Veneto Strade
S.p.a.
Protocollo generale

1236/2022
25-01-2022
Cl. 10.0.0

PTR - 940

Trasmissione via PEC

Spett.li

REGIONE del VENETO
Direzione Infrastrutture e Trasporti
Palazzo Linetti
Calle Priuli, 99
30121 - Venezia (VE)
PEC: infrastrutturetrasporti@PEC.regione.veneto.it

PROVINCIA di TREVISO
Settore Viabilità
via Cal di Breda, 116
31100 – Treviso (TV)
PEC: protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it

COMUNE di CORNUDA
Piazza Giovanni XXIII, 1
31041 – Cornuda (TV)
PEC: protocollo.comune.cornuda.tv@pecveneto.it

COMUNE di CROCETTA DEL MONTELLO
Via S. Andrea, 1
31035 – Crocetta del Montello (TV)
PEC: protocollo.comune.crocetta.tv@pecveneto.it

COMUNE di PEDEROBBA
Piazza Case Rosse, 14
31040 – Onigo di Pederobba (TV)
PEC: protocollo.comune.pederobba@bepec.it

COMUNE di VALDOBBIADENE
Piazza Marconi, 1
31049 – Valdobbiadene (TV)
PEC: comune.valdobbiadene.tv@pecveneto.it

COMUNE di VIDOR
Piazza Zadra, 1
31020 – Vidor (TV)
PEC: comunevidor.tv@legalmail.it

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)0412907711
Fax Area Direzione
(+39)0412907852
Fax Area Manutenzione
(+39)0412907752
Fax Area Progetti-Lavori
(+39)0412907802
segreteriave@venetostrade.it
venetostrade@pec.venetostrade.it

Direzione Operativa Belluno
Via Villa Patt,1
32036 Sedico (BL)
Tel. (+39)0437868111
Fax (+039)0437853283
segreteriabl@venetostrade.it
venetostradebl@pec.venetostrade.it
www.venetostrade.it

Member of CISQ Federation
RINA
CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM
ISO 9001

Oggetto: **PTR 2009/11 (integrativo) – Interventi in Provincia di Treviso**

Intervento 940: "*Nuova viabilità di collegamento della destra e sinistra Piave alla Superstrada Pedemontana Veneta*"

nei Comuni di Vidor, Crocetta del Montello, Pederobba e Cornuda in Provincia di Treviso.

Riscontro comunicazioni

VENETO STRADE

PTR - 940

Con la presente siamo a riscontrare la nota prot. 11862 in data 17 dicembre 2021 trasmessa dal Comune di Vidor ed acquisita al prot. 28298/2021 del 17/12/2021 e mozione condivisa delle forze politiche del Comune di Pederobba di cui alla DCC n. 73 del 20 dicembre 2021, trasmessa con nota in data 29 dicembre 2021 ed acquisita al prot. 29281/2021 del 30/12/2021.

Il Comune di Vidor, con la sopracitata nota evidenzia che, pur condividendo lo spirito della nuova proposta progettuale di tracciato della viabilità di collegamento della destra e sinistra Piave, la suddetta allungherebbe notevolmente i tempi di realizzazione, ed in ogni caso ritiene preferibile il percorso previsto nello studio di fattibilità del 2014, in quanto già condiviso dalle Amministrazioni comunali coinvolte.

Il Comune di Pederobba auspicando la sollecita realizzazione dell'opera in oggetto, ritiene che la prospettata soluzione alternativa all'originario preliminare del 2014, abbia il solo vantaggio di contenere i costi dell'intervento.
Ed in particolare evidenzia che:

1) "*l'onere economico connesso, seppur determinante, NON PUÒ MAI ESSERE CONSIDERATO PREMINENTE perché, altrimenti, l'assillo del prezzo impedirebbe di ricercare la miglior soluzione e di vagliare la risposta più corretta e maggiormente rispondente al bisogno specifico per il quale la Pubblica Amministrazione si è mossa od è stata spinta a muoversi*" (cit.);

2) "*sia di gran lunga preferibile sacrificare qualche intervento per realizzarne uno di DEFINITIVO e RISOLUTORE, piuttosto che impegnarsi su più fronti, approntando soluzioni mediocri o che tali si dimostrino, poi, all'effetto pratico, e solo perché hanno potuto strutturarsi su risorse risicate perché disperse in più rivoli*" (cit.);

3) "*permanga, in genere, l'urgenza di intervenire per mettere in sicurezza le infrastrutture esistenti del territorio e costruire le opere necessarie a garantire la viabilità adeguata alle problematiche di ambiente, traffico e sicurezza*" (cit.);

4) "*da decenni in questo Territorio non siano state realizzate opere di viabilità, a fronte - invece - di una sua crescente, evidente e riconosciuta valenza economica e strategica con realtà che generano ricchezza ed introiti anche per le Casse Pubbliche e che hanno portato un correlato aumento esponenziale del traffico, parimenti sia leggero che pesante*" (cit.);

