

## DGpostacertificata

---

**Da:** giannino.pellizzari@archiworldpec.it  
**Inviato:** mercoledì 3 settembre 2014 00:02  
**A:** Ministero ambiente tutela territorio e del amre ; Ministreobeni culturali ; regione veneto  
**Oggetto:** Osservazioni SPV Lotto 3  
**Allegati:** osservazione integrazioni.doc

Si allegano Osservazioni SPV. Lotto 3.  
Paola Tonellato  
Gianni Pellizzari

  
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
E.prot DVA – 2014 – 0028134 del 03/09/2014



Montebelluna, Volpago del Montello, Trevignano, 01 settembre 2014

Inviato tramite P.E.C.  
[Protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto:Protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)

All'ufficio del Commissario Delegato per l'Emergenza  
nel Settore Traffico e Mobilità Prov. Di TV e VI  
Via C. Baseggio, 5  
30174 Mestre- Venezia (VE)

Inviato tramite P.E.C.  
[mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it)

Ministero per i beni e le attività Culturali  
DirGen.qualità tutela paesaggio,architettura, arte  
Via S. Michele n. 22  
00100 ROMA

Inviato tramite P.E.C.  
[DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.Minambiente.it](mailto:DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.Minambiente.it)

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare –Dir.Gen. per la Salvaguardia Ambientale,  
Servizio V.I.A.  
Via Cristoforo Colombo, n 44  
00147 ROMA

Inviato tramite e P.E.C.  
[Protocollo.generale@pec.regione.veneto.it](mailto:Protocollo.generale@pec.regione.veneto.it)

Alla Regione Veneto  
Direzione Tutela Ambiente  
Unità complessa V.I.A  
Palazzo Linetti- Calle Priuli  
Cannareggio,99  
30121 Venezia

Inviato tramite P.E.C.  
[protocollo.comune.montebellunav@pecveneto.it](mailto:protocollo.comune.montebellunav@pecveneto.it)

Al Comune di Montebelluna  
Corso Mazzini, 118  
31044 MONTEBELLUNA (TV)

Inviato tramite P.E.C.  
[volpago@pec.comunevolpago.it](mailto:volpago@pec.comunevolpago.it)

Al Comune di VOLPAGO DEL MONTELLO  
Piazza Ercole Bottani 4  
31040 VOLPAGO DEL MONTELLO (TV)

Inviato tramite P.E.C.  
[Protocollo.trevignano@legalmail.it](mailto:Protocollo.trevignano@legalmail.it)

Al Comune di TREVIGNANO  
Piazza Municipio 6  
Falzè di Trevignano  
31040 TREVIGNANO (TV)

Inviato tramite P.E.C.  
[protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it](mailto:protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it)

Alla provincia di Treviso  
Via Cal di Breda 116  
31100 Treviso

**OGGETTO: Superstrada Pedemontana Veneta – Lotto 3 tratta C dal km 74+075 al km 75+625**

Attivazione delle procedure approvative.

Osservazioni dei cittadini

Vista la comunicazione di avvio della Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale da parte del Commissario Delegato per l'emergenza determinatesi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza – Ordinanza del Consiglio dei Ministri n. 3802 del 15.08.2009- con sede in Mestre, via Cesco Baseggio n. 5, in qualità di autorità proponente, in data 02.07.2014.

*I SOTTOSCRITTI CITTADINI E LE ASSOCIAZIONI INVIANO LE SEGUENTI OSSERVAZIONE AL SIA DEL PROGETTO SPV-3C (Casello di Montebelluna)*

***Critiche e proposte di integrazioni, mitigazioni e modifiche per il RUMORE***

**1.**

***RIGUARDO ALLA METODOLOGIA E MESSA A PUNTO DELLA MODELLAZIONE ACUSTICA***

- 1.1 Necessità di verificare e chiarire l'affidabilità del procedimento di stima e di modellazione del traffico*
- 1.2 Ancora, necessità di esplicitare basi ed esiti modellistici completi dei diversi scenari di traffico per verificare e comprendere i differenziali di rumore dei corrispondenti scenari acustici*
- 1.3 Scarsa affidabilità, e necessità di verificare, ed eventualmente integrare e correggere, la taratura e validazione della modellazione di simulazione acustica*
- 1.4 Necessità di correggere l'incidenza del traffico pesante nella simulazione acustica*
- 1.5 Necessità di chiarire l'adeguatezza della simulazione acustica dei nodi di scambio e di altre particolari manovre del traffico, ed eventualmente integrarla e adeguarla*
- 1.6 Insufficiente validazione della simulazione acustica, con un suo probabile comportamento di sottostima; necessita di una sua diversa taratura*
- 1.7 Opportunità di elaborazioni e valutazioni anche per tre intervalli temporali giornalieri (UE)*

**2.**

***RIGUARDO AGLI ESITI DELL'EFFETTIVO PROCEDIMENTO DI PREVISIONE E VALUTAZIONE, E AGLI SCENARI DI TRAFFICO PRESI IN CONSIDERAZIONE***

- 2.1 Necessità di ulteriori cartografie rappresentative dei superamenti dei limiti di immissione*
- 2.2 Necessità di completamento delle stime (lacune relativa ad alcuni ricettori)*
- 2.3 Necessità di considerazione, stima e valutazione di scenari di traffico di lungo periodo*

**3.**

***RIGUARDO AGLI OBIETTIVI DI QUALITÀ AMBIENTALE (LIVELLI MASSIMI DI RUMORE AMMESSO AI DIVERSI TIPI DI RICETTORI)***

**POSTI A BASE DEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE PROPOSTO NEL SIA.  
(NECESSITA' DI PIÙ OPPORTUNI OBIETTIVI DI COMPATIBILITA' SANITARIA)**

- 3.1. *Inadeguatezza dei valori limite adottati per la valutazione di compatibilità acustica e necessità di adottare i limiti di compatibilità acustica sanitaria dell'OMS*
- 3.2. *Inammissibilità della compatibilità acustica limitata al solo interno degli edifici*
- 3.3. *Necessità di più efficaci mitigazioni capaci di garantire compatibilità sanitaria: limitazioni e regolazioni di traffico e di velocità, politiche e modulazioni tariffarie, ridisegno planimetrico della soluzione di nodo/casello, delocalizzazioni abitative*

**4.**

**RIGUARDO AL MERITO DELLE PREVISIONI DEL CLIMA ACUSTICO POST-INTERVENTO:  
ANCORA NUMEROSI RICETTORI ABITATIVI ESPOSTI A LIVELLI DI RUMORE INCOMPATIBILI  
NECESSITA' DI ULTERIORI MITIGAZIONI, MODIFICHE AL PROGETTO (E DELOCALIZZAZIONI)**

- 4.1. *Il SIA deve fornire bilanci quantitativi sulle previsioni di esposizione al rumore, ora mancanti*
- 4.2. *Comunque, anche con le mitigazioni, tanti ricettori sopra soglia di compatibilità sanitaria*
- 4.3. *Necessità di capire le cause (connesse con la superstrada, o no) di tali incompatibilità*
- 4.4. *Necessità di risolvere nel SIA le incompatibilità acustiche dovute o connesse alla Superstrada*
- 4.5. *Necessarie preventive ed efficaci nuove mitigazioni, e forse anche modifiche al progetto*

## 1.

### **RIGUARDO ALLA METODOLOGIA E ALLA PROCEDURA DI MESSA A PUNTO DELLA MODELLAZIONE ACUSTICA**

#### *1.1 Necessità di verificare e chiarire l'affidabilità del procedimento di stima e di modellazione del traffico attuale (scenario base 2012)*

Non c'è convincente né sufficiente indicazione sulla consistenza e appropriatezza delle basi statistiche di traffico con le quali è stata validata la modellazione, ovverosia non è chiaro quale sia lo consistenza e affidabilità della base di traffico misurato utilizzata per la taratura e la validazione della modellazione di stima dello scenario acustico dello 'stato attuale'.

