

ANGELO DAMETTO E CLARA CERVI
VIA FELTRINA SUD 217 – 31044 MONTEBELLUNA (TV)

GIUSEPPINA DAMETTO
VIA FELTRINA SUD 217/A – 31044 MONTEBELLUNA (TV)



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA – 2014 – 0028084 del 03/09/2014

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Dir. Gen. per la Salvaguardia Ambientale
Servizio VIA
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 ROMA
DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.Minambiente.it

Al Ministero per i Beni e per le Attività Culturali
Dir. Gen. per le qualità e la tutela del paesaggio e l'arte e l'architettura contemporanea
Via San Michele 22 - 00153 ROMA
mbac-dg.pbaac@mailcert.beniculturali.it



Alla Regione del Veneto
Unità Complessa V.I.A.
Calle Priuli 99 - 30121 VENEZIA
protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Montebelluna, 1 settembre 2014

Oggetto: Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta – Variante al progetto – Lotto 3 tratta C dal KM 74 +075 al Km 75+625 – Osservazioni e proposte

I sottoscritti Angelo Dametto, Cervi Clara e Giuseppina Dametto, residenti a Montebelluna (TV), in via Feltrina sud 217 e 217/a.

Vista la comunicazione del *<Commissario delegato per l'emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza>* di avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto definitivo della Superstrada Pedemontana Veneta Lotto 3 tratta C dal KM 70+075 al Km 75+685 datata 2.7.2014;

Visto che il progetto definitivo prevede la modifica della Superstrada pedemontana veneta rispetto all'approvazione dell'opera intervenuta con la delibera CIPE n.96 del 29.3.2006, la realizzazione dello svincolo di "Montebelluna Est – Volpago" e nuovi tratti di viabilità complementare;

Visti i protocolli d'intesa tra Commissario delegato, Regione Veneto, Provincia di Treviso, Comune di Montebelluna, sottoscritti il primo il 7.11.2011 ed il secondo il 26.7.2013;

presentano le seguenti osservazioni, proposte e richieste

1) PROCEDURA

Premesso che non si condividono le scelte progettuali del progetto definitivo all'esame (di seguito Variante 2014), almeno per quanto si dirà in seguito, si evidenzia, come la procedura seguita per la progettazione e approvazione del "Lotto 3 tratta C" sia incoerente e in contrasto con basilari principi di economicità ed efficienza.

Anche se questa può non essere la sede per il seguente rilievo si ritiene doveroso evidenziare quella che, a parere nostro, è un'anomalia della procedura che evidenzia contraddittorietà, non trova giustificazioni negli atti progettuali ed ha determinato un aggravio economico (per la collettività).

Il progetto esecutivo del Lotto 3 Tratta C, conforme alla Delibera Cipe 2006, è stato approvato dal Commissario Delegato con decreto n. 131 del 23.12.2013. Nel provvedimento non si fa cenno ai Protocolli d'Intesa con le Amministrazioni locali, citati negli elaborati del progetto di variante che sono intervenuti in data 7.11.2011 e 23.7.2013, nei quali le Parti, in primis il Commissario stesso, avrebbero, già nel 2011 e nel 2013, concordato modifiche all'opera sostanziali e significative. La fase di sottoscrizione o approvazione di questi protocolli, che hanno portato alla realizzazione del progetto definitivo di variante, oggetto della procedura VIA, non ha coinvolto minimamente la popolazione, nemmeno la più direttamente interessata con comunicazioni di avvio del procedimento ex L. 241/90.

Da quanto è dato comprendere il 7.2.2014, con prot. 245 (pag. 19 della relazione Generale), il Commissario ha chiesto al Concessionario di " *proseguire (?) nelle attività necessarie per apportare alla progettazione approvata le modifiche atte a recepire quanto concordato con le suddette Amministrazioni e in coerenza con i protocolli d'intesa sottoscritti in data 7.11.2011 e 23.7.2013*".