5) "*le attuali esigenze economico-produttive ed i piani di sviluppo della zona del prosecco DOCG Conegliano-Valdobbiadene, dei comuni del Quartier del Piave, della Pedemontana del Grappa e delle Prealpi Trevigiane richiedano la costruzione del NUOVO PONTE secondo le caratteristiche progettuali originariamente pensate nel 2014 e successivamente sviluppate nel 2015 sulla base degli apporti tecnico-prescrittivi raccolti dagli Enti e dalle Autorità preposte e, di fatto, GIÀ AMPIAMENTE CONDIVISE e, soprattutto, nel tempo, ACCETTATE dai Cittadini*" (cit.);

6) "*ogni sforzo, sia tecnico e ancor di più economico, anche nel caso in cui dovesse prospettarsi impegnativo e finanziariamente destabilizzante, risulterà comunque giustificato, improcrastinabile e necessitato dalla contingente pressione che - sul caso - impone l'interesse pubblico*" (cit.);

7) Infine il Consigliere Fastro Luciana precisa: "*che sono tanti i motivi per i quali eravamo arrivati a definire il precedente progetto e di fatto quegli stessi motivi*

divengono ora di fatto meno, -OMISSIS-. Ricorda la vetustà del ponte che non può più reggere l'attuale traffico viario non garantendo di fatto la sicurezza alla viabilità. L'altro aspetto è quello della salute delle persone, la ricaduta anche in termini ambientali e il consumo di suolo Questo nuovo progetto va ad incidere su un consumo di suolo oggi dedicato ad altro. La grande domanda è perché mettiamo in discussione la progettazione esecutiva di un progetto che è già stato approvato".

8) Si delibera quindi di chiedere alla Provincia di Treviso di farsi portatrice della soluzione originariamente pensata nel 2014, sulla base degli apporti tecnico prescrittivi raccolti dagli Enti e dalle Autorità preposte e, di fatto, già condivise ed accettate dai cittadini, e di chiedere alla Regione del Veneto di proseguire nella progettazione dell'opera definita tra il 2014 e il 2015 perché l'aspetto economico, seppur importante, non deve costringere a soluzioni progettuali di ripiego, ed infine di chiedere a Veneto Strade S.p.A. di concentrarsi sul progetto definito tra il 2014 ed il 2015.

Tutto ciò premesso e considerato, vista l'articolazione delle argomentazioni si comunica quanto segue:

Comune di Vidor

- Impregiudicata la preferenza espressa dall'amministrazione rispetto ad una soluzione di tracciato, si evidenzia che i tempi necessari alla conclusione dell'iter amministrativo fino all'appalto delle opere sono invariati tra le due proposte. Altra questione è quella legata al reperimento delle necessarie risorse per finanziare l'opera nella soluzione alla fine prescelta, in quanto il progetto edito nel 2014 prevedendo un importo di gran lunga superiore all'altro (quasi doppio), richiederebbe certamente un maggior tempo di finanziamento.

Comune di Pederobba

1) Innanzitutto preme sottolineare che l'individuazione di una soluzione alternativa a quanto in precedenza concepito, nasce "principalmente" dalla necessità di rispettare le prescrizioni "vincolanti" ricevute dagli enti sul progetto edito nel 2014 (sul quale, si evidenzia che il parere espresso da alcuni enti ha determinato la conclusione della Conferenza di Servizi con esito negativo), mantenendo al contempo (visti i flussi rilevati e con vostra nota sottolineati), un elevato livello di servizio dal punto di vista trasportistico. L'esito negativo della Conferenza di Servizi non ha consentito di procedere con il successivo iter amministrativo e tantomeno portare all'approvazione il Progetto Preliminare. Si rammenta che sul tracciato di cui al preliminare è stato richiesto:

a. (Genio Civile Regionale) di modificare l'angolo di incidenza del nuovo ponte rispetto alla direzione di flusso delle acque del fiume Piave, per evitare effetti negativi sul deflusso e sulle pile soprattutto in eventi di piena;
b. (Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio) di modificare l'andamento del tracciato poiché questo risulta incompatibile in area golenale in quanto i rilevati contrastano con l'andamento naturale del territorio e creano aree intercluse di difficile valutazione paesaggistica. E' stata inoltre evidenziata l'interferenza con beni vincolati quali *Villa Paccagnella – Del Pozzo*, per la quale la Soprintendenza stessa ha ritenuto necessario proporre di adottare una

soluzione di tracciato che si distanzi maggiormente dal perimetro murario del brolo;

c. (ATS Alto trevigiano Servizi S.p.A.) ha richiesto una modifica di tracciato nel tratto in cui esso si sovrappone all'area del previsto ampliamento del Depuratore in località Covolo.

d. (Amministrazioni comunali di Crocetta del Montello e Pederobba) hanno chiesto di tutelare una ditta privata la quale vede la propria pertinenza tagliata in due dalla nuova strada.