Da quanto risulta dal SIA (pgg. 67-68 SIA QRA Rel.), la modellazione acustica è stata costruita sugli scenari di traffico configurati in seguito all'aggiornamento del precedente modello di traffico 2006, procedimento che, sembra, nel corso del 2013 avrebbe aggiornato al 2012 la precedente matrice O-D del primo progetto.

Dell'effettivo grado di aggiornamento e affidabilità dei dati utilizzati per tale attività (sia di traffico che di popolazione e occupazione <sup>(1)</sup>), e della validazione dei suoi esiti poco è riferito, essendo fornita nel SIA (QRProgett Rel. pg. 37) una unica misura di *scostamento misure-stime* media complessiva per l'intero ambito della Superstrada Pedemontana e Area centrale veneta, senza alcun esempio puntuale né disaggregazione statistica territoriale, nemmeno per ambiti provinciali.

In particolare, poi, la misura dei flussi di traffico concretamente introdotta nel modello acustico per la simulazione dello stato attuale sembra ricavata da una elaborazione da 'dati dedotti dallo scenario rete differenza' (SIA QRA pg. 67). Rifacendosi alla documentazione cartografica fornita nello stesso SIA, una documentazione di tale tipo risulta sussistere come cartografia di flussogramma solo come elaborazione degli scenari futuri, a partire dal anno 2015, ovvero da uno stato di rete già fatto oggetto di una previsione di incremento di traffico rispetto a quella base stimata e aggiornata per l'anno 2012, previsione di crescita parametrica fatta uguale a quella prevista dal PGTL 2001 (altra stima alquanto 'stagionata', sia astrattamente sia nel concreto della sua rappresentatività in una condizione socio-economica da vari anni ormai del tutto diversa).

Già questo appare non poco critico, per la notevole differenza tra le pronunciate previsioni di crescita del traffico di allora e la realtà di questi ultimi anni, riferita nello stesso SIA, di una sua concreta riduzione.

Nel complesso, quindi, tutta la base di traffico attuale posta a fondamento della modellazione acustica risulta esposta a possibili fattori di errore, che nelle attuali circostanze sarebbe con ogni probabilità di sovrastima (errore che, in base a quanto illustrato nel SIA, in taluni passaggi sembrerebbe probabile e consistente, in un procedimento non ripercorribile di incrocio di stime e parametri astratti o di estensione perfino regionale, non tutti recenti e controllabili).

In tale circostanza, puntuali e circostanziati riferimenti sulla esatta fonte e procedura di elaborazione dei dati primari utilizzati per ricavare la stima dei dati di base 2012 (o 2013, o 2014), e sulle statistiche di traffico effettivamente reperite per tale aggiornamento e la sua

---

<sup>1)</sup> Ad esempio, il SIA riferisce che per la rigenerazione della matrice OD dei movimenti delle persone aggiornata al 2012 sono stati utilizzati i dati statistici del Censimento Istat 2001 (SIA QRProgett. Pg. 35; base statistica già allora ormai alquanto 'stagionata'), anziché quelli del Censimento 2011, i cui primi dati al 2013 erano già disponibili, e che indubbiamente sarebbero stati alquanto più appropriati per una attività di 'aggiornamento' (!). Altrettanto vale per i coefficienti di crescita prevista del traffico nell'immediato futuro, applicati sulla matrice OD base, come sopra ricostruita, per ricavare i traffico di traffico dello scenario 2015 (vedi più avanti).

taratura e validazione, risultano indispensabili; invece sono del tutto insufficienti.

Va considerato, al riguardo, che il traffico attuale, come lo stesso SIA rileva e riconosce, è influenzato da una sensibile riduzione quantitativa rispetto alle condizioni anche solo di qualche anno fa (e specificamente rispetto al 2006 e a quanto considerato in occasione del progetto preliminare così come dal progetto definitivo).

Conseguentemente, l'utilizzo, nella taratura e validazione della modellazione acustica, di una base stimata di traffico diversa e quantitativamente 'maggiore' di quella reale attuale, si tradurrebbe, nei risultati del processo di simulazione degli effetti acustici di scenari di traffico futuri, in previsioni di livelli di immissione acustica inferiori a quelli che sarebbe corretto invece prevedere.

Sottostima che potrebbe riguardare innanzitutto anche lo stesso scenario acustico simulato attuale, qualora lo 'stato attuale' acustico utilizzato poi nella comparazione tra scenari venisse generato da una modellazione che utilizza flussi attuali stimati o ricalcolati diminuiti rispetto a quelli utilizzati nella taratura dello stesso modello; e che poi riguarderebbe certamente, e soprattutto, ogni scenario futuro.

Tale potenziale criticità deve essere esplicitamente esclusa, fornendo adeguate argomentazioni e documentazioni tecnico-statistiche; oppure va rimediata correggendo la modellazione per eliminarne i fattori di sottostima, con adeguata nuova validazione di essa e dei suoi nuovi esiti simulativi.

### *1.2 Ancora, necessità di esplicitare basi ed esiti modellistici integrali dei diversi scenari di traffico per verificare e comprendere i differenziali di rumore dei corrispondenti scenari acustici*

La documentazione di progetto e di SIA presentata in valutazione risulta alquanto lacunosa riguardo agli scenari di traffico considerati nella valutazione.

Non risultano infatti forniti né descritti né le matrici OD dei diversi scenari temporali di traffico, né i flussogrammi di rete risultanti dal caricamento di dette matrici nei diversi scenari di rete. E' incompleta anche la documentazione relativa alle basi di traffico prese come riferimento di base per la simulazione acustica dei due scenari 2023 con e senza l'intervento in oggetto (al flussogramma dello scenario di rete 2023 con la superstrada è affiancato solo un flussogramma differenziale con-senza superstrada); e altrettanto lacunosa risulta la documentazione relativa agli scenari di traffico 2015 e 2030 (considerati e presentati nel SIA QRProgett., ma non esaminati né considerati nello Studio acustico [del progetto come del SIA QRA]).

Di tutti i suddetti scenari manca qualsiasi indicazione della domanda di traffico con i quali sono stati alimentati (matrice OD, mai rappresentata ad alcuno stadio temporale, nemmeno in forma sintetica, ovverosia aggregata in un numero contenuto di zone).

Non sono quindi riscontrabili in alcun modo le variazioni (quantitative parametriche e/o qualitative, per le diverse tipologie di traffico e di veicoli) della domanda di traffico considerate e introdotte nella elaborazione dei diversi scenari temporali di traffico.

Inoltre tutti i suddetti flussogrammi risultano lacunosi, considerando e rappresentando solo i carichi di flusso di una parte limitata della rete stradale, quelle delle strade più importanti, mentre nulla è dato sapere circa i carichi della viabilità gerarchicamente minore ma comunque importante perchè anch'essa capace di effetti incisivi sul clima acustico complessivo, e che infatti è stata modellata negli scenari acustici 'attuale' e di progetto' dello stesso SIA (ad esempio, via Cal Trevigiana e via Levada).

Non è chiaro peraltro su quali basi tali viabilità minori risultano acusticamente modellata, dato che la mancanza dei relativi dati di traffico, a quanto sembra di dover dedurre, riguarda non solo la rappresentazione grafica degli scenari introdotti nella pubblicazione del SIA ma proprio la elaborazione dello studio di traffico e delle relative previsioni temporali del progetto.

Non è dato quindi capire né riscontrare quale effettiva base di traffico (2012 ? 2015? 2023?) risulta modellata nella simulazione acustica dello 'stato attuale' messa in comparazione, nel SIA, con quella dello stato di progetto 2023.

