamente dette.

Premesso che l'eventuale realizzazione del nuovo ponte, come emerso dagli studi specialistici, andrà a diminuire la pressione veicolare sul ponte esistente per una quota di circa -40/50%, tale diminuzione di traffico indurrà un significativo miglioramento della sicurezza per la componente ciclistica, la quale essendo costituita principalmente da biciclette sportive continuerà a fruire della piattaforma stradale sia del ponte storico che eventualmente del nuovo ponte.

Infatti, la possibile realizzazione di infrastrutture dedicate quali piste ciclopedinali sul ponte storico o nuovo ponte, verrebbe utilizzata solo dal 10% della domanda attuale in quanto le biciclette sportive tendono, come detto, ad impegnare sempre il nastro stradale e non le piste, per aspetti legati a velocità e linearità dei tracciati.

Si conclude evidenziando che lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondite sul progetto prescelto.

6. Osservazione n. 6 – protocollo 63910 del 12/11/2025

Osservazione: Poloniato Luca, Morgan Luigia.

Si chiede di integrare i documenti riportando la puntuale e corretta individuazione delle interferenze con le seguenti infrastrutture:

1. rete idraulica primaria e secondaria (canale Brentella di Caerano e successivo, a ovest dello stesso);
2. viabilità demaniali e interpoderali;
3. canalizzazioni delle acque meteoriche interrate;
4. strutture irrigue;

Ritenendo che tutte le viabilità interpoderali vadano confermate prevedendo le necessarie opere o infrastrutture atte a garantire la continuità delle stesse.

Inoltre, si ritiene indispensabile la salvaguardia del sistema idraulico secondario (fossi e canali) per la corretta gestione dello smaltimento delle acque.

Al fine di preservare la funzionalità di tutte le infrastrutture esistenti e specificatamente l'attraversamento del canale Brentella (canale di Caerano) con la conseguente necessità di realizzare due nuovi ponti, si chiede di verificare l'impatto del tracciato progettato in relazione alle interferenze, con particolare attenzione ai seguenti aspetti:

- costi di realizzazione;
- costi di manutenzione;

Pertanto, si chiede di fornire una relazione tecnica comparativa completata da elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto con le infrastrutture esistenti, tra il ponte con sviluppo planimetrico curvo in progetto e il viadotto rettilineo previsto nella proposta alternativa di Veneto Strade S.p.a. 2021.

RISPOSTA

Si conferma che in fase di progettazione, nei tratti di campagna interessati dalla nuova opera è stata rilevata la presenza di alcuni fossi e canali che interferiscono con essa. In particolare, si evidenzia l'interferenza con un importante canale, denominato Canale di Caerano elab. "4.14_Ponte2_Architettonico" e "4.15_Ponte2_Strutturale", per il cui attraversamento è prevista la realizzazione di manufatti in attraversamento di dimensioni adeguate a garantire, nel rispetto della normativa tecnica attuale, la continuità idraulica dello scolo stesso.

Si fa presente che nello sviluppo delle successive fasi progettuali, ai fini di mantenere la continuità idraulica del reticolo minore, saranno ovviamente tenute in considerazione e risolte tutte le interferenze puntuali.

Si conclude evidenziando che lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondate sul progetto prescelto

7. Osservazione n. 7 – protocollo 63909 del 12/11/2025

Osservazione: Rattini Renata, Bianchin Aldo

Si chiede di effettuare una accurata documentazione fotografica anche dalla destra orografica del fiume Piave, completa di planimetrie e indicazione dei coni di ripresa, al fine di valutare l'impatto visivo dell'opera dalle diverse angolazioni piano-altimetriche, considerato che gli abitati di Crocetta e Ciano sono posti a una quota altimetrica maggiore rispetto all'alveo del fiume.

Infatti, l'area di progetto è ben visibile dal margine sud dell'ansa fluviale, sul quale sono situati i borghi di Crocetta, di Ciano, dalle Grave di Ciano e dal Montello.

Da queste zone si aprono dei coni ottici che inquadrono un ampio campo visivo comprendente l'area di Parco delle Barche a Covalo, Villa Paccagnella Del Pozzo, Abbazia di Vidor, le colline di Cornuda e Vidor, e le prealpi trevigiane sullo sfondo.

In particolare, le riprese dovranno essere effettuate dalle seguenti zone:

1. dalle alteure del Montello, tutelato dal Piano d'Area, verso i quadranti nord, nord/ovest;
2. dal margine superiore dell'ansa fluviale dove sono situati i borghi di Crocetta (Rivasecca) e di Ciano (borgo Rivette, borgo Botteselle, borgo Sant'Urbano, Santa Marna);
3. dalle Grave di Ciano (limiti del territorio comunale verso i quadranti nord, nord/est nord/ovest, a nord di ex casa Camilli, coordinate Google Maps 45,847; 12,047);

Per una documentazione fotografica chiara della struttura paesaggistica, è necessario effettuarla nel periodo invernale, tenendo conto del Piano d'Area del Montello.

RISPOSTA

All'interno della Relazione paesaggistica "elab. "5.3_Rel_Paes", è contenuta l'analisi visuale relativa a venticinque coni ottici che consentono di possedere una visione completa dell'ambito geografico in cui si colloca l'intervento. Tra questi venticinque coni ottici, ne sono stati scelti otto in quanto ritenuti maggiormente significativi al fine di elaborare le simulazioni fotografiche atte a verificare la trasformazione del paesaggio tra la fase ex ante ed ex post la realizzazione dell'intervento, in quanto capaci di presentare una visione complessiva o parziale del viadotto sul fiume Piave, come da immagini contenute nella Relazione paesaggistica stessa.



All'interno dei coni ottici complessivi, sono stati analizzati in particolare i coni ottici riferiti ai due beni vincolati: Abbazia di Santa Bona di Vidor e Villa Paccagnella a Pederobba (come indicato dal parere della Soprintendenza). Per quanto riguarda l'Abbazia, nella relazione si riporta la vista ripresa dal Belvedere della stessa, dalla quale si rileva la non visibilità dell'opera infrastrutturale di progetto, dovuta alla presenza di una densa massa vegetale.

Per quanto attiene Villa Paccagnella - Del Pozzo non è stato possibile accedere al manufatto, attualmente in stato di abbandono ed il cui accesso risulta vietato. Tuttavia, si sono verificate le interferenze visive con il bene suddetto, analizzando i coni ottici posti lungo il perimetro del muro di confine a Sud-Ovest e Sud-Est, in direzione dell'opera sottoposta ad analisi con risultati confortanti.

Si evidenzia, infine, che nonostante l'impalcato si trovi in area aperta, maggiore è la distanza dal quale valutare la percezione visiva dell'opera stessa e maggiori saranno le interferenze antropiche costituite dalle edificazioni sia in forma raggruppata sia in forma sparsa e dalle essenze a verde che fungeranno da schermo visivo.

A conferma di ciò, si presentano alcune immagini tratte da Street View di Google Earth lungo la dorsale e quella ai piedi del Montello, lato Nord, dalle quali emerge che l'intervento non è visibile.

- Strada Dorsale (45°48'3.71"N; 12° 2'46.30"E)



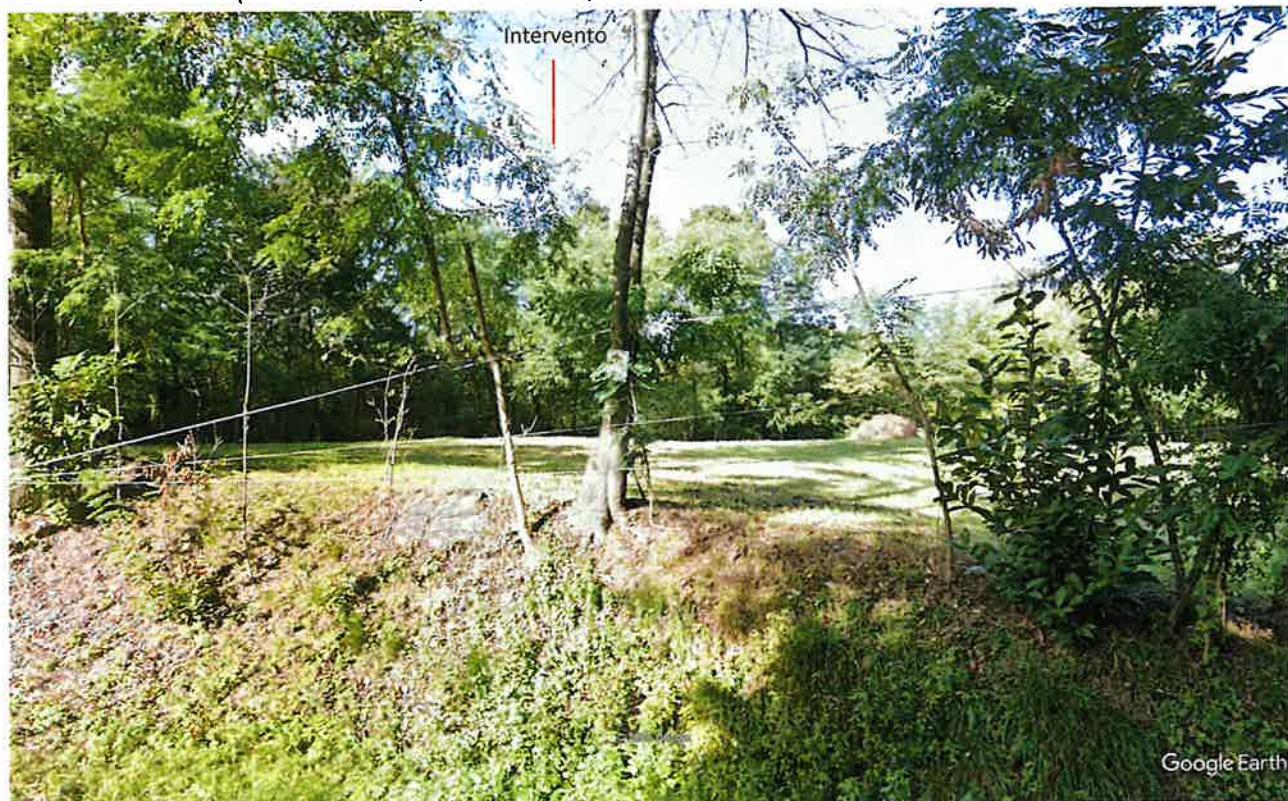
- Strada Dorsale (45°48'24.49"N; 12° 4'28.01"E)



- Strada Dorsale (45°49'5.83"N; 12° 8'23.35"E)



- Strada Dorsale (45°49'40.42"N; 12°10'0.94"E)



- Via Francesco Baracca Ciano del Montello (45°49'32.98"N; 12° 3'36.11"E)



- Via Francesco Baracca (45°49'55.47"N; 12° 6'10.90"E)



- Via X Armata (45°50'43.49"N; 12° 8'38.49"E)



8. Osservazione n. 8 – protocollo 63898 del 12/11/2025

Osservazione: Rattini Renata, Vendramin Giorgio

Si chiede di integrare i documenti riportando la puntuale e corretta individuazione della interferenza della nuova rotatoria su SP 2 e del rilevato di Via della Ghiaia con la sottostante condotta interrata idraulica ENEL. Al fine di preservare la funzionalità di questa infrastruttura, si chiede di verificare l'impatto del tracciato progettato in relazione alle interferenze, con particolare attenzione ai seguenti aspetti:

- costi di realizzazione;
- costi di manutenzione;

Pertanto, si chiede di fornire una relazione tecnica comparativa completata da elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto/interferenza con la condotta idraulica interrata ENEL, tra il ponte con sviluppo planimetrico curvo in progetto e il viadotto rettilineo previsto nella proposta alternativa di Veneto Strade S.p.a. 2021.

RISPOSTA

L'elab. "1.3_Relazione tecnica interferenze" contiene l'analisi preliminare delle interferenze delle reti di sottoservizio con le opere in corso di progettazione. Nella fattispecie si riassumono le interferenze che sono state rilevate.

1. Linea elettrica aerea di distribuzione secondaria;
2. Canali irrigui e di captazione acque;
3. Linea aerea di telefonia e dati;
4. Linea illuminazione pubblica interrata;
5. Linea acquedotto e fognatura interrata;
6. Linea gasdotto interrata;
7. Condotta interrata captazione acque per produzione energia elettrica.

Si fa presente che nello sviluppo delle successive fasi progettuali, saranno ovviamente tenute in considerazione e risolte tutte le interferenze concordando con gli enti gestori le soluzioni tecniche da approntare.

Si conclude evidenziando che lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondite sul progetto prescelto.

9. Osservazione n. 9 – protocollo 63906 del 12/11/2025

Prima osservazione: Venturin Alessandro, Bianchin Aldo

Premesso che tra la documentazione allegata nel procedimento di VIA – fase 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 2021, ed allegando un quadro comparativo tra le due opere, se ne chiede l’integrazione analitica.

RISPOSTA

Come noto la previsione dell’intervento prende avvio con la sottoscrizione di un protocollo d’intesa tra la Regione del Veneto, la Provincia di Treviso, la Provincia di Belluno, il Comune di Vidor e la società Veneto Strade S.p.A. al fine di individuare un tracciato condiviso in esito al quale è stato inizialmente redatto uno Studio di Fattibilità, datato ottobre 2011. Le analisi territoriali preliminari, svolte nel corso dello studio di fattibilità, hanno dimostrato la necessità del collegamento anche al fine di una maggiore razionalizzazione e fluidità delle connessioni tra la sponda destra e sinistra del fiume Piave.

Dopo opportuni ragionamenti approfondimenti e valutazioni pervenute dal territorio, in data 06 maggio 2013 è stato sottoscritto Protocollo d’Intesa tra Regione Veneto, Provincia di Treviso, Comune di Vidor e Veneto Strade S.p.A. per la redazione della Progettazione di livello Preliminare, conclusasi in data luglio 2014.

L’intervento ipotizzato definiva quindi il tracciato di una nuova infrastruttura a scavalco del fiume Piave localizzata a circa 1.400 metri a valle dell’attuale ponte di Vidor, (dalla località Fornace lungo la S.P. 2, in Comune di Crocetta del Montello, in destra orografica, alla località Bosco lungo la S.P. 34, in Comune di Vidor, in sinistra orografica), e finalizzata a rafforzare la correlazione tra le aree gravitanti lungo le due sponde del fiume Piave.

Nel mese di giugno 2021 si è dato riavvio al progetto dell’opera, individuando Veneto Strade S.p.A. quale Soggetto Attuatore e le si conferiva mandato a redigere la progettazione definitiva e lo studio di impatto ambientale dell’opera in coerenza con quanto emerso dal progetto preliminare e dalle osservazioni riportate nel verbale di conferenza di servizi in data del 2015.

Si evidenzia che il riavvio progettuale si viene a sviluppare in uno scenario normativo evoluto rispetto a quello esistente al momento dell’avvio delle attività e procedure sin qui attuate, e in un contesto territoriale modificatosi nel corso degli anni. Per questo motivo si è ritenuto opportuno approfondire e proporre anche un tracciato diverso sul quale potersi confrontare con le Amministrazioni locali, mettendo a disposizione, quindi, due possibili alternative.

Durante i due incontri, ed altresì nel corso del sopralluogo, i rappresentanti delle Amministrazioni Comunali hanno sempre manifestato la volontà di proseguire con la soluzione 2014, con il recepimento delle prescrizioni di Conferenza di Servizi sul tracciato lungo. Nella fattispecie l’amministrazione comunale di Vidor testualmente comunicava: “*pur condividendo lo spirito della nuova proposta progettuale di tracciato della viabilità di collegamento della destra e sinistra Piave alla Superstrada Pedemontana Veneta di riduzione dei costi dell’intervento, ritiene preferibile il percorso previsto nello studio di fattibilità del 2014, in quanto già condiviso dalle Amministrazioni comunali coinvolte*”.

A ribadire e sancire definitivamente la posizione delle amministrazioni, è pervenuta nota a firma dei Sindaci di Vidor, Cornuda, Crocetta del Montello, Pederobba e Valdobbiadene (TV), nella quale si invitava Veneto

Strade S.p.A. a soprassedere sulla nuova ipotesi e di continuare la progettazione definitiva sul tracciato deciso nel 2014, migliorato in esito all'aggiornamento normativo ed alle successive osservazioni raccolte.

Si conclude evidenziando che il ruolo rappresentato dalla società Veneto Strade S.p.A. è quello di Soggetto Attuatore, il quale progetta e realizza opere su istanze provenienti dal territorio anche per mezzo delle Amministrazioni comunali, le quali hanno competenza sulle scelte territoriali ovvero sulle opere pubbliche da realizzarsi.

La stessa giurisprudenza in vigore, sancisce che un organo come il Consiglio comunale non si debba limitare alla definizione programmatica generale e descrittiva di sviluppo a supporto dell'indirizzo politico-amministrativo attraverso il quale l'ente vuole esprimersi, ma debba effettuare concrete scelte di espansione che, se da un lato esprimono genericamente una visione di crescita a favore della comunità e del suo territorio, in pratica si sostanziano in indirizzi di sviluppo espressi anche attraverso puntuali richieste o definizioni di nuove opere.

10. Osservazione n. 10 – protocollo 63911 del 12/11/2025

Seconda osservazione: Venturin Alessandro, Bianchin Aldo

Premesso che l'area comprende l'Abbazia di Vidor e Villa Paccagnella-Del Pozzo, immobili tutelati ai sensi della parte II, Beni Culturali, D.Lgs. 42/2004: "Villa Paccagnella-Del Pozzo con parco e adiacenze" (Decreto di vincolo del 16/01/1963, Registro notifiche n. 116, verbale notifica del 06/03/1963).

Questa area è visibile dal margine sud dell'ansa fluviale, sul quale sono situati i borghi di Crocetta, di Ciano, e dalle Grave di Ciano; da queste zone si aprono dei coni ottici che inquadrano un ampio campo visivo comprendente l'area Parco delle Barche a Cavolo, Villa Paccagnella Del Pozzo-Abbazia di Vidor, le colline di Cornuda e Vidor, e le prealpi trevigiane sullo sfondo.

Dall'esame del progetto si evince che:

- Il viadotto, a causa della sua lunghezza e della curvatura planimetrica, dell'altezza dell'impalcato stradale e dalla sequenza delle pile sottostanti, interrompe la continuità visiva dei coni visuali sopra citati (limitazione delle relazioni biunivoche tra le aree fluviali a monte e a valle del ponte);
- La proposta piano-altimetrica del tracciato configge con l'Abbazia e con la Villa a causa della sua eccessiva vicinanza (muro di cinta del brolo della villa), causando la perdita di informazioni visive dell'ambiente circostante: infatti percorrendo il sentiero denominato "Strada vicinale Forabosco - strada della Barca" (vedasi Decreto di Vincolo) che costeggia il muro di cinta della villa, la sequenza delle pile costituisce una ostruzione visiva, una limitazione delle relazioni biunivoche tra muro del brolo-sentiero-fiume-Abbazia e viceversa;

In tutti questi aspetti, il tracciato del Progetto 2014/2015 si configura come un forte elemento di deturpazione del paesaggio e della "cornice ambientale" dei Beni Culturali, alterandone la percezione e il significato in modo sproporzionato rispetto al beneficio atteso.

Si richiede che l'esame della documentazione e la decisione finale siano improntati al principio di massima cautela e minima alterazione del contesto paesaggistico vincolato, in ottemperanza ai dettami della Convenzione Europea del Paesaggio (Firenze 2000). La Soluzione 2021 (proposta da Veneto Strade), risultando meno lunga, meno impattante e con minore invasività monumentale, deve essere considerata l'opzione che garantisce la migliore tutela dei beni tutelati.

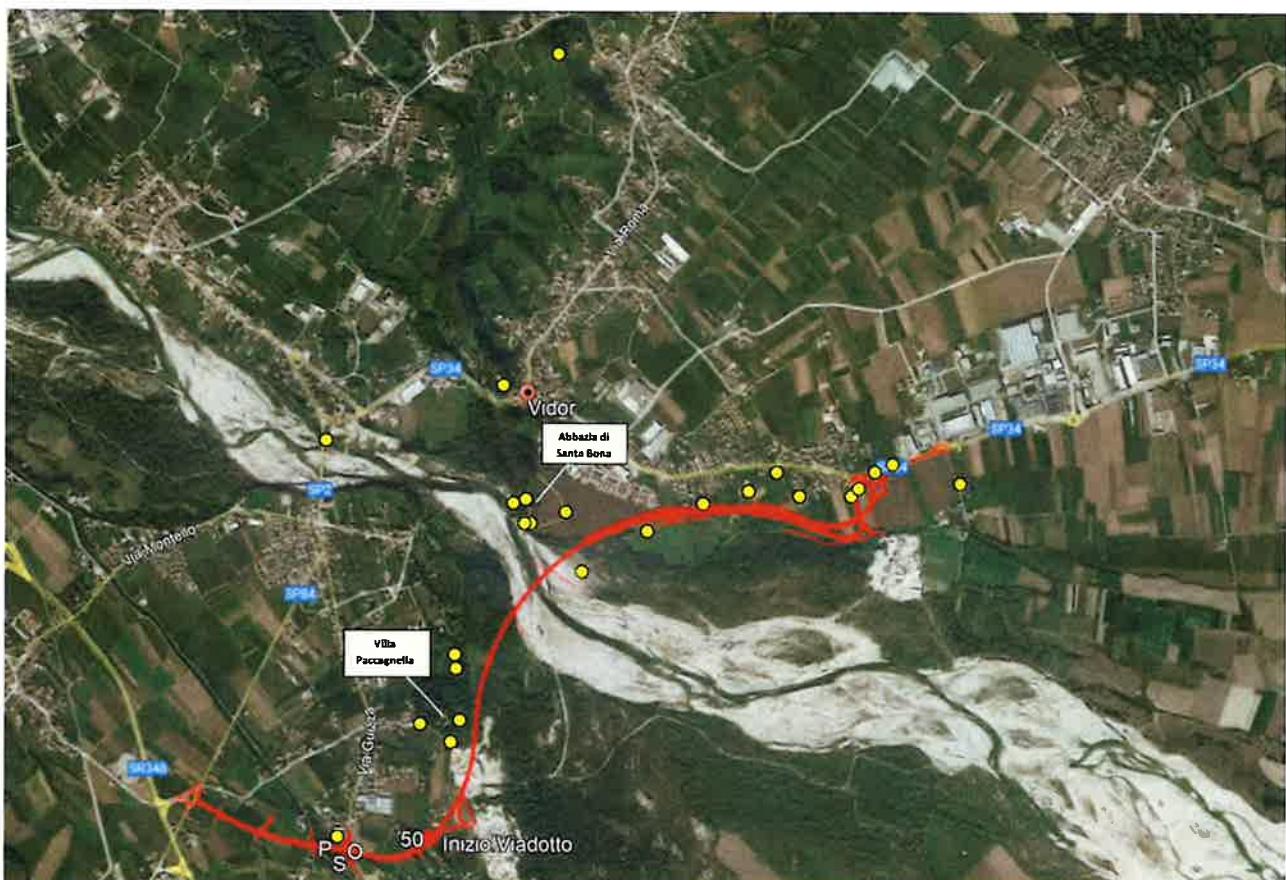
Pertanto, in virtù delle considerazioni esposte:

1. Si chiede di fornire, una relazione tecnica comparativa completa di elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto paesaggistico-culturale tra le due ipotesi progettuali, considerando che il progetto 2014/2015 manifesta una non mitigabile interferenza con i vincoli paesaggistici e culturali;
2. Tale relazione dovrà tenere in massima considerazione i pareri vincolanti degli Enti preposti e le risultanze del "Riscontro comunicazioni" di Veneto Strade S.p.a., Protocollo Generale 1236/2022 del 25-01-2022, che ha già espresso parere negativo sulla sostenibilità del Progetto 2014, anche sotto il profilo dell'impatto monumentale.

RISPOSTA

Premesso che di norma lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondite sul progetto prescelto, all'interno della Relazione paesaggistica "elab. "5.3_Rel_Paes", è contenuta l'analisi visuale relativa a venticinque coni ottici che consentono di possedere una visione completa dell'ambito geografico in cui si colloca l'intervento. Tra questi venticinque coni ottici, ne sono stati

scelti otto in quanto ritenuti maggiormente significativi al fine di elaborare le simulazioni fotografiche atte a verificare la trasformazione del paesaggio tra la fase ex ante ed ex post la realizzazione dell'Intervento, in quanto capaci di presentare una visione complessiva o parziale del viadotto sul fiume Piave, come da immagini contenute nella Relazione paesaggistica stessa.



All'interno dei coni ottici complessivi, sono stati analizzati in particolare i coni ottici riferiti ai due beni vincolati: Abbazia di Santa Bona di Vidor e Villa Paccagnella a Pederobba (come indicato dal parere della Soprintendenza). Per quanto riguarda l'Abbazia, nella relazione si riporta la vista ripresa dal Belvedere della stessa, dalla quale si rileva la non visibilità dell'opera infrastrutturale di progetto, dovuta alla presenza di una densa massa vegetale.

Per quanto attiene Villa Paccagnella - Del Pozzo non è stato possibile accedere al manufatto, attualmente in stato di abbandono ed il cui accesso risulta vietato. Tuttavia, si sono verificate le interferenze visive con il bene suddetto, analizzando i coni ottici posti lungo il perimetro del muro di confine a Sud-Ovest e Sud-Est, in direzione dell'opera sottoposta ad analisi con risultati confortanti.

Si evidenzia, che nonostante l'impalcato si trovi in area aperta, maggiore è la distanza dal quale valutare la percezione visiva dell'opera stessa e maggiori saranno le interferenze antropiche costituite dalle edificazioni sia in forma raggruppata sia in forma sparsa e dalle essenze a verde che fungeranno da schermo visivo.

Infine, per quanto attiene gli aspetti autorizzativi, in fase preliminare, tra gli enti preposti ad esprimersi è pervenuto il parere rilasciato dalla competente Soprintendenza, la quale ha chiesto maggiori approfondimenti sul progetto, i quali possono essere sviluppati nel corso delle seguenti fasi progettuali. Tali richieste seguito solo la necessità di ottenere un maggior dettaglio delle opere in progetto e non costituiscono pregiudizio alla realizzazione dell'intervento.

11. Osservazione n. 11 – protocollo 63835 del 12/11/2025

Terza osservazione: Venturin Alessandro, Bianchin Aldo

Si chiede di effettuare un accurato foto-inserimento dell'opera, specialmente per quanto riguarda la rotatoria su S.P. 2 e il rilevato di Via della Ghiaia, il viadotto e agli altri manufatti in sinistra Piave, al fine di valutare l'impatto visivo dell'opera dalle diverse angolazioni piano-altimetriche, considerato che gli abitati di Crocetta e Ciano sono posti a una quota altimetrica maggiore rispetto all'alveo del fiume.

I foto-inserimenti dovranno essere effettuati con particolare attenzione studiando l'impatto visivo dalle seguenti zone:

1. dalle alture del Montello, tutelato dal Piano d'Area, verso i quadranti nord, nord/ovest;
2. dal margine superiore dell'ansa fluviale dove sono situati i borghi di Crocetta (Croce del Gallo Fornaci Faccinetto, Rivasecca) e di Ciano (borgo Rivette, borgo Botteselle, borgo Sant'Urbano, Santa Marna);
3. dalle Grave di Ciano (limiti del territorio comunale verso i quadranti nord, nord/est nord/ovest, a nord di ex casa Camilli, coordinate Google Maps 45,847; 12,047);

Vista la folta vegetazione presente nei foto-inserimenti disponibili, si chiede che per un corretto studio di fotoinserimento dell'opera in relazione alla struttura paesaggistica, è necessario che siano eseguite anche simulazioni con periodi invernale e notturno, tenendo conto del Piano d'Area del Montello e delle zone tutelate da vincoli paesaggistici. 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.