Per noi comuni cittadini risulta paradossale che si sia proseguito a predisporre un progetto esecutivo, a sottoporlo alle complesse verifiche di legge, ad approvare lo stesso quando le soluzioni progettuali elaborate e sviluppate si ritenevano dal Committente già superate a fronte di accordi assunti sin dal 2011. Dopo che è stato quindi compiutamente elaborato e approvato il livello esecutivo del progetto - pronto quindi per il cantiere - quando il Committente (e probabilmente il Concessionario [si veda il termine "proseguire"]) era già pienamente a conoscenza, avendone condiviso i contenuti, degli accordi con gli Enti locali (senza alcuna fase partecipativa), con dispendio di risorse, si ritorna indietro ad un livello progettuale precedente, con rinnovo di adempimenti e procedure. Non si comprende perché l'iter della variante non sia stato già intrapreso, e condiviso con la popolazione, nel 2012 - 2013, evitando l'elaborazione di un progetto esecutivo inutile.

2) MODIFICA DELLO SVINCOLO DI MONTEBELLUNA EST - VOLPAGO

Il progetto esecutivo approvato (di seguito per facilità "il Progetto Originario approvato conformemente alla delibera CIPE") prevede due aree di svincolo poste in affiancamento e quindi parallele all'asse della SPV, con sviluppo quindi ovest - est (planimetria allegata 1) , mentre nel progetto in esame (di seguito "variante 2014") lo svincolo è unico e si sviluppa quasi perpendicolarmente all'asse della SPV, con orientamento nord-sud.

Il Progetto Originario prevede una minore estensione della viabilità complementare e occupa complessivamente una superficie di territorio inferiore. Ma non solo, come si vede dalle tavole del progetto di Variante 2014 e comparative, **la soluzione della variante 2014 è, anche ad occhio inesperto, maggiormente pregiudizievole e impattante per il territorio circostante e per la popolazione insediata nelle adiacenze.**

La localizzazione dei due caselli lungo il tracciato SPV, come previsti dal Progetto Originario, consentono una tollerabile distribuzione del traffico in entrata e uscita, con un alleggerimento

del carico nelle diverse direzioni della viabilità complementare, e soprattutto della SR 348 Feltrina.

Diversamente, l'unico casello previsto nella Variante 2014 porta alla concentrazione, in un unico punto, dei veicoli che transitano da e per la SPV i quali si riversano tutti nella rotonda progettata a nord della SR 348 Feltrina. In questa rotonda si troverebbero, necessariamente, a transitare, sommandosi, i veicoli in arrivo e diretti dalla/alla SPV, il traffico normale della Feltrina, il traffico, anche e soprattutto pesante, che dovrebbe transitare sulla futura strada di collegamento con la SP 100 (si tratta di strada che collegherà diverse aree produttive – artigianali – commerciali a ovest della SR 348. Questa concentrazione di veicoli provocherà l'effetto, per la localizzazione del casello, di **moltiplicare l'impatto e gli effetti negativi sulla viabilità locale e sull'abitato che si trova esattamente affacciato al casello sia a ovest che a est**; peraltro si verifica la paradossale e dannosa situazione che chi entra nella SPV con provenienza Treviso, o esce dalla SPV e si dirige a Treviso, passa ben due volte di fronte alle abitazioni sulla Feltrina.

Il Progetto Originario prevede correttamente l'area di svincolo e uno dei due caselli **in un ambito territoriale già stata significativamente compromesso da infrastrutture a servizio della collettività come l'elettrodotto 380 Kv Sandrigo – Cordignano**, che passa in adiacenza e quali in parallelo alla Spv, **e lo sarà ancora di più, con la prossima realizzazione di un insediamento commerciale – produttivo, che occuperà complessivamente mq 257.00**, nell'area del territorio di Montebelluna compresa tra l'asse della ferrovia, la SR Feltrina e il tracciato dell'elettrodotto. Il Progetto Originario quindi coinvolge e interessa un'ambito che prossimamente accoglierà attività commerciali e produttive. L'area, infatti, è oggetto di un Piano particolareggiato denominato "Parco delle Imprese", che si estende su mq 257.144, di cui è stata approvata dal Comune, nel 2013, la Variante n.2, comprensiva di convenzione urbanistica, ed è già interamente di proprietà del soggetto attuatore. Al riguardo, è singolare che, anticipando tempi e procedure, la Variante n. 2 risulti essere *"finalizzata all'adeguamento delle previsioni viarie a seguito della modifica del tracciato della Superstrada Pedemontana Veneta, che consiste in una diversa localizzazione e conformazione dello svincolo, del casello e della viabilità ordinaria connessa, come previsto dal Protocollo di Intesa sottoscritto in data 7.11.2011 tra il Commissario Delegato per la "Pedemontana Veneta", la Regione, la Provincia di Tv ed i Comuni di Montebelluna, Volpago del Montello e Trevignano"* (delibera della Giunta Comunale di Montebelluna n. 17 del 27.2.2013).