E non è quindi possibile comprendere e valutare i differenziali di clima acustico che si possono ricavare dall'osservazione dei dati di esposizione al rumore dei singoli ricettori (2), molti dei quali di misura rilevante (e per alcuni superiore anche oltre a quanto ci si aspetterebbe dato lo specifico sito (ad esempio lungo una viabilità minore, o persino lontano da qualsiasi fronte stradale), e per altri invece inaspettatamente modesta rispetto al consistente ricarico di traffico. Tali lacune vanno colmate, così da permettere un'adeguata verifica e valutazione dei dati di simulazione forniti.

### *1.3 Scarsa affidabilità, e necessità di verificare, ed eventualmente integrare e correggere, la taratura e validazione della modellazione di simulazione acustica*

Nella taratura del modello acustico, sembra che siano stati utilizzati solo i dati di misura acustica e di traffico reale appositamente misurati e rilevati sul campo per il presente progetto. Da quanto si può rilevare dallo stesso SIA (QRA Allegato Rumore) tali rilievi acustici appaiono alquanto limitati (solo due punti di misura), e i contestuali dati di traffico riguardano solo una strada (via Cal Trevigiana).

La taratura e validazione del modello acustico appare quindi, almeno astrattamente, poco affidabile, soprattutto in considerazione dei fattori ampiamente approssimativi, e di possibile errore di stima proprio sui dati di traffico posti a base della modellazione acustica, indicati nel punto precedente.

Anche tale potenziale criticità deve essere dichiarata esclusa, motivatamente con esplicita indicazione delle argomentazioni e documentazioni tecnico-statistiche, oppure va rimediata correggendo la modellazione per eliminarne i fattori di sottostima, con adeguata nuova validazione di essa e dei suoi nuovi esiti simulativa.

### *1.4 Necessità di correggere l'incidenza del traffico pesante nella simulazione acustica*

Nella descrizione della composizione di traffico, utilizzata per le simulazioni sia dello stato attuale che di quello futuro, se appropriata appare la stima della ripartizione tra traffico diurno e notturno (su valori del tutto rispondenti a molte rilevazioni di traffico), appare invece del tutto inappropriata la ripartizione del traffico totale tra tipologie di veicoli leggeri e veicoli pesanti (quest'ultimi notoriamente più rumorosi degli altri).

Dichiarando che manca un'adeguata specifica indagine di traffico, viene riferito che nelle modellazioni, sono stati adottati, senza addurre alcuna motivazione al riguardo, valori di traffico pesante VP pari al 7 % del totale per la rete ordinaria, e al 15 % per la rete autostradale (pg 68 del SIA QRA Rel)

Valori che paiono eccessivamente bassi, come confermano tutti i pochi dati adottati dalle stesse indagini del SIA, ma anche le statistiche autostradali ufficiali (3).

---

2) '1.2 Tabulato ricettori progetto definitivo proposto', incluso nel 'SIA QRA Allegato Rumore' e nel Progetto 'Relazione Tecnica Acustica, Allegato 1'. L'osservazione dei singoli dati di questa tabella (di alcune centinaia di righe) risulta faticosa, inevitabilmente limitata e quindi parziale, mancando una sua restituzione cartografica che ne faciliti l'utilizzo per l'osservazione e studio dei differenziali di esposizione dei ricettori nei diversi scenari.

3) - Nell'unica viabilità ordinaria fatta oggetto di indagine il traffico pesante VP, riferito alla stessa pg. 68, risulta essere, sulle 24 h, il 12 % del totale (quindi quasi il doppio di quello adottato per la simulazione acustico) e

La sottostima dell'incidenza della tipologia veicolare più rumorosa comporta conseguentemente una sottostima delle emissioni e quindi del livello complessivo delle immissioni acustiche cui risultano complessivamente esposti i vari ricettori presenti in area.

Il SIA non riferisce poi quali basi dati statistiche e/o riferimenti di letteratura specialistica siano state utilizzati per la più generale caratterizzazione emissiva unitaria dei veicoli e quindi dei relativi flussi: quali ne siano le classificazioni tipologiche effettivamente adottate, quali e di che fonte siano i fattori emissivi acustici unitari attribuiti a tali classi di veicoli, e in funzione di quali funzioni e parametri (e con che motivazioni o riferimenti a basi statistiche o di letteratura) le emissioni siano modulate rispetto alle concrete dimensioni e quindi velocità di deflusso e grado di congestione calcolate sui vari archi della rete dal modello di traffico.

### *1.5 Necessità di chiarire l'adeguatezza della simulazione acustica dei nodi di scambio e di altre particolari manovre del traffico, ed eventualmente integrarla e adeguarla*

Manca la descrizione delle particolari soluzioni tecniche modellistiche con le quali sono state stimate le emissioni acustiche del traffico in corrispondenza di particolari situazioni:

- manovre di entrata/ uscita dalla superstrada e percorso in rampe di svincolo,
- rallentamento/ fermata/ riavvio in corrispondenza della stazione di pedaggio,
- rallentamento/ attesa/ transito/ ri-accelerazione in corrispondenza di rotatorie e altri nodi.

Mancando anche un minimo accenno a quali soluzioni modellistiche adeguate siano state utilizzate per tali particolari situazioni, vi è persino il dubbio che per tali situazioni siano stati adottate metodiche specifiche e diverse da quelle del banale regime di deflusso stabile e libero o comunque a velocità costante, come dovrebbe essere per queste condizioni.

Notoriamente, tali fasi di movimento e di manovra dei flussi sono infatti caratterizzate da velocità e regime di deflusso alquanto variabili e perfino instabili, con anche prolungati momenti di marcia rallentata e di fermata dei veicoli (finanche con accodamenti in stop and go, in corrispondenza del casello e degli altri previsti nuovi nodi stradali), con una rumorosità complessiva finale sensibilmente più elevata di quella di un regime di marcia costante e libero. Ma un'inadeguata modellizzazione dell'emissione acustica in corrispondenza di tali fasi di movimento, ovverosia di tali tratti di rete, comporta la possibilità di sottostima della rumorosità ambientale complessiva, sottostima che in alcuni casi può diventare notevole, con negative conseguenze di sottovalutazione degli impatti di rumore nell'intorno di tali siti, quelli proprio in corrispondenza delle situazioni di maggior carico e quindi di potenziale criticità acustica. Situazioni che per di più sarebbero nuove di progetto, ovverosia relative a nodi che, proprio con l'intervento in oggetto, verrebbero a riconfigurarsi radicalmente se non proprio a costituirsi ex-novo (o comunque ad interessare con precedenza e regime variabile flussi di ben più consistente traffico di quello attuale), circostanza che impedisce di verificare l'adeguatezza di questa parte di funzionalità del modello acustico tramite il controllo e la valutazione degli esiti

---

perfino di oltre il 15 % nel periodo notturno (quando la condizione acustica risulta già ora, e ancor più sarà, in futuro, più critica)

- Nelle poche misure di traffico dell'ambito territoriale, riferite nel SIA QRProgett. (prive di riferimento temporale; pg 35-36) la media risulta dell'11 %, e per quella lungo la SR348 Feltrina, appena qualche chilometro a monte del punto di intervento in oggetto, addirittura del 18 %

- Nelle più numerose e più prossime al sito di intervento, sezioni di conteggio di traffico riportate nel Progetto Definitivo ('Aggiornamento studio del traffico veicolare', pgg. 8-9), tutte le otto misure, riferibili al periodo 2009-2011, si attestano su incidenze dei Veicoli Pesanti pari o superiori al 10 %, con una media semplice di oltre il 13 % (14 % per le quattro sezioni di conteggio più vicine)

- Nelle statistiche di traffico delle tratte autostrade che interessano l'Area Centrale Veneta relative al 2013, il traffico dei Veicoli Pesanti si attesta su valori compresi tra il 17 e il 29 %, con una media semplice pari a oltre il 22 % (A4, A13, A27, A31, A57; Informazioni Aiscat 3-4 2013).

simulativi dello stato attuale.