Inoltre, considerato che i coni visivi sono tutelati dal Piano d'Area del Montello, si richiede che vengano realizzati i rendering della nuova struttura viaria in progetto, al fine di verificare l'effetto della sua realizzazione sul paesaggio circostante. In particolare, si chiede:

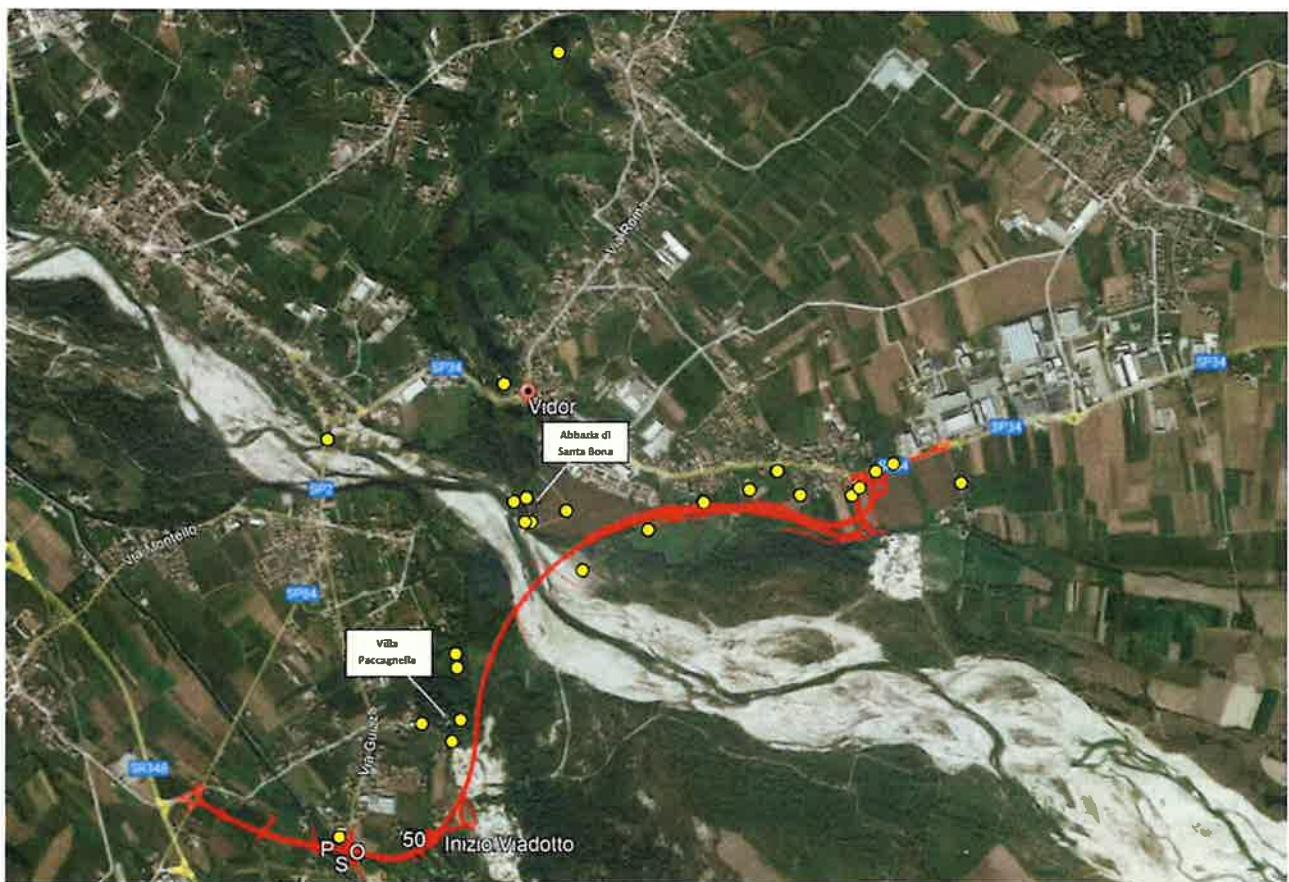
1. verifica dell'impatto visivo:
 - analisi visiva dell'intero contesto paesaggistico, confrontando le viste attuali e quella futura del ponte, considerando il Piano d'Area del Montello e le zone tutelate da vincoli paesaggistici;
 - studio dell'impatto visivo su punti panoramici e da percorsi di fruizione pubblica, come sentieri o aree di interesse turistico e naturalistico;
2. rendering del ponte:
 - Realizzazione di rendering del ponte che mostri chiaramente il suo inserimento nel paesaggio circostante; i rendering devono includere diverse angolazioni, sia in presenza di luce diurna che in condizioni di luce notturna, per visualizzare l'effetto del ponte nel contesto naturale;
 - analisi del ponte sia in una vista di profilo che da piani orizzontali, per evidenziare la modifica al paesaggio in relazione alla topografia e alla vegetazione circostante;
3. Verifica della compatibilità con il Piano d'Area del Montello:
 - esame dell'effetto del ponte sui coni visivi tutelati, con particolare attenzione alla conformità alle normative paesaggistiche locali;
 - includere una valutazione sulla compatibilità visiva del nuovo ponte rispetto al paesaggio esistente e ai vincoli di tutela stabiliti dal Piano d'Area del Montello.

Si chiede che lo studio di rendering venga accompagnato da una relazione tecnica che descriva l'approccio utilizzato per la sua realizzazione e le considerazioni relative all'integrazione del ponte nel contesto paesaggistico.

Si chiede di fornire una relazione tecnica comparativa completata da elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto visivo tra il ponte con sviluppo planimetrico curvo in progetto (lunghezza m 4.900) e il viadotto rettilineo previsto nella proposta alternativa di Veneto Strade S.p.a. 2021 (lunghezza m 3.895).

RISPOSTA

All'interno della Relazione paesaggistica "elab. "5.3_Rel_Paes", è contenuta l'analisi visuale relativa a venticinque coni ottici che consentono di possedere una visione completa dell'ambito geografico in cui si colloca l'intervento. Tra questi venticinque coni ottici, ne sono stati scelti otto in quanto ritenuti maggiormente significativi al fine di elaborare le simulazioni fotografiche atte a verificare la trasformazione del paesaggio tra la fase ex ante ed ex post la realizzazione dell'intervento, in quanto capaci di presentare una visione complessiva o parziale del viadotto sul fiume Piave, come da immagini contenute nella Relazione paesaggistica stessa.



All'interno dei coni ottici complessivi, sono stati analizzati in particolare i coni ottici riferiti ai due beni vincolati: Abbazia di Santa Bona di Vidor e Villa Paccagnella a Pederobba (come indicato dal parere della Soprintendenza). Per quanto riguarda l'Abbazia, nella relazione si riporta la vista ripresa dal Belvedere della stessa, dalla quale si rileva la non visibilità dell'opera infrastrutturale di progetto, dovuta alla presenza di una densa massa vegetale.

Per quanto attiene Villa Paccagnella - Del Pozzo non è stato possibile accedere al manufatto, attualmente in stato di abbandono ed il cui accesso risulta vietato. Tuttavia, si sono verificate le interferenze visive con il

bene suddetto, analizzando i coni ottici posti lungo il perimetro del muro di confine a Sud-Ovest e Sud-Est, in direzione dell'opera sottoposta ad analisi con risultati confortanti.

Si evidenzia, infine, che nonostante l'impalcato si trovi in area aperta, maggiore è la distanza dal quale valutare la percezione visiva dell'opera stessa e maggiori saranno le interferenze antropiche costituite dalle edificazioni sia in forma raggruppata sia in forma sparsa e dalle essenze a verde che fungeranno da schermo visivo.

A conferma di ciò, si presentano alcune immagini tratte da Street View di Google Earth lungo la dorsale e quella ai piedi del Montello, lato Nord, dalle quali emerge che l'intervento non è visibile.

Una volta ricevute, acquisite e sviluppate le indicazioni ottenute nel corso delle fasi valutative preliminari, al fine di volgere ad un maggior perfezionamento dell'intervento, si potrà, nelle successive fasi progettuali, redigere ulteriori fotosimulazioni che consentano di apprezzare l'inserimento sul paesaggio dell'opera stradale come aggiornata secondo le suddette indicazioni.

Si conclude evidenziando che lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondite sul progetto prescelto

- Strada Dorsale (45°48'3.71"N; 12° 2'46.30"E)



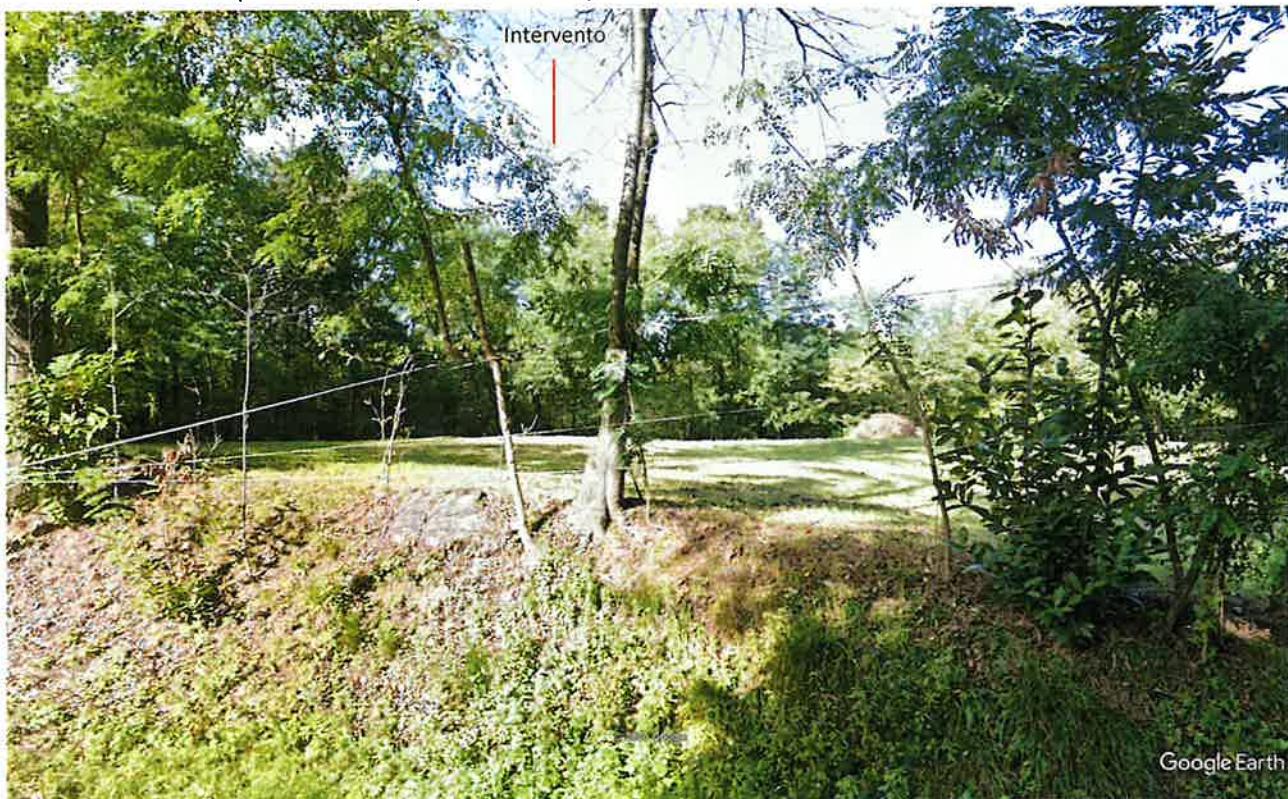
- Strada Dorsale (45°48'24.49"N; 12° 4'28.01"E)



- Strada Dorsale (45°49'5.83"N; 12° 8'23.35"E)



- Strada Dorsale (45°49'40.42"N; 12°10'0.94"E)



NUOVA VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA DESTRA E SINISTRA PIAVE ALLA SPV - Interventi in provincia di Treviso
Procedimento: V.I.A. preliminare ai sensi dell'art. 26-bis del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 12 della L.R. 4/2016.

- Via Francesco Baracca Ciano del Montello (45°49'32.98"N; 12° 3'36.11"E)



- Via Francesco Baracca (45°49'55.47"N; 12° 6'10.90"E)



- Via X Armata (45°50'43.49"N; 12° 8'38.49"E)



12. Osservazione n. 12 – protocollo 63792 del 11/11/2025

Quarta osservazione: Venturin Alessandro, Bianchin Aldo.

Si chiede di integrare lo studio della viabilità, sia in fase di cantiere sia ad opera conclusa, con le seguenti informazioni.

Al fine di completare l'analisi degli impatti dei trasporti, ambientali, sociali ed economici, sulla località Croce del Gallo e sul Centro di Crocetta, è necessaria una valutazione più approfondita degli effetti generati dai tratti stradali e dalle rotonde che caratterizzano il nuovo collegamento. In particolare, è opportuno considerare:

1. l'accessibilità e la fluidità della circolazione nei nuovi innesti e intersezioni, valutando eventuali criticità in termini di capacità e sicurezza;
2. le modifiche ai percorsi di traffico locale, con particolare attenzione alle connessioni tra la nuova infrastruttura e la viabilità comunale secondaria;
3. l'impatto sulla distribuzione dei flussi veicolari nei punti di accesso alle nuove rotonde, verificando eventuali congestioni o necessità di ottimizzazione delle geometrie stradali;
4. le ripercussioni sulla mobilità sostenibile, considerando le possibili interferenze con percorsi ciclabili e pedonali;
5. simulazioni del traffico e modelli previsionali per valutare con precisione gli effetti a breve e a lungo termine;
6. impatto del collegamento della nuova arteria alla SR Feltrina (già congestionata) e conseguente aggravamento della congestione sulla SP 2 "Via Erizzo" che fungerà da collettore del traffico e di smistamento verso le direttive più agevoli per l'utenza:
 - verso sud (direzione Crocetta, Pederiva, Biadene, Montebelluna) e viceversa;
 - verso ovest (direzione Cornuda) e viceversa;
 - verso est sulla SP 77 "Nord Montello" (direzione Ciano, Nervesa, Conegliano) e viceversa;
 - verso sud-est sulla SP 77 "Nord Montello" (direzione Ciano, Santi Angeli, Giavera, Arcade, Spresiano) e viceversa;

È necessaria una analisi approfondita degli impatti complessivi della nuova arteria; tale analisi dovrà focalizzarsi in particolare sui seguenti effetti, data la notevole congestione della SR Feltrina:

- valutazione dell'attrazione del traffico da/verso la SR Feltrina, con la determinazione delle percentuali di flussi veicolari che verranno deviati;
- studio dell'effetto "imbuto" e della conseguente propagazione del traffico alla ricerca di percorsi alternativi,
- con il rischio di un aggravamento della congestione sulla SP 2; in tale analisi, si dovrà tenere conto della presenza di due incroci semaforici consecutivi situati a sud della nuova rotatoria (località Sant'Anna, a circa 800 metri, e Ponte dei Romani, a circa 1850 metri).

Interferenze con la viabilità di Via della Ghiaia e con le attività ivi risidenti. In relazione alla sezione 6.2.2. Intersezione nuovo asse con via della Ghiaia, si richiede un'integrazione progettuale che chiarisca nel dettaglio l'assetto della nuova viabilità, con particolare attenzione all'accessibilità delle attività di escavazione e del depuratore comunale. Si chiede in particolare di specificare:

1. Configurazione della nuova viabilità di via della Ghiaia:
 - planimetria dettagliata dell'intersezione e delle rampe di connessione, con indicazione delle pendenze e delle eventuali opere di sostegno;

- modalità di raccordo tra la viabilità esistente e quella di progetto, considerando il dislivello segnalato;
2. Accessibilità per le attività di escavazione e il depuratore comunale:
- Verifica della compatibilità delle rampe e delle svolte previste con il traffico pesante, in particolare per i mezzi diretti alle attività estrattive e al depuratore;
 - Eventuali limitazioni imposte dall'intersezione a svolte a destra e loro impatto sulla circolazione dei mezzi pesanti;
 - Soluzioni alternative per garantire un accesso agevole e sicuro in entrambe le direzioni di marcia, se necessarie;
3. Rispetto delle prescrizioni normative:
- Chiarimento sulle modalità di applicazione delle disposizioni del DM 19.04.2006 nella progettazione dell'intersezione;
 - Eventuali deroghe o accorgimenti adottati per garantire la sicurezza e la fluidità del traffico.

Si richiede inoltre di allegare eventuali elaborati grafici e sezioni tecniche che possano supportare la comprensione delle soluzioni adottate.

Considerate le interferenze dei piloni con le attività esistenti sottostanti, si descrivano le altezze e quali attività si potranno svolgere sotto le campate e tra i piloni.

Pertanto, si chiede di fornire una relazione tecnica comparativa completata da elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto sulla località Croce del Gallo, sul Centro di Crocetta e su Ciano, tra il ponte con sviluppo planimetrico curvo in progetto e il viadotto rettilineo previsto nella proposta alternativa di Veneto Strade S.p.a. 2021.

RISPOSTA

Per quanto concerne l'intersezione nuovo asse con via Guizza (S.P. 2) e via G. Marconi/Erizzo, tra il comune di Crocetta del Montello e Pederobba, come di rileva dall'elab. "3.18_rotonda Crocetta del Montello" il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria a 4 rami, di diametro esterno pari a 56 m, con corona anulare di larghezza pari a 8.00 m ed una banchina per lato di 1.00 m.

Le corsie di immissione in rotatoria hanno una larghezza di 4,00 m con banchine da 50 cm ed 1.00 m, mentre le corsie di emissione dalla rotatoria sono di 4,50 m con banchine da 50 cm ed 1.00 m. Sul lato esterno, verso est, dell'intersezione è stata inserita una pista ciclo-pedonale al fine di favorire continuità al percorso nord – sud presente a lato delle attuali strade e garantendo l'attraversamento della rotatoria in condizioni di sicurezza.

Viene inoltre garantito l'accesso a via Dei Neville deflettendo leggermente l'asse di quest'ultima. Viene infine mantenuto l'accesso alla stradina sterrata che porta al manufatto dell'Enel.

Alla luce dei dati di traffico raccolti, è possibile ricostruire la distribuzione dei flussi che impiegano la rete in esame nell'orario di punta serale. Di particolare interesse, al fine dell'attivazione dell'opera in progetto e dell'intersezione in esame, è la distribuzione dei flussi provenienti dalle 4 principali direttivi: la S.P. 34 "Sinistra Piave", che attraversa al lato est il centro storico del comune di Vidor, la S.P. 2 "Erizzo" a nord-ovest, la S.P. 84 "di Villa Barbaro" a sud-ovest e la S.P. 2 a sud.

Dall'analisi dei flussi di traffico riassunta nell'elab. "5.5 Studio_traffico" emerge che la distribuzione dei flussi provenienti dal centro di Vidor, lungo la S.P. 34, e diretti verso sud, lungo la S.P. 2 con destinazione S.P. 84, mostra come il 41% dei veicoli continui sulla S.P. 2 in direzione nord-ovest, mentre, il 58% continui a sud sulla S.P. 2 e il 39% dei veicoli provenienti dal centro storico di Vidor proseguia sulla S.P. 84. I flussi veicolari provenienti dalla S.P. 2, direttrice nord-ovest, procedono, per il 79% in direzione sud, lungo il Ponte di Vidor.

Di questi, il 26% continua lungo la S.P. 2, in direzione sud-est, mentre, il 53% continua a sud-ovest sulla S.P. 84.

Analogamente, è possibile ricostruire la distribuzione dei flussi veicolari che provengono da sud, lungo la S.P. 84, e che concludono lo spostamento a nord, nel centro di Vidor, lungo la S.P. 34. Si osserva come l'86% dei veicoli provenienti dalla S.P. 84 procedano sulla S.P. 2, direzione Ponte di Vidor, il 30% continui sulla S.P. 2, direzione ovest, mentre il 56% proceda sulla S.P. 34 e, infine, il 36% dei veicoli procederà in direzione del centro di Vidor, mentre il 20% procederà lungo via Roma.

Infine, i flussi veicolari lungo la S.P. 2, direttrice sud-est, procedono per il 19% lungo la S.P. 84, direzione sud-ovest, per l'81% lungo la S.P. 2, in direzione del Ponte di Vidor, per poi procedere lungo la S.P. 2, direzione nord-ovest, per il 28% e lungo la S.P. 34 per il 53%; infine, il 35% continui sulla S.P. 34 in direzione del centro storico di Vidor mentre il 18% prosegue su via Roma.

La realizzazione del nuovo ponte nella configurazione proposta tende ad attrarre una quota di traffico di circa 10.000 veicoli giorno, in un giorno feriale tipo; in particolare sul primo tratto tra S.P. 84 e la S.P. 2 il volume giornaliero si attesta intorno ai 14.000 veicoli giorno, con punte di oltre 1.200 veicoli/ora. Nella tratta più lunga, dove la nuova arteria attraversa il fiume Piave, che andrà a collegare la S.P. 2 in destra Piave alla S.P. 43 in sinistra, il flusso veicolare giornaliero stimato è di circa 10.000 veicoli/giorno, con punte intorno ai 900 veicoli/ora.

I principali effetti trasportistici indotti sulla viabilità esistente si traducono in una diminuzione di flussi veicolari: sull'esistente ponte di Vidor si stima una diminuzione di -40/- 45% del traffico giornaliero, lungo la S.P. 84, nella tratta sottesa tra il Ponte esistente e l'innesto dell'asta in progetto, la diminuzione attesa è dell'ordine di - 50%. Anche lo svincolo tra il ponte storico e le due aste della S.P. 2 e della S.P. 34 vede una sensibile diminuzione della pressione veicolare stimata dell'ordine del -35/40%.

In particolare, si osserva che la componente dei Veicoli Pesanti è quella maggiormente incentivata ad utilizzare la nuova tratta viaria, poiché propone un itinerario più scorrevole e veloce, nonché localizzato lungo l'asse est-ovest a sud del massiccio del Montello, direttrice maggiormente interessata da tale componente di traffico.

Evidenziato che lo sviluppo progettuale è pertinente alla corrente fase definitiva esso e quindi esso non contiene elemento di dettaglio tipici della fase esecutiva o costruttiva, il progetto è corredata delle planimetrie profili e sezioni sia tipologiche sia stradali tali da esplicitare risposta alle richieste sugli aspetti geometrici ed altimetrici delle opere.

L'elab. "2.1_Relazione Tecnica stradale" costituisce non solo chiarimento ma calcolo di tutti gli elementi planimetrici ed altimetrici che sono alla base del dimensionamento dei rettificati, curve a raggio costante e variabile, flessi e raccordi il tutto nel rispetto dell'attuale normativa funzionale e geometrica per la costruzione di strade e di intersezioni stradali.

Ulteriori eventuali approfondimenti saranno possibili nel corso delle successive fasi progettuali.

Si conclude evidenziando che lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondite sul progetto prescelto.

13. Osservazione n. 13 – protocollo 63788 del 11/11/2025

Osservazione: Venturin Alessandro, Vendramin Giorgio, Paruzzolo Paolo, Moretto Fiorenzo.

Con riferimento allo Studio di Impatto Ambientale, si chiede che sia valutata l'ipotesi di Veneto Strade S.p.a. del 2021 comparandola con la scelta 2014/2015 adottata dalle amministrazioni.

A tal proposito, si osserva che nello Studio di Impatto Ambientale il tracciato "D" di pag. 27 sembra rinominato come "B" a pag. 29 e si chiedono chiarimenti in merito.

L'elaborato 5.2.1 Allegati VlncA sia adeguato aggiornando le destinazioni di utilizzo dei terreni agricoli. È infatti presente, in territorio comunale di Cornuda nell'area adiacente alla rotatoria con la SP 84, un vigneto non individuato nell'elaborato di cui si tratta.

Si integri il presente studio in conformità alle nuove disposizioni regionali in materia e siano specificati e quantificate le aree ad habitat interessate dalla viabilità di progetto e dal suo cantiere e siano specificate le attività-atte alla conservazione o al ripristino delle stesse.

Valutazione della performance ambientale

La valutazione della performance ambientale mostra che l'alternativa denominata "PS Progetto scelto" risulta la più performante sotto il profilo ambientale, con la minore interferenza con i criteri ambientali individuati. Si richiede un'ulteriore integrazione che evidensi più dettagliatamente le specifiche del confronto con le altre alternative non limitata alla mera quantificazione metrica delle aree interessate ma che ne valorizzi anche le caratteristiche di eventuale pregio quali per esempio:

- tipologie di habitat;
- consumo del suolo (espresso in mq anziché lineari) e comprensivi di (elenco indicativo e non esaustivo): in merito si richiede una quantificazione esatta e comparativa del consumo netto di suolo agricolo e paesaggistico per entrambi i tracciati (2014 vs. 2021), espresso in ettari, ribadendo che la maggiore lunghezza (circa 1 km in più) e la maggiore invasività del Progetto 2014 comportano un consumo di suolo non indispensabile e pertanto sprecato, in netto contrasto con l'obiettivo regionale di "consumo di suolo zero";
 - aree a cantiere;
 - aree di transito;
 - aree di base dei tracciati in rilevato e degli svincoli (a opere finite);
 - aree intercluse (a opere finite);
 - impermeabilizzazione del suolo;
 - elaborato tecnico che quantifichi in dettaglio la differenza di emissione totale di CO2 su base annua tra la soluzione 2014 e la soluzione 2021, tenendo conto del differenziale di lunghezza chilometrica e del transito stimato in 25.000 veicoli al giorno.

Raccolta acque meteoriche

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.

In riferimento alla sezione 6.5. Smaltimento acque meteoriche di piattaforma, 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 anche in considerazione delle aree di pregio coinvolte.

In particolare, si chiede di specificare:

1. Ubicazione esatta dei disoleatori:
 - dove sono posizionati lungo il tracciato, con riferimento alle piazzole di sosta e ad altri punti strategici;
 - se la loro distribuzione tiene conto delle pendenze del tracciato e delle aree a maggiore rischio di accumulo di inquinanti.
2. Dimensionamento degli impianti di disoleazione:
 - Quali criteri sono stati adottati per il dimensionamento delle vasche di prima pioggia e dei filtri attivi.;
 - Se il volume di trattamento pari a 40 mc in caso di ribaltamento di un'autocisterna sia stato verificato rispetto a scenari di traffico e tipologie di carico effettivamente previste.
3. Modalità di trattamento delle acque:
 - Quali sistemi di filtrazione e separazione verranno utilizzati per garantire il rispetto dei parametri di qualità richiesti per l'immissione nella rete idrica locale;
 - Eventuali procedure di manutenzione e gestione degli impianti per garantirne il corretto funzionamento nel tempo.

Si chiede quindi di fornire ulteriori elaborati tecnici o cartografie che possano evidenziare la disposizione degli impianti lungo il tracciato e chiarire gli aspetti sopra elencati con particolare riferimento ai corpi recettori.

Impatto acustico

Rivedere la relazione previsionale di impatto acustico contenuta nell'elaborato 5.1 Studio di Impatto Ambientale con indicazione corretta dei Piano di Classificazione Acustica vigenti nei comuni.

La previsione dell'impatto acustico dovrà essere eseguita con particolare attenzione studiando l'impatto visivo dalle seguenti zone:

1. dalle altezze del Montello, tutelato dal Piano d'Area;
2. dal margine superiore dell'ansa fluviale dove sono situati i borghi di Crocetta (Fornaci-Croce del Gallo, Rivasecca) e di Ciano (borgo Rivette, borgo Botteselle, borgo Sant'Urbano, Santa Marna);
3. dalle Grave di Ciano (limiti del territorio comunale verso i quadranti nord, nord/est nord/ovest, a nord di ex casa Camilli, coordinate Google Maps 45,847; 12,047);

La previsione dello scenario di progetto dovrà essere maggiormente approfondita mediante individuazione di ciascun ricettore presente nelle vicinanze, potenzialmente interessato dalle emissioni acustiche, contenere sia la caratterizzazione acustica della fase di cantiere che quella post-operam, prevedere l'eventuale rilascio di deroghe in termini di orari e limiti per l'esecuzione dei lavori di cantiere e la indicazione, conseguentemente alle valutazioni effettuate, delle opportune ed idonee opere di mitigazione (barriere fonoassorbenti ecc.).

Trattamento rifiuti

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.

Pertanto, si chiede di fornire una relazione tecnica comparativa completata da elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto ambientale tra il ponte con sviluppo planimetrico curvo in progetto e il viadotto rettilineo previsto nella proposta alternativa di veneto Strade S.p.A. 2021.

RISPOSTA

Si prende atto della segnalazione secondo cui è stato osservato che nello Studio di Impatto Ambientale il tracciato "D" di pag. 27 sembra rinominato come "B" a pag. 29.

Per quanto attiene la Valutazione di Incidenza Ambientale, premesso che è stata svolta nel rispetto della normativa nazionale e regionale in vigore (vedi elab. "5.2_Incidenza_Amb") essa costituisce il procedimento di carattere preventivo al quale è necessario sottoporre qualsiasi piano, programma, progetto, intervento od attività che possa avere incidenze significative su un sito o proposto sito della rete Natura 2000, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso. La norma europea determina che il concetto di incidenza significativa non può essere però separato dalle caratteristiche specifiche e dalle condizioni ambientali del sito protetto interessato dal piano o progetto. La significatività, quindi, varia a seconda di fattori peculiari dei determinati di habitat e specie interessate.