La Variante 2014 prevede, invece, l'area di svincolo e il casello in una zona che ha principale vocazione e destinazione urbanistica agricola, come si legge anche negli elaborati di SIA impattando maggiormente sulla popolazione residente.

Si ritiene, quindi, risponda meglio alle esigenze del territorio e al fondamentale diritto alla salute delle persone residenti, la soluzione del Progetto Originario che inserisce lo svincolo e uno dei caselli in un'area che diverrà a breve urbanizzata e infrastrutturata per attività produttive e commerciali e che è dislocata a maggiore distanza e in una posizione a margine rispetto all'agglomerato urbano.

Si rileva che deve spettare al soggetto attuatore del Piano Particolareggiato "Parco delle Imprese" realizzare la viabilità interna e quella di collegamento alla SR 348 Feltrina. Con la

Variante al progetto 2014 viene, invece, ad essere inserita in un'opera pubblica la realizzazione di interventi, che in parte, dovrebbero essere sostenuti da privati per la funzionalità e sostenibilità del Piano di loro interesse particolare.

Lo stesso SIA, nel comparare gli effetti dell'infrastruttura tra le due versioni, riconosce che la nuova localizzazione interferirà, con livelli più elevati di emissioni e con maggiori iterazioni, con un numero maggiore di abitazioni / edifici.

La soluzione dello svincolo del Progetto Originario, rispetto a quella prospettata nella Variante 2014, che consumerebbe e ferirebbe maggiore territorio tutto agricolo, ha un impatto meno drastico e deleterio per l'ambito circostante e la qualità della vita delle persone.

Non si condividono, perciò, le conclusioni del SIA sulla comparazione fra soluzione originaria e soluzione di variante in quanto non ci pare emergano dallo Studio **reali ed oggettivi** elementi e valutazioni tecnici e/o ambientali e/o economici comprovati che giustifichino la nuova localizzazione come la migliore o, perlomeno, la meno impattante fra quelle possibili e soprattutto rispetto a quella originaria e ritenuta dal Commissario, fino al dicembre 2013, la preferibile.

Non può ritenersi accettabile e sufficiente la realizzazione di un punto vendita di prodotti locali (?) nell'area del casello come punto di forza del progetto di variante e come misura compensativa (così viene descritto nella variante 2014) della profonda, permanente e incisiva ferita per il territorio e per la popolazione. Le opere compensative riteniamo siano ben altre (opere a favore della mobilità alternativa, piste ciclopedonali, aree attrezzate a verde, ecc...). Peraltro non avrebbe ragione la previsione di tale opera compensativa nella sola Variante 2014 se non perché proprio questa è ritenuta dallo stesso concessionario più impattante.

Nemmeno la realizzazione della c.d. "*viabilità di collegamento Feltrina -S.P. 100*", inopinatamente prevista nella variante 2014, può giustificare la prospettata nuova localizzazione del casello; trattandosi di opera che non ha alcuna connessione / utilità con la SPV. Peraltro non risulta attualmente essere prevista nella vigente pianificazione urbanistica comunale né nel programma triennale dei lpp del Comune di Montebelluna.

3) SVINCOLO E ROTATORIA DI COLLEGAMENTO CON LA SR 348 - FELTRINA

Nella denegata ipotesi, fosse accolta la modifica della localizzazione dello svincolo e del casello come da progetto di variante, si sottopongono le seguenti osservazioni e richieste:

1. La realizzazione dell'area del casello e di svincolo a livello del piano campagna è una soluzione che non tiene in alcun conto della presenza direttamente adiacente di abitazioni. La soluzione meno impattante, che non sembra essere stata considerata nel SIA, è quella di realizzare il casello e l'area di svincolo completamente in trincea.