La totale mancanza di indicazioni riguardo a tali specifiche necessità, nella descrizione e nelle considerazioni sulle caratteristiche tecniche astratte del modello acustico come sulle concrete modellazioni su di esso prodotte e tarate, e ancora sui relativi risultati simulativi, impedisce di raggiungere un giudizio di adeguatezza dello stesso relativamente alle necessità di simulazione acustica affinata e sensibile di tali situazioni (presenti in numero elevato nella pur piccola rete stradale simulata e con un conseguente effetto di molteplici interferenze pressoché su tutti i vari flussi di traffico.)

*1.6 Insufficiente validazione della simulazione acustica,  
con un suo probabile comportamento di sottostima; necessita di una sua diversa taratura*

I risultati finali dei procedimenti di controllo della taratura e validazione della modellazione sono insoddisfacenti.

Il confronto con i punti di misura e controllo, troppo poco numerosi (solo 2; pg 68 del SIA QRA Rel.), manifesta esiti di modellazione acustica tutti sottostimati, e in misura pronunciata relativamente al rumore notturno (media tra i due punti di controllo: 1,1 dB di sottostima) con 1,6 dB di sottostima relativamente all'unico punto di misura per il quale risulta siano stati disponibili i conteggi di traffico contestuali (vedi i dati inseriti nel SIA QRA All. Rumore e nel Progetto). Una sottostima di quasi 2 dB risulta capace di portare a valutazioni e conclusioni di compatibilità consistentemente erronee (per difetto) per numerosi ricettori.

*1.7 Opportunità di elaborazioni e valutazioni anche per tre intervalli temporali giornalieri (UE)*

Nella presentazione e valutazione dei risultati delle misurazioni del livello acustico attuale e delle simulazioni previsionali è stata adottata una periodizzazione giornaliera in due intervalli temporali (giorno h06-22 e notte h22-06), come indicato dall'attuale normativa italiana, e non anche in tre intervalli, come già stabilmente indicato dalla normativa comunitaria (ancorché sia ancora in fase evolutiva e non cogente).

Appare invece opportuno elaborare i dati anche secondo quest'ultima modalità, introducendo quindi come ulteriore segmento di disaggregazione temporale del ciclo delle 24 ore anche il periodo delle fasi intermedie tra la notte e il giorno (sia di mattina che di sera, riducendo le fasi iniziali e finali di ciascuno degli altri due periodi), e valutando i valori di misura con riferimento a propri specifici valori limite (orientativamente di livello esattamente intermedio a quelli dei periodi diurni e notturni tra cui si inserisce, quindi con un differenziale di 5 dB(A) rispetto a ciascuno degli altri due).

L'adozione anticipata e volontaria di tale indicatore consentirà innanzitutto una spontanea congruità e comparabilità con tutte le altre statistiche acustiche nazionali e comunitarie, ormai di prossima riconfigurazione secondo tali modalità, ma anche e soprattutto una migliore comprensione e valutazione dell'andamento giornaliero del rumore e dei relativi effetti di disturbo rispetto alle effettivamente diverse predisposizioni verso il rumore, nelle diverse fasi della giornata, della popolazione interessata.

## 2.

### **RIGUARDO AGLI ESITI DELL'EFFETTIVO PROCEDIMENTO DI PREVISIONE E VALUTAZIONE, E AGLI SCENARI DI TRAFFICO PRESI IN CONSIDERAZIONE**

#### *2.1 Necessità di ulteriori cartografie rappresentative dei superamenti dei limiti di immissione*

Le elaborazioni e rappresentazioni degli esiti del procedimento di stima risultano poco o per nulla comprensibili ed evidenti in modo immediato.

Vanno prodotte mappe acustiche che visualizzino e localizzino in modo immediato e sinottico gli edifici sopra soglia, indicandovi esplicitamente l'entità di tale superamento della soglia diurna e notturna per ciascuno di essi.

#### *2.2 Necessità di completamento delle stime (lacune relativa ad alcuni ricettori)*

Nelle tabella di previsione del grado di esposizione al rumore di ciascun ricettore presente nell'area studio acustica (nell'Allegato Rumore del SIA QRA nonché nel Progetto) manca ogni previsione del livello immissivo acustico relativo ad alcuni ricettori dirimpetto ai quali viene collocato il casello (i ricettori 141, 146, 581 e 583), nonché di un altro ricettore posto in via CalTrevigiana (il ricettore ). Tale lacuna va colmata.

#### *2.3 Necessità di considerazione, stima e valutazione di scenari di traffico di lungo periodo*

Manca la modellizzazione di uno scenario di traffico di lungo periodo e la relativa previsione di corrispondente scenario acustico, quando invece l'orizzonte di lungo periodo è ben considerato e salvaguardato (in altra sede e documentazione istituzionale) dal proponente l'opera.

Già l' "Aggiornamento studio del traffico veicolare", introdotto fra gli elaborati del Progetto definitivo allegato al SIA, riferisce della sussistenza di orizzonti e scenari previsionali già calcolati estesi sino all'anno 2035; mentre nel SIA QRProgett viene riferito uno scenario 2030. A tale ulteriore periodo , progetto e SIA attribuiscono tassi di crescita del traffico costanti, per un complessivo incremento 2023-2035 pari a circa il 10-12 %, misura che al netto dell'incremento di rumore connesso al peggioramento delle condizioni di deflusso (rapporto flusso-capacità più elevato e regime sempre più instabile di deflusso), porterebbe a un innalzamento generale del rumore emesso di almeno 0,5 dB

Si tenga peraltro presente che il periodo di concessione di costruzione e gestione dell'opera risulta ulteriormente e notevolmente più esteso del modesto periodo di esercizio considerato nel modello acustico (sino all'anno 2054); e che per tali ulteriori tre decenni successivi all'orizzonte temporale scenario di traffico considerato per la previsione acustica proposta nel SIA (2023) vengono previste ancora notevoli e costanti crescite del traffico autostradale, dell'ordine del 70 %, e un incremento potenziale delle relative emissioni acustiche di 3dB. <sup>(4)</sup> A

---

<sup>4)</sup> Nel Piano Economico-Finanziario approvato nel recente 2013 vengono infatti previsti incrementi di ricavi da traffico ordinario (al netto delle variazioni da sconti ai residenti) pari a un tasso di incremento medio annuo composto del 4,34 %, che al netto dell'incremento tariffario da inflazione (previsto al 2 % annuo) rivela una previsione di crescita del traffico medio annuo composto del 2,3 % ; tasso da cui consegue la previsione di una crescita di traffico autostradale, nel periodo 2023 (scenario acustico simulato)-2057 (anno di termine della concessione) pari a oltre il 72 % rispetto al traffico 2023, con un incremento di potenza di emissione acustica pari a 2,5 dB, e considerando anche l'incremento di emissioni da peggioramento delle condizioni di deflusso (sempre più instabile e congestionato, specie ai nodi), sicuramente di più di 3 dB. Quindi una pressione sonora,

tali componenti specificamente autostradali potrebbero corrispondere incrementi di traffico (e conseguentemente del contributo emissivo acustico) non dissimili anche per la componente di traffico meramente locale (che non scambia con l'autostrada).

Coerentemente con la normativa generale di VIA, che impone la stima e valutazione della condizioni ambientali 'finali' al ciclo di vita dell'opera in valutazione, e nello specifico con le previsioni amministrative convenzionali, occorre considerare e tener conto anche di questi previsti notevoli incrementi di traffico, e considerare i conseguenti maggiori livelli di rumore, producendo conseguente un'ulteriore stima di esposizione di tutti i vari ricettori a quell'orizzonte finale di traffico e di immissione acustica (in prima approssimazione stimabile in un livello di inquinamento acustico da traffico più elevato di almeno 3 dB rispetto a quello reso dalla simulazione dello scenario 2023).