"Il concetto di ciò che è «significativo» deve essere interpretato in modo obiettivo. La significatività degli effetti deve essere determinata in relazione alle particolarità e alle condizioni ambientali del sito protetto interessato dal piano o progetto, tenendo particolarmente conto degli obiettivi di conservazione del sito e delle sue caratteristiche ecologiche" "A titolo di esempio, una perdita di 100 metri quadri di habitat può essere significativa con riferimento a un piccolo sito di orchidee rare, mentre una perdita analoga in una steppa molto estesa può essere irrilevante se non presenta implicazioni per gli obiettivi di conservazione del sito" (cit. Commissione Europea - Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE). Tale per cui la valutazione è stata svolta considerando areali omogenei soppesati in base alla valenza intrinseca dell'habitat. L'inclusione o meno di un vigneto, essendo comunque soggetto a pressione antropica anche per l'effetto, come osservato, di essere adiacente alla rotatoria sulla S.P. 84, non incide sulla valutazione finale dell'incidenza sull'ambiente. Tuttavia, la relazione di VInCA verrà valutata dagli enti preposti.

Lo sviluppo di dettaglio della rete di raccolta conferimento disoleazione e consegna delle acque depurate sarà oggetto delle successive fasi progettuali. In conformità delle attuali normative verranno individuati adeguati impianti di filtrazione e decantazione delle sostanze.

Per quanto attiene alla valutazione previsionale dell'impatto acustico, elab. "5.6_Val_Prev_Imp_Acu", i livelli sonori calcolati con l'ausilio del modello matematico presso i recettori riferiti allo scenario Post-Operam, sommati al livello ambientale attuale, evidenziano che NON vi sono superamenti dei limiti d'immissione, sia nel periodo DIURNO che NOTTURNO. Gli incrementi stimati risultano più rilevanti in corrispondenza di taluni ricettori abitativi (tra i quali il ricettore R.16 Via Croce del Gallo), che ricadono all'interno della fascia di rispetto acustica della nuova infrastruttura.

Si rileva comunque che il contributo della nuova infrastruttura stradale in esame, in termini di pressione sonora presso i ricettori sensibili e abitativi ivi presenti rientra nei limiti di norma.

Si ricorda inoltre, che trattandosi di rumorosità prodotta da infrastrutture stradali, il Criterio Differenziale non è applicabile (Consiglio di Stato, Sezione IV - 18 febbraio 2003 - Sentenza n. 880). L'approccio di analisi acustica seguito è quello del "worst case" ovvero del caso più sfavorevole, leggasi il momento con il massimo afflusso di traffico veicolare e che tale condizione ha una durata limitata nel tempo.

I suddetti ricettori saranno oggetto di analisi secondo quanto determinato nel piano di monitoraggio, così come predisposto dal Progetto di monitoraggio ambientale.

Non si comprende la richiesta dove si indica che: *"La previsione dell'impatto acustico dovrà essere eseguita con particolare attenzione studiando l'impatto visivo"* peraltro da ricettori lontani o molto lontani come le alteure del Montello, le quali non saranno influenzate da alcuna pressione acustica.

Per quanto attiene alle aree attrezzate per il trattamento e stoccaggio dei rifiuti prodotti nell'ambito della realizzazione dell'opera, la localizzazione avverrà nell'ambito delle fasi progettuali esecutive, inoltre esse costituiscono superfici di limitate estensioni nelle quali stoccare materiali di prossimo utilizzo o allocare scarti di lavorazione propedeuticamente alla conduzione e smaltimento in discarica.

14. Osservazione n. 14 – protocollo 64448 del 14/11/2025

Osservazione: ing. Bedin Giorgio ed arch. Alessandro Venturin.

Premesso che l'osservante ritiene che il rifacimento dell'attuale Ponde di Vidor nelle dimensioni adeguate alla moderna sicurezza viabilistica, strutturale, idraulica e ciclabile sarebbe la miglior soluzione. E, rilevato che alcune valutazioni suggeriscono che sia migliore soluzione sia in realtà la previsione di un nuovo ponte, da affiancare a quello esistente, si evidenzia che un secondo manufatto comporterà inevitabilmente modifiche ai flussi di traffico degli abitati di Covolo e di Vidor, del centro di crocetta del Montello, di Biadene – Pederiva e di Bigolino.

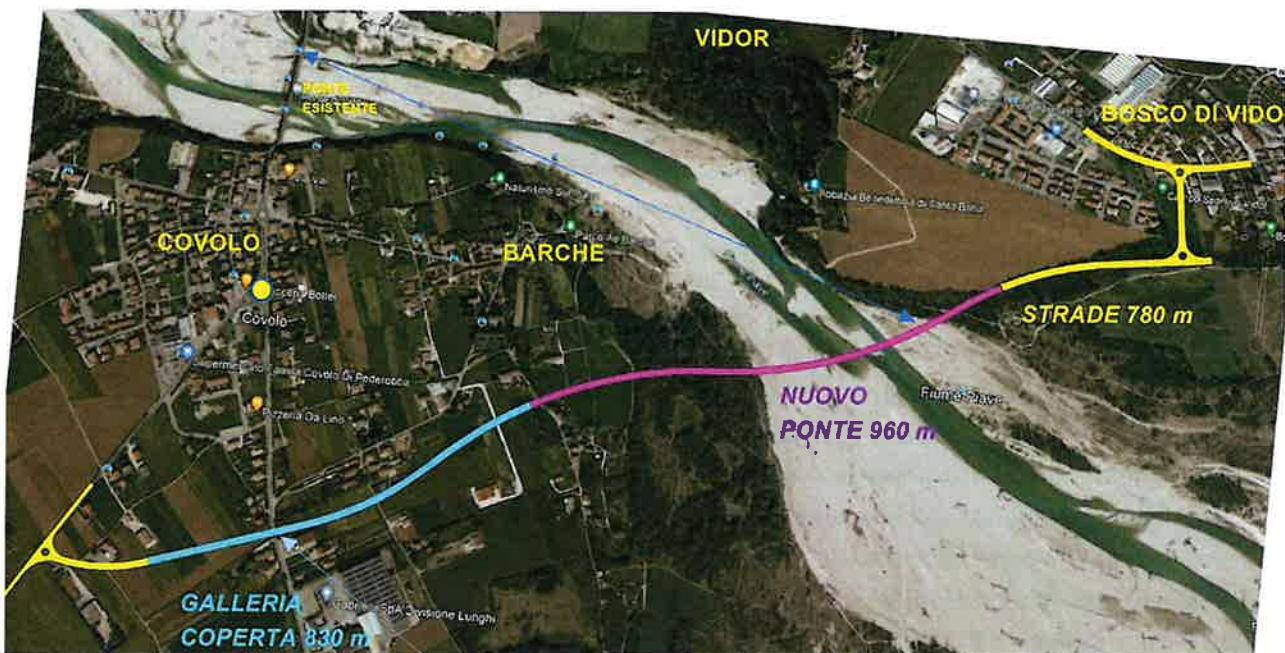
Quindi analizzata la proposta di tracciato si osserva che:

- a) la collocazione del manufatto di attraversamento del Piave non segue il criterio della minor lunghezza del collegamento tra le due sponde del Fiume;
- b) di conseguenza esso prevede il tratto del manufatto di attraversamento e tratti di terrapieni, di lunghezza complessiva importante, collocati anche in alveo, e con percorrenza, quindi, in parte quasi parallela e in parte inclinata rispetto al flusso idraulico, causando limitazioni e deviazioni del regolare flusso idraulico del Fiume;
- c) i tratti stradali del tracciato, si allungano anche dalla necessità di collegare le nuove opere alla viabilità esistente;
- d) la collocazione della rotatoria di collegamento con via Erizzo comporta l'avvicinamento eccessivo dei manufatti stradali a Villa Paccagnella;
- e) la collocazione della rotatoria di uscita ed entrata su Via Erizzo risulta troppo a Sud rispetto al collegamento con Valdobbiadene, per cui, ci si deve aspettare che il traffico preferisca transitare per il centro di Vidor per raggiungere più rapidamente Bigolino e quindi Valdobbiadene;
- f) la collocazione della rotatoria di collegamento con Via Erizzo risulta troppo a Sud rispetto al flusso di traffico proveniente da Montebelluna verso il nuovo ponte. Per cui ci si aspetta che il traffico veicolare preferisca transitare per Biadene-Pederiva passando anche per il centro di Crocetta (S.P. n. 2), invece che risalire verso Cornuda lungo la Regionale 308 Feltrina per poi ridiscendere alla rotatoria citata, con evidente aumento del traffico di attraversamento di Crocetta, rispetto a quello attuale;
- g) la collocazione della rotatoria di collegamento con Via Erizzo risulta troppo a Sud rispetto al collegamento con la Regionale 308 Feltrina, per cui ci si deve attendere che il traffico veicolare proveniente da Montebelluna scelga la prima uscita disponibile dalla Feltrina verso il nuovo ponte, transitando quindi per Via Sant'Anna e poi per Crocetta, invece di risalire fino a Cornuda e ridiscendere alla citata rotatoria;
- h) non c'è una proposta di soluzione del traffico passante per Bigolino in direzione Valdobbiadene.
- i) si tenga presente che esistono interferenze pesanti del tracciato proposto, con manufatti e attività produttive esistenti in alveo, relative alla lavorazione della ghiaia;

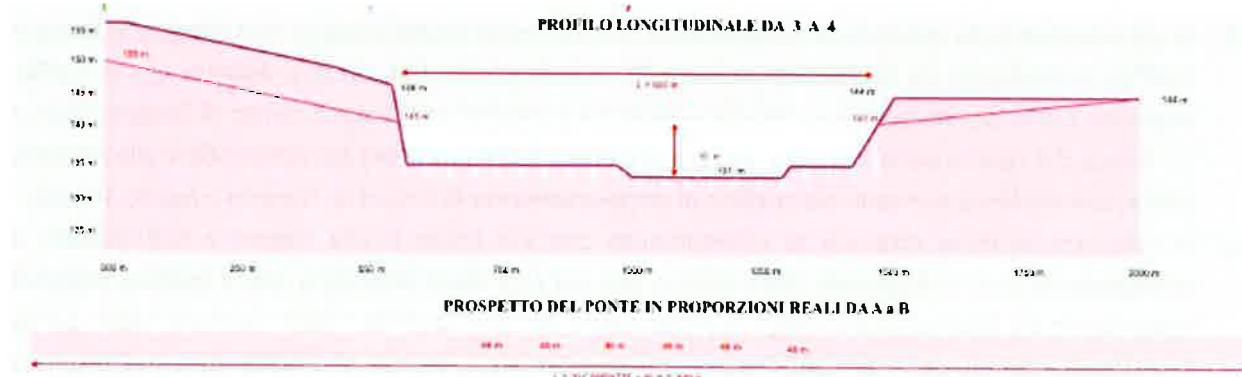
Quindi ritenendo il tracciato e manufatti come proposti nel progetto definitivo come eccessivi per:

- l'impatto paesaggistico, e ambientale,
- l'impatto veicolare,
- l'impatto idraulico,
- il consumo del suolo
- e l'ammontare dei conseguenti costi di costruzione, manutenzione e di percorrenza del tracciato come proposto e delle relative opere, in esso previste.

Si propone un'alternativa di tracciato che prevede, altresì, la realizzazione di un tratto in galleria.

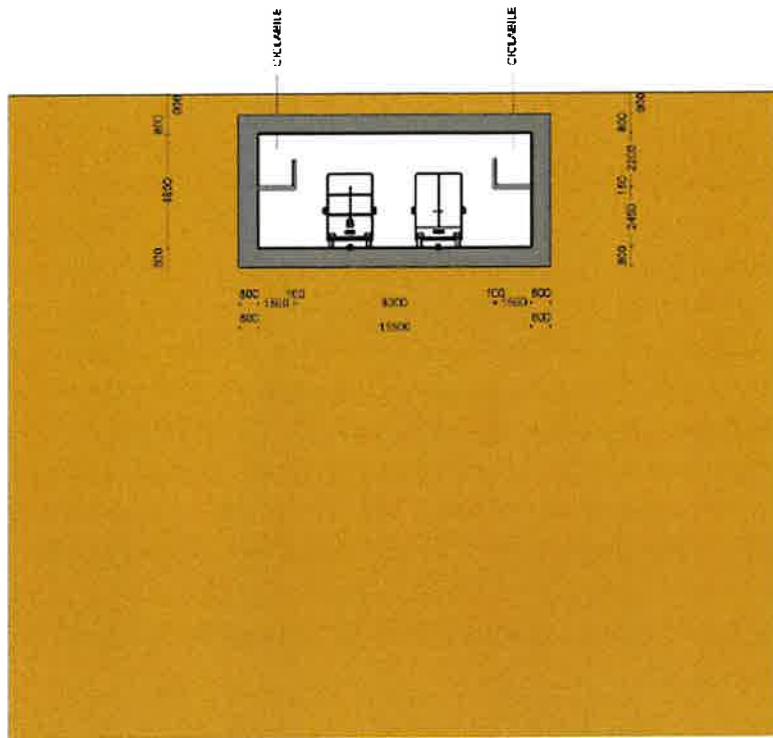


Il tracciato proposto, collega la Provinciale n. 84 detta "Stradone di Covolo", tramite la realizzazione di una rotatoria, con la Provinciale n.34, posta presso l'abitato di Bosco di Vidor, tramite un'altra rotatoria. Questo tracciato risulta avere la minore lunghezza ottenibile sia riguardo alle opere stradali di collegamento alla viabilità esistente, sia riguardo alle opere di costruzione del Ponte vero e proprio, lungo circa 930 metri, dell'attraversamento fluviale.



ALLEGATO 2 PROFILO LONGITUDINALE DEL PONTE

Per ridurre i disagi di attraversamento delle aree abitate di Covolo, il tratto stradale posto a cavallo di Via Erizzo, viene previsto in galleria artificiale lunga circa 830 metri. Ciò permette anche di sottopassare la Via Erizzo stessa e, inoltre, di collocare il piano di scorrimento del manufatto di attraversamento ad una quota più bassa del piano campagna di circa sei metri. Questo rende meno impattante la presenza in alveo del nuovo manufatto di attraversamento. Il collegamento di Crocetta con il nuovo ponte può avvenire transitando per la rotatoria già esistente in testa verso Nord alla provinciale n. 84 (presso Pasticceria Botter).



SEZIONE TRASVERSALE NEL TRATTO IN GALLERIA

Si allegano altresì un profilo longitudinale ed il rendering del ponte, la sezione trasversale del ponte ed una stima dei costi.

RISPOSTA

Premesso che, come è noto, la nuova arteria si posiziona in un punto che dista circa 1400 m ad est dell'attuale ponte storico di Vidor, mentre rispettivamente gli abitati di Valdobbiadene, Bigolino e Vidor stesso si trovano dalla parte opposta ovvero ad ovest dell'attuale ponte, dai dati elaborati nello Studio del traffico, si evidenzia che la realizzazione del nuovo attraversamento, nella configurazione proposta, tende ad attrarre una quota di traffico di circa 10.000 veicoli giorno, in un giorno feriale tipo; in particolare sul primo tratto tra SP 84 e la SP 2 il volume giornaliero si attesta intorno ai 14.000 veicoli giorno, con punte di oltre 1.200 veicoli/ora. Nella tratta più lunga, dove la nuova arteria attraversa il fiume Piave, che andrà a collegare la SP 2 in destra Piave alla SP 34 in sinistra, il flusso veicolare giornaliero stimato è di circa 10.000 veicoli/giorno, con punte intorno ai 900 veicoli/ora.

Considerato il contesto in cui l'opera si inserisce, il quale è composto da aree sensibili ed interagisce con il regime idraulico del Fiume Piave e della pianura alluvionale circostante, fin dalle prime analisi sulla fattibilità dell'opera, il gruppo di progettazione ancora in origine (anno 2014) aveva esaminato alcune alternative di tracciato al fine di individuare, anche attraverso la concertazione con gli Enti di Tutela preposti, quello su cui si accentavano le migliori specifiche preliminari e che con il progetto era stato rapportato alla morfologia del territorio ed al rispetto degli elementi di vincolo e tutela presenti.

Per quanto attiene la soluzione in tunnel, essa soffre di una serie di criticità tra le quali principalmente due legate al fatto di non raccogliere il traffico proveniente dalla S.P.2 che la nuova opera oltrepasserebbe sottopassando di fatto l'asta stradale riducendone di conseguenza il servizio offerto alla distribuzione del traffico da e per la provinciale ed inoltre, si evidenzia, anche dalle analisi contenute nella relazione idraulica,

che il territorio compreso tra i Comuni di Pederobba, Crocetta del Montello e Vidor, attraversati dal Fiume Piave si trova nell'alta pianura veneta , in cui il sottosuolo è pressoché interamente ghiaioso. La soluzione del tunnel fungerebbe da diga per l'area scolante che si trova a nord del tunnel modificando l'azione di ruscellamento delle acque superficiali e sottponendo l'opera a pressione idraulica, data la permeabilità del sottosuolo, che soffrirebbe degli effetti indotti da eventi improvvisi e portate elevate.

La stessa sezione proposta del tunnel non rispetta le caratteristiche dell'arteria proposta la quale vede una sezione stradale di 10,50 m (contro gli 8,30 m della proposta) ed essendo annoverabile nella fattispecie dei tunnel essa deve essere corredata di tutta una serie di apprestamenti di sicurezza (camere ignifughe, vie di fuga, sistemi automatici antincendio, etc...). Altresì la manutenzione ordinaria e straordinaria consistente nel controllo dei sistemi di sicurezza antincendio, tra cui annoveriamo estintori, idranti e sistemi di rilevamento fumo e fuoco, sistemi di drenaggio per evitare allagamenti all'interno del tunnel e mantenere il corretto deflusso delle acque meteoriche. Altresì la necessità di intervenire in caso di danni imprevisti o di malfunzionamenti importanti che compromettono la sicurezza del tunnel. Tra questi interventi abbiamo ad esempio le riparazioni strutturali come il rinforzo delle pareti e del soffitto del tunnel, la ricostruzione di parti danneggiate o la riparazione di crepe significative causate da fenomeni di fatica del materiale o da infiltrazioni d'acqua, non propendono per la scelta di tale tipologia di soluzione. La stessa previsione di piste ciclabili non è compatibile per tale tipo di struttura.

Infine, il tema delle interferenze con le reti di sottoservizio viene sviluppato all'interno dell'elab. "1.3_Relazione tecnica interferenze" la quale contiene un'analisi preliminare delle interferenze delle reti esistenti con le opere in corso di progettazione. Nella fattispecie si riassumono le interferenze che sono state rilevate.

1. Linea elettrica aerea di distribuzione secondaria;
2. Canali irrigui e di captazione acque;
3. Linea aerea di telefonia e dati;
4. Linea illuminazione pubblica interrata;
5. Linea acquedotto e fognatura interrata;
6. Linea gasdotto interrata;
7. Condotta interrata captazione acque per produzione energia elettrica.

Si fa presente che nello sviluppo delle successive fasi progettuali, saranno ovviamente tenute in considerazione e risolte tutte le interferenze concordando con gli enti gestori le soluzioni tecniche da approntare

15. Osservazione n. 15 – protocollo 64542 del 14/11/2025

Prima osservazione: Bernardi Antonio, Buratto Anna Paola.

Si chiede di integrare lo studio con l'analisi degli impatti dei trasporti, ambientali, sociali ed economici, sulla località Croce del Gallo - Fornaci Faccinetto e su Crocetta, causati dalla rotatoria sulla SP 2 "Via Erizzo" e dal tratto stradale in rilevato che caratterizzano il tracciato prossimo al Centro del paese.

È indispensabile approfondire lo studio dell'assetto della nuova viabilità in relazione all'accessibilità delle attività di lavorazione in via della Ghiaia e del depuratore ATS, in particolare:

1. Configurazione della nuova viabilità di via della Ghiaia:
 - Planimetria dettagliata dell'intersezione e delle rampe di connessione, con indicazione delle pendenze, scarpate, terrapieni e delle eventuali opere di sostegno;
 - Modalità di raccordo tra la viabilità esistente e quella di progetto, valutando il dislivello tra la nuova rotatoria sulla SP 2 e l'alveo con attività di lavorazione e depuratore ATS;
2. Accessibilità per le attività di escavazione e il depuratore comunale:
 - Verifica della compatibilità delle rampe e delle svolte previste con il traffico pesante, in particolare per i mezzi diretti alle attività estrattive e al depuratore ATS;
 - Eventuali limitazioni imposte dall'intersezione a svolte a destra e loro impatto sulla circolazione dei mezzi pesanti;
 - Soluzioni alternative per garantire un accesso agevole e sicuro in entrambe le direzioni di marcia, se necessarie;
3. Rispetto delle prescrizioni normative:
 - Chiarimento sulle modalità di applicazione delle disposizioni del DM 19.04.2006 nella progettazione dell'intersezione;
 - Eventuali deroghe o accorgimenti adottati per garantire la sicurezza e la fluidità del traffico.

Si chiede la redazione di ulteriori elaborati grafici che possano supportare la comprensione delle soluzioni adottate.

Siano considerate le interferenze dei piloni con le attività esistenti sottostanti, si descrivano le altezze e quali attività si potranno svolgere sotto le campate e tra i piloni.

Inoltre, si chiede che sia verificato approfonditamente l'effetto della rotatoria sulla SP 2 "Via Erizzo" e dal tratto stradale in rilevato sulle località Croce del Gallo - Fornaci Faccinetto e su Crocetta.

In particolare, si chiede:

1. analisi della qualità dell'aria;
2. analisi dell'impatto visivo;
3. analisi dell'impatto acustico;
4. analisi dell'impatto sull'ecosistema;
5. analisi dell'impatto sulla qualità della vita dei residenti.:

Si chiede che lo studio sia accompagnato da una relazione tecnica che descriva l'approccio utilizzato per la sua realizzazione e le considerazioni relative all'integrazione del ponte nel contesto paesaggistico.

Pertanto, a supporto della decisione finale, si chiede di fornire una relazione tecnica comparativa completata da elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto sulla località Croce del Gallo e sul Centro di Crocetta, tra il ponte con sviluppo planimetrico curvo in progetto e il viadotto rettilineo previsto nella proposta alternativa di Veneto Strade S.p.a. 2021.

RISPOSTA

Per quanto concerne l'intersezione nuovo asse con via Guizza (S.P. 2) e via G. Marconi/Erizzo, tra il comune di Crocetta del Montello e Pederobba, come di rileva dall'elab. "3.18_rotonda Crocetta del Montello" il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria a 4 rami, di diametro esterno pari a 56 m, con corona anulare di larghezza pari a 8.00 m ed una banchina per lato di 1.00 m.

Le corsie di immissione in rotatoria hanno una larghezza di 4,00 m con banchine da 50 cm ed 1.00 m, mentre le corsie di emissione dalla rotatoria sono di 4,50 m con banchine da 50 cm ed 1.00 m. Sul lato esterno, verso est, dell'intersezione è stata inserita una pista ciclo-pedonale al fine di favorire continuità al percorso nord – sud presente a lato delle attuali strade e garantendo l'attraversamento della rotatoria in condizioni di sicurezza.

Viene inoltre garantito l'accesso a via Dei Neville deflettendo leggermente l'asse di quest'ultima. Viene infine mantenuto l'accesso alla stradina sterrata che porta al manufatto dell'Enel.

Alla luce dei dati di traffico raccolti, è possibile ricostruire la distribuzione dei flussi che impiegano la rete in esame nell'orario di punta serale. Di particolare interesse, al fine dell'attivazione dell'opera in progetto e dell'intersezione in esame, è la distribuzione dei flussi provenienti dalle 4 principali direttivi: la S.P. 34 "Sinistra Piave", che attraversa al lato est il centro storico del comune di Vidor, la S.P. 2 "Erizzo" a nord-ovest, la S.P. 84 "di Villa Barbaro" a sud-ovest e la S.P. 2 a sud.

Dall'analisi dei flussi di traffico riassunta nell'elab. "5.5 Studio_traffico" emerge che la distribuzione dei flussi provenienti dal centro di Vidor, lungo la S.P. 34, e diretti verso sud, lungo la S.P. 2 con destinazione S.P. 84, mostra come il 41% dei veicoli continui sulla S.P. 2 in direzione nord-ovest, mentre, il 58% continui a sud sulla S.P. 2 e il 39% dei veicoli provenienti dal centro storico di Vidor proseguia sulla S.P. 84. I flussi veicolari provenienti dalla S.P. 2, direttrice nord-ovest, procedono, per il 79% in direzione sud, lungo il Ponte di Vidor. Di questi, il 26% continua lungo la S.P. 2, in direzione sud-est, mentre, il 53% continua a sud-ovest sulla S.P. 84.

Analogamente, è possibile ricostruire la distribuzione dei flussi veicolari che provengono da sud, lungo la S.P. 84, e che concludono lo spostamento a nord, nel centro di Vidor, lungo la S.P. 34. Si osserva come l'86% dei veicoli provenienti dalla S.P. 84 procedano sulla S.P. 2, direzione Ponte di Vidor, il 30% continui sulla S.P. 2, direzione ovest, mentre il 56% proceda sulla S.P. 34 e, infine, il 36% dei veicoli procederà in direzione del centro di Vidor, mentre il 20% procederà lungo via Roma.

Infine, i flussi veicolari lungo la S.P. 2, direttrice sud-est, procedono per il 19% lungo la S.P. 84, direzione sud-ovest, per l'81% lungo la S.P. 2, in direzione del Ponte di Vidor, per poi procedere lungo la S.P. 2, direzione nord-ovest, per il 28% e lungo la S.P. 34 per il 53%; infine, il 35% continui sulla S.P. 34 in direzione del centro storico di Vidor mentre il 18% prosegue su via Roma.

La realizzazione del nuovo ponte nella configurazione proposta tende ad attrarre una quota di traffico di circa 10.000 veicoli giorno, in un giorno feriale tipo; in particolare sul primo tratto tra S.P. 84 e la S.P. 2 il volume giornaliero si attesta intorno ai 14.000 veicoli giorno, con punte di oltre 1.200 veicoli/ora. Nella tratta più lunga, dove la nuova arteria attraversa il fiume Piave, che andrà a collegare la S.P. 2 in destra Piave alla S.P. 43 in sinistra, il flusso veicolare giornaliero stimato è di circa 10.000 veicoli/giorno, con punte intorno ai 900 veicoli/ora.

I principali effetti trasportistici indotti sulla viabilità esistente si traducono in una diminuzione di flussi veicolari: sull'esistente ponte di Vidor si stima una diminuzione di -40/- 45% del traffico giornaliero, lungo la S.P. 84, nella tratta sottesa tra il Ponte esistente e l'innesto dell'asta in progetto, la diminuzione attesa è dell'ordine di - 50%. Anche lo svincolo tra il ponte storico e le due aste della S.P. 2 e della S.P. 34 vede una sensibile diminuzione della pressione veicolare stimata dell'ordine del -35/40%.

In particolare, si osserva che la componente dei Veicoli Pesanti è quella maggiormente incentivata ad utilizzare la nuova tratta viaria, poiché propone un itinerario più scorrevole e veloce, nonché localizzato lungo l'asse est-ovest a sud del massiccio del Montello, direttrice maggiormente interessata da tale componente di traffico.

Con riferimento alla stima del carico emissivo e delle concentrazioni degli inquinanti (PM10, PM2,5, NOx, CO e COV) contenuti nello Studio di Impatto Atmosferico elab. "5.7_Studio_Imp_Atm", sono stati stimati gli incrementi delle emissioni rispetto ai valori *ante operam* dedotti dai dati dell'inventario regionale delle emissioni (INEMAR), con particolare riferimento al macrosettore 7 "Trasporto su strada".

La stima si riferisce all'impatto sulla componente atmosferica dovuto esclusivamente al traffico veicolare indotto dalle opere in progetto. Dalla modellazione dei dati si evince che l'incremento emissivo annuo indotto dall'intervento in oggetto sia da ritenersi "*Trascurabile*".

Le concentrazioni stimate per ciascun inquinante considerato (PM10, PM2,5, NO₂, CO, C₆H₆) sono state valutate in corrispondenza degli assi stradali interessati dai maggiori incrementi di traffico, individuati dallo studio d'impatto viabilistico nell'ora di punta e dall'esame generale emerge chiaramente che, per nessuno degli inquinanti in esame si verificano significativi livelli di impatto sulla componente ambientale atmosfera. Solamente per i recettori R6 ed R7, localizzati rispettivamente in Via Piave, Crocetta del Montello e via Croce del Gallo a Cornuda, limitatamente alle polveri e del biossido di azoto e nella sola modalità long-term, si stimano incrementi compresi rispettivamente fra il 2 e il 3% per le prime, e di circa il 7-8% per il secondo.