Qualora risultasse dall'esito della VIA preferibile, sotto il profilo dell'impatto, la soluzione in superficie prevista nella Variante 2014, **LA COLLOCAZIONE DEL CASELLO IN UN AREA DIRETTAMENTE PROSPICIENTE A DUE AGGLOMERATI RESIDENZIALI** (quello lungo la Feltrina e quello nella parte opposta, a est del casello) **IMPONE L'ADOZIONE DI MISURE E L'INSTALLAZIONE DI OPERE EFFICACI DI ABBATTIMENTO E RIDUZIONE DELLE EMISSIONI ACUSTICHE, ATMOSFERICHE, LUMINOSE E DI MITIGAZIONE VISIVA, E L'OBLIGO DI UN COSTANTE MONITORAGGIO SIA DURANTE IL CANTIERE CHE AD OPERA ULTIMATA ED IN ESERCIZIO.** Non è percepibile dagli elaborati della

variante 2014 se le opere previste, soprattutto quelle relative all'**inevitabile incremento in misura esponenziale del rumore derivante dall'opera nel suo complesso** (tutte le infrastrutture di nuova realizzazione e le infrastrutture esistenti), siano sufficienti e adeguate a tutelare la popolazione, che sembra invece essere stata completamente dimenticata. **Inoltre si richiede che si agisca efficacemente sulla fonte delle emissioni e non sui ricettori.**

Dovranno quindi essere garantite adeguate ed efficaci barriere fonoassorbenti / fonoisolanti in quanto le essenze vegetali, come ipotizzate talvolta come unica barriera, concorrono poco o nulla all'abbattimento del rumore anche se sono certamente utili per mitigare l'impatto visivo delle opere.

Con riguardo all'impatto luminoso dovranno essere impiegate moderne tecnologie illuminotecniche idonee ad evitare il c.d. "effetto stadio" provocato da torri faro ed altri analoghi sistemi impattanti, i quali creerebbero un'area illuminata ben oltre le reali esigenze delle infrastrutture realizzate, come imposto anche dalla vigente normativa della Regione Veneto (L.R. 17/2009 art. 9 comma 11).

Sia per ragioni di sicurezza che per ridurre le emissioni acustiche, si richiede inoltre che sulla S.R. 348 Feltrina sia imposto un limite di velocità di non oltre 50/h molto prima delle due roatorie di progetto e per tutta la viabilità interessata dall'opera e complementare e che sia utilizzato asfalto fonoassorbente con tecniche che ne garantiscano una lunga durata.

Con riguardo agli interventi di compensazione, si propone di realizzare un percorso ciclopedonale lungo la Feltrina che consenta la mobilità in sicurezza dell'utenza debole, in special modo di quella direttamente pregiudicata dall'opera, almeno lungo tutto il tratto coinvolto dall'opera.

*

2. Al fine di ridurre le criticità e l'impatto delle nuove opere, in tutti i suoi elementi, nei confronti dei sottoscritti (le cui abitazioni sono individuate nei tabulati ricettori componente rumore della SIA con i numeri identificativi P074N514 e P074N515, (identificati in rosso nell'estratto della tavola allegato 2), **si richiede**

A) la TRASLAZIONE VERSO OVEST della rotatoria prevista dalla variante 2014 a nord della Feltrina rispetto alla previsione del progetto definitivo.

Si ricorda, come sopra accennato, che nella nuova rotatoria si concentrerà, stando alla Variante 2014, il traffico ordinario della SR 348 Feltrina (strada che collega Feltre, in provincia di BL, a Treviso), quello da e per la SPV e quello che transiterà sulla via di collegamento con la SP 100 su cui confluiranno più zone industriali; si pensi che già oggi il solo traffico della Feltrina è composto da un numero elevato di mezzi pesanti. Non siamo noi in grado di verificare se nello Studio di Impatto Ambientale siano stati considerati adeguatamente i volumi di traffico prevedibili dopo 10-20 anni dalla messa in esercizio di tutte le infrastrutture progettate e nel più lungo termine.

La traslazione richiesta permetterebbe di allontanare parte delle nuove infrastrutture - riducendone i gravosi effetti negativi in termini di emissioni e di impatto visivo, di limitare/

eliminare l'occupazione di aree della nostra proprietà¹ e di migliorare l'accesso della nostra abitazione alla SR 348 in termini di sicurezza.