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

2) E' assolutamente obiettivo primario di questa Società fare in modo che, in ogni suo progetto, le soluzioni prospettate risultino funzionali al territorio che le richiede, ricercando costantemente di raggiungere il più elevato livello di servizio dal punto di vista trasportistico nel rispetto della normativa in vigore supportando, altresì, la maggiore attenzione rivolta in campo ambientale, ed una crescente considerazione alla salute ed alla qualità della vita. Per cui la soluzione proposta, sicuramente perfezionabile nei dettagli, non può definirsi ne parziale ne mediocre e neppure strutturata su una filosofia votata al contenimento dei costi. Si ritiene, inoltre sproporzionato, definire risicate le risorse economiche che comunque devono essere rese disponibili;

3) 4) Proprio perché rimane l'urgenza di intervenire, si sottolinea la disponibilità di questa Società, all'individuazione di una soluzione che sia da ritenersi realizzabile;

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

6) Ribadendo la disponibilità della Società alla prosecuzione dell'iter progettuale si sottolinea come ogni opera progettata in risposta alle esigenza del territorio debba essere non solo strutturata nel rispetto delle norme tecniche ed amministrative ma deve altresì rispettare anche i dettami di sostenibilità economica che ne giustifichi l'uso delle risorse pubbliche;

7) In relazione all'intervento della Consigliera Fastro, posto che la criticità principale dell'attuale attraversamento del fiume Piave, per quanto consta alla scrivente, è

legata alla ridotta sezione del manufatto stesso e non ad aspetti diversi, la soluzione progettuale, che definiamo in variante a quella originaria, esprime proprio una maggior sensibilità ambientale favorendo la diminuzione del consumo di suolo per effetto della riduzione di estensione del tracciato (e con ciò della superficie impermeabilizzata), incide in maniera minore sulle peculiarità ambientali costituite dal greto del Piave e delle sue aree rinaturalizzate, si dipana su aree agricole attualmente destinate a seminativo dove l'originario tracciato si sovrapporrebbe ad aree attualmente destinate a vigneto, si allontana in maniera considerevole al bene vincolato rappresentato dalla Villa Paccagnella – Del Pozzo, mantiene limitato l'impatto sulle residenze presenti in aree marginali all'abitato di Covolo. Si evidenzia, infine che il progetto preliminare dell'opera è stato sottoposto a procedimento di Conferenza di Servizi la quale si è conclusa con parere negativo alla realizzazione dell'opera, per cui non è mai stata data approvazione ad alcuna soluzione progettuale, tantomeno esecutiva.

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

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

- Correzione dell'angolo di incidenza delle pile del nuovo ponte rispetto alla direzione di deflusso delle acque del fiume Piave;
- Rimozione dell'interferenza dell'infrastruttura in area golenale;
- Abolizione delle aree intercluse quali reliquati risultanti dalla realizzazione del ponte e che la Soprintendenza, invitando alla modifica del tracciato, definisce di difficile valutazione paesaggistica.
- Distanziamento dal bene vincolato di Villa Paccagnella – Del Pozzo;
- Eliminazione dell'interferenza con il Depuratore in località Covolo la quale benché possa essere resa compatibile in ordine tecnico, non è conforme dal punto di vista normativo in quanto impianti di trattamento del genere presentano alcune peculiarità tecniche e di processo che ne condizionano la realizzazione di qualsiasi opera in prossimità ad esso;
- Eliminazione del pregiudizio arrecato alla ditta privata la quale vedeva originariamente la propria pertinenza tagliata in due dalla nuova strada;
- Riduzione degli impatti sul territorio riducendo la lunghezza del tracciato e di conseguenza la superficie sottratta all'uso agricolo ed impermeabilizzata;
- Utilizzo di aree di minor pregio dal punto di vista dell'attuale destinazione agricola.

A parità del servizio reso, pur esaminate le variabili enunciate, si ritiene che ogni considerazione avanzata renda comunque ingiustificabile mantenere una soluzione che sia pregiudizievole verso gli aspetti ambientali, anche sotto il versante idraulico, di consumo ed impermeabilizzazione dei suoli, di impatto monumentale, di espropriazione

di aree di maggior pregio. Infine, una maggiore e costante attenzione ai costi non deve vedersi come una soluzione di ripiego, quanto una strada maestra per futuri sviluppi senza rinunce.

Premesso che a seguito specifica richiesta, solamente due Comuni si sono espressi per iscritto, si conclude, invitando tutte le Amministrazioni coinvolte a rivedere le posizioni assunte al fine della prosecuzione dell'iter progettuale già avviato, in quanto risulta di tutta evidenza l'assenza di sostenibilità tecnico-economica della soluzione del 2014-2015.

Distinti Saluti.

Il Direttore Generale
- Ing. Silvano Vernizzi -