La maggior significatività delle concentrazioni presso i ricettori R6 e R7 deriva anche dalla loro posizione geografica, in quanto posti a sud dell'infrastruttura in progetto e perciò maggiormente esposti alla ricaduta degli inquinati generati dalla componente trasporto su strada in ragione del regime anemometrico locale.

Per quanto attiene alla valutazione previsionale dell'impatto acustico, elab. "5.6_Val_Prev_Imp_Acu", i livelli sonori calcolati con l'ausilio del modello matematico presso i ricettori riferiti allo scenario Post-Operam, sommati al livello ambientale attuale, evidenziano che NON vi sono superamenti dei limiti d'immissione, sia nel periodo DIURNO che NOTTURNO. Gli incrementi stimati risultano più rilevanti in corrispondenza di taluni ricettori abitativi (tra i quali il ricettore R.16 Via Croce del Gallo), che ricadono all'interno della fascia di rispetto acustica della nuova infrastruttura.

Si rileva comunque che il contributo della nuova infrastruttura stradale in esame, in termini di pressione sonora presso i ricettori sensibili e abitativi ivi presenti rientra nei limiti di norma.

Si ricorda inoltre, che trattandosi di rumorosità prodotta da infrastrutture stradali, il Criterio Differenziale non è applicabile (Consiglio di Stato, Sezione IV - 18 febbraio 2003 - Sentenza n. 880). L'approccio di analisi acustica seguito è quello del "worst case" ovvero del caso più sfavorevole, leggasi il momento con il massimo afflusso di traffico veicolare e che tale condizione ha una durata limitata nel tempo.

I suddetti ricettori saranno oggetto di analisi secondo quanto determinato nel piano di monitoraggio, così come predisposto dal Progetto di monitoraggio ambientale.

Il progetto, infine, è corredata dei profili longitudinali e delle sezioni dalle quali è possibile rilevare l'altezza utile misurata dal piano campagna all'impalcato.

La Relazione paesaggistica "elab. "5.3_Rel_Paes", contiene tra le altre cose sia il rilievo e l'analisi in tema di lettura paesaggistica strutturale dove si individua quali sono i "segni descrittivi" caratterizzanti un territorio sia di origine antropica che naturale: le curve di livello, le infrastrutture di trasporto (strade e ferroviarie), i canali, ma anche le trame agricole, quelle urbane, le forme delle aree boschive, dei corsi d'acqua, etc.

Obiettivo della valutazione paesaggistica strutturale di un *Intervento* è quello di verificare il livello di coerenza "formale" che un "Intervento" presenta con i "segni caratterizzanti" la trama territoriale letta in senso lato,

sia la valutazione percettiva del paesaggio di una trasformazione può essere effettuata utilizzando i criteri del DPCM 12.12.2005, che individuano opportuni criteri di analisi del paesaggio quali: la diversità, l'integrità, la qualità visiva, ed il livello di degrado.

Infine, nel caso in oggetto sono stati individuati venticinque coni ottici che consentono di possedere una visione completa dell'ambito geografico in cui si colloca l'intervento. Tra questi venticinque coni ottici, ne sono stati scelti otto in quanto ritenuti maggiormente significativi al fine di elaborare le simulazioni fotografiche atte a verificare la trasformazione del paesaggio tra la fase ex ante ed ex post la realizzazione dell'Intervento, in quanto capaci di presentare una visione complessiva o parziale del viadotto sul fiume Piave, come da immagini contenute nella Relazione paesaggistica stessa.

Si conclude evidenziando che lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondite sul progetto prescelto.

16. Osservazione n. 16 – protocollo 64630 del 17/11/2025

Quinta osservazione: Venturin Alessandro, Bianchin Aldo.

Si richiede di integrare i documenti con una valutazione approfondita dell'impatto ambientale che dovrà mettere a confronto la scelta progettuale attuale - con il tratto terminale in destra orografica pressoché parallelo alla sponda fluviale e le pile disposte in sequenza lungo la direzione del flusso dell'acqua - con la soluzione di Veneto Strade S.p.a. del 2021, la quale prevedeva le pile di sostegno della struttura in posizione perpendicolare rispetto al deflusso delle acque.

In particolare, si chiede di fornire i seguenti dettagli:

1. Analisi dell'impatto ambientale della curvatura:
 - Verifica delle possibili alterazioni del flusso del fiume e delle correnti causate dalla geometria curva del ponte, con particolare attenzione ai rischi di erosione o turbolenze dannose per l'ambiente circostante;
 - Valutazione dell'effetto della curvatura sulla flora e fauna locale, specialmente se il fiume ospita specie protette o habitat sensibili;
 - Confronto tra l'impatto ambientale di un ponte curvo e uno rettilineo, con attenzione agli effetti potenziali su ecosistemi locali, qualità delle acque e gestione delle piene.
2. Studi geotecnici e idrologici:
 - Analisi delle sollecitazioni sul terreno e delle fondazioni per entrambi i tipi di ponte, considerando il possibile effetto della curvatura sulle forze di compressione e trazione, in relazione alla stabilità della struttura e alla protezione del corso d'acqua;
 - Studio del comportamento del ponte curvo in condizioni di flusso intenso o in periodi di piena, rispetto a quello rettilineo;
3. Restringimento della sezione di flusso;
4. Erosione del fondo dell'alveo e stabilità delle pile (scalzamento);
5. Comparazione dei costi e delle difficoltà costruttive:
 - Valutazione della complessità costruttiva e dei costi associati alla realizzazione di un ponte curvo rispetto a uno rettilineo, con riferimento alla tipologia di materiali e tecniche necessarie per entrambe le soluzioni;
 - Verifica dei tempi di realizzazione e dei rischi connessi alla costruzione in una zona fluviale curvata;
6. Modifica del trasporto solido;
7. Conformità alle normative ambientali:
 - Confronto delle soluzioni progettuali con le normative locali e le linee guida ambientali per garantire il minimo impatto ecologico nella relazione del ponte, sia curvo sia rettilineo.

Pertanto, si chiede di fornire una relazione tecnica comparativa completata da elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto ambientale tra il ponte con sviluppo planimetrico curvo in progetto e il viadotto rettilineo previsto nella proposta alternativa di Veneto Strade S.p.a. 2021.

RISPOSTA

La relazione idrologica idraulica, elab. "2.4_Relazione_Idr" risponde a tutti i dettagli richiesti.

Nello studio è stato messo a punto un modello matematico a scala di bacino del sistema idrografico del F. Piave, in grado di simulare la formazione delle piene partendo da previsioni di carattere meteorologico e di esaminare la loro successiva propagazione lungo l'asta principale del fiume, considerando anche le

conseguenze di eventuali fenomeni di esondazione delle acque verso il territorio circostante, nei casi in cui i colmi di piena non siano contenibili entro le difese esistenti.

Nella simulazione della portata di piena con tempo di ritorno di 200 anni è stata determinato altresì un coefficiente di scabrezza del fondo in allineamento a valutazioni già effettuate con il medesimo modello in situazioni idraulicamente simili. Si è fatto perciò riferimento ad uno studio effettuato sul tratto del Piave compreso tra Vidor e Falzè nel 2005, per conto della Regione Veneto ai fini della progettazione di interventi di difesa dell'area dell'Isola dei Morti, ed allo studio effettuato dall'Università di Padova sullo stesso tratto fluviale per conto dell'Autorità di Bacino Distrettuale nel 2008.

Sono state effettuate alcune simulazioni preliminari ai fini di un'analisi di sensibilità, per verificare l'effetto dei coefficienti di scabrezza sulle quote idrometriche massime e sulle velocità massime fornite dal calcolo. I risultati ottenuti hanno dimostrato che effettivamente le variazioni del coefficiente di Strickler possono influenzare i parametri in corrispondenza dell'attraversamento in progetto.

La suddetta relazione reca, inoltre le richieste verifiche di compatibilità idraulica del ponte ai sensi delle NTC 2018, ed esprime una valutazione del fenomeno erosivo in corrispondenza delle pile di sostegno dell'impalcato. È infine valutata l'entità di erosione localizzata anche in funzione dei depositi di ammassi flottanti sulle pile considerato che la presenza di detriti legnosi galleggianti che si depositano e si accumulano sulle pile dei ponti creano forme di ostruzione al flusso trasformando la geometria della pila allargandola rispetto all'assenza di detriti.

Sulla base dei dati risultanti è stata svolta la valutazione della spinta idrodinamica necessaria al dimensionamento delle opere di sostegno dell'impalcato.

Tutte le valutazioni della presenza dell'impalcato sull'ambiente sono state sviluppate all'interno dello Studio degli impatti sull'ambiente e nella relazione di Valutazione di incidenza sull'ambiente.

17. Osservazione n. 17 – protocollo 64631 del 17/11/2025

Seconda osservazione: Bernardi Antonio, Buratto Anna Paola.

In relazione al progetto del viadotto sul fiume si nota che il tracciato non contiene le piste ciclabili (nei due sensi di marcia), oggi considerate come una risposta a una esigenza di base in strutture simili, tanto da rendere gravemente carente la proposta progettuale.

Nel caso specifico, se non venissero realizzate, la destra e la sinistra Piave sarebbero separate per questo tipo di mobilità.

Considerati pure i costi sociali, ambientali ed economici che le comunità dovranno sostenere e la vicinanza del tracciato ad importanti percorsi ciclabili (La Piave, l'anello del Montello, ciclovia dell'amicizia Monaco Venezia) si chiede che l'opera sia dotata di percorsi ciclabili separati per ciascun senso di marcia.

L'inclusione di piste ciclabili integrate è una richiesta imprescindibile per la valorizzazione del territorio anche attraverso la tutela della mobilità lenta sempre più in espansione.

Il maggior costo delle piste ciclabili può essere compensato con la scelta del progetto meno oneroso di Veneto Strade S.p.a. 2021.

Pertanto, si chiede di includere nel nuovo tracciato i percorsi ciclabili e di effettuare una valutazione comparativa tra questo progetto (lunghezza m 4.900) e la proposta alternativa di Veneto Strade S.p.A. 2021 (lunghezza m 3.895) aggiornato con l'aggiunta delle piste ciclabili.

RISPOSTA

L'indagine svolta nel corso del fine settimana del 8-9 agosto 2025 ai fini della valutazione della pressione ciclistica dell'area, ha evidenziato che il ponte storico di Vidor risulta effettivamente impegnato da un flusso importante. Va tuttavia evidenziato che tale flusso è costituito da circa il 90% di ciclisti agonistico amatoriali i quali tipicamente non impegnano le piste ciclabili propriamente dette.

Premesso che l'eventuale realizzazione del nuovo ponte, come emerso dagli studi specialistici, andrà a diminuire la pressione veicolare sul ponte esistente per una quota di circa -40/50%, tale diminuzione di traffico indurrà un significativo miglioramento della sicurezza per la componente ciclistica, la quale essendo costituita principalmente da biciclette sportive continuerà a fruire della piattaforma stradale sia del ponte storico che eventualmente del nuovo ponte.

Infatti, la possibile realizzazione di infrastrutture dedicate quali piste ciclopedinale sul ponte storico o nuovo ponte, verrebbe utilizzata solo dal 10% della domanda attuale in quanto le biciclette sportive tendono, come detto, ad impegnare sempre il nastro stradale e non le piste, per aspetti legati a velocità e linearità dei tracciati.

Si conclude evidenziando che lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondite sul progetto prescelto.

18. Osservazione n. 18 – protocollo 64637 del 17/11/2025

Terza osservazione: Bernardi Antonio, Buratto Anna Paola.

Si chiede di integrare lo studio della viabilità, sia in fase di cantiere sia ad opera conclusa, con le seguenti informazioni.

Al fine di completare l'analisi degli impatti dei trasporti, ambientali, sociali ed economici, sulla località Croce del Gallo e sul Centro di Crocetta, è necessaria una valutazione più approfondita degli effetti generati dai tratti stradali e dalle rotonde che caratterizzano il nuovo collegamento. In particolare, è opportuno considerare:

1. L'accessibilità e la fluidità della circolazione nei nuovi innesti e intersezioni, valutando eventuali criticità in termini di capacità e sicurezza;
2. Le modifiche ai percorsi di traffico locale, con particolare attenzione alle connessioni tra la nuova infrastruttura e la viabilità comunale secondaria;
3. L'impatto sulla distribuzione dei flussi veicolari nei punti di accesso alle nuove rotonde, verificando eventuali congestioni o necessità di ottimizzazione delle geometrie stradali;
4. Le ripercussioni sulla mobilità sostenibile, considerando le possibili interferenze con percorsi ciclabili e pedonali;
5. Simulazioni del traffico e modelli previsionali per valutare con precisione gli effetti a breve e a lungo termine;
6. Impatto del collegamento della nuova arteria alla SR Feltrina (già congestionata) e conseguente aggravamento della congestione sulla SP 2 "Via Erizzo" che fungerà da collettore del traffico e di smistamento verso le direttive più agevoli per l'utenza:
 - a) verso sud (direzione Crocetta, Pederiva, Biadene, Montebelluna) e viceversa;
 - b) verso ovest (direzione Cornuda) e viceversa;
 - c) verso est sulla SP 77 "Nord Montello" (direzione Ciano, Nervesa, Conegliano) e viceversa;
 - d) verso sud-est sulla SP 77 "Nord Montello" (direzione Ciano, Santi Angeli, Giavera, Arcade, Spresiano) e viceversa;

È necessaria una analisi approfondita degli impatti complessivi della nuova arteria; tale analisi dovrà focalizzarsi in particolare sui seguenti effetti, data la notevole congestione della SR Feltrina:

- valutazione dell'attrazione del traffico da/verso la SR Feltrina, con la determinazione delle percentuali di flussi veicolari che verranno deviati;
- studio dell'effetto "imbuto" e della conseguente propagazione del traffico alla ricerca di percorsi alternativi, con il rischio di un aggravamento della congestione sulla SP 2; in tale analisi, si dovrà tenere conto della presenza di due incroci semaforici consecutivi situati a sud della nuova rotatoria (località Sant'Anna, a circa 800 metri, e Ponte dei Romani, a circa 1850 metri).

Interferenze con la viabilità di Via della-Ghiaia-e con le attività-ivi-risiedenti

In relazione alla sezione 6.2.2. Intersezione nuovo asse con via della Ghiaia, si richiede un'integrazione progettuale che chiarisca nel dettaglio l'assetto della nuova viabilità, con particolare attenzione all'accessibilità delle attività di escavazione e del depuratore comunale.

Si chiede in particolare di specificare:

1. Configurazione della nuova viabilità di via della Ghiaia:
 - Planimetria dettagliata dell'intersezione e delle rampe di connessione, con indicazione delle pendenze e delle eventuali opere di sostegno;

- Modalità di raccordo tra la viabilità esistente e quella di progetto, considerando il dislivello segnalato;
- 2. Accessibilità per le attività di escavazione e il depuratore comunale:
 - e) Verifica della compatibilità delle rampe e delle svolte previste con il traffico pesante, in particolare per i mezzi diretti alle attività estrattive e al depuratore;
 - f) Eventuali limitazioni imposte dall'intersezione a svolte a destra e loro impatto sulla circolazione dei mezzi pesanti;
 - g) Soluzioni alternative per garantire un accesso agevole e sicuro in entrambe le direzioni di marcia, se necessarie;
- 3. Rispetto delle prescrizioni normative:
 - h) Chiarimento sulle modalità di applicazione delle disposizioni del DM 19.04.2006 nella progettazione dell'intersezione;
 - i) Eventuali deroghe o accorgimenti adottati per garantire la sicurezza e la fluidità del traffico.

Si richiede inoltre di allegare eventuali elaborati grafici e sezioni tecniche che possano supportare la comprensione delle soluzioni adottate.

Considerate le interferenze dei piloni con le attività esistenti sottostanti, si descrivano le altezze e quali attività si potranno svolgere sotto le campate e tra i piloni.

Pertanto, a supporto della decisione finale, si chiede di fornire una relazione tecnica comparativa completata da elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto sulla località Croce del Gallo, sul Centro di Crocetta e su Ciano, tra il ponte con sviluppo planimetrico curvo in progetto e il viadotto rettilineo previsto nella proposta alternativa di Veneto Strade S.p.a. 2021.

RISPOSTA

Le richieste analisi degli impatti dei trasporti, ambientali, sociali ed economici sono contenute all'interno degli elaborati: Studio del Traffico, e Studio dell'impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza ambientale per le sole parti relative agli impatti su aree habitat, le quali sviluppano le valutazioni in tema ambientale sociale ed economica

Dall'analisi dei flussi di traffico riassunta nell'elab. "5.5 Studio_traffico" emerge che la distribuzione dei flussi provenienti dal centro di Vidor, lungo la S.P. 34, e diretti verso sud, lungo la S.P. 2 con destinazione S.P. 84, mostra come il 41% dei veicoli continui sulla S.P. 2 in direzione nord-ovest, mentre, il 58% continua a sud sulla S.P. 2 e il 39% dei veicoli provenienti dal centro storico di Vidor prosegue sulla S.P. 84. I flussi veicolari provenienti dalla S.P. 2, direttrice nord-ovest, procedono, per il 79% in direzione sud, lungo il Ponte di Vidor. Di questi, il 26% continua lungo la S.P. 2, in direzione sud-est, mentre, il 53% continua a sud-ovest sulla S.P. 84.

Analogamente, è possibile ricostruire la distribuzione dei flussi veicolari che provengono da sud, lungo la S.P. 84, e che concludono lo spostamento a nord, nel centro di Vidor, lungo la S.P. 34. Si osserva come l'86% dei veicoli provenienti dalla S.P. 84 procedano sulla S.P. 2, direzione Ponte di Vidor, il 30% continui sulla S.P. 2, direzione ovest, mentre il 56% proceda sulla S.P. 34 e, infine, il 36% dei veicoli procederà in direzione del centro di Vidor, mentre il 20% procederà lungo via Roma.

Infine, i flussi veicolari lungo la S.P. 2, direttrice sud-est, procedono per il 19% lungo la S.P. 84, direzione sud-ovest, per l'81% lungo la S.P. 2, in direzione del Ponte di Vidor, per poi procedere lungo la S.P. 2, direzione nord-ovest, per il 28% e lungo la S.P. 34 per il 53%; infine, il 35% continua sulla S.P. 34 in direzione del centro storico di Vidor mentre il 18% prosegue su via Roma.

La realizzazione del nuovo ponte nella configurazione proposta tende ad attrarre una quota di traffico di circa 10.000 veicoli giorno, in un giorno feriale tipo; in particolare sul primo tratto tra S.P. 84 e la S.P. 2 il volume giornaliero si attesta intorno ai 14.000 veicoli giorno, con punte di oltre 1.200 veicoli/ora. Nella tratta più lunga, dove la nuova arteria attraversa il fiume Piave, che andrà a collegare la S.P. 2 in destra Piave alla S.P. 43 in sinistra, il flusso veicolare giornaliero stimato è di circa 10.000 veicoli/giorno, con punte intorno ai 900 veicoli/ora.

I principali effetti trasportistici indotti sulla viabilità esistente si traducono in una diminuzione di flussi veicolari: sull'esistente ponte di Vidor si stima una diminuzione di -40/- 45% del traffico giornaliero, lungo la S.P. 84, nella tratta sottesa tra il Ponte esistente e l'innesto dell'asta in progetto, la diminuzione attesa è dell'ordine di - 50%. Anche lo svincolo tra il ponte storico e le due aste della S.P. 2 e della S.P. 34 vede una sensibile diminuzione della pressione veicolare stimata dell'ordine del -35/40%.

In particolare, si osserva che la componente dei Veicoli Pesanti è quella maggiormente incentivata ad utilizzare la nuova tratta viaria, poiché propone un itinerario più scorrevole e veloce, nonché localizzato lungo l'asse est-ovest a sud del massiccio del Montello, direttrice maggiormente interessata da tale componente di traffico.

Evidenziato che lo sviluppo progettuale è pertinente alla corrente fase definitiva esso e quindi esso non contiene elementi di dettaglio tipici della fase esecutiva o costruttiva, il progetto è corredata delle planimetrie profili e sezioni sia tipologiche sia stradali tali da esplicitare risposta alle richieste sugli aspetti geometrici ed altimetrici delle opere.

L'elab. "2.1_Relazione Tecnica stradale" costituisce non solo chiarimento ma calcolo di tutti gli elementi planimetrici ed altimetrici che sono alla base del dimensionamento dei rettifili, curve a raggio costante e variabile, flessi e raccordi il tutto nel rispetto dell'attuale normativa funzionale e geometrica per la costruzione di strade e di intersezioni stradali.

Ulteriori eventuali approfondimenti saranno possibili nel corso delle successive fasi progettuali.

Si conclude evidenziando che lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondite sul progetto prescelto.

19. Osservazione n. 19 – protocollo 64638 del 17/11/2025

Impatto ambientale del progetto 2014/2014.

Quarta osservazione: Bernardi Antonio, Buratto Anna Paola.

Si chiede che sia valutata l'ipotesi di Veneto Strade S.p.a. del 2021 comparandola con la scelta 2014/2015 adottata dalle amministrazioni.

A tal proposito, si osserva che nello Studio di Impatto Ambientale il tracciato "D" di pag. 27 sembra rinominato come "B" a pag. 29 e si chiedono chiarimenti in merito

L'elaborato 5.2.1 Allegati VlncA sia adeguato aggiornando le destinazioni di utilizzo dei terreni agricoli. È infatti presente, in territorio comunale di Cornuda nell'area adiacente alla rotatoria con la SP 84, un vigneto non individuato nell'elaborato di cui si tratta.

Si integri il presente studio in conformità alle nuove disposizioni regionali in materia e siano specificati e quantificate le aree ad habitat interessate dalla viabilità di progetto e dal suo cantiere e siano specificate le attività atte alla conservazione o al ripristino delle stesse.

Valutazione della performance ambientale

La valutazione della performance ambientale mostra che l'alternativa denominata "PS Progetto scelto" risulta la più performante sotto il profilo ambientale, con la minore interferenza con i criteri ambientali individuati. Si richiede un'ulteriore integrazione che evidensi più dettagliatamente le specifiche del confronto con le altre alternative non limitata alla mera quantificazione metrica delle aree interessate ma che ne valorizzi anche le caratteristiche di eventuale pregio quali per esempio:

- tipologie di habitat;
- consumo del suolo (espresso in mq anziché lineari) e comprensivi di (elenco indicativo e non esaustivo): in merito si richiede una quantificazione esatta e comparativa del consumo netto di suolo agricolo e paesaggistico per entrambi i tracciati (2014 vs. 2021), espresso in ettari, ribadendo che la maggiore lunghezza (circa 1 km in più) e la maggiore invasività del Progetto 2014 comportano un consumo di suolo non indispensabile e pertanto sprecato, in netto contrasto con l'obiettivo regionale di "consumo di suolo zero";
 - aree a cantiere;
 - aree di transito;
 - aree di base dei tracciati in rilevato e degli svincoli (a opere finite);
 - aree intercluse (a opere finite);
- impermeabilizzazione del suolo;
- elaborato tecnico che quantifichi in dettaglio la differenza di emissione totale di CO2 su base annua tra la soluzione 2014 e la soluzione 2021, tenendo conto del differenziale di lunghezza chilometrica e del transito stimato in 25.000 veicoli al giorno.

Raccolta acque meteoriche

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.

In riferimento alla sezione 6.5. Smaltimento acque meteoriche di piattaforma, 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 anche in considerazione delle aree di pregio coinvolte.

In particolare, si chiede di specificare:

1. Ubicazione esatta dei disoleatori:
 - Dove sono posizionati lungo il tracciato, con riferimento alle piazzole di sosta e ad altri punti strategici;
 - Se la loro distribuzione tiene conto delle pendenze del tracciato e delle aree a maggiore rischio di accumulo di inquinanti.
2. Dimensionamento degli impianti di disoleazione:
 - Quali criteri sono stati adottati per il dimensionamento delle vasche di prima pioggia e dei filtri attivi;
 - Se il volume di trattenimento pari a 40 mc in caso di ribaltamento di un'autocisterna sia stato verificato
 - rispetto a scenari di traffico e tipologie di carico effettivamente previste.
3. Modalità di trattamento delle acque:
 - Quali sistemi di filtrazione e separazione verranno utilizzati per garantire il rispetto dei parametri di qualità richiesti per l'immissione nella rete idrica locale;
 - Eventuali procedure di manutenzione e gestione degli impianti per garantirne il corretto funzionamento nel tempo.

Si chiede quindi di fornire ulteriori elaborati tecnici o cartografie che possano evidenziare la disposizione degli impianti lungo il tracciato e chiarire gli aspetti sopra elencati con particolare riferimento ai corpi recettori.

Impatto acustico

Rivedere la relazione previsionale di impatto acustico contenuta nell'elaborato 5.1 Studio di Impatto Ambientale con indicazione corretta dei Piano di Classificazione Acustica vigenti nei comuni.

La previsione dell'impatto acustico dovrà essere eseguita con particolare attenzione studiando l'impatto visivo dalle seguenti zone:

1. dalle altezze del Montello, tutelato dal Piano d'Area;
2. dal margine superiore dell'ansa fluviale dove sono situati i borghi di Crocetta (Fornaci-Croce del Gallo, Rivasecca) e di Ciano (borgo Rivette, borgo Botteselle, borgo Sant'Urbano, Santa Marna);
3. dalle Grave di Ciano (limiti del territorio comunale verso i quadranti nord, nord/est nord/ovest, a nord di ex casa Camilli, coordinate Google Maps 45,847; 12,047);

La previsione dello scenario di progetto dovrà essere maggiormente approfondita mediante individuazione di ciascun ricettore presente nelle vicinanze, potenzialmente interessato dalle emissioni acustiche, contenere sia la caratterizzazione acustica della fase di cantiere che quella post-operam, prevedere l'eventuale rilascio di deroghe in termini di orari e limiti per l'esecuzione dei lavori di cantiere e la indicazione, conseguentemente alle valutazioni effettuate, delle opportune ed idonee opere di mitigazione (barriere fonoassorbenti ecc.).

Trattamento rifiuti

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.

Pertanto, si chiede di fornire una relazione tecnica comparativa completata da elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto ambientale tra il ponte con sviluppo planimetrico curvo in progetto e il viadotto rettilineo previsto nella proposta alternativa di Veneto Strade S.p.a. 2021.

RISPOSTA

Si prende atto della segnalazione secondo cui è stato osservato che nello Studio di Impatto Ambientale il tracciato "D" di pag. 27 sembra rinominato come "B" a pag. 29.

Per quanto attiene la Valutazione di Incidenza Ambientale, premesso che è stata svolta nel rispetto della normativa nazionale e regionale in vigore (vedi elab. "5.2_Incidenza_Amb") essa costituisce il procedimento di carattere preventivo al quale è necessario sottoporre qualsiasi piano, programma, progetto, intervento od attività che possa avere incidenze significative su un sito o proposto sito della rete Natura 2000, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso. La norma europea determina che il concetto di incidenza significativa non può essere però separato dalle caratteristiche specifiche e dalle condizioni ambientali del sito protetto interessato dal piano o progetto. La significatività, quindi, varia a seconda di fattori peculiari dei determinati di habitat e specie interessate.

"Il concetto di ciò che è «significativo» deve essere interpretato in modo obiettivo. La significatività degli effetti deve essere determinata in relazione alle particolarità e alle condizioni ambientali del sito protetto interessato dal piano o progetto, tenendo particolarmente conto degli obiettivi di conservazione del sito e delle sue caratteristiche ecologiche" "A titolo di esempio, una perdita di 100 metri quadri di habitat può essere significativa con riferimento a un piccolo sito di orchidee rare, mentre una perdita analoga in una steppa molto estesa può essere irrilevante se non presenta implicazioni per gli obiettivi di conservazione del sito" (cit. Commissione Europea - Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE). Tale per cui la valutazione è stata svolta considerando areali omogenei soppesati in base alla valenza intrinseca dell'habitat. L'inclusione o meno di un vigneto, essendo comunque soggetto a pressione antropica anche per l'effetto, come osservato, di essere adiacente alla rotatoria sulla S.P. 84, non incide sulla valutazione finale dell'incidenza sull'ambiente. Tuttavia, la relazione di VInCA verrà valutata dagli enti preposti.

Lo sviluppo di dettaglio della rete di raccolta conferimento disoleazione e consegna delle acque depurate sarà oggetto delle successive fasi progettuali. In conformità delle attuali normative verranno individuati adeguati impianti di filtrazione e decantazione delle sostanze.