### 3.

#### **RIGUARDO AGLI OBIETTIVI DI QUALITÀ AMBIENTALE (LIVELLI MASSIMI DI RUMORE AMMESSO AI DIVERSI TIPI DI RICETTORI) POSTI A BASE DEL PROCEDIMENTO DI VALUTAZIONE PROPOSTO NEL SIA, E POSSIBILITÀ DI PIÙ OPPORTUNI OBIETTIVI DI COMPATIBILITÀ SANITARIA**

##### *3.1. Inadeguatezza dei valori limite adottati per la valutazione di compatibilità e necessità di adottare i limiti di compatibilità acustica sanitaria dell'OMS*

Lo studio acustico assume, in prima istanza, come valori obiettivo di qualità acustica ambientale (rumore ambientale -esterno agli edifici-):

- per i ricettori che vengono a trovarsi all'esterno di tutte le fasce di servitù acustica stradale (ovvero relative sia ai tratti di superstrada e di altra viabilità ordinaria locale di nuova costruzione, sia ai tratti di viabilità già esistente), livelli corrispondenti ai valori limiti assoluti stabiliti nella generalità delle diverse zone acustiche ordinarie ex DPCM 1997.11.14 (senza applicazione dei limiti differenziali, né dei valori limiti di emissione, né dei valori di qualità pure profilati nello stesso DPCM);
- per i ricettori che invece vengono a trovarsi all'interno di una o più di tali fasce, livelli corrispondenti a quelli indicati dalla norme speciali relative alle infrastrutture stradali (ex DPR 2004 n.142).

Pertanto, qualora tali valori non risultino, dalla modellazione acustica implementata per il SIA, conseguiti né spontaneamente né con l'entità dei dispositivi di mitigazione acustica adottati nel progetto (alcuni tratti di barriere acustiche artificiali; e alcuni tratti della viabilità pavimentati con materiale e dispositivi fonoassorbenti) tali valori-obiettivo risultano abbandonati, e adottati soli valori obiettivo del rumore in ambienti interni a finestre chiuse, diurno per le scuole e notturni per gli altri insediamenti abitativi (corrispondenti agli omologhi livelli, differenziati tra ospedali e altre insediamenti abitativi, profilati nello stesso DPR)

In concreto, i valori limite ambientali, laddove adottati, risultano quindi:

- pari ai limiti assoluti di immissione proposti dalla normativa generale per le zone acustiche di classe III (60-50 dB(A), rispettivamente diurno e notturni, per i ricettori esterni alle fasce di servitù acustica stradale
- pari ai limiti di immissione proposti dalla normativa generale per le zone di servitù acustiche delle autostrade/strade di nuova costruzione e per le parti più esterne delle fasce di servitù acustica delle strade già esistenti (65-55 dB(A), e, in misura sensibilmente più permissiva e

---

di tale componente di traffico (di attraversamento lungo la Superstrada o di scambio tra essa e la rete ordinaria -entrata/uscita dalla rete locale- più che doppia (secondo la scala logaritmica dB).

accomodante per i titolari e gestori stradali, per le parti più interne di codeste fasce di servitù (70-60 dB(A)).

Invece, i limiti interni agli edifici (laddove il proponente non persegue limiti ambientali) risultano:

- solo relativi al periodo notturno (e a serramenti chiusi), per un valore-limite di 40 dB (non risultano presenti nell'area dello studio acustico ricettori considerati particolarmente sensibili quali attrezzature di ricovero né scuole).

Tali misure, pur corrispondendo ai valori genericamente proposti (senza altri obiettivi differenziali o di qualità) dalla normativa nazionale per la generalità dei casi territoriali, o per i casi di esposizione (permissiva) al rumore stradale, non risultano corrispondere alle esigenze di tutela della salute.

Risulta invece opportuno e necessario, ai fini della tutela della salute pubblica, adottare i limiti indicati dall'Organizzazione Mondiale della Sanità nelle proprie Linee Guida per la tutela della salute dall'esposizione al rumore ambientale; in particolare da:

- le Linee Guida per il rumore ambientale, (Guidelines for Community noise, WHO, 1999)  
- le Linee Guida per il rumore ambientale notturno, emanate per la 'regione' Europa (Night noise Guidelines for Europe, WHO 2009).

Entrambi i rapporti comprendono copiosi rinvii alla più consolidata e autorevole letteratura di indagine epidemiologiche a scala planetaria, relative alle diverse condizioni di esposizione al rumore (nelle diverse circostanze soggettive e oggettive), e forniscono precise soglie di riferimento OMS per una adeguata tutela della salute umana nella generalità dei casi di rumore ambientale esterno degli insediamenti residenziali.

Il primo dei due rapporti conclude fornendo i seguenti valori soglia:

- valore limite diurno e serale per l'esterno di aree di insediamento residenziale (Outdoor living area), adeguato a prevenire fastidi e disturbi di entità seria:  $Leq$  55 dB(A) (o addirittura 50 dB(A), qualora si voglia prevenire anche fastidi e disturbi di entità moderata), mediato su un periodo diurno di 16 ore  
- valore limite notturno all'esterno delle camere da letto (outside bedrooms), adeguato a prevenire disturbi del sonno (garantendo anche la possibilità delle finestre aperte):  $Leq$  45 dB(A), mediato su un periodo notturno di 8 ore  
- valore limite per l'interno degli ambienti abitativi (Dwelling indoors), adeguato a garantire la facilità di comprensione dei dialoghi e a prevenire disturbi e fastidi di entità anche moderata:  $Leq$  35 dB(A), mediato per un periodo diurno di 16 ore  
- valore limite per l'interno delle camere da letto (inside bedrooms), adeguato a prevenire disturbi del sonno:  $Leq$  30 dB(A), mediato per un periodo notturno di 8 ore.

Il secondo e più recente rapporto, destinato alle specifiche esigenze di tutela della salute e protezione da rumore delle società industrializzate del continente europeo, e limitando al solo rumore notturno fornisce, in estensione e aggiornamento delle indicazioni delle Linee Guida generali 1999, i seguenti ulteriori valori per il rumore ambientale ('esterno') notturno:

- 40 dB, come valore guida di efficace protezione dell'intera popolazione (considerando in essa anche i suoi gruppi più vulnerabili)
- 55 dB, come valore limite transitorio nelle situazioni e nei paesi in cui il valore guida non può essere conseguito in breve termine

A fronte di tali chiare, argomentate e scientificamente motivate indicazioni, l'assunzione di valori diversi e superiori a questi richiede altrettanto e più approfondite argomentazione e dimostrazioni che rassicurino che, nello specifico della realtà sottostante, tali valori non

possano produrre effetti negativi (dimostrazione che, a fronte delle argomentate e dimostrate indicazioni sanitarie dell'OMS, risulta assolutamente necessaria e deve essere scientificamente convincente, nel rispetto del 'Principio di precauzione').

Mancando tali dimostrazioni, l'adozione di limiti superiori a quelli indicati dall'Organizzazione Mondiale della Sanità costituirebbe omissione di tutela della salute.

E così infatti non si può non concludere anche per il caso in specie, in cui il SIA propone di assumere valori limite di compatibilità ambientale <sup>(5)</sup> che, per i periodi sia diurno che notturno, risultano superiori a quelli OMS:

- di 5 almeno 5 dB(A), per i limiti del rumore esterno, nel miglior caso delle insediamenti che non vengono inclusi nella zone di servitù stradale,
- e addirittura di 15 dB(A) per i limiti di rumore esterno nelle zone più prossime alle strade esistenti (senza alcuna considerazione della circostanza -proprio come nel caso in oggetto- che tale soglia alta vada a favorire l'instradamento di ulteriori consistenti flussi di traffico connessi a strade nuove che si connettono con esse; e ciò proprio laddove per pregresse tendenze storiche, cospicua risulta la presenza di insediamenti residenziali proprio lato strada, la maggior parte delle quali è già pesantemente bersaglio di condizioni ambientali dequalificate e nocive. Ciò con atteggiamento sistematicamente derogatorio e soprattutto lassista e accondiscendente verso i vari gestori infrastrutturali, sia per i riferimenti generali, sia e anzi ancor più per i riferimenti proposti per le zone di servitù acustica, indifferentemente che queste risultino pressochè deserte o, all'opposto, già da prima del progetto in discussione, e persino legittimamente, densamente abitate (ammettendo addirittura che alcune di esse vengano ad essere praticamente urtate, in immediata contiguità fisica, dalle strutture materiali della prevista nuova infrastruttura).