Su quest'ultimo aspetto si evidenzia che la soluzione della Variante 2014 prevede che l'accesso delle nostre abitazioni si immetta su una nuova "controstrada", che a sua volta si immette sulla SR 348 Feltrina, pochi metri più a nord dal nostro ingresso (evidenziata in giallo nella planimetria allegato 3) ; **le caratteristiche del punto di innesto alla SR 348 ed il raggio di curvatura, come previsti dalle tavole della variante 2014, non risultano conformi alla vigente normativa in materia di strade e sono tali da non permettere manovre di svolta e di immissione o uscita dalla Feltrina agevoli e soprattutto sicure.** Tali manovre risultano ancora più pericolose per la presenza, a pochi metri a sud, proprio della realizzanda rotatoria e dalla mancanza di previsione sulla Feltrina di un limite di velocità di 50km/h. Tale soluzione di innesto non può trovare accoglimento. Peraltro, si fa presente che la "controstrada" andrebbe a sostituire parte del tratto di una preesistente strada, che collega via Cal Trevisana a Volpago con la SR 348 "Feltrina", impiegato attualmente da motrici e veicoli agricoli anche di dimensioni importanti.

B) siano apportate alla controstrada modifiche efficaci per migliorare in termini di sicurezza e fluidità della circolazione le modalità di accesso alla SR 348 Feltrina, considerata anche la tipologia di veicoli che attualmente utilizza il tratto esistente (automobili, automezzi agricoli), valutando anche se sia possibile farla entrare direttamente in rotatoria, dopo aver individuato un collegamento alla stessa dell'accesso due abitazioni ai civ.ci 217 e 217/a.

La "controstrada" dovrà avere caratteristiche dimensionali e misure per la moderazione della velocità e l'utilizzo di asfalto fonoassorbente.

C) riguardo ai dati contenuti nella relazione "Quadro di riferimento ambientale – allegati rumore" del SIA, e precisamente nei "tabulati ricettori del progetto esecutivo approvato" (progetto originario) e "tabulati ricettori del progetto definitivo proposto", con riferimento alle nostre abitazioni, identificate coi codici identificativi P074N514 e P074N515, si chiede un chiarimento: confrontando i valori a pag. 3 (valori di progetto esecutivo approvato nel 2013) con quelli a pag. 19 (valori di progetto definitivo proposto) non ci è comprensibile il fatto che quelli relativi allo "stato di progetto" sia non mitigato che mitigato risultino più elevati nel progetto esecutivo approvato nel 2013, dove le infrastrutture della SPV sono previste a una distanza di oltre 250 -300 mt mentre nel progetto definitivo di variante si trovano a 40-50 mt (casello e rotatoria) e il livello interno all'edificio con abbattimento di facciata risultino uguali.

Resta comunque ferma la richiesta che le misure da adottarsi per abbattere il rumore vanno adottate sulla fonte delle emissioni e non sui ricettori.

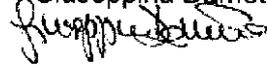
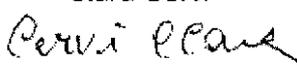
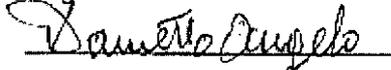
Si ringrazia per l'attenzione.

Auspucando un riscontro favorevole si porgono distinti saluti.

Angelo Dametto

Clara Cervi

Giuseppina Dametto



¹ Si fa presente che saranno interessati dalla procedura espropriativa dell'opera in oggetto anche altri immobili di proprietà dei sottoscritti.

DGpostacertificata

Da: giuseppina.dametto@postacertificata.gov.it
Inviato: martedì 2 settembre 2014 13:41
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.Minambiente.it
Oggetto: osservazioni a superstrada pedemontana Veneta lotto3trattaC variante
Allegati: Dametto_Allegati alle osservazioni.pdf; SPV lotto3TrattoC variante _osservazioni.pdf

Non avendo ricevuto notifica di consegna completa, reinvio osservazioni alla variante del progetto superstrada pedemontana veneta - lotto 3 tratta C