Per quanto attiene alla valutazione previsionale dell'impatto acustico, elab. "5.6_Val_Prev_Imp_Acu", i livelli sonori calcolati con l'ausilio del modello matematico presso i ricettori riferiti allo scenario Post-Operam, sommati al livello ambientale attuale, evidenziano che NON vi sono superamenti dei limiti d'immissione, sia nel periodo DIURNO che NOTTURNO. Gli incrementi stimati risultano più rilevanti in corrispondenza di taluni ricettori abitativi (tra i quali il ricettore R.16 Via Croce del Gallo), che ricadono all'interno della fascia di rispetto acustica della nuova infrastruttura.

Si rileva comunque che il contributo della nuova infrastruttura stradale in esame, in termini di pressione sonora presso i ricettori sensibili e abitativi ivi presenti rientra nei limiti di norma.

Si ricorda inoltre, che trattandosi di rumorosità prodotta da infrastrutture stradali, il Criterio Differenziale non è applicabile (Consiglio di Stato, Sezione IV - 18 febbraio 2003 - Sentenza n. 880). L'approccio di analisi acustica seguito è quello del "worst case" ovvero del caso più sfavorevole, leggasi il momento con il massimo afflusso di traffico veicolare e che tale condizione ha una durata limitata nel tempo.

I suddetti ricettori saranno oggetto di analisi secondo quanto determinato nel piano di monitoraggio, così come predisposto dal Progetto di monitoraggio ambientale.

Non si comprende la richiesta dove si indica che: *"La previsione dell'impatto acustico dovrà essere eseguita con particolare attenzione studiando l'impatto visivo"* peraltro da ricettori lontani o molto lontani come le alteure del Montello, le quali non saranno influenzate da alcuna pressione acustica.

Per quanto attiene alle aree attrezzate per il trattamento e stoccaggio dei rifiuti prodotti nell'ambito della realizzazione dell'opera, la localizzazione avverrà nell'ambito delle fasi progettuali esecutive, inoltre esse costituiscono superfici di limitate estensioni nelle quali stoccare materiali di prossimo utilizzo o allocare scarti di lavorazione propedeuticamente alla conduzione e smaltimento in discarica.

20. Osservazione n. 20 – protocollo 64781 del 17/11/2025

Osservazione: Bruttocao Paola, Coordinamento “Un ponte per tutti” Capofila FIAB.

In rappresentanza di attività, associazioni e realtà territoriali accomunate dalla passione per la bicicletta, la mobilità sostenibile e il cicloturismo, riuniti nel coordinamento informale “Un ponte per tutti”, guidato da “FIAB Treviso APS Amici della Bicicletta”, intendono sottoporre alla Vostra cortese attenzione la seguente istanza.

Il progetto definitivo “Nuova viabilità di collegamento tra la destra e la sinistra Piave alla Superstrada Pedemontana Veneta – Comuni di Vidor e Crocetta del Montello – Provincia di Treviso” risulta privo di un passaggio ciclabile dedicato. La documentazione progettuale (si vedano, ad esempio, la “Relazione illustrativa” e lo “Studio di impatto ambientale”) prevede infatti soltanto un marciapiede per lato, con larghezza netta di 1,15 m, valore inferiore al minimo normativo previsto dal D.M. 557/1999 per i percorsi ciclabili (1,25 m per senso di marcia, più franco). Il progetto demanda quindi al ponte esistente la funzione di collegamento ciclabile tra le due sponde del fiume, in un futuro indeterminato, facendo leva anche su una prevedibile riduzione del traffico veicolare, in particolare pesante, conseguente alla realizzazione della nuova infrastruttura.

Riteniamo, tuttavia, che la scelta di non prevedere un percorso ciclabile lungo la nuova viabilità non sia condivisibile, per le seguenti motivazioni:

- a) Incoerenza normativa – Nello Studio di Impatto Ambientale (elaborato n. 76) si afferma che “la configurazione stradale di progetto, categoria C1, non contempla l'affiancamento di pista ciclabile”. Tuttavia, l’art. 13, comma 4-bis, del Codice della Strada (D.lgs. 285/1992) prescrive che “Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F devono avere, per l’intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente, purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza”. Non emergono motivi di sicurezza che possano ostacolare la realizzazione, né si riscontrano elementi di incongruità rispetto ai programmi pluriennali, come meglio specificato nei punti successivi.
- b) Collegamenti ciclabili insufficienti – Nonostante la Provincia di Treviso sia quella con la maggior popolazione rivierasca, vi è oggi un solo collegamento ciclabile tra le due sponde del Piave (Ponte della Priula, perdipiù con “cicli a mano”). Le province confinanti ne dispongono invece di due ciascuna (San Donà ed Eraclea in provincia di Venezia; Busche e Ponte nelle Alpi ALL 02_Testo osservazioni coordinamento informale Un Ponte Per Tutti capofila FIAB TV in provincia di Belluno). Il territorio interessato dalla nuova infrastruttura – Montello, Colli Asolani e Quartier del Piave – possiede una marcata vocazione ciclistica e cicloturistica. Non a caso, la Provincia di Treviso è stata recentemente insignita del riconoscimento internazionale “UCI Bike Region”, a fronte di un tessuto sportivo e associativo tra i più sviluppati in Europa. In un contesto simile, qualsiasi nuova infrastruttura, soprattutto se comprende un viadotto su un fiume che divide due aree ad alta vocazione ciclistica, non può prescindere dalla ciclabilità dell’opera.
- c) Integrazione con la rete ciclabile esistente – La nuova viabilità si raccorderebbe in modo ottimale con i percorsi ciclabili già realizzati. La ciclovia “La Piave”, completata nel 2021 dal Consorzio BIM Piave e interconnessa con la rete “Bicinvacanza” e con l’anello ciclabile del Montello, incrocia infatti il tracciato del nuovo ponte sia in destra Piave (loc. Croce del Gallo, Crocetta) che in sinistra Piave (zona EGES Calcestruzzi, Vidor), senza necessità di ulteriori varianti o bretelle.
- d) Problematicità dell’alternativa sul ponte esistente – Destinare l’attuale ponte all’uso ciclabile non rappresenta una soluzione concretamente percorribile. Le ridotte dimensioni della carreggiata costringono a una difficile e costosa costruzione di una passerella adiacente. Inoltre, il manufatto è

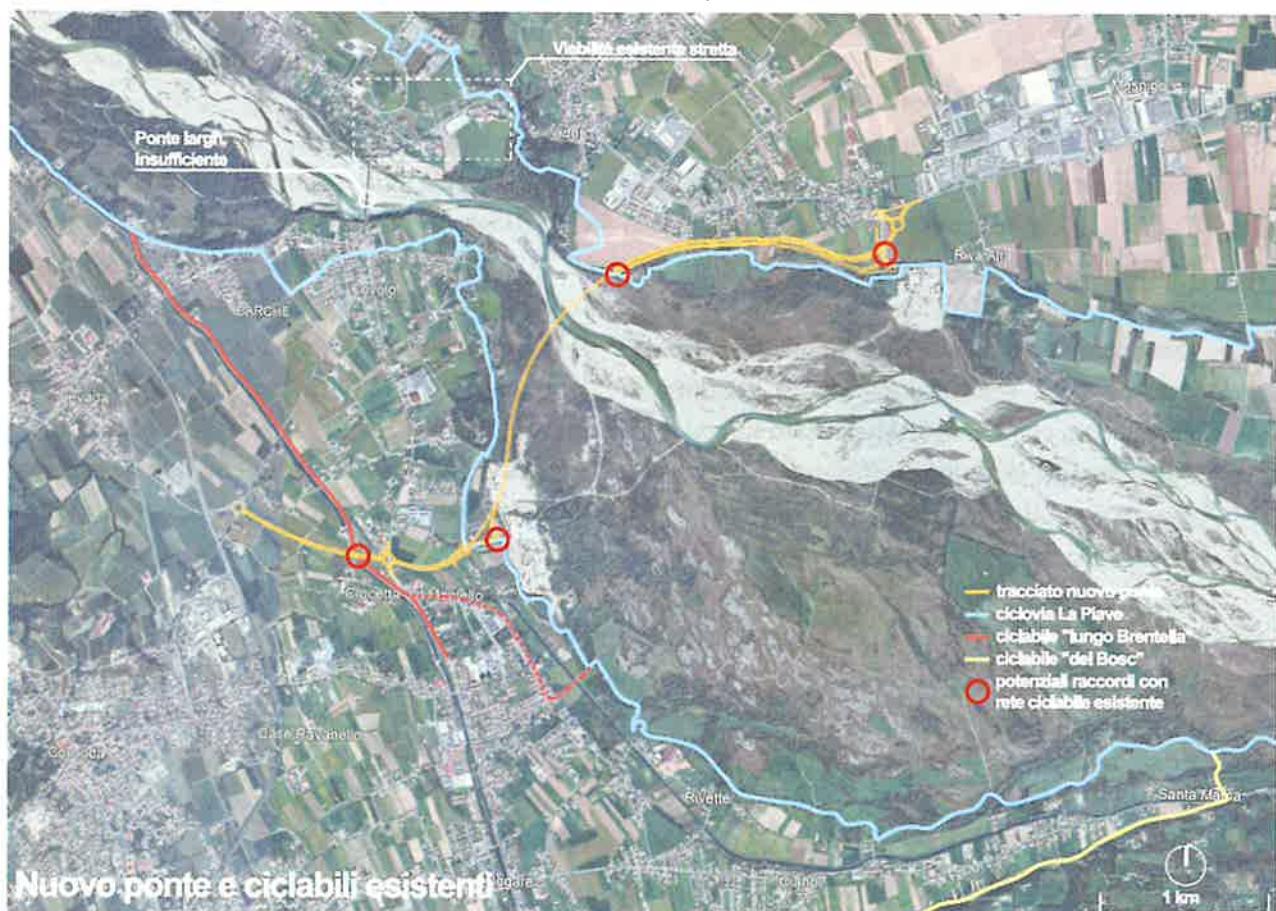
sottoposto a vincolo architettonico (cod. naz. 0500365009), fattore che renderebbe complessa ogni ipotesi di modifica. Anche la risoluzione del nodo viario in sinistra Piave, per garantire l'interconnessione con la ciclovia esistente, risulta tutt'altro che immediata.

In tal modo, il collegamento ciclabile rischierebbe di essere rimandato sine die.

Il riferimento ai percorsi previsti dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, presente nell'elaborato nr. 76 Studio di Impatto Ambientale, non può ritenersi coerente con lo stato di fatto reale. Tale piano risulta infatti obsoleto, in quanto risalente addirittura al 2008, ben prima della progettazione e della realizzazione della ciclovia "La Piave".

- e) Compatibilità economica – L'adattamento del nuovo viadotto agli standard per la ciclabilità comporterebbe un costo marginale rispetto all'investimento complessivo previsto (ad oggi circa 120 milioni di euro). Tale costo sarebbe inoltre nettamente inferiore rispetto a quello necessario per l'adeguamento dell'attuale ponte o della viabilità preesistente.

Alla luce di quanto esposto, riteniamo necessario che il progetto venga adeguato al fine di includere una pista ciclabile dedicata, preferibilmente separata dai percorsi pedonali, così da migliorarne funzionalità, sicurezza e comfort d'uso, garantendo al contempo il raccordo con i percorsi esistenti.



RISPOSTA

L'indagine svolta nel corso del fine settimana del 8-9 agosto 2025 ai fini della valutazione della pressione ciclistica dell'area, ha evidenziato che il ponte storico di Vidor risulta effettivamente impegnato da un flusso importante. Va tuttavia evidenziato che tale flusso è costituito da circa il 90% di ciclisti agonistico amatoriali i quali tipicamente non impegnano le piste ciclabili propriamente dette.

Premesso che l'eventuale realizzazione del nuovo ponte, come emerso dagli studi specialistici, andrà a diminuire la pressione veicolare sul ponte esistente per una quota di circa -40/50%, tale diminuzione di traffico indurrà un significativo miglioramento della sicurezza per la componente ciclistica, la quale essendo costituita principalmente da biciclette sportive continuerà a fruire della piattaforma stradale sia del ponte storico che eventualmente del nuovo ponte.

Infatti, la possibile realizzazione di infrastrutture dedicate quali piste ciclopedinali sul ponte storico o nuovo ponte, verrebbe utilizzata solo dal 10% della domanda attuale in quanto le biciclette sportive tendono, come detto, ad impegnare sempre il nastro stradale e non le piste, per aspetti legati a velocità e linearità dei tracciati.

Si conclude evidenziando che lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondite sul progetto prescelto.

Tuttavia, propedeuticamente all'avvio delle prossime fasi progettuali e procedurali verranno svolti opportuni approfondimenti sulla effettiva necessità e sostenibilità di un collegamento tra le due sponde opposte del fiume Piave.

21. Osservazione n. 21 – protocollo 64792 del 17/11/2025

Buratto Anna Paola, Favaro Bruna, Morgan Luigia, Pagnan Daniella.

Il progetto sottoposto a VIA si prefigge lo scopo di bypassare il Centro di Vidor dirottando il traffico su un nuovo tracciato, nell'intento di rispondere ad una reale esigenza di quella Comunità.

Osservando la soluzione proposta non si vede risolto compiutamente questo problema considerando le seguenti direttive:

- a) est-ovest (FenerNaldoobiadene/Bigolino - Vidor - Conegliano) e viceversa;
- b) nord-sud (Valdobbyadiene/Bigolino - Crocetta/Montebelluna) e viceversa.

Più precisamente, al fine di evitare il passaggio del traffico nel centro di Vidor, si chiede se nel progetto siano considerate come soluzioni implicite i seguenti percorsi, comunque "travagliati":

- a) per la direttrice est-ovest (Conegliano-Valdobbyadiene)
 1. da Conegliano, nuovo viadotto fino a Crocetta, nuova rotatoria sulla SP 2 "Via Erizzo", immissione sulla Feltrina, proseguimento fino al ponte di Fener e risalita fino a Valdobbyadiene;
 2. da Conegliano, nuovo viadotto fino a Crocetta, nuova rotatoria sulla SP 2 "Via Erizzo", risalita della SP 2 "Via Erizzo" attraverso Cavolo, utilizzo del vecchio ponte di Vidor, attraversamento di Bigolino fino a Valdobbyadiene.
- b) per la direttrice nord-sud (Valdobbyadiene/Bigolino - Crocetta/Montebelluna)
 1. da Valdobbyadiene, attraversamento di Bigolino, utilizzo del vecchio ponte di Vidor, attraversamento di Cavolo, nuova rotatoria sulla SP 2 "Via Erizzo", immissione sulla Feltrina e proseguimento verso Pederiva, Biadene, Montebelluna; oppure risalita da Cavolo direttamente alla Feltrina;
 2. da Valdobbyadiene, attraversamento di Bigolino, utilizzo del vecchio ponte di Vidor, attraversamento di Covalo, nuova rotatoria sulla SP 2 "Via Erizzo", proseguimento sulla SP 2 "Via Erizzo", attraversamento di Crocetta e proseguimento verso Pederiva, Biadene, Montebelluna.

Con questa osservazione si intende evidenziare che sono tuttora irrisolte le criticità per la viabilità attraverso i centri di Vidor, Bigolino, Covolo e il passaggio sul vecchio ponte di Vidor.

A nostro avviso, le esigenze espresse da quelle comunità non hanno avuto risposta e per Crocetta si conferma la preoccupazione per l'impatto negativo dell'aumento del traffico nel proprio centro-frazioni e in quelli di Montebelluna (Pederiva e Biadene).

Si osserva comunque la necessità di adeguare il vecchio ponte di Vidor alle nuove esigenze di mobilità, dotandolo di piste ciclabili.

Pertanto, la simulazione del traffico richiesta dovrà includere un'analisi di costo-beneficio per l'utente, comparando il risparmio di tempo e di costi di carburante garantito dal tracciato più breve (Soluzione 2021, con una riduzione stimata di 25.000 km giornalieri) rispetto al Progetto 2014/2015. Si chiede di dimostrare in modo inequivocabile che il Progetto 2014/2015 non solo sposta, ma riduce in modo efficiente il volume di traffico nel centro di Vidor, compensando la maggiore lunghezza del percorso, senza gravare sui centri abitati sopra menzionati.

RISPOSTA

Premesso che, come è noto, la nuova arteria si posiziona in un punto che dista a circa 1400 m ad est dell'attuale ponte storico di Vidor, mentre rispettivamente gli abitati di Valdobbyadiene, Bigolino e Vidor

stesso si trovano dalla parte opposta ovvero ad ovest dell'attuale ponte, dai dati elaborati nello Studio del traffico, si evidenzia che la realizzazione del nuovo ponte, nella configurazione proposta, tende ad attrarre una quota di traffico di circa 10.000 veicoli giorno, in un giorno feriale tipo; in particolare sul primo tratto tra SP 84 e la SP 2 il volume giornaliero si attesta intorno ai 14.000 veicoli giorno, con punte di oltre 1.200 veicoli/ora. Nella tratta più lunga, dove la nuova arteria attraversa il fiume Piave, che andrà a collegare la SP 2 in destra Piave alla SP 34 in sinistra, il flusso veicolare giornaliero stimato è di circa 10.000 veicoli/giorno, con punte intorno ai 900 veicoli/ora.

I principali effetti trasportistici indotti sulla viabilità esistente si traducono in una diminuzione di flussi veicolari: sull'esistente ponte di Vidor si stima una diminuzione di -40/- 45% del traffico giornaliero, lungo la SP 84, nella tratta sottesa tra il Ponte esistente e l'innesto dell'asta in progetto, la diminuzione attesa è dell'ordine di -50%. Anche lo svincolo tra il ponte storico e le due aste della SP 2 e della SP 34 vede una sensibile diminuzione della pressione veicolare stimata dell'ordine del -35/40%.

In particolare, si osserva che la componente dei Veicoli Pesanti è quella maggiormente incentivata ad utilizzare la nuova tratta viaria, poiché propone un itinerario più scorrevole e veloce, nonché localizzato lungo l'asse est-ovest a sud del massiccio del Montello, direttrice maggiormente interessata da tale componente di traffico.

Tabella 9: Flussi veicolari area di studio: ora di punta della rete

SCENARIO STATO DI FATTO – LOS - Livelli di servizio delle sezioni e nodi stradali in esame (17:00-18:00)		
SEZIONI STRADALI	Veic/h	LOS
Sezione 1 – SP 2, a sud di loc. Bigolino	1.271	C
Sezione 2 – SP 34, a est di Vidor	1.055	B
Sezione 3 – Via Roma, a nord del centro storico di Vidor	489	A
Sezione 4 – Ponte sul Piave, SP 2	1.853	D
Sezione 5 – SP 2, a sud del nodo con la SP 84	738	B
Sezione 6 – SP 84, tra lo svincolo con la SR 348 e il centro urbano	1.337	C
INTERSEZIONI	Flussi al nodo (V/h)	LOS
Nodo 1-a: Trivio tra SP34 e via Roma	1.469	C
Nodo 1-b: Trivio tra SP34 e via Piave	1.050	B
Nodo 2: Sistema circolatorio tra SP2 e SP34	2.274	D/E
Nodo 3: Rotatoria tra SP2 e SP150	2.058	D
Nodo 4: Rotatoria tra SP2 e SP84	1.911	D

Tabella 12: LOS ora di punta della rete. Scenario 1 PROGETTO

SCENARIO DI PROGETTO – LOS - Livelli di servizio delle sezioni e nodi stradali in esame (17:00-18:00)

SEZIONI STRADALI	Veic/h	LOS
Sezione 1 – SP 2, a sud di loc. Bigolino	1.295	C
Sezione 2 – SP 34, a est di Vidor	1.129	B
Sezione 3 – Via Roma, a nord del centro storico di Vidor	308	A
Sezione 4 – Ponte sul Piave, SP 2	1.106	B
Sezione 5 – SP 2, a sud del nodo con la SP 84	276	A
Sezione 6 – SP 84, tra lo svincolo con la SR 348 e il centro urbano	661	A
Tratta tra SP 84 e SP 2	1.282	B
Tratta in viadotto tra SP 2 e SP 34	886	B
INTERSEZIONI	Flussi al nodo (Veic/h)	LOS
Nodo 1-a: Trivio tra SP34 e via Roma	863	A
Nodo 1-b: Trivio tra SP34 e via Piave	750	A
Nodo 2: Sistema circolatorio tra SP2 e SP34	1.540	C
Nodo 3: Rotatoria tra SP2 e SP150	1.380	B
Nodo 4: Rotatoria tra SP2 e SP84	1.228	B
Nodo SP 84 destra Piave – nuova tratta viaria	1.430	B
Nodo SP 2 destra Piave – Nuova tratta viaria	1.660	C
Nodo di svincolo nuova tratta viaria – connessione con Via Marconi	970	B
Nodo SP 34 sinistra Piave – nuova tratta viaria	1.340	B

La nuova arteria non “genera” traffico, piuttosto sposta importanti quote di flussi veicolari che allo stato di fatto fruiscono del ponte esistente stimate per oltre il 40% del flusso totale giornaliero;

- *SP 2 tratto via Erizzo: dalle stime la tratta tende ad aumentare leggermente il flusso veicolare, ma tale incremento risulta molto modesto e non andrà a modificare gli attuali livelli di deflusso (LOS C);*
- *La SP 84 nella sola tratta tra gli svincoli della SR 348 e la connessione con la nuova arteria, avrà un incremento di circa +10% del traffico rispetto allo stato attuale. Si rimanda al progettista dell’opera la valutazione sull’eventuale adeguamento del tratto viario;*
- *Complessivamente si ribadisce che la nuova arteria determina una significativa diminuzione del traffico sulla rete ad essa afferente, in ragione di una ridistribuzione spaziale dei flussi veicolare che saranno deviati su di essa, inducendo un sostanziale miglioramento della sicurezza su aste e nodi ivi presenti.*
- [...]

Si evidenzia anche il cambiamento di classe di LOS delle sezioni 4, 5 e 6 rispettivamente del ponte sul Piave, della SP2 a sud del nodo con SP84 e SP84 tra svincolo con SR348 e centro urbano.

Di seguito i flussogrammi, espressi nell’ora di punta serale, dello stato di fatto e dello stato di progetto.

NUOVA VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA DESTRA E SINISTRA PIAVE ALLA SPV - Interventi in provincia di Treviso
 Procedimento: V.I.A. preliminare ai sensi dell'art. 26-bis del D.lgs. 152/2006 e dell'art. 12 della L.R. 4/2016.

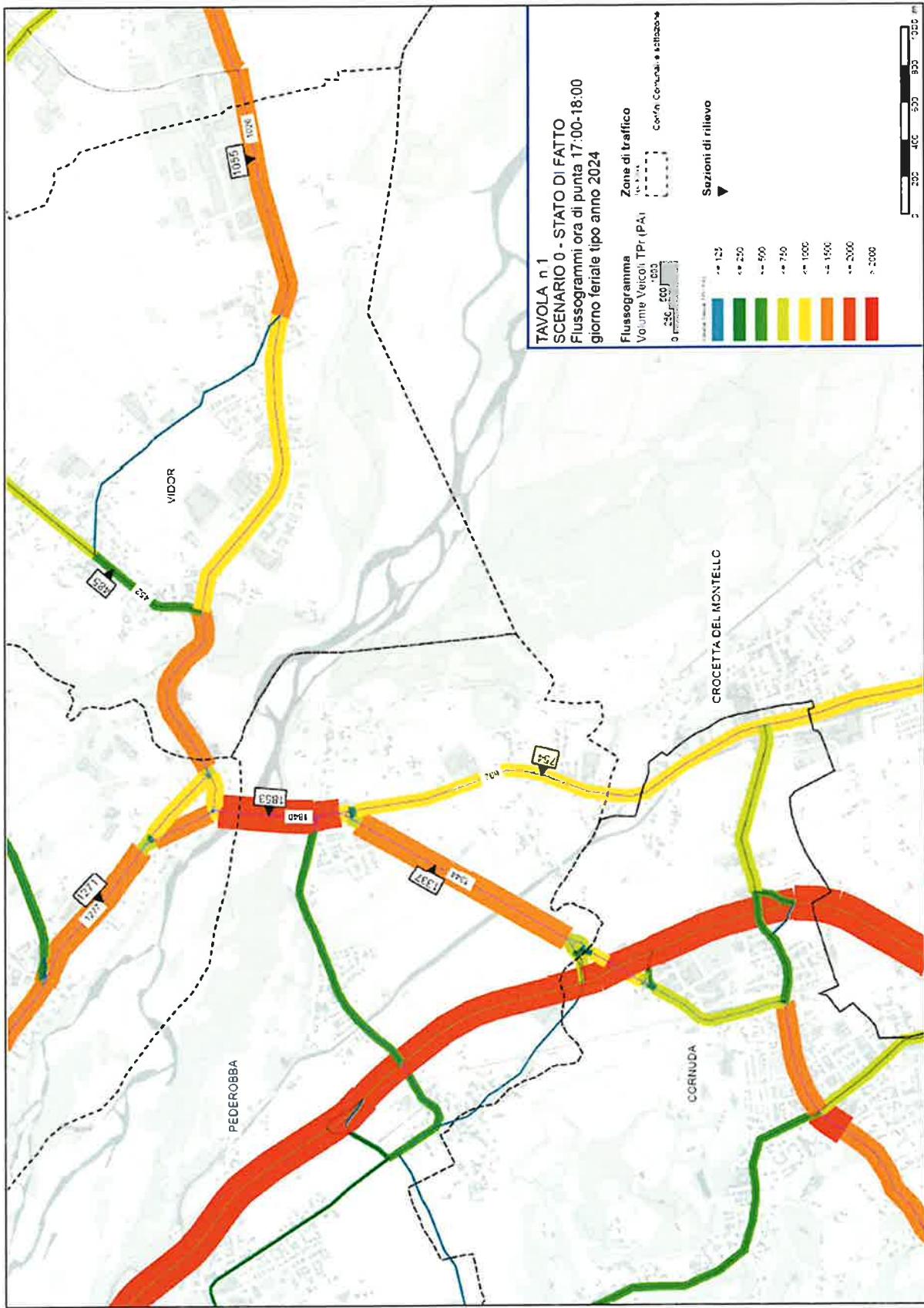


Figura 9-1 Flussogramma Stato di fatto 2024 – flussi totali ora di punta SERALE 17:00-18:00

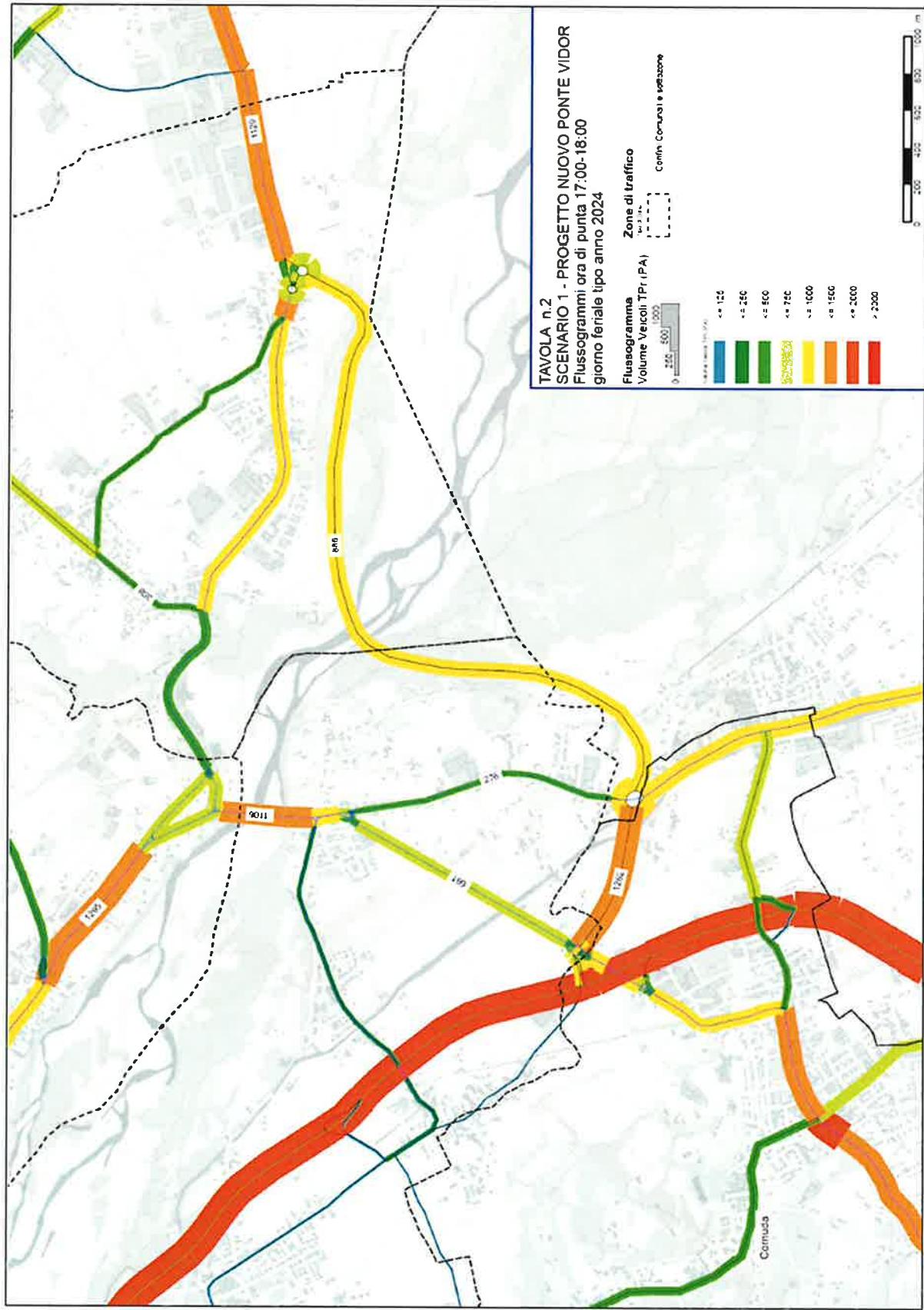


Figura 9-3 Flussogramma Scenario 1 - Anno 2024 – flussi totali ora di punta SERALE 17:00-18:00

Tabella 11: Flussi veicolari area di studio: ora di punta della rete. Scenario 1 è stato di fatto

SCENARIO 1 – PROGETTO raffronto flussi di traffico ORARI con scenario STATO di FATTO

SEZIONI STRADALI	SDF	SC 1	Diff
	Veic/h	Veic/h	SC1-SDF
Sezione 1 – SP 2, a sud di loc. Bigolino	1.271	1.295	+ 24
Sezione 2 – SP 34, a est di Vidor	1.055	1.129	+ 74
Sezione 3 – Via Roma, a nord del centro storico di Vidor	489	308	-181
Sezione 4 – Ponte sul Piave, SP 2	1.853	1.106	-747
Sezione 5 – SP 2, a sud del nodo con la SP 84	738	276	-462
Sezione 6 – SP 84, tra lo svincolo con la SR 348 e il centro urbano	1.337	661	-676
INTERSEZIONI	SDF	SC 1	Diff
	Flussi al nodo Veic/h	Flussi al nodo Veic/h	SC1-SDF
Nodo 1-a: Trivio tra SP34 e via Roma	1.469	863	-606
Nodo 1-b: Trivio tra SP34 e via Piave	1.050	750	-300
Nodo 2: Sistema circolatorio tra SP2 e SP34	2.274	1.540	-734
Nodo 3: Rotatoria tra SP2 e SP150	2.058	1.380	-678
Nodo 4: Rotatoria tra SP2 e SP84	1.911	1.228	-683

22. Osservazione n. 22 – protocollo 64793 del 17/11/2025

Prima osservazione: Reginato Remo, Baù Anna Maria.