Invece che esserne subordinata e penalizzata, come risulta per le ampie deroghe lassiste (e accondiscendenti verso i gestori infrastrutturali), adottate dai riferimenti generali (e ancor più dai riferimenti proposti dal proponente anche per il caso in specie), l'effettiva tutela della salute, corrispondendo a un diritto costituzionale incompressibile, indubbiamente deve prevalere e condizionare qualsiasi opportunità di sviluppo economico e trasportistico/infrastrutturale.

### *3.2. Inammissibilità della compatibilità acustico limitata al solo interno degli edifici*

Particolarmente grave e inammissibile rispetto ai principi costituzionali appare la facoltà di rinuncia al perseguimento di adeguati livelli di tutela ambientale acustica, facoltà acconsentita

---

<sup>5)</sup> Si rammenta che il procedimento di Valutazione di Compatibilità Ambientale non si esaurisce in e non corrisponde a un mero riscontro di conformità a valori standard di standard indifferentemente applicabili alla generalità dei casi, indipendentemente dalle condizioni ambientali più complessive per il singolo componente e per l'intero ecosistema (anche umano), e che ha proprio come missione di garantire agli interventi sui cui viene ad applicarsi quegli esiti di qualità e salute ambientale che le normative standard non riescono a garantire (Se così non fosse non sarebbe un'attività discrezionale e di richiesta elevata eccellenza, ma sarebbe espletata da normali controllori funzionari dipendenti dell'amministrazione di competenza). Da ciò deriva la facoltà sempre consentita di stabilire, volta a volta, orizzonti di compatibilità per l'una o l'altra componente ambientale anche per soglie e misure più esigenti e stringenti di quelle standard già automaticamente pre-vigenti per l'universalità dei casi, purchè in scienza e coscienza tali diverse soglie e misure risultino giustificabili da comprovata motivazione scientifica. E questo può essere anche il caso dei valori guida per la compatibilità acustica, allorquando risulti, come si è riscontrato, che per la tutela della salute umana della popolazione concretamente esposta al rumore del caso in valutazione i valori standard della normativa generale non sono sufficienti e adeguati, e sono invece necessari (e scientificamente motivati) valori limite più elevati, come quelli indicati dall'OMS.

alla discrezione del proponente, in cambio del perseguimento dei soli valori minimi interni agli edifici, a finestre chiuse, per i soli periodi notturni.

Con tale facoltà la difesa della salute e dei diritti di abitazione salubre di ciascun cittadino, vien ulteriormente sacrificata, rinunciando da un lato al perseguimento di valori di tutela, nemmeno ridotti o minimi, relativamente al periodo diurno, e dall'altro al diritto al libero comportamento e fruizione del proprio ambiente di vita, costringendo, per poter raggiungere livelli di rumorosità adeguati alle esigenze di un completo benessere della persona, a rimanere costretti negli edifici e con finestre chiuse.

Tali costrizioni risultano così particolarmente punitive delle libertà e diritti fondamentali della persona da non poter essere ammissibili come provvedimento ordinario, e riservato solo a condizioni specialissime, transitorie e del tutto eccezionali per emergenze di protezione civile. D'altronde risulta anche eufemisticamente difficile considerare 'ambientalmente compatibile' una tale costrizione di comportamento, ed è del tutto opportuno che tale misura non venga mai adottata in procedimenti di valutazione di compatibilità ambientale, anche prima che la relativa facoltà normativa venga (prevedibilmente) cassata da qualche ricorso giurisdizionale (finanche costituzionale).

### *3.3. Necessità di mitigazione capaci di garantire compatibilità sanitaria:*

*limitazioni e regolazioni di traffico e di velocità, politiche e modulazioni tariffarie, ridisegno planimetrico della soluzione di nodo/casello, delocalizzazioni abitative*

L'adozione di un diverso e anzi opposto approccio culturale e di politica degli interessi pubblici, quale quello profilato nel precedente punto 1, non comporta di per sé l'impossibilità di introduzione di nuove strade, o l'inconciliabile dilemma di alternativa sistematica e sempiterna tra sviluppo infrastrutturale e diritto alla salute.

E' infatti possibile e opportuno, anche nel caso in oggetto, intervenire con provvedimenti energici di riduzione e mitigazione degli impatti ambientali della nuova strada e del relativo traffico (anche indotto e ricaricato sul resto della rete stradale) che mantenga e persegua la tutela della salute come diritto incompressibile.

E' la stessa WHO a prefigurare alcune metodiche, certo drastiche (rispetto alla consuetudine), ma efficaci:

-limitazioni importanti della velocità consentita (con effetti di riduzione delle emissioni e delle conseguenti immissioni, di 4 o 5 e finanche 7 dB(A), sia nelle strade della rete ordinaria sia della nuova superstrada, con un sistema e una rete capillare di vigilanza e repressione automatica delle infrazioni di velocità e dell'eccessiva rumorosità (dei veicoli o del comportamento di guida)

- limitazioni orarie specialmente nei periodi serali e notturni (i più critici anche nel caso in oggetto), in particolare per il traffico pesante commerciale (il più rumoroso)

- una adeguata modulazione (e finanche estensione) della tariffazione stradale, che penalizzi i veicoli più rumorosi e i periodi di spostamento di maggior disturbo (principio Chi inquina paga) (esattamente il contrario della politica delle agevolazioni tariffarie previste proprio nella Superstrada Pedemontana Veneta per il traffico commerciale locale, ammesso gratuitamente per brevi percorsi locali ma solo nel periodo notturno compreso tra le ore 0.00 e 6.00);

- la delocalizzazione dei ricettori più direttamente esposti lungo le strade esistenti, privi di possibilità di ulteriori specifici ed efficaci provvedimenti di protezione dalla propagazione acustica stradale e che, con i risultati prevedibili per i dispositivi sopra illustrati, rimarrebbero comunque esposti a valori sopra le soglie OMS.

4.

**RIGUARDO AI RISULTATI DELLE PREVISIONI DEL CLIMA ACUSTICO FINALE:  
ANCORA NUMEROSI RICETTORI ABITATIVI ESPOSTI A LIVELLI DI RUMORE INCOMPATIBILI  
NECESSITA' DI ULTERIORI MITIGAZIONE, MODIFICHE AL PROGETTO (E DELOCALIZZAZIONI)**

*4.1. Il SIA deve fornire bilanci quantitativi sulle previsioni di esposizione al rumore, ora mancanti*

Il SIA, pur fornendo un analitico Tabulato delle stime dei diversi valori di immissione acustica elaborate per ciascun ricettore presente nell'area dello studio acustico (stime relative ai due distinti intervalli temporali giornalieri, e ai due scenari con e senza intervento all'orizzonte dell'anno 2023), rinuncia tuttavia a fornire una contabilizzazione e una valutazione complessiva delle condizioni acustiche future, che, secondo la sua stessa previsione, conseguirebbero alla realizzazione dell'opera e di tutti i previsti dispositivi di mitigazione acustica. Invece una tale bilancio e un'attenta valutazione risultano indispensabile per un giudizio di compatibilità appropriato e completo, e dovrà essere fornito dal proponente.

