

CITTA' DI  
VENEZIA



l'Assessore  
Venezia, 11 marzo 2013



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

E.prot DVA - 2013 - 0006432 del 14/03/2013

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione generale per le valutazioni ambientali  
Direttore Generale: Dott. Mariano Grillo  
Indirizzo Pec: [dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it)

E p.c.  
Regione Veneto  
Direzione Tutela Ambiente - Unità Complessa V.I.A.  
Dirigente dott.ssa Gisella Penna  
Indirizzo Pec: [protocollo@consiglioveneto.legalmail.it](mailto:protocollo@consiglioveneto.legalmail.it)



Oggetto: Magistrato alle Acque di Venezia - Autorità Portuale di Venezia - Terminal plurimodale off-shore al largo della costa di Venezia.

Gentile Direttore,

è in corso la procedura di VIA Statale relativa al Terminal plurimodale (petrolifero e container) localizzato di fronte alle coste del comune di Venezia.

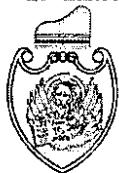
Tale struttura prevede l'estromissione di parte consistente del traffico petrolifero e la contestuale realizzazione di una piattaforma per l'attracco e smistamento di container.

L'avvio della procedura e la presentazione al pubblico del progetto, hanno permesso di prendere visione del progetto a mare e delle conseguenti opere a terra che sono direttamente legate a questo progetto. In particolar modo, per quanto concerne lo smistamento dei container, è stato illustrato il progetto di recupero e di riutilizzo dell'area ex MonteSyndial.

In un recente incontro con la Commissione VIA regionale, tuttavia, ci è stata prospettata una modifica progettuale per la parte a terra con la ripermimetrazione del progetto che di fatto prevede la "sospensione" delle previsioni progettuali in area ex MonteSyndial e l'uso esclusivo dei moli esistenti (Molo A, Molo B e molo Sali).

Riteniamo questa una modifica sostanziale del progetto, una modifica che di fatto andrà a scaricare gli attuali e i futuri flussi sulla rete stradale e ferroviaria esistente con dirette conseguenze in scala locale.

CITTA' DI  
VENEZIA



l'Assessore

Chiediamo pertanto che, alla luce di questa nuova proposta, vista la sostanza e la rilevanza di tale nuovo assetto progettuale, si proceda con un nuovo deposito della documentazione e siano pertanto riavviati i termini per la fase consultativa (ai sensi dell'art. 24 c. 9-bis del D.Lgs. 152/2006).

Cordialmente.

Gianfranco Bettin

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'G. Bettin'.

## Perrone Raffaele

---

**Da:** Sergio Dissegna posta certificata [sergio.dissegna@cert.commercialistibassano.org]  
**Inviato:** lunedì 11 marzo 2013 15.51  
**A:** DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it  
**Oggetto:** memorie illustrative comitato "Vivere a Romano"  
**Allegati:** memorie successive alla via ss47.pdf

Allego le memorie illustrative in oggetto  
Cordiali saluti  
Sergio Dissegna

**COMITATO "VIVERE A ROMANO"**

Spettabile **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del  
Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA**

**Ministero per i Beni e per le Attività Culturali  
Direzione Generale per la Qualità e la Tutela del  
Paesaggio, l'Architettura e l'Arte  
Contemporanee  
Via di San Michele, 22  
00153 ROMA**

e p.c.

**Regione Veneto  
Direzione Tutela Ambientale, Unità Complessa  
Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.)  
Calle Priuli-Cannaregio, 99  
30121 VENEZIA**

**Sig. Sindaco del Comune di  
Romano d'Ezzelino  
Via G. Giardino, 1  
36060 ROMANO D'EZZELINO – VI -**

Oggetto: **ITINERARIO DELLA VALSUGANA VALBRENTA – BASSANO – SUPERSTRADA A PEDAGGIO. Memorie illustrative a seguito della Delibera della Giunta Regionale del Veneto n. 34 del 21/1/2013 pubblicata nel BUR n. 14 del 5/2/2013.**

Il Gruppo di Cittadini, residenti o con attività nel Comune di Romano d'Ezzelino, che a suo tempo presentò le osservazioni alla Regione Veneto nonché ai Ministeri competenti come da prot. N. 456604 della commissione regionale e inserite al n. 12 della tabella riassuntiva delle varie osservazioni predisposta dalla stessa commissione regionale, a seguito del parere favorevole della Regione Veneto allo studio di compatibilità ambientale relativo al progetto del "Tracciato Ottimizzato" della VALSUGANA VALBRENTA – BASSANO – SUPERSTRADA A PEDAGGIO, intende presentare le seguenti memorie illustrative replicando alle considerazioni della Commissione V.I.A. regionale.