Si chiede di integrare lo studio con l'analisi degli impatti dei trasporti, ambientali, sociali ed economici, sulla località Croce del Gallo - Fornaci Faccinetto e su Crocetta, causati dalla rotatoria sulla SP 2 "Via Erizzo" e dal tratto stradale in rilevato che caratterizzano il tracciato prossimo al Centro del paese.

È indispensabile approfondire lo studio dell'assetto della nuova viabilità in relazione all'accessibilità delle attività di lavorazione in via della Ghiaia e del depuratore ATS, in particolare:

1. Configurazione della nuova viabilità di via della Ghiaia:
 - Pianimetria dettagliata dell'intersezione e delle rampe di connessione, con indicazione delle pendenze, scarpate, terrapieni e delle eventuali opere di sostegno;
 - Modalità di raccordo tra la viabilità esistente e quella di progetto, valutando il dislivello tra la nuova rotatoria sulla SP 2 e l'alveo con attività di lavorazione e depuratore ATS;
2. Accessibilità per le attività di escavazione e il depuratore comunale:
 - Verifica della compatibilità delle rampe e delle svolte previste con il traffico pesante, in particolare per i mezzi diretti alle attività estrattive e al depuratore ATS;
 - Eventuali limitazioni imposte dall'intersezione a svolte a destra e loro impatto sulla circolazione dei mezzi pesanti;
 - Soluzioni alternative per garantire un accesso agevole e sicuro in entrambe le direzioni di marcia, se necessarie;
3. Rispetto delle prescrizioni normative:
 - Chiarimento sulle modalità di applicazione delle disposizioni del DM 19.04.2006 nella progettazione dell'intersezione;
 - Eventuali deroghe o accorgimenti adottati per garantire la sicurezza e la fluidità del traffico.

Si chiede ulteriori elaborati grafici che possano supportare la comprensione delle soluzioni adottate.

Siano considerate le interferenze dei piloni con le attività esistenti sottostanti, si descrivano le altezze e quali attività si potranno svolgere sotto le campate e tra i piloni.

Inoltre, si chiede che sia verificato approfonditamente l'effetto della rotatoria sulla SP 2 "Via Erizzo" e dal tratto stradale in rilevato sulle località Croce del Gallo - Fornaci Faccinetto e su Crocetta.

In particolare, si chiede:

1. analisi della qualità dell'aria;
2. analisi dell'impatto visivo;
3. analisi dell'impatto acustico;
4. analisi dell'impatto sull'ecosistema;
5. analisi dell'impatto sulla qualità della vita dei residenti.:

Si chiede che lo studio sia accompagnato da una relazione tecnica che descriva l'approccio utilizzato per la sua realizzazione e le considerazioni relative all'integrazione del ponte nel contesto paesaggistico.

Pertanto, a supporto della decisione finale, si chiede di fornire una relazione tecnica comparativa completata da elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto sulla località Croce del Gallo e sul Centro di Crocetta, tra il ponte con sviluppo planimetrico curvo in progetto e il viadotto rettilineo previsto nella proposta alternativa di Veneto Strade S.p.a. 2021.

RISPOSTA

Per quanto concerne l'intersezione nuovo asse con via Guizza (S.P. 2) e via G. Marconi/Erizzo, tra il comune di Crocetta del Montello e Pederobba, come di rileva dall'elab. "3.18 *rotonda Crocetta del Montello*" il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria a 4 rami, di diametro esterno pari a 56 m, con corona anulare di larghezza pari a 8.00 m ed una banchina per lato di 1.00 m.

Le corsie di immissione in rotatoria hanno una larghezza di 4,00 m con banchine da 50 cm ed 1.00 m, mentre le corsie di emissione dalla rotatoria sono di 4,50 m con banchine da 50 cm ed 1.00 m. Sul lato esterno, verso est, dell'intersezione è stata inserita una pista ciclo-pedonale al fine di favorire continuità al percorso nord – sud presente a lato delle attuali strade e garantendo l'attraversamento della rotatoria in condizioni di sicurezza.

Viene inoltre garantito l'accesso a via Dei Neville deflettendo leggermente l'asse di quest'ultima. Viene infine mantenuto l'accesso alla stradina sterrata che porta al manufatto dell'Enel.

Alla luce dei dati di traffico raccolti, è possibile ricostruire la distribuzione dei flussi che impiegano la rete in esame nell'orario di punta serale. Di particolare interesse, al fine dell'attivazione dell'opera in progetto e dell'intersezione in esame, è la distribuzione dei flussi provenienti dalle 4 principali direttivi: la S.P. 34 "Sinistra Piave", che attraversa al lato est il centro storico del comune di Vidor, la S.P. 2 "Erizzo" a nord-ovest, la S.P. 84 "di Villa Barbaro" a sud-ovest e la S.P. 2 a sud.

Dall'analisi dei flussi di traffico riassunta nell'elab. "5.5 Studio *traffico*" emerge che la distribuzione dei flussi provenienti dal centro di Vidor, lungo la S.P. 34, e diretti verso sud, lungo la S.P. 2 con destinazione S.P. 84, mostra come il 41% dei veicoli continui sulla S.P. 2 in direzione nord-ovest, mentre, il 58% continui a sud sulla S.P. 2 e il 39% dei veicoli provenienti dal centro storico di Vidor proseguia sulla S.P. 84. I flussi veicolari provenienti dalla S.P. 2, direttrice nord-ovest, procedono, per il 79% in direzione sud, lungo il Ponte di Vidor. Di questi, il 26% continua lungo la S.P. 2, in direzione sud-est, mentre, il 53% continua a sud-ovest sulla S.P. 84.

Analogamente, è possibile ricostruire la distribuzione dei flussi veicolari che provengono da sud, lungo la S.P. 84, e che concludono lo spostamento a nord, nel centro di Vidor, lungo la S.P. 34. Si osserva come l'86% dei veicoli provenienti dalla S.P. 84 procedano sulla S.P. 2, direzione Ponte di Vidor, il 30% continui sulla S.P. 2, direzione ovest, mentre il 56% proceda sulla S.P. 34 e, infine, il 36% dei veicoli procederà in direzione del centro di Vidor, mentre il 20% procederà lungo via Roma.

Infine, i flussi veicolari lungo la S.P. 2, direttrice sud-est, procedono per il 19% lungo la S.P. 84, direzione sud-ovest, per l'81% lungo la S.P. 2, in direzione del Ponte di Vidor, per poi procedere lungo la S.P. 2, direzione nord-ovest, per il 28% e lungo la S.P. 34 per il 53%; infine, il 35% continui sulla S.P. 34 in direzione del centro storico di Vidor mentre il 18% prosegue su via Roma.

La realizzazione del nuovo ponte nella configurazione proposta tende ad attrarre una quota di traffico di circa 10.000 veicoli giorno, in un giorno feriale tipo; in particolare sul primo tratto tra S.P. 84 e la S.P. 2 il volume giornaliero si attesta intorno ai 14.000 veicoli giorno, con punte di oltre 1.200 veicoli/ora. Nella tratta più lunga, dove la nuova arteria attraversa il fiume Piave, che andrà a collegare la S.P. 2 in destra Piave alla S.P. 43 in sinistra, il flusso veicolare giornaliero stimato è di circa 10.000 veicoli/giorno, con punte intorno ai 900 veicoli/ora.

I principali effetti trasportistici indotti sulla viabilità esistente si traducono in una diminuzione di flussi veicolari: sull'esistente ponte di Vidor si stima una diminuzione di -40/- 45% del traffico giornaliero, lungo la S.P. 84, nella tratta sottesa tra il Ponte esistente e l'innesto dell'asta in progetto, la diminuzione attesa è dell'ordine di - 50%. Anche lo svincolo tra il ponte storico e le due aste della S.P. 2 e della S.P. 34 vede una sensibile diminuzione della pressione veicolare stimata dell'ordine del -35/40%.

In particolare, si osserva che la componente dei Veicoli Pesanti è quella maggiormente incentivata ad utilizzare la nuova tratta viaria, poiché propone un itinerario più scorrevole e veloce, nonché localizzato lungo l'asse est-ovest a sud del massiccio del Montello, direttrice maggiormente interessata da tale componente di traffico.

Con riferimento alla stima del carico emissivo e delle concentrazioni degli inquinanti (PM10, PM2,5, NOx, CO e COV) contenuti nello Studio di Impatto Atmosferico elab. "5.7_Studio_Imp_Atm", sono stati stimati gli incrementi delle emissioni rispetto ai valori *ante operam* dedotti dai dati dell'inventario regionale delle emissioni (INEMAR), con particolare riferimento al macrosettore 7 "*Trasporto su strada*".

La stima si riferisce all'impatto sulla componente atmosferica dovuto esclusivamente al traffico veicolare indotto dalle opere in progetto. Dalla modellazione dei dati si evince che l'incremento emissivo annuo indotto dall'intervento in oggetto sia da ritenersi "*Trascutibile*".

Le concentrazioni stimate per ciascun inquinante considerato (PM10, PM2,5, NO2, CO, C6H6) sono state valutate in corrispondenza degli assi stradali interessati dai maggiori incrementi di traffico, individuati dallo studio d'impatto viabilistico nell'ora di punta e dall'esame generale emerge chiaramente che, per nessuno degli inquinanti in esame si verificano significativi livelli di impatto sulla componente ambientale atmosfera. Solamente per i recettori R6 ed R7, localizzati rispettivamente in Via Piave, Crocetta del Montello e via Croce del Gallo a Cornuda, limitatamente alle polveri e del biossido di azoto e nella sola modalità long-term, si stimano incrementi compresi rispettivamente fra il 2 e il 3% per le prime, e di circa il 7-8% per il secondo.

La maggior significatività delle concentrazioni presso i ricettori R6 e R7 deriva anche dalla loro posizione geografica, in quanto posti a sud dell'infrastruttura in progetto e perciò maggiormente esposti alla ricaduta degli inquinanti generati dalla componente trasporto su strada in ragione del regime anemometrico locale.

Per quanto attiene alla valutazione previsionale dell'impatto acustico, elab. "5.6_Val_Prev_Imp_Acu", i livelli sonori calcolati con l'ausilio del modello matematico presso i ricettori riferiti allo scenario Post-Operam, sommati al livello ambientale attuale, evidenziano che NON vi sono superamenti dei limiti d'immissione, sia nel periodo DIURNO che NOTTURNO. Gli incrementi stimati risultano più rilevanti in corrispondenza di taluni ricettori abitativi (tra i quali il ricettore R.16 Via Croce del Gallo), che ricadono all'interno della fascia di rispetto acustica della nuova infrastruttura.

Si rileva comunque che il contributo della nuova infrastruttura stradale in esame, in termini di pressione sonora presso i ricettori sensibili e abitativi ivi presenti rientra nei limiti di norma.

Si ricorda inoltre, che trattandosi di rumorosità prodotta da infrastrutture stradali, il Criterio Differenziale non è applicabile (Consiglio di Stato, Sezione IV - 18 febbraio 2003 - Sentenza n. 880). L'approccio di analisi acustica seguito è quello del "worst case" ovvero del caso più sfavorevole, leggasi il momento con il massimo afflusso di traffico veicolare e che tale condizione ha una durata limitata nel tempo.

I suddetti ricettori saranno oggetto di analisi secondo quanto determinato nel piano di monitoraggio, così come predisposto dal Progetto di monitoraggio ambientale.

Il progetto, infine, è corredata dei profili longitudinali e delle sezioni dalle quali è possibile rilevare l'altezza utile misurata dal piano campagna all'impalcato.

La Relazione paesaggistica "elab. "5.3_Rel_Paes", contiene tra le altre cose sia il rilievo e l'analisi in tema di lettura paesaggistica strutturale dove si individua quali sono i "segni descrittori" caratterizzanti un territorio sia di origine antropica che naturale: le curve di livello, le infrastrutture di trasporto (strade e ferroviarie), i canali, ma anche le trame agricole, quelle urbane, le forme delle aree boschive, dei corsi d'acqua, etc.

Obiettivo della valutazione paesaggistica strutturale di un *Intervento* è quello di verificare il livello di coerenza "formale" che un "Intervento" presenta con i "segni caratterizzanti" la trama territoriale letta in senso lato,

sia la valutazione percettiva del paesaggio di una trasformazione può essere effettuata utilizzando i criteri del DPCM 12.12.2005, che individuano opportuni criteri di analisi del paesaggio quali: la diversità, l'integrità, la qualità visiva, ed il livello di degrado.

Infine, nel caso in oggetto sono stati individuati venticinque coni ottici che consentono di possedere una visione completa dell'ambito geografico in cui si colloca l'intervento. Tra questi venticinque coni ottici, ne sono stati scelti otto in quanto ritenuti maggiormente significativi al fine di elaborare le simulazioni fotografiche atte a verificare la trasformazione del paesaggio tra la fase ex ante ed ex post la realizzazione dell'Intervento, in quanto capaci di presentare una visione complessiva o parziale del viadotto sul fiume Piave, come da immagini contenute nella Relazione paesaggistica stessa.

Si conclude evidenziando che lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondite sul progetto prescelto.

23. Osservazione n. 23 – protocollo 64794 del 17/11/2025

Seconda osservazione: Reginato Remo, Baù Anna Maria

In relazione al progetto del viadotto sul fiume si nota che il tracciato non contiene le piste ciclabili (nei due sensi di marcia), oggi considerate come una risposta a una esigenza di base in strutture simili, tanto da rendere gravemente carente la proposta progettuale.

Nel caso specifico, se non venissero realizzate, la destra e la sinistra Piave sarebbero separate per questo tipo di mobilità.

Considerati pure i costi sociali, ambientali ed economici che le comunità dovranno sostenere e la vicinanza del tracciato ad importanti percorsi ciclabili {La Piave, l'anello del Montello, ciclovia dell'amicizia Monaco Venezia} si chiede che l'opera sia dotata di percorsi ciclabili separati per ciascun senso di marcia.

L'inclusione di piste ciclabili integrate è una richiesta imprescindibile per la valorizzazione del territorio anche attraverso la tutela della mobilità lenta sempre più in espansione.

Il maggior costo delle piste ciclabili può essere compensato con la scelta del progetto meno oneroso di Veneto Strade S.p.a. 2021.

Pertanto, si chiede di includere nel nuovo tracciato i percorsi ciclabili e di effettuare una valutazione comparativa tra questo progetto (lunghezza m 4.900) e la proposta alternativa di Veneto Strade S.p.a. 2021 (lunghezza m 3.895) aggiornato con l'aggiunta delle piste ciclabili.

RISPOSTA

L'indagine svolta nel corso del fine settimana del 8-9 agosto 2025 ai fini della valutazione della pressione ciclistica dell'area, ha evidenziato che il ponte storico di Vidor risulta effettivamente impegnato da un flusso importante. Va tuttavia evidenziato che tale flusso è costituito da circa il 90% di ciclisti agonistico amatoriali i quali tipicamente non impegnano le piste ciclabili propriamente dette.

Premesso che l'eventuale realizzazione del nuovo ponte, come emerso dagli studi specialistici, andrà a diminuire la pressione veicolare sul ponte esistente per una quota di circa -40/50%, tale diminuzione di traffico indurrà un significativo miglioramento della sicurezza per la componente ciclistica, la quale essendo costituita principalmente da biciclette sportive continuerà a fruire della piattaforma stradale sia del ponte storico che eventualmente del nuovo ponte.

Infatti, la possibile realizzazione di infrastrutture dedicate quali piste ciclopedinale sul ponte storico o nuovo ponte, verrebbe utilizzata solo dal 10% della domanda attuale in quanto le biciclette sportive tendono, come detto, ad impegnare sempre il nastro stradale e non le piste, per aspetti legati a velocità e linearità dei tracciati.

Si conclude evidenziando che lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondite sul progetto prescelto.

24. Osservazione n. 24 - protocollo 64795 del 17/11/2025

Terza osservazione: Reginato Remo, Baù Anna Maria.

Si chiede di integrare lo studio della viabilità, sia in fase di cantiere sia ad opera conclusa, con le seguenti informazioni.

Al fine di completare l'analisi degli impatti dei trasporti, ambientali, sociali ed economici, sulla località Croce del Gallo e sul Centro di Crocetta, è necessaria una valutazione più approfondita degli effetti generati dai tratti stradali e dalle rotonde che caratterizzano il nuovo collegamento. In particolare, è opportuno considerare:

1. l'accessibilità e la fluidità della circolazione nei nuovi innesti e intersezioni, valutando eventuali criticità in termini di capacità e sicurezza;
2. le modifiche ai percorsi di traffico locale, con particolare attenzione alle connessioni tra la nuova infrastruttura e la viabilità comunale secondaria;
3. l'impatto sulla distribuzione dei flussi veicolari nei punti di accesso alle nuove rotonde, verificando eventuali congestioni o necessità di ottimizzazione delle geometrie stradali;
4. le ripercussioni sulla mobilità sostenibile, considerando le possibili interferenze con percorsi ciclabili e pedonali;
5. simulazioni del traffico e modelli previsionali per valutare con precisione gli effetti a breve e a lungo termine;
6. impatto del collegamento della nuova arteria alla SR Feltrina (già congestionata) e conseguente aggravamento della congestione sulla SP 2 "Via Erizzo" che fungerà da collettore del traffico e di smistamento verso le direttive più agevoli per l'utenza:
 - verso sud (direzione Crocetta, Pederiva, Biadene, Montebelluna) e viceversa;
 - verso ovest (direzione Cornuda) e viceversa;
 - verso est sulla SP 77 "Nord Montello" (direzione Ciano, Nervesa, Conegliano) e viceversa;
 - verso sud-est sulla SP 77 "Nord Montello" (direzione Ciano, Santi Angeli, Giavera, Arcade, Spresiano) e viceversa;

È necessaria una analisi approfondita degli impatti complessivi della nuova arteria; tale analisi dovrà focalizzarsi in particolare sui seguenti effetti, data la notevole congestione della SR Feltrina:

- valutazione dell'attrazione del traffico da/verso la SR Feltrina, con la determinazione delle percentuali di flussi veicolari che verranno deviati;
- studio dell'effetto "imbuto" e della conseguente propagazione del traffico alla ricerca di percorsi alternativi,
- con il rischio di un aggravamento della congestione sulla SP 2; in tale analisi, si dovrà tenere conto della presenza di due incroci semaforici consecutivi situati a sud della nuova rotatoria (località Sant'Anna, a circa 800 metri, e Ponte dei Romani, a circa 1850 metri).

Interferenze con la viabilità di Via della Ghiaia e con le attività ivi risiedenti. In relazione alla sezione 6.2.2. Intersezione nuovo asse con via della Ghiaia, si richiede un'integrazione progettuale che chiarisca nel dettaglio l'assetto della nuova viabilità, con particolare attenzione all'accessibilità delle attività di escavazione e del depuratore comunale. Si chiede in particolare di specificare:

1. Configurazione della nuova viabilità di via della Ghiaia:
 - planimetria dettagliata dell'intersezione e delle rampe di connessione, con indicazione delle pendenze e delle eventuali opere di sostegno;

- modalità di raccordo tra la viabilità esistente e quella di progetto, considerando il dislivello segnalato;
- 2. Accessibilità per le attività di escavazione e il depuratore comunale:
 - Verifica della compatibilità delle rampe e delle svolte previste con il traffico pesante, in particolare per i mezzi diretti alle attività estrattive e al depuratore;
 - Eventuali limitazioni imposte dall'intersezione a svolte a destra e loro impatto sulla circolazione dei mezzi pesanti;
 - Soluzioni alternative per garantire un accesso agevole e sicuro in entrambe le direzioni di marcia, se necessarie;
- 3. Rispetto delle prescrizioni normative:
 - Chiarimento sulle modalità di applicazione delle disposizioni del DM 19.04.2006 nella progettazione dell'intersezione;
 - Eventuali deroghe o accorgimenti adottati per garantire la sicurezza e la fluidità del traffico.

Si richiede inoltre di allegare eventuali elaborati grafici e sezioni tecniche che possano supportare la comprensione delle soluzioni adottate.

Considerate le interferenze dei piloni con le attività esistenti sottostanti, si descrivano le altezze e quali attività si potranno svolgere sotto le campate e tra i piloni

Pertanto, a supporto della decisione finale, si chiede di fornire una relazione tecnica comparativa completata da elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto sulla località Croce del Gallo, sul Centro di Crocetta e su Ciano, tra il ponte con sviluppo planimetrico curvo in progetto e il viadotto rettilineo previsto nella proposta alternativa di Veneto Strade S.p.a. 2021.

RISPOSTA

Le richieste analisi degli impatti dei trasporti, ambientali, sociali ed economici sono contenute all'interno degli elaborati: Studio del Traffico, e Studio dell'impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza ambientale per le sole parti relative agli impatti su aree habitat, le quali sviluppano le valutazioni in tema ambientale sociale ed economica

Dall'analisi dei flussi di traffico riassunta nell'elab. "5.5 Studio_traffico" emerge che la distribuzione dei flussi provenienti dal centro di Vidor, lungo la S.P. 34, e diretti verso sud, lungo la S.P. 2 con destinazione S.P. 84, mostra come il 41% dei veicoli continui sulla S.P. 2 in direzione nord-ovest, mentre, il 58% continua a sud sulla S.P. 2 e il 39% dei veicoli provenienti dal centro storico di Vidor prosegue sulla S.P. 84. I flussi veicolari provenienti dalla S.P. 2, direttrice nord-ovest, procedono, per il 79% in direzione sud, lungo il Ponte di Vidor. Di questi, il 26% continua lungo la S.P. 2, in direzione sud-est, mentre, il 53% continua a sud-ovest sulla S.P. 84.

Analogamente, è possibile ricostruire la distribuzione dei flussi veicolari che provengono da sud, lungo la S.P. 84, e che concludono lo spostamento a nord, nel centro di Vidor, lungo la S.P. 34. Si osserva come l'86% dei veicoli provenienti dalla S.P. 84 procedano sulla S.P. 2, direzione Ponte di Vidor, il 30% continua sulla S.P. 2, direzione ovest, mentre il 56% procede sulla S.P. 34 e, infine, il 36% dei veicoli procederà in direzione del centro di Vidor, mentre il 20% procederà lungo via Roma.

Infine, i flussi veicolari lungo la S.P. 2, direttrice sud-est, procedono per il 19% lungo la S.P. 84, direzione sud-ovest, per l'81% lungo la S.P. 2, in direzione del Ponte di Vidor, per poi procedere lungo la S.P. 2, direzione

nord-ovest, per il 28% e lungo la S.P. 34 per il 53%; infine, il 35% continua sulla S.P. 34 in direzione del centro storico di Vidor mentre il 18% prosegue su via Roma.

La realizzazione del nuovo ponte nella configurazione proposta tende ad attrarre una quota di traffico di circa 10.000 veicoli giorno, in un giorno feriale tipo; in particolare sul primo tratto tra S.P. 84 e la S.P. 2 il volume giornaliero si attesta intorno ai 14.000 veicoli giorno, con punte di oltre 1.200 veicoli/ora. Nella tratta più lunga, dove la nuova arteria attraversa il fiume Piave, che andrà a collegare la S.P. 2 in destra Piave alla S.P. 43 in sinistra, il flusso veicolare giornaliero stimato è di circa 10.000 veicoli/giorno, con punte intorno ai 900 veicoli/ora.

I principali effetti trasportistici indotti sulla viabilità esistente si traducono in una diminuzione di flussi veicolari: sull'esistente ponte di Vidor si stima una diminuzione di -40/- 45% del traffico giornaliero, lungo la S.P. 84, nella tratta sottesa tra il Ponte esistente e l'innesto dell'asta in progetto, la diminuzione attesa è dell'ordine di - 50%. Anche lo svincolo tra il ponte storico e le due aste della S.P. 2 e della S.P. 34 vede una sensibile diminuzione della pressione veicolare stimata dell'ordine del -35/40%.

In particolare, si osserva che la componente dei Veicoli Pesanti è quella maggiormente incentivata ad utilizzare la nuova tratta viaria, poiché propone un itinerario più scorrevole e veloce, nonché localizzato lungo l'asse est-ovest a sud del massiccio del Montello, direttrice maggiormente interessata da tale componente di traffico.

Evidenziato che lo sviluppo progettuale è pertinente alla corrente fase definitiva esso e quindi esso non contiene elementi di dettaglio tipici della fase esecutiva o costruttiva, il progetto è corredata delle planimetrie profili e sezioni sia tipologiche sia stradali tali da esplicitare risposta alle richieste sugli aspetti geometrici ed altimetrici delle opere.

L'elab. "2.1_Relaione Tecnica stradale" costituisce non solo chiarimento ma calcolo di tutti gli elementi planimetrici ed altimetrici che sono alla base del dimensionamento dei rettificati, curve a raggio costante e variabile, flessi e raccordi il tutto nel rispetto dell'attuale normativa funzionale e geometrica per la costruzione di strade e di intersezioni stradali.

Ulteriori eventuali approfondimenti saranno possibili nel corso delle successive fasi progettuali.

Si conclude evidenziando che lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondite sul progetto prescelto.

25. Osservazione n. 25 – protocollo 64797 del 17/11/2025

Quarta osservazione: Reginato Remo, Baù Anna Maria.

Con riferimento allo Studio di Impatto Ambientale, si chiede che sia valutata l'ipotesi di Veneto Strade S.p.a. del 2021 comparandola con la scelta 2014/2015 adottata dalle amministrazioni.

A tal proposito, si osserva che nello Studio di Impatto Ambientale il tracciato "D" di pag. 27 sembra rinominato come "B" a pag. 29 e si chiedono chiarimenti in merito.