*4.2 Comunque, anche con le mitigazioni, diversi ricettori sono sopra soglia di compatibilità sanitaria*

In ogni caso, una lettura attenta di quanto già rilevabile dal SIA pubblicato permette misure e considerazioni, ancorchè in prima approssimazione e provvisorie, già assai significative. Con riferimento alle condizioni future ex-post all'intervento e all'attuazione di tutto quanto con esso previsto come 'mitigazioni', e considerando per comodità il solo, e comunque più che significativo, indicatore di rumore notturno <sup>(6)</sup>, si riscontra che dei 182 ricettori abitativi (sul totale di 248 per tutte le tipologie e funzioni) presenti nell'ambito dello studio acustico, ben 69, ovvero più di un terzo, risulterebbero esposti a condizioni di rumore incompatibili con la tutela della salute umana (rumore medio notturno superiore al valore di tutela della salute di prima istanza dell'OMS: 55 dB). Di questi più della metà (39 ricettori) sarebbero esposti a una condizione di pressione acustica notturna più che doppia di quella soglia (esposti cioè a rumore medio superiore a 58 dB), e quasi un terzo (32 ricettori) addirittura a un rumore notturno medio superiore a 60 dB. Sono tutte condizioni inammissibili, indipendentemente dall'eventuale circostanza, per alcuni di essi, di trovarsi già ex-ante in analoghe (o anche talora peggiori) condizioni di insalubrità.

*4.3 Necessità di capire le cause (connesse con la superstrada, o no)*

Di tali condizioni vanno approfondite le circostanze.

E' infatti possibile che per alcune di tali situazioni le ragioni di tale esposizione vadano addebitate a fattori e circostanze che con l'intervento in oggetto nulla hanno a che vedere, nel

---

<sup>6)</sup> Date le proporzioni tra i traffici diurno e notturno in genere conteggiati, e comunque simulati in tutti gli archi della rete in questione, (sempre di misura inferiore alla proporzione 10/1), e data la differenza tra i relativi valori limite acustici notturno e diurno (sempre di 10 dB(A), per ogni tipo di ricettore e zona acustica), è matematicamente certo che in ogni arco è il rumore notturno quello che è più vicino, o che supera di più, il relativo valore limite.

In prima approssimazione, quindi, basta considerare il rumore notturno e controllare / risolverne la relativa compatibilità, per confidare di poter risolvere, allo stesso modo e senza ulteriori misure, anche la compatibilità acustica diurna.

senso che la realizzazione e il traffico della Superstrada e del relativo casello, e di tutte le altre opere di nuova viabilità (o di modifica della viabilità esistente connessa o complementare ad esse) non solo non ne sarebbero la causa primigenia, ma nemmeno vi contribuirebbero con alcun nemmeno minimo peggioramento o ricarico.

Solo in tal caso, si potrebbe escludere dagli obiettivi obbligati del SIA il risanamento di tali ricettori.

#### *4.4 Necessità di risolvere nel SIA le incompatibilità acustiche dovute o connesse alla Superstrada*

Per i ricettori che invece venissero gravati, anche solo marginalmente, di effetti negativi derivati da opere e attività (traffico) costitutive, connesse o conseguenti direttamente o indirettamente dalla realizzazione dell'intervento in procedura di VIA, ancorchè fossero già in condizioni critiche pregresse, il SIA deve invece fornire soluzione efficace e complessivamente risolutiva (e non semplicemente l'elusione della compatibilità, limitando la verifica dei limiti solo all'interno degli edifici, soluzione violenta e irrispettosa della dignità delle persone, prima ancora che dei loro diritti fondamentali costituzionalmente tutelati). (7)

La soluzione non può che consistere nell'adozione di soluzioni progettuali e/o di azioni e/o dispositivi complementari che, per tali ricettori effettivamente impattati dall'intervento in oggetto, ne risolvano, in qualsivoglia modo purchè esaustivamente, la condizione di incompatibilità da esso generata o anche solo aggravata (anche solo marginalmente).

In prima approssimazione ipotetica, ciò potrà/dovrà riguardare tutti i ricettori abitativi direttamente (o anche indirettamente) affacciati sulla Strada Feltrina, o che si trovassero affacciati su tale tratto della nuova Superstrada o del relativo casello o connessione.

Ciò in grazia del fatto che certamente su tale strada, e per un tratto certamente più esteso di quello che si prevede venga fatto oggetto di intervento di trasformazione fisica diretta da parte dello stesso Proponente superstradale (per sua autonoma volontà o anche per accordi con gli Enti Locali), non potrà non caricarsi un sicuro e consistente flusso di traffico di scambio con (da/per) la nuova Superstrada in questione.

Va invece attentamente vagliata la condizione di incompatibilità acustica prevista, dal modello, anche per il futuro, per i ricettori abitativi affacciati sulla via Cal Trevigiana o via Levada, verificando distintamente per ciascuno se essa derivi dal traffico della Pedemontana (o comunque ne sia anche solo indirettamente e marginalmente influenzata o aggravata), oppure non derivi esclusivamente solo da traffico ultroneo, comunque atteso, anche in assenza della superstrada. Da ciò derivando la conseguente necessità che sia il Proponente attuale a doversene fare carico, oppure no.

---

7) Ciò in quanto non può in alcun modo ammettersi che una condizione ambientale già compromessa, per qualsivoglia diversa causa o responsabilità, costituisca la copertura per acconsentirne a un ulteriore suo aggravamento gratuito da parte di chiunque altro operatore.

Dovendosi infatti garantire, per normativa di VIA, anche la qualità ambientale 'finale' e complessiva, qualsiasi ricarico ed effetto additivo, per quanto modesto e marginale rispetto 'al fondo' e 'al pregresso', per il solo fatto di aggiungersi e combinarsi cumulativamente con una situazione già critica rende dovuta la valutazione della qualità finale complessiva (conseguente nell'insieme al pregresso e all'incremento ultimo), e questo va a carico del l'ultimo contributore d'impatto (salvo che questo non riesca a rivalersi sugli altri responsabili del pregresso, per propria capacità o in forza di legge).

Ad esso non resta, quindi, se vuole esentarsi da tale dovere e responsabilità di fronte all'autorità ambientale, che riassetare la propria proposta di intervento in modo che sia dimostrabile in non ricarico, e la completa non interferenza (diretta come indiretta) del proprio intervento con l'una o l'altra delle componenti ambientali già oggetto di altrui impatto.

*4.5 Necessità di preventive ed efficaci nuove mitigazioni, e forse anche di modifiche al progetto.  
E per gli ultimi ricettori rimasti in condizioni di incompatibilità, accordi di delocalizzazione*

Il SIA e il parere VIA devono stabilire preventiva soluzione a tali condizioni d'incompatibilità. A tal fine vanno applicate tutte le possibili soluzioni:

- di ulteriore e completa mitigazione 'a valle' dei soli effetti negativi,
- di modifica del progetto e/o del suo regime di esercizio (soluzione 'a monte')
- di delocalizzazione (per i ricettori che residuassero in condizioni critiche altrimenti irrisolte)

Si suggeriscono di seguito alcune possibili modalità di intervento in grado di conseguire riduzioni significative delle condizioni di esposizione al rumore:

1. più efficace ed estesa adozione di dispositivi di barriere acustiche (artificiali e contemporaneamente anche naturali - a schermatura- mitigazione visuale), lungo l'intero sviluppo delle rampe, degli svincoli e dei piazzali di casello della superstrada (ora invece solo parziali)
2. particolare adeguamento dell'attuale soluzione del casello a trombetta, abbassandone la quota in parziale o totale trincea, e riusandone il materiale di scavo per costituire adeguati rilevati lungo tutti i bordi perimetrali (e particolarmente sul lato ora a diretto ridosso della Strada Feltrina, dirimpetto ad alcune abitazioni sull'altro lato), rilevati di larghezza e pendenza di scarpate atte ad acconsentirne la piantumazione di specie vegetali schermanti/fonoassorbenti
3. generale e definitiva adozione delle pavimentazioni drenanti e fono-assorbenti di doppio strato (pavimentazione che il SIA riferisce ora limitata alla superstrade e relativa viabilità di casello, di diretta ed esclusiva titolarità del Concessionario). Al riguardo, l'assunzione dei relativi oneri a carico del Proponente potrebbe essere limitata alla sola realizzazione dei lavori di iniziale ristrutturazione e prima stesura, restituendo/riconfermando a carico degli altri rispettivi titolari/proprietari l'impegno e l'onere di una sua regolare e adeguata manutenzione (Atto d'obbligo allegato al SIA, a garanzia della costanza del tempo delle prestazioni ambientali di tale dispositivo)
4. soluzioni di regolazione del traffico (abbassamento dei limiti di velocità [anche in sede superstradale], regolazione/divieti di circolazione [serali/notturni] per le tipologie di veicoli di più elevata rumorosità, ...) complete però di adeguato sistema di presidio e vigilanza / repressione automatica ...
5. modifica della soluzione geometrica del casello di scambio tra superstrada e via Feltrina, che ne riduca l'estensione planimetrica e l'avvicinamento a ricettori residenziali. Efficace, all'uopo, potrebbe risultare l'adozione di un schema 'a diamante' (plausibilmente con rotatoria) centrato sull'esatto punto di intersezione tra superstrada [sempre in trincea] e strada Feltrina [sempre totalmente a raso] (così come adottato in altre identiche situazioni della stessa superstrada pedemontana veneta (come, ad esempio, il casello/nodo con la SS.11 a Montecchio o il casello di Bassano Est/Tangenziale nord/Valsugana).

Tale soluzione (opportunamente evolutiva e più semplice di quella del progetto 2013 - non certo priva di criticità-) eliminerebbe la diretta contiguità tra l'intero sviluppo lineare del piazzale di casello e la fila di abitazioni subito sull'altro lato della Strada Feltrina, e allargherebbe il carico dei flussi su più rampe e più piccoli piazzali satelliti, comunque adiacenti alle carreggiate superstradali (invece che concentrare il traffico di tutte le manovre di entrata/uscita su un unico e più lungo percorso di raccordo discosto dalla Superstrada e affiancato alla Feltrina, per di più in notevole avvicinamento a diverse abitazioni (anche sull'altro versante).

6. Qualora l'adozione di quanto qui sopra indicato (e/o di altri dispositivi o rimedi allo scopo individuati e adottati dal Proponente) non riuscisse a conseguire per taluno dei ricettori abitativi il livello di massimo rumore notturno accettabile indicato dall'OMS a garanzia della salute, per la sua tutela e per la compatibilità sanitaria dell'intervento in questione (55 dB), per tale o tali residenze non resterà che disporne e indennizzarne integralmente la delocalizzazione (concordata con gli interessati, con la cessione dell'area al Comune o al Proponente, per la successiva demolizione dell'edificio qualora non fosse riconvertibile ad altri usi non abitativi).

**In conclusione e sintesi, si chiede quindi:**

(sul procedimento di modellazione acustica)

- **di documentare, verificare e chiarire l'affidabilità della modellazione di traffico (vedi 1.1)**
- **di documentare meglio gli scenari di traffico (matrici OD e flussogrammi completi) (vedi 1.2)**
- **di verificare ed eventualm. integrare/correggere la taratura del modello acustico (vedi 1.3)**
- **di correggere nel modello acustico l'incidenza dei Veicoli Pesanti (vedi 1.4)**
- **di chiarire ed eventualm. adeguare la simulazione acustica dei nodi e altre manovre (v. 1.5)**
- **di correggere la validazione e le conseguenti sottostime della modellazione acustica (v- 1.6)**
- **di redigere le elaborazioni acustiche articolandole anche in 3 periodi giornalieri (UE) (v.1.7)**

(sugli esiti del procedimento di previsione/valutazione, e sugli scenari considerati)

- **di presentare cartografie espressive sui ricettori sopra soglia (vedi 2.1)**
- **di completare le stime laddove lacunose (ricettori mancanti) (vedi 2.2)**
- **di elaborare stime e valutare le compatibilità di scenari di lungo periodo (v. 2.3)**

(sugli obiettivi di qualità ambientale e di compatibilità sanitaria)

- **di adottare, a salvaguardia della salute umana, i valori soglia indicati dall'OMS (vedi 3.1)**
- **di non adottare valori obiettivo interni agli edifici al posto di obiettivi 'ambientali' (v. 3.2)**
- **di considerare fattibilità/possibilità anche di soluzioni e mitigazioni indicate dall'OMS (v.3.3)**

(sulle incompatibilità già previste, la necessità di risolverle nel SIA, e i dispositivi utili a ciò)

- **di elaborare un bilancio quantitativo delle diverse condizioni di esposizione ex-post (v. 4.1)**
- **comunque di considerare le molte incompatibilità già previste (ricettori sopra soglia) (v. 4.2)**
- **e di valutare bene se sono effetto, anche indiretto o marginale, della superstrada (v. 4.3)**
- **di risolvere nel SIA tutte le incompatibilità causate o accresciute dalla Superstrada (v.4.4)**
- **di ridefinire nel SIA tutte le ulteriori mitigazioni e modifiche al progetto a ciò necessarie (potenziamento delle barriere, modifiche di mitigazione dell'attuale disegno di casello, estensione della pavimentazione fonoassorbente, regolazioni di traffico, ridisegno del casello) e di prevedere infine come ultima istanza, anche le soluzioni di delocalizzazione concordata (v.4.5.)**

Nel SIA, la valutazione degli impatti atmosferici viene svolta proponendo per ciascun inquinante la sola simulazione della dispersione (e delle concentrazioni che ne derivano ) delle emissioni correlate al progetto in questione.

Viene quindi considerato, in tali elaborazioni, solo il contributo additivo del progetto, e non anche la presenza e concentrazione pregressa del fondo su cui quel contributo va ad aggiungersi

Manca quindi la possibilità di conoscere e valutare, per tutti i diversi inquinanti atmosferici, la qualità finale dell'aria che viene a determinarsi con la sommatoria del fondo pregresso e del contributo addizionale del progetto in questione.

La valutazione della qualità finale dell'aria è invece indispensabile (e a tal fine richiesta dalle normative di VIA) per poter rilevare e misurare le condizioni critiche cui effettivamente risulterebbe esposto l'ambiente, e in particolare la popolazione umana, a seguito della realizzazione dell'intervento in questione nella concreta condizione ambientale data dal sito (e quindi comprensiva di tutte le relative condizioni ambientali pregresse) e non in astratto solo come valore differenziale in un totale vuoto ambientale.

In particolare, la valutazione della 'qualità finale' (complessiva) dell'aria potrà evidenziare le particolari condizioni locali o finanche puntuali di elevata concentrazione (potenzialmente anche oltre i relativi limiti normativi) che, per le specifiche condizioni e concentrazioni emissive correlate con le specifiche conformazioni e caratteristiche d'esercizio dell'opera in questione (il suo traffico veicolare, così come variamente distribuito sulla rete e nel corso del tempo) in sommatoria con il fondo delle concentrazioni pregresse, potranno verificarsi in taluni punti o tratti, occasionalmente o stabilmente, consentendo quindi di individuare ed adottare modalità e soluzioni (di mitigazione, di regolazione, di delocalizzazione) con le quali evitare che ne derivi un rischio di esposizione per la popolazione umana.

Si richiede quindi che il SIA produca e fornisca adeguate simulazioni della qualità finale dell'aria (concentrazioni di fondo più concentrazioni derivanti dal contributo emissivo correlate con l'opera in questione) per ogni inquinante atmosferico considerato.

**Paola Tonellato (Comitato Volpago del Montello Ambiente)**

**Gianni Pellizzari (Consigliere Comunale di Trevignano TV)**

**Marco Falavigna (resp. Legambiente Trevignano)**