L'elaborato 5.2.1 Allegati VlncA sia adeguato aggiornando le destinazioni di utilizzo dei terreni agricoli. È infatti presente, in territorio comunale di Cornuda nell'area adiacente alla rotatoria con la SP 84, un vigneto non individuato nell'elaborato di cui si tratta.

Si integri il presente studio in conformità alle nuove disposizioni regionali in materia e siano specificati e quantificate le aree ad habitat interessate dalla viabilità di progetto e dal suo cantiere e siano specificate le attività-atte alla conservazione o al ripristino delle stesse.

Valutazione della performance ambientale

La valutazione della performance ambientale mostra che l'alternativa denominata "PS Progetto scelto" risulta la più performante sotto il profilo ambientale, con la minore interferenza con i criteri ambientali individuati. Si richiede un'ulteriore integrazione che evidenzi più dettagliatamente le specifiche del confronto con le altre alternative non limitata alla mera quantificazione metrica delle aree interessate ma che ne valorizzi anche le caratteristiche di eventuale pregio quali per esempio:

- tipologie di habitat;
- consumo del suolo (espresso in mq anziché lineari) e comprensivi di (elenco indicativo e non esaustivo): in merito si richiede una quantificazione esatta e comparativa del consumo netto di suolo agricolo e paesaggistico per entrambi i tracciati (2014 vs. 2021), espresso in ettari, ribadendo che la maggiore lunghezza (circa 1 km in più) e la maggiore invasività del Progetto 2014 comportano un consumo di suolo non indispensabile e pertanto sprecato, in netto contrasto con l'obiettivo regionale di "consumo di suolo zero";
 - aree a cantiere;
 - aree di transito;
 - aree di base dei tracciati in rilevato e degli svincoli (a opere finite);
 - aree intercluse (a opere finite);
 - impermeabilizzazione del suolo;
 - elaborato tecnico che quantifichi in dettaglio la differenza di emissione totale di CO2 su base annua tra la soluzione 2014 e la soluzione 2021, tenendo conto del differenziale di lunghezza chilometrica e del transito stimato in 25.000 veicoli al giorno.

Raccolta acque meteoriche

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.

In riferimento alla sezione 6.5. Smaltimento acque meteoriche di piattaforma, 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 anche in considerazione delle aree di pregio coinvolte.

In particolare, si chiede di specificare:

1. Ubicazione esatta dei disoleatori:
 - dove sono posizionati lungo il tracciato, con riferimento alle piazzole di sosta e ad altri punti strategici;
 - se la loro distribuzione tiene conto delle pendenze del tracciato e delle aree a maggiore rischio di accumulo di inquinanti.
2. Dimensionamento degli impianti di disoleazione:
 - Quali criteri sono stati adottati per il dimensionamento delle vasche di prima pioggia e dei filtri attivi.;
 - Se il volume di trattenimento pari a 40 mc in caso di ribaltamento di un'autocisterna sia stato verificato rispetto a scenari di traffico e tipologie di carico effettivamente previste.
3. Modalità di trattamento delle acque:
 - Quali sistemi di filtrazione e separazione verranno utilizzati per garantire il rispetto dei parametri di qualità richiesti per l'immissione nella rete idrica locale;
 - Eventuali procedure di manutenzione e gestione degli impianti per garantirne il corretto funzionamento nel tempo.

Si chiede quindi di fornire ulteriori elaborati tecnici o cartografie che possano evidenziare la disposizione degli impianti lungo il tracciato e chiarire gli aspetti sopra elencati con particolare riferimento ai corpi recettori.

Impatto acustico

Rivedere la relazione previsionale di impatto acustico contenuta nell'elaborato 5.1 Studio di Impatto Ambientale con indicazione corretta dei Piano di Classificazione Acustica vigenti nei comuni.

La previsione dell'impatto acustico dovrà essere eseguita con particolare attenzione studiando l'impatto visivo dalle seguenti zone:

1. dalle altezze del Montello, tutelato dal Piano d'Area;
2. dal margine superiore dell'ansa fluviale dove sono situati i borghi di Crocetta (Fornaci-Croce del Gallo, Rivasecca) e di Ciano (borgo Rivette, borgo Botteselle, borgo Sant'Urbano, Santa Marna);
3. dalle Grave di Ciano (limiti del territorio comunale verso i quadranti nord, nord/est nord/ovest, a nord di ex casa Camilli, coordinate Google Maps 45,847; 12,047);

La previsione dello scenario di progetto dovrà essere maggiormente approfondita mediante individuazione di ciascun ricettore presente nelle vicinanze, potenzialmente interessato dalle emissioni acustiche, contenere sia la caratterizzazione acustica della fase di cantiere che quella post-operam, prevedere l'eventuale rilascio di deroghe in termini di orari e limiti per l'esecuzione dei lavori di cantiere e la indicazione, conseguentemente alle valutazioni effettuate, delle opportune ed idonee opere di mitigazione (barriere fonoassorbenti ecc.).

Trattamento rifiuti

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.

Pertanto, si chiede di fornire una relazione tecnica comparativa completata da elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto ambientale tra il ponte con sviluppo planimetrico curvo in progetto e il viadotto rettilineo previsto nella proposta alternativa di veneto Strade S.p.A. 2021.

RISPOSTA

Si prende atto della segnalazione secondo cui è stato osservato che nello Studio di Impatto Ambientale il tracciato "D" di pag. 27 sembra rinominato come "B" a pag. 29.

Per quanto attiene la Valutazione di Incidenza Ambientale, premesso che è stata svolta nel rispetto della normativa nazionale e regionale in vigore (vedi elab. "5.2_Incidenza_Amb") essa costituisce il procedimento di carattere preventivo al quale è necessario sottoporre qualsiasi piano, programma, progetto, intervento od attività che possa avere incidenze significative su un sito o proposto sito della rete Natura 2000, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso. La norma europea determina che il concetto di incidenza significativa non può essere però separato dalle caratteristiche specifiche e dalle condizioni ambientali del sito protetto interessato dal piano o progetto. La significatività, quindi, varia a seconda di fattori peculiari dei determinati di habitat e specie interessate.

"Il concetto di ciò che è «significativo» deve essere interpretato in modo obiettivo. La significatività degli effetti deve essere determinata in relazione alle particolarità e alle condizioni ambientali del sito protetto interessato dal piano o progetto, tenendo particolarmente conto degli obiettivi di conservazione del sito e delle sue caratteristiche ecologiche" "A titolo di esempio, una perdita di 100 metri quadri di habitat può essere significativa con riferimento a un piccolo sito di orchidee rare, mentre una perdita analoga in una steppa molto estesa può essere irrilevante se non presenta implicazioni per gli obiettivi di conservazione del sito" (cit. Commissione Europea - Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE). Tale per cui la valutazione è stata svolta considerando areali omogenei soppesati in base alla valenza intrinseca dell'habitat. L'inclusione o meno di un vigneto, essendo comunque soggetto a pressione antropica anche per l'effetto, come osservato, di essere adiacente alla rotatoria sulla S.P. 84, non incide sulla valutazione finale dell'incidenza sull'ambiente. Tuttavia, la relazione di VlncA verrà valutata dagli enti preposti.

Lo sviluppo di dettaglio della rete di raccolta conferimento disoleazione e consegna delle acque depurate sarà oggetto delle successive fasi progettuali. In conformità delle attuali normative verranno individuati adeguati impianti di filtrazione e decantazione delle sostanze.

Per quanto attiene alla valutazione previsionale dell'impatto acustico, elab. "5.6_Val_Prev_Imp_Acu", i livelli sonori calcolati con l'ausilio del modello matematico presso i ricettori riferiti allo scenario Post-Operam, sommati al livello ambientale attuale, evidenziano che NON vi sono superamenti dei limiti d'immissione, sia nel periodo DIURNO che NOTTURNO. Gli incrementi stimati risultano più rilevanti in corrispondenza di taluni ricettori abitativi (tra i quali il ricettore R.16 Via Croce del Gallo), che ricadono all'interno della fascia di rispetto acustica della nuova infrastruttura.

Si rileva comunque che il contributo della nuova infrastruttura stradale in esame, in termini di pressione sonora presso i ricettori sensibili e abitativi ivi presenti rientra nei limiti di norma.

Si ricorda inoltre, che trattandosi di rumorosità prodotta da infrastrutture stradali, il Criterio Differenziale non è applicabile (Consiglio di Stato, Sezione IV - 18 febbraio 2003 - Sentenza n. 880). L'approccio di analisi acustica seguito è quello del "worst case" ovvero del caso più sfavorevole, leggasi il momento con il massimo afflusso di traffico veicolare e che tale condizione ha una durata limitata nel tempo.

I suddetti ricettori saranno oggetto di analisi secondo quanto determinato nel piano di monitoraggio, così come predisposto dal Progetto di monitoraggio ambientale.

Non si comprende la richiesta dove si indica che: “*La previsione dell'impatto acustico dovrà essere eseguita con particolare attenzione studiando l'impatto visivo*” peraltro da ricettori lontani o molto lontani come le alteure del Montello, le quali non saranno influenzate da alcuna pressione acustica.

Per quanto attiene alle ad aree attrezzate per il trattamento e stoccaggio dei rifiuti prodotti nell'ambito della realizzazione dell'opera, la localizzazione avverrà nell'ambito delle fasi progettuali esecutive, inoltre esse costituiscono superfici di limitate estensioni nelle quali stoccare materiali di prossimo utilizzo o allocare scarti di lavorazione propedeuticamente alla conduzione e smaltimento in discarica.

26. Osservazione n. 26 – protocollo 64798 del 17/11/2025

Prima osservazione: Favaro Bruna, Marsura Sergio

Si chiede di integrare lo studio con l'analisi degli impatti dei trasporti, ambientali, sociali ed economici, sulla località Croce del Gallo - Fornaci Faccinetto e su Crocetta, causati dalla rotatoria sulla SP 2 "Via Erizzo" e dal tratto stradale in rilevato che caratterizzano il tracciato prossimo al Centro del paese.

È indispensabile approfondire lo studio dell'assetto della nuova viabilità in relazione all'accessibilità delle attività di lavorazione in via della Ghiaia e del depuratore ATS, in particolare:

1. Configurazione della nuova viabilità di via della Ghiaia:
 - Planimetria dettagliata dell'intersezione e delle rampe di connessione, con indicazione delle pendenze, scarpate, terrapieni e delle eventuali opere di sostegno;
 - Modalità di raccordo tra la viabilità esistente e quella di progetto, valutando il dislivello tra la nuova rotatoria sulla SP 2 e l'alveo con attività di lavorazione e depuratore ATS;
2. Accessibilità per le attività di escavazione e il depuratore comunale:
 - Verifica della compatibilità delle rampe e delle svolte previste con il traffico pesante, in particolare per i mezzi diretti alle attività estrattive e al depuratore ATS;
 - Eventuali limitazioni imposte dall'intersezione a svolte a destra e loro impatto sulla circolazione dei mezzi pesanti;
 - Soluzioni alternative per garantire un accesso agevole e sicuro in entrambe le direzioni di marcia, se necessarie;
3. Rispetto delle prescrizioni normative:
 - Chiarimento sulle modalità di applicazione delle disposizioni del DM 19.04.2006 nella progettazione dell'intersezione;
 - Eventuali deroghe o accorgimenti adottati per garantire la sicurezza e la fluidità del traffico.

Si chiede ulteriori elaborati grafici che possano supportare la comprensione delle soluzioni adottate.

Siano considerate le interferenze dei piloni con le attività esistenti sottostanti, si descrivano le altezze e quali attività si potranno svolgere sotto le campate e tra i piloni.

Inoltre, si chiede che sia verificato approfonditamente l'effetto della rotatoria sulla SP 2 "Via Erizzo" e dal tratto stradale in rilevato sulle località Croce del Gallo - Fornaci Faccinetto e su Crocetta.

In particolare, si chiede:

1. analisi della qualità dell'aria;
2. analisi dell'impatto visivo;
3. analisi dell'impatto acustico;
4. analisi dell'impatto sull'ecosistema;
5. analisi dell'impatto sulla qualità della vita dei residenti.:

Si chiede che lo studio sia accompagnato da una relazione tecnica che descriva l'approccio utilizzato per la sua realizzazione e le considerazioni relative all'integrazione del ponte nel contesto paesaggistico.

Pertanto, a supporto della decisione finale, si chiede di fornire una relazione tecnica comparativa completata da elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto sulla località Croce del Gallo e sul Centro di Crocetta, tra il ponte con sviluppo planimetrico curvo in progetto e il viadotto rettilineo previsto nella proposta alternativa di Veneto Strade S.p.a. 2021.

RISPOSTA

Per quanto concerne l'intersezione nuovo asse con via Guizza (S.P. 2) e via G. Marconi/Erizzo, tra il comune di Crocetta del Montello e Pederobba, come di rileva dall'elab. "3.18_rotonda Crocetta del Montello" il progetto prevede la realizzazione di una rotatoria a 4 rami, di diametro esterno pari a 56 m, con corona anulare di larghezza pari a 8.00 m ed una banchina per lato di 1.00 m.

Le corsie di immissione in rotatoria hanno una larghezza di 4,00 m con banchine da 50 cm ed 1.00 m, mentre le corsie di emissione dalla rotatoria sono di 4,50 m con banchine da 50 cm ed 1.00 m. Sul lato esterno, verso est, dell'intersezione è stata inserita una pista ciclo-pedonale al fine di favorire continuità al percorso nord – sud presente a lato delle attuali strade e garantendo l'attraversamento della rotatoria in condizioni di sicurezza.

Viene inoltre garantito l'accesso a via Dei Neville deflettendo leggermente l'asse di quest'ultima. Viene infine mantenuto l'accesso alla stradina sterrata che porta al manufatto dell'Enel.

Alla luce dei dati di traffico raccolti, è possibile ricostruire la distribuzione dei flussi che impiegano la rete in esame nell'orario di punta serale. Di particolare interesse, al fine dell'attivazione dell'opera in progetto e dell'intersezione in esame, è la distribuzione dei flussi provenienti dalle 4 principali direttivi: la S.P. 34 "Sinistra Piave", che attraversa al lato est il centro storico del comune di Vidor, la S.P. 2 "Erizzo" a nord-ovest, la S.P. 84 "di Villa Barbaro" a sud-ovest e la S.P. 2 a sud.

Dall'analisi dei flussi di traffico riassunta nell'elab. "5.5 Studio_traffico" emerge che la distribuzione dei flussi provenienti dal centro di Vidor, lungo la S.P. 34, e diretti verso sud, lungo la S.P. 2 con destinazione S.P. 84, mostra come il 41% dei veicoli continui sulla S.P. 2 in direzione nord-ovest, mentre, il 58% continui a sud sulla S.P. 2 e il 39% dei veicoli provenienti dal centro storico di Vidor proseguia sulla S.P. 84. I flussi veicolari provenienti dalla S.P. 2, direttrice nord-ovest, procedono, per il 79% in direzione sud, lungo il Ponte di Vidor. Di questi, il 26% continua lungo la S.P. 2, in direzione sud-est, mentre, il 53% continua a sud-ovest sulla S.P. 84.

Analogamente, è possibile ricostruire la distribuzione dei flussi veicolari che provengono da sud, lungo la S.P. 84, e che concludono lo spostamento a nord, nel centro di Vidor, lungo la S.P. 34. Si osserva come l'86% dei veicoli provenienti dalla S.P. 84 procedano sulla S.P. 2, direzione Ponte di Vidor, il 30% continui sulla S.P. 2, direzione ovest, mentre il 56% proceda sulla S.P. 34 e, infine, il 36% dei veicoli procederà in direzione del centro di Vidor, mentre il 20% procederà lungo via Roma.

Infine, i flussi veicolari lungo la S.P. 2, direttrice sud-est, procedono per il 19% lungo la S.P. 84, direzione sud-ovest, per l'81% lungo la S.P. 2, in direzione del Ponte di Vidor, per poi procedere lungo la S.P. 2, direzione nord-ovest, per il 28% e lungo la S.P. 34 per il 53%; infine, il 35% continui sulla S.P. 34 in direzione del centro storico di Vidor mentre il 18% prosegue su via Roma.

La realizzazione del nuovo ponte nella configurazione proposta tende ad attrarre una quota di traffico di circa 10.000 veicoli giorno, in un giorno feriale tipo; in particolare sul primo tratto tra S.P. 84 e la S.P. 2 il volume giornaliero si attesta intorno ai 14.000 veicoli giorno, con punte di oltre 1.200 veicoli/ora. Nella tratta più lunga, dove la nuova arteria attraversa il fiume Piave, che andrà a collegare la S.P. 2 in destra Piave alla S.P. 43 in sinistra, il flusso veicolare giornaliero stimato è di circa 10.000 veicoli/giorno, con punte intorno ai 900 veicoli/ora.

I principali effetti trasportistici indotti sulla viabilità esistente si traducono in una diminuzione di flussi veicolari: sull'esistente ponte di Vidor si stima una diminuzione di -40/- 45% del traffico giornaliero, lungo la S.P. 84, nella tratta sottesa tra il Ponte esistente e l'innesto dell'asta in progetto, la diminuzione attesa è dell'ordine di - 50%. Anche lo svincolo tra il ponte storico e le due aste della S.P. 2 e della S.P. 34 vede una sensibile diminuzione della pressione veicolare stimata dell'ordine del -35/40%.

In particolare, si osserva che la componente dei Veicoli Pesanti è quella maggiormente incentivata ad utilizzare la nuova tratta viaria, poiché propone un itinerario più scorrevole e veloce, nonché localizzato lungo l'asse est-ovest a sud del massiccio del Montello, direttrice maggiormente interessata da tale componente di traffico.

Con riferimento alla stima del carico emissivo e delle concentrazioni degli inquinanti (PM10, PM2,5, NOx, CO e COV) contenuti nello Studio di Impatto Atmosferico elab. "5.7_Studio_Imp_Atm", sono stati stimati gli incrementi delle emissioni rispetto ai valori *ante operam* dedotti dai dati dell'inventario regionale delle emissioni (INEMAR), con particolare riferimento al macrosettore 7 "*Trasporto su strada*".

La stima si riferisce all'impatto sulla componente atmosferica dovuto esclusivamente al traffico veicolare indotto dalle opere in progetto. Dalla modellazione dei dati si evince che l'incremento emissivo annuo indotto dall'intervento in oggetto sia da ritenersi "*Trascurabile*".

Le concentrazioni stimate per ciascun inquinante considerato (PM10, PM2,5, NO2, CO, C6H6) sono state valutate in corrispondenza degli assi stradali interessati dai maggiori incrementi di traffico, individuati dallo studio d'impatto viabilistico nell'ora di punta e dall'esame generale emerge chiaramente che, per nessuno degli inquinanti in esame si verificano significativi livelli di impatto sulla componente ambientale atmosfera. Solamente per i ricettori R6 ed R7, localizzati rispettivamente in Via Piave, Crocetta del Montello e via Croce del Gallo a Cornuda, limitatamente alle polveri e del biossido di azoto e nella sola modalità long-term, si stimano incrementi compresi rispettivamente fra il 2 e il 3% per le prime, e di circa il 7-8% per il secondo.

La maggior significatività delle concentrazioni presso i ricettori R6 e R7 deriva anche dalla loro posizione geografica, in quanto posti a sud dell'infrastruttura in progetto e perciò maggiormente esposti alla ricaduta degli inquinanti generati dalla componente trasporto su strada in ragione del regime anemometrico locale.

Per quanto attiene alla valutazione previsionale dell'impatto acustico, elab. "5.6_Val_Prev_Imp_Acu", i livelli sonori calcolati con l'ausilio del modello matematico presso i ricettori riferiti allo scenario Post-Operam, sommati al livello ambientale attuale, evidenziano che NON vi sono superamenti dei limiti d'immissione, sia nel periodo DIURNO che NOTTURNO. Gli incrementi stimati risultano più rilevanti in corrispondenza di taluni ricettori abitativi (tra i quali il ricettore R.16 Via Croce del Gallo), che ricadono all'interno della fascia di rispetto acustica della nuova infrastruttura.

Si rileva comunque che il contributo della nuova infrastruttura stradale in esame, in termini di pressione sonora presso i ricettori sensibili e abitativi ivi presenti rientra nei limiti di norma.

Si ricorda inoltre, che trattandosi di rumorosità prodotta da infrastrutture stradali, il Criterio Differenziale non è applicabile (Consiglio di Stato, Sezione IV - 18 febbraio 2003 - Sentenza n. 880). L'approccio di analisi acustica seguito è quello del "worst case" ovvero del caso più sfavorevole, leggasi il momento con il massimo afflusso di traffico veicolare e che tale condizione ha una durata limitata nel tempo.

I suddetti ricettori saranno oggetto di analisi secondo quanto determinato nel piano di monitoraggio, così come predisposto dal Progetto di monitoraggio ambientale.

Il progetto, infine, è corredata dei profili longitudinali e delle sezioni dalle quali è possibile rilevare l'altezza utile misurata dal piano campagna all'impalcato.

La Relazione paesaggistica "elab. "5.3_Rel_Paes", contiene tra le altre cose sia il rilievo e l'analisi in tema di lettura paesaggistica strutturale dove si individua quali sono i "segni descrittivi" caratterizzanti un territorio sia di origine antropica che naturale: le curve di livello, le infrastrutture di trasporto (strade e ferroviarie), i canali, ma anche le trame agricole, quelle urbane, le forme delle aree boschive, dei corsi d'acqua, etc.

Obiettivo della valutazione paesaggistica strutturale di un *Intervento* è quello di verificare il livello di coerenza "formale" che un "Intervento" presenta con i "segni caratterizzanti" la trama territoriale letta in senso lato,

sia la valutazione percettiva del paesaggio di una trasformazione può essere effettuata utilizzando i criteri del DPCM 12.12.2005, che individuano opportuni criteri di analisi del paesaggio quali: la diversità, l'integrità, la qualità visiva, ed il livello di degrado.

Infine, nel caso in oggetto sono stati individuati venticinque coni ottici che consentono di possedere una visione completa dell'ambito geografico in cui si colloca l'intervento. Tra questi venticinque coni ottici, ne sono stati scelti otto in quanto ritenuti maggiormente significativi al fine di elaborare le simulazioni fotografiche atte a verificare la trasformazione del paesaggio tra la fase ex ante ed ex post la realizzazione dell'Intervento, in quanto capaci di presentare una visione complessiva o parziale del viadotto sul fiume Piave, come da immagini contenute nella Relazione paesaggistica stessa.

Si conclude evidenziando che lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondite sul progetto prescelto.

27. Osservazione n. 27 – protocollo 64799 del 17/11/2025

Seconda osservazione: Favaro Bruna, Marsura Sergio.

In relazione al progetto del viadotto sul fiume si nota che il tracciato non contiene le piste ciclabili (nei due sensi di marcia), oggi considerate come una risposta a una esigenza di base in strutture simili, tanto da rendere gravemente carente la proposta progettuale.

Nel caso specifico, se non venissero realizzate, la destra e la sinistra Piave sarebbero separate per questo tipo di mobilità.

Considerati pure i costi sociali, ambientali ed economici che le comunità dovranno sostenere e la vicinanza del tracciato ad importanti percorsi ciclabili (La Piave, l'anello del Montello, ciclovia dell'amicizia Monaco Venezia) si chiede che l'opera sia dotata di percorsi ciclabili separati per ciascun senso di marcia.

L'inclusione di piste ciclabili integrate è una richiesta imprescindibile per la valorizzazione del territorio anche attraverso la tutela della mobilità lenta sempre più in espansione.

Il maggior costo delle piste ciclabili può essere compensato con la scelta del progetto meno oneroso di Veneto Strade S.p.a. 2021.

RISPOSTA

L'indagine svolta nel corso del fine settimana del 8-9 agosto 2025 ai fini della valutazione della pressione ciclistica dell'area, ha evidenziato che il ponte storico di Vidor risulta effettivamente impegnato da un flusso importante. Va tuttavia evidenziato che tale flusso è costituito da circa il 90% di ciclisti agonistico amatoriali i quali tipicamente non impegnano le piste ciclabili propriamente dette.

Premesso che l'eventuale realizzazione del nuovo ponte, come emerso dagli studi specialistici, andrà a diminuire la pressione veicolare sul ponte esistente per una quota di circa -40/50%, tale diminuzione di traffico indurrà un significativo miglioramento della sicurezza per la componente ciclistica, la quale essendo costituita principalmente da biciclette sportive continuerà a fruire della piattaforma stradale sia del ponte storico che eventualmente del nuovo ponte.

Infatti, la possibile realizzazione di infrastrutture dedicate quali piste ciclopedinali sul ponte storico o nuovo ponte, verrebbe utilizzata solo dal 10% della domanda attuale in quanto le biciclette sportive tendono, come detto, ad impegnare sempre il nastro stradale e non le piste, per aspetti legati a velocità e linearità dei tracciati.

Si conclude evidenziando che lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondite sul progetto prescelto

28. Osservazione n. 28 – protocollo 64800 del 17/11/2025

Terza osservazione: Favaro Bruna, Marsura Sergio.

Si chiede di integrare lo studio della viabilità, sia in fase di cantiere sia ad opera conclusa, con le seguenti informazioni.

Al fine di completare l'analisi degli impatti dei trasporti, ambientali, sociali ed economici, sulla località Croce del Gallo e sul Centro di Crocetta, è necessaria una valutazione più approfondita degli effetti generati dai tratti stradali e dalle rotonde che caratterizzano il nuovo collegamento. In particolare, è opportuno considerare:

1. l'accessibilità e la fluidità della circolazione nei nuovi innesti e intersezioni, valutando eventuali criticità in termini di capacità e sicurezza;
2. le modifiche ai percorsi di traffico locale, con particolare attenzione alle connessioni tra la nuova infrastruttura e la viabilità comunale secondaria;
3. l'impatto sulla distribuzione dei flussi veicolari nei punti di accesso alle nuove rotonde, verificando eventuali congestioni o necessità di ottimizzazione delle geometrie stradali;
4. le ripercussioni sulla mobilità sostenibile, considerando le possibili interferenze con percorsi ciclabili e pedonali;
5. simulazioni del traffico e modelli previsionali per valutare con precisione gli effetti a breve e a lungo termine;
6. impatto del collegamento della nuova arteria alla SR Feltrina (già congestionata) e conseguente aggravamento della congestione sulla SP 2 "Via Erizzo" che fungerà da collettore del traffico e di smistamento verso le direttive più agevoli per l'utenza:
 - verso sud (direzione Crocetta, Pederiva, Biadene, Montebelluna) e viceversa;
 - verso ovest (direzione Cornuda) e viceversa;
 - verso est sulla SP 77 "Nord Montello" (direzione Ciano, Nervesa, Conegliano) e viceversa;
 - verso sud-est sulla SP 77 "Nord Montello" (direzione Ciano, Santi Angeli, Giavera, Arcade, Spresiano) e viceversa;

È necessaria una analisi approfondita degli impatti complessivi della nuova arteria; tale analisi dovrà focalizzarsi in particolare sui seguenti effetti, data la notevole congestione della SR Feltrina:

- valutazione dell'attrazione del traffico da/verso la SR Feltrina, con la determinazione delle percentuali di flussi veicolari che verranno deviati;
- studio dell'effetto "imbuto" e della conseguente propagazione del traffico alla ricerca di percorsi alternativi,
- con il rischio di un aggravamento della congestione sulla SP 2; in tale analisi, si dovrà tenere conto della presenza di due incroci semaforici consecutivi situati a sud della nuova rotatoria (località Sant'Anna, a circa 800 metri, e Ponte dei Romani, a circa 1850 metri).

Interferenze con la viabilità di Via della Ghiaia e con le attività ivi risiedenti. In relazione alla sezione 6.2.2. Intersezione nuovo asse con via della Ghiaia, si richiede un'integrazione progettuale che chiarisca nel dettaglio l'assetto della nuova viabilità, con particolare attenzione all'accessibilità delle attività di escavazione e del depuratore comunale. Si chiede in particolare di specificare:

1. Configurazione della nuova viabilità di via della Ghiaia:

- planimetria dettagliata dell'intersezione e delle rampe di connessione, con indicazione delle pendenze e delle eventuali opere di sostegno;
 - modalità di raccordo tra la viabilità esistente e quella di progetto, considerando il dislivello segnalato;
2. Accessibilità per le attività di escavazione e il depuratore comunale:
 - Verifica della compatibilità delle rampe e delle svolte previste con il traffico pesante, in particolare per i mezzi diretti alle attività estrattive e al depuratore;
 - Eventuali limitazioni imposte dall'intersezione a svolte a destra e loro impatto sulla circolazione dei mezzi pesanti;
 - Soluzioni alternative per garantire un accesso agevole e sicuro in entrambe le direzioni di marcia, se necessarie;
 3. Rispetto delle prescrizioni normative:
 - Chiarimento sulle modalità di applicazione delle disposizioni del DM 19.04.2006 nella progettazione dell'intersezione;
 - Eventuali deroghe o accorgimenti adottati per garantire la sicurezza e la fluidità del traffico.

Si richiede inoltre di allegare eventuali elaborati grafici e sezioni tecniche che possano supportare la comprensione delle soluzioni adottate.

Considerate le interferenze dei piloni con le attività esistenti sottostanti, si descrivano le altezze e quali attività si potranno svolgere sotto le campate e tra i piloni

Pertanto, a supporto della decisione finale, si chiede di fornire una relazione tecnica comparativa completata da elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto sulla località Croce del Gallo, sul Centro di Crocetta e su Ciano, tra il ponte con sviluppo planimetrico curvo in progetto e il viadotto rettilineo previsto nella proposta alternativa di Veneto Strade S.p.a. 2021.

RISPOSTA

Le richieste analisi degli impatti dei trasporti, ambientali, sociali ed economici sono contenute all'interno degli elaborati: Studio del Traffico, e Studio dell'impatto Ambientale e Valutazione di Incidenza ambientale per le sole parti relative agli impatti su aree habitat, le quali sviluppano le valutazioni in tema ambientale sociale ed economica

Dall'analisi dei flussi di traffico riassunta nell'elab. "5.5 Studio_traffico" emerge che la distribuzione dei flussi provenienti dal centro di Vidor, lungo la S.P. 34, e diretti verso sud, lungo la S.P. 2 con destinazione S.P. 84, mostra come il 41% dei veicoli continui sulla S.P. 2 in direzione nord-ovest, mentre, il 58% continui a sud sulla S.P. 2 e il 39% dei veicoli provenienti dal centro storico di Vidor proseguia sulla S.P. 84. I flussi veicolari provenienti dalla S.P. 2, direttrice nord-ovest, procedono, per il 79% in direzione sud, lungo il Ponte di Vidor. Di questi, il 26% continua lungo la S.P. 2, in direzione sud-est, mentre, il 53% continua a sud-ovest sulla S.P. 84.

Analogamente, è possibile ricostruire la distribuzione dei flussi veicolari che provengono da sud, lungo la S.P. 84, e che concludono lo spostamento a nord, nel centro di Vidor, lungo la S.P. 34. Si osserva come l'86% dei veicoli provenienti dalla S.P. 84 procedano sulla S.P. 2, direzione Ponte di Vidor, il 30% continui sulla S.P. 2, direzione ovest, mentre il 56% proceda sulla S.P. 34 e, infine, il 36% dei veicoli procederà in direzione del centro di Vidor, mentre il 20% procederà lungo via Roma.

Infine, i flussi veicolari lungo la S.P. 2, direttrice sud-est, procedono per il 19% lungo la S.P. 84, direzione sud-ovest, per l'81% lungo la S.P. 2, in direzione del Ponte di Vidor, per poi procedere lungo la S.P. 2, direzione nord-ovest, per il 28% e lungo la S.P. 34 per il 53%; infine, il 35% continua sulla S.P. 34 in direzione del centro storico di Vidor mentre il 18% prosegue su via Roma.

La realizzazione del nuovo ponte nella configurazione proposta tende ad attrarre una quota di traffico di circa 10.000 veicoli giorno, in un giorno feriale tipo; in particolare sul primo tratto tra S.P. 84 e la S.P. 2 il volume giornaliero si attesta intorno ai 14.000 veicoli giorno, con punte di oltre 1.200 veicoli/ora. Nella tratta più lunga, dove la nuova arteria attraversa il fiume Piave, che andrà a collegare la S.P. 2 in destra Piave alla S.P. 43 in sinistra, il flusso veicolare giornaliero stimato è di circa 10.000 veicoli/giorno, con punte intorno ai 900 veicoli/ora.

I principali effetti trasportistici indotti sulla viabilità esistente si traducono in una diminuzione di flussi veicolari: sull'esistente ponte di Vidor si stima una diminuzione di -40/- 45% del traffico giornaliero, lungo la S.P. 84, nella tratta sottesa tra il Ponte esistente e l'innesto dell'asta in progetto, la diminuzione attesa è dell'ordine di - 50%. Anche lo svincolo tra il ponte storico e le due aste della S.P. 2 e della S.P. 34 vede una sensibile diminuzione della pressione veicolare stimata dell'ordine del -35/40%.

In particolare, si osserva che la componente dei Veicoli Pesanti è quella maggiormente incentivata ad utilizzare la nuova tratta viaria, poiché propone un itinerario più scorrevole e veloce, nonché localizzato lungo l'asse est-ovest a sud del massiccio del Montello, direttrice maggiormente interessata da tale componente di traffico.

Evidenziato che lo sviluppo progettuale è pertinente alla corrente fase definitiva esso e quindi esso non contiene elementi di dettaglio tipici della fase esecutiva o costruttiva, il progetto è corredata delle planimetrie profili e sezioni sia tipologiche sia stradali tali da esplicitare risposta alle richieste sugli aspetti geometrici ed altimetrici delle opere.

L'elab. "2.1_Relazione Tecnica stradale" costituisce non solo chiarimento ma calcolo di tutti gli elementi planimetrici ed altimetrici che sono alla base del dimensionamento dei rettificati, curve a raggio costante e variabile, flessi e raccordi il tutto nel rispetto dell'attuale normativa funzionale e geometrica per la costruzione di strade e di intersezioni stradali.

Ulteriori eventuali approfondimenti saranno possibili nel corso delle successive fasi progettuali.

Si conclude evidenziando che lo studio degli impatti e per esteso tutte le analisi e le valutazioni sono tipicamente approfondite sul progetto prescelto.

29. Osservazione n. 29 – protocollo 64802 del 17/11/2025

Quarta osservazione: Favaro Bruna, Marsura Sergio.

Con riferimento allo Studio di Impatto Ambientale, si chiede che sia valutata l'ipotesi di Veneto Strade S.p.a. del 2021 comparandola con la scelta 2014/2015 adottata dalle amministrazioni.

A tal proposito, si osserva che nello Studio di Impatto Ambientale il tracciato "D" di pag. 27 sembra rinominato come "B" a pag. 29 e si chiedono chiarimenti in merito.

L'elaborato 5.2.1 Allegati VlncA sia adeguato aggiornando le destinazioni di utilizzo dei terreni agricoli. È infatti presente, in territorio comunale di Cornuda nell'area adiacente alla rotatoria con la SP 84, un vigneto non individuato nell'elaborato di cui si tratta.

Si integri il presente studio in conformità alle nuove disposizioni regionali in materia e siano specificati e quantificate le aree ad habitat interessate dalla viabilità di progetto e dal suo cantiere e siano specificate le attività-atte alla conservazione o al ripristino delle stesse.

Valutazione della performance ambientale

La valutazione della performance ambientale mostra che l'alternativa denominata "PS Progetto scelto" risulta la più performante sotto il profilo ambientale, con la minore interferenza con i criteri ambientali individuati. Si richiede un'ulteriore integrazione che evidensi più dettagliatamente le specifiche del confronto con le altre alternative non limitata alla mera quantificazione metrica delle aree interessate ma che ne valorizzi anche le caratteristiche di eventuale pregio quali per esempio:

- tipologie di habitat;
- consumo del suolo (espresso in mq anziché lineari) e comprensivi di (elenco indicativo e non esaustivo): in merito si richiede una quantificazione esatta e comparativa del consumo netto di suolo agricolo e paesaggistico per entrambi i tracciati (2014 vs. 2021), espresso in ettari, ribadendo che la maggiore lunghezza (circa 1 km in più) e la maggiore invasività del Progetto 2014 comportano un consumo di suolo non indispensabile e pertanto sprecato, in netto contrasto con l'obiettivo regionale di "consumo di suolo zero";
 - aree a cantiere;
 - aree di transito;
 - aree di base dei tracciati in rilevato e degli svincoli (a opere finite);
 - aree intercluse (a opere finite);
 - impermeabilizzazione del suolo;
 - elaborato tecnico che quantifichi in dettaglio la differenza di emissione totale di CO2 su base annua tra la soluzione 2014 e la soluzione 2021, tenendo conto del differenziale di lunghezza chilometrica e del transito stimato in 25.000 veicoli al giorno.

Raccolta acque meteoriche

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.

In riferimento alla sezione 6.5. Smaltimento acque meteoriche di piattaforma, 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 anche in considerazione delle aree di pregio coinvolte.

In particolare, si chiede di specificare:

1. Ubicazione esatta dei disoleatori:
 - dove sono posizionati lungo il tracciato, con riferimento alle piazzole di sosta e ad altri punti strategici;
 - se la loro distribuzione tiene conto delle pendenze del tracciato e delle aree a maggiore rischio di accumulo di inquinanti.
2. Dimensionamento degli impianti di disoleazione:
 - Quali criteri sono stati adottati per il dimensionamento delle vasche di prima pioggia e dei filtri attivi.;
 - Se il volume di trattenimento pari a 40 mc in caso di ribaltamento di un'autocisterna sia stato verificato rispetto a scenari di traffico e tipologie di carico effettivamente previste.
3. Modalità di trattamento delle acque:
 - Quali sistemi di filtrazione e separazione verranno utilizzati per garantire il rispetto dei parametri di qualità richiesti per l'immissione nella rete idrica locale;
 - Eventuali procedure di manutenzione e gestione degli impianti per garantirne il corretto funzionamento nel tempo.

Si chiede quindi di fornire ulteriori elaborati tecnici o cartografie che possano evidenziare la disposizione degli impianti lungo il tracciato e chiarire gli aspetti sopra elencati con particolare riferimento ai corpi recettori.

Impatto acustico

Rivedere la relazione previsionale di impatto acustico contenuta nell'elaborato 5.1 Studio di Impatto Ambientale con indicazione corretta dei Piano di Classificazione Acustica vigenti nei comuni.

La previsione dell'impatto acustico dovrà essere eseguita con particolare attenzione studiando l'impatto visivo dalle seguenti zone:

1. dalle alteure del Montello, tutelato dal Piano d'Area;
2. dal margine superiore dell'ansa fluviale dove sono situati i borghi di Crocetta (Fornaci-Croce del Gallo, Rivasecca) e di Ciano (borgo Rivette, borgo Botteselle, borgo Sant'Urbano, Santa Marna);
3. dalle Grave di Ciano (limiti del territorio comunale verso i quadranti nord, nord/est nord/ovest, a nord di ex casa Camilli, coordinate Google Maps 45,847; 12,047);

La previsione dello scenario di progetto dovrà essere maggiormente approfondita mediante individuazione di ciascun ricettore presente nelle vicinanze, potenzialmente interessato dalle emissioni acustiche, contenere sia la caratterizzazione acustica della fase di cantiere che quella post-operam, prevedere l'eventuale rilascio di deroghe in termini di orari e limiti per l'esecuzione dei lavori di cantiere e la indicazione, conseguentemente alle valutazioni effettuate, delle opportune ed idonee opere di mitigazione (barriere fonoassorbenti ecc.).

Trattamento rifiuti

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.

Pertanto, a supporto della decisione finale, si chiede di fornire una relazione tecnica comparativa

completata da elaborati grafici, che includa tutte le analisi e i dati relativi alle differenze di impatto ambientale tra il ponte con sviluppo planimetrico curvo in progetto e il viadotto rettilineo previsto nella proposta alternativa di veneto Strade S.p.A. 2021.

RISPOSTA

Si prende atto della segnalazione secondo cui è stato osservato che nello Studio di Impatto Ambientale il tracciato "D" di pag. 27 sembra rinominato come "B" a pag. 29.

Per quanto attiene la Valutazione di Incidenza Ambientale, premesso che è stata svolta nel rispetto della normativa nazionale e regionale in vigore (vedi elab. "5.2_Incidenza_Amb") essa costituisce il procedimento di carattere preventivo al quale è necessario sottoporre qualsiasi piano, programma, progetto, intervento od attività che possa avere incidenze significative su un sito o proposto sito della rete Natura 2000, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso. La norma europea determina che il concetto di incidenza significativa non può essere però separato dalle caratteristiche specifiche e dalle condizioni ambientali del sito protetto interessato dal piano o progetto. La significatività, quindi, varia a seconda di fattori peculiari dei determinati di habitat e specie interessate.

"Il concetto di ciò che è «significativo» deve essere interpretato in modo obiettivo. La significatività degli effetti deve essere determinata in relazione alle particolarità e alle condizioni ambientali del sito protetto interessato dal piano o progetto, tenendo particolarmente conto degli obiettivi di conservazione del sito e delle sue caratteristiche ecologiche" "A titolo di esempio, una perdita di 100 metri quadri di habitat può essere significativa con riferimento a un piccolo sito di orchidee rare, mentre una perdita analoga in una steppa molto estesa può essere irrilevante se non presenta implicazioni per gli obiettivi di conservazione del sito" (cit. Commissione Europea - Guida all'interpretazione dell'articolo 6 della direttiva 92/43/CEE). Tale per cui la valutazione è stata svolta considerando areali omogenei soppesati in base alla valenza intrinseca dell'habitat. L'inclusione o meno di un vigneto, essendo comunque soggetto a pressione antropica anche per l'effetto, come osservato, di essere adiacente alla rotatoria sulla S.P. 84, non incide sulla valutazione finale dell'incidenza sull'ambiente. Tuttavia, la relazione di VlncA verrà valutata dagli enti preposti.

Lo sviluppo di dettaglio della rete di raccolta conferimento disoleazione e consegna delle acque depurate sarà oggetto delle successive fasi progettuali. In conformità delle attuali normative verranno individuati adeguati impianti di filtrazione e decantazione delle sostanze.

Per quanto attiene alla valutazione previsionale dell'impatto acustico, elab. "5.6_Val_Prev_Imp_Acu", i livelli sonori calcolati con l'ausilio del modello matematico presso i ricettori riferiti allo scenario Post-Operam, sommati al livello ambientale attuale, evidenziano che NON vi sono superamenti dei limiti d'immissione, sia nel periodo DIURNO che NOTTURNO. Gli incrementi stimati risultano più rilevanti in corrispondenza di taluni ricettori abitativi (tra i quali il ricettore R.16 Via Croce del Gallo), che ricadono all'interno della fascia di rispetto acustica della nuova infrastruttura.

Si rileva comunque che il contributo della nuova infrastruttura stradale in esame, in termini di pressione sonora presso i ricettori sensibili e abitativi ivi presenti rientra nei limiti di norma.

Si ricorda inoltre, che trattandosi di rumorosità prodotta da infrastrutture stradali, il Criterio Differenziale non è applicabile (Consiglio di Stato, Sezione IV - 18 febbraio 2003 - Sentenza n. 880). L'approccio di analisi acustica seguito è quello del "worst case" ovvero del caso più sfavorevole, leggasi il momento con il massimo afflusso di traffico veicolare e che tale condizione ha una durata limitata nel tempo.

I suddetti ricettori saranno oggetto di analisi secondo quanto determinato nel piano di monitoraggio, così come predisposto dal Progetto di monitoraggio ambientale.

Non si comprende la richiesta dove si indica che: *"La previsione dell'impatto acustico dovrà essere eseguita con particolare attenzione studiando l'impatto visivo"* peraltro da ricettori lontani o molto lontani come le alteure del Montello, le quali non saranno influenzate da alcuna pressione acustica.

Per quanto attiene alle ad aree attrezzate per il trattamento e stoccaggio dei rifiuti prodotti nell'ambito della realizzazione dell'opera, la localizzazione avverrà nell'ambito delle fasi progettuali esecutive, inoltre esse costituiscono superfici di limitate estensioni nelle quali stoccare materiali di prossimo utilizzo o allocare scarti di lavorazione propedeuticamente alla conduzione e smaltimento in discarica.

30. Osservazione n. 30 – protocollo 65673 del 20/11/2025

Relazione Tecnica.

Bordin Sergio Legale Rappresentante della ditta Bordin S.r.l.

La premessa è che la ditta Bordin S.r.l., azienda che opera nel settore dei materiali lapidei (ghiaie, sabbie e ciottoli), è insediata nella sua attuale posizione fin dagli inizi degli anni Settanta e da allora ha sempre rivolto particolare attenzione alle problematiche che sono intrinseche allo svolgimento della propria specifica attività.

L'area dell' insediamento è stata individuata e regolamentata con apposita normativa tecnico- urbanistica dalle Amministrazioni pubbliche dei comuni di Crocetta del Montello e Pederobba. Le aziende insediate, in origine quattro ed ora due, hanno sempre recepito le osservazioni formulate dagli Amministratori locali volte a migliorare e risolvere le esigenze del territorio e negli anni sono stati eseguiti interventi radicali e risolutori per la viabilità, lo svolgimento delle attività lavorative e la salvaguardia dell'ambiente e del territorio.

È evidente che la necessità di trovare una soluzione radicale anche alla viabilità locale, sia comunale che provinciale, abbia suggerito agli Enti coinvolti che l'attuale attraversamento del fiume Piave in località Covolo e Bigolino sia un nodo cruciale da risolvere e che possa permettere la soluzione definitiva dei flussi viari oramai insostenibili per le infrastrutture della zona.

La soluzione proposta per il nuovo tracciato, che dovrà dare risposte concrete ai problemi della viabilità, si presuppone possa essere la risposta definitiva alle esigenze locali di smaltimento del traffico.

Certo è che però, per quanto riguarda il tratto specifico che interessa la nostra azienda, unica attività lavorativa coinvolta dal nuovo tracciato, il percorso proposto genera dei problemi sostanziali di incompatibilità e contrasto allo svolgimento della produzione, che ne potranno anche precludere, oltre al normale sviluppo aziendale, anche la sua vera e propria sopravvivenza.

Il tracciato ricade all'interno del cantiere, dividendolo di fatto in due aree separate, poco funzionali al loro utilizzo ed alla conseguente gestione produttiva.

Dalle tavole grafiche allegate appare evidente quanto sopra esposto, non ultimo sulla planimetria è individuato il raggio di azione della gru, utilizzata per la movimentazione dei materiali e la manutenzione degli impianti, la quale va ad intersecare il tracciato nel suo punto di minima distanza.

La scrivente si è subito attivata, fin dalla prima presentazione delle bozze del nuovo tracciato, presso gli Amministratori e le Amministrazioni coinvolte, evidenziando le incongruenze del progetto, almeno per il tratto che riguarda il nostro cantiere.

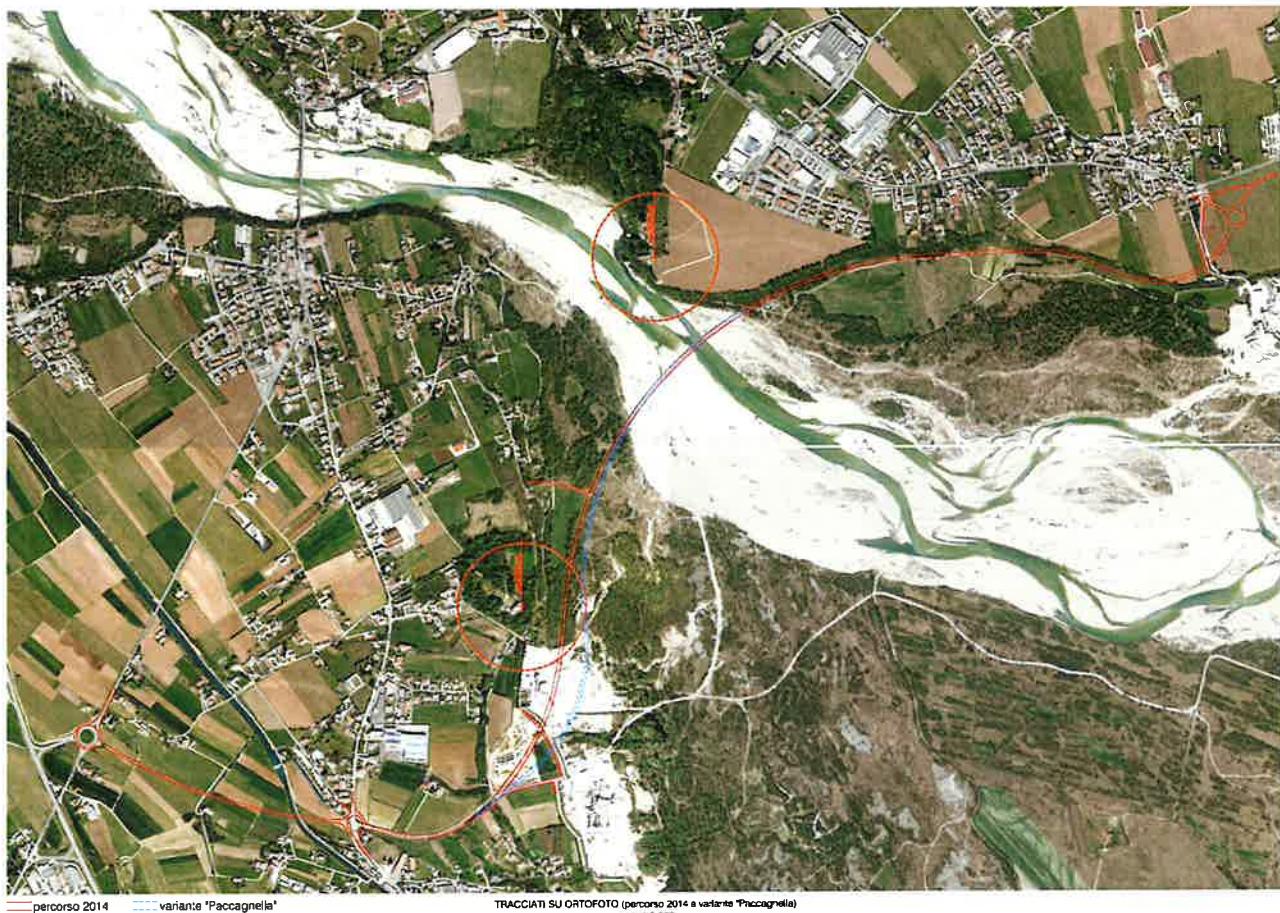
Ci permettiamo, oltre a porre all'attenzione dell'Ente preposto le problematiche sopra elencate, anche di dare un modesto contributo alla possibile soluzione del problema: con una modesta rimodulazione dei due raggi di curvatura del viadotto, si otterrebbero notevoli vantaggi sia per la riduzione dei disagi causati all'attività della scrivente sia per salvaguardare villa Paccagnella, il cui tratto del nuovo percorso posto nella sua prossimità, può essere allontanato anche al di sopra dei 200 mt suggeriti dalle normative di salvaguardia dei beni storici e paesaggistici, come a suo tempo evidenziato, sottolineato e suggerito dalla Sovraintendenza per i BBAA.

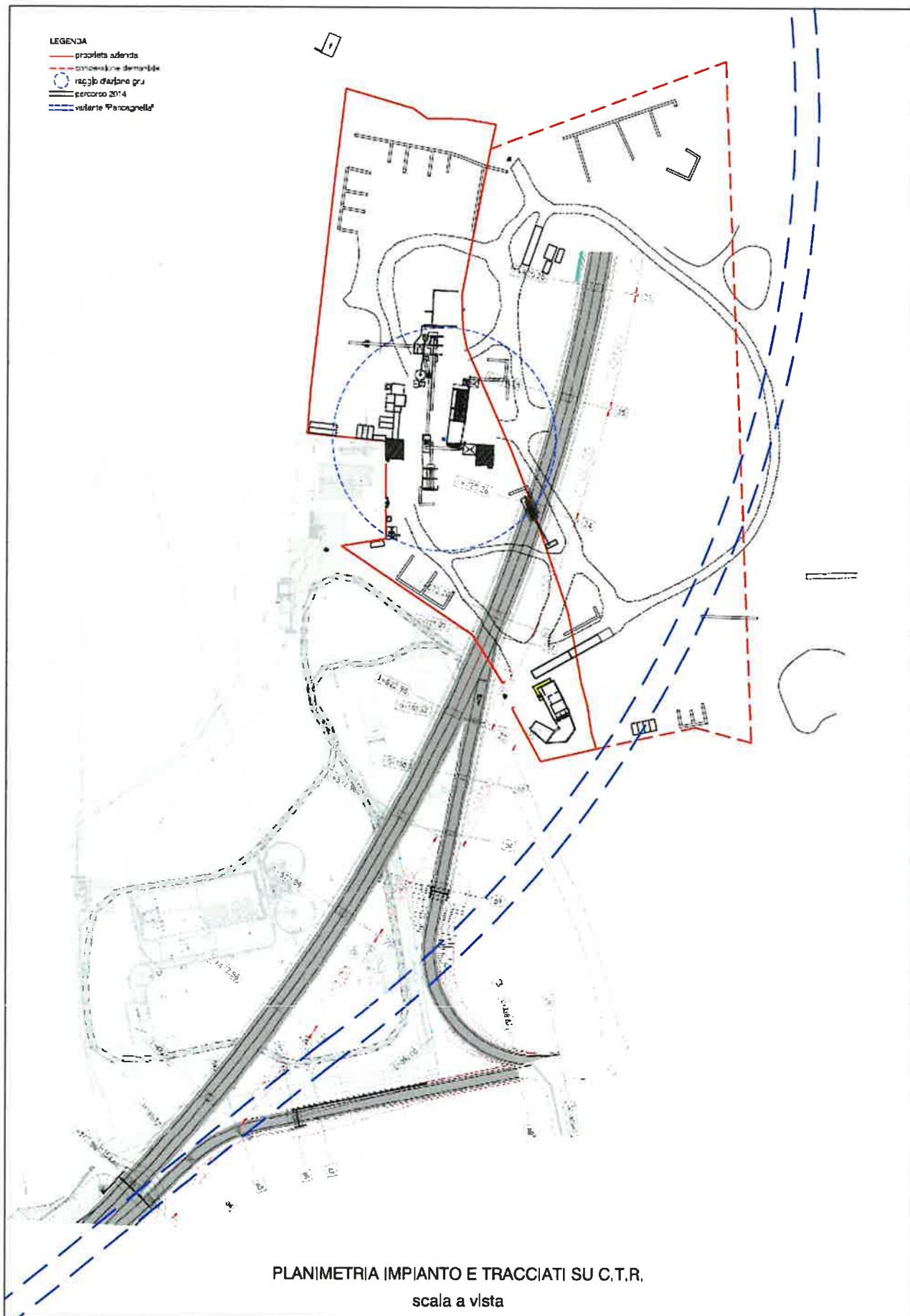
La traslazione verso est in prossimità dei cantieri per la lavorazione della ghiaia, come esplicato anche nel tracciato proposto sull'ortofoto allegata alla presente, evidenzia la miglioria sia per la percorribilità viaria, sia per l'allontanamento del percorso dai cantieri delle aziende che operano in loco, sia per il minor impatto sull'interseccamento col nuovo depuratore sovra comunale in costruzione e, non ultimo, sia per migliorare l'innesto e il raccordo con la viabilità esistente di via della Ghiaia.

NUOVA VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA DESTRA E SINISTRA PIAVE ALLA SPV - Interventi in provincia di Treviso
Procedimento: V.I.A. preliminare ai sensi dell'art. 26-bis del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 12 della L.R. 4/2016.

Per una migliore comprensione di quanto sopra esposto si allegano due planimetrie con riportato nella prima (su ortofoto) l'intero percorso della nuova viabilità in progetto (in colore rosso) a cui è stato affiancata la nostra proposta migliorativa (in colore blu) e nella seconda, di dettaglio, si è voluto evidenziare l'impatto molto negativo del tracciato di progetto che interessa la nostra azienda (con rettino grigio) e, in scala proporzionale, la soluzione alternativa da noi suggerita e formalmente proposta in questa sede (tratteggio in blu).

Certi di un favorevole accoglimento di quanto rispettosamente si propone, ed in attesa di giusta considerazione ed accoglimento, si porgono i più distinti saluti.





RISPOSTA

Il tracciato di progetto attuale è ottimizzato rispetto alle prescrizioni del Genio civile, date nel 2014 ed in applicazione dell'attuale normativa sulla costruzione di strade. Tuttavia, nel corso delle prossime fasi progettuali verranno svolti maggiori approfondimenti sul progetto in modo di mitigare le condizioni che possano costituire pregiudizio alla all'attività privata.

Qualora questo non fosse o fosse in parte possibile, ci si rende comunque disponibili a valutare in maniera condivisa ulteriori condizioni che consentano di individuare forme di riduzione o indennizzo di quanto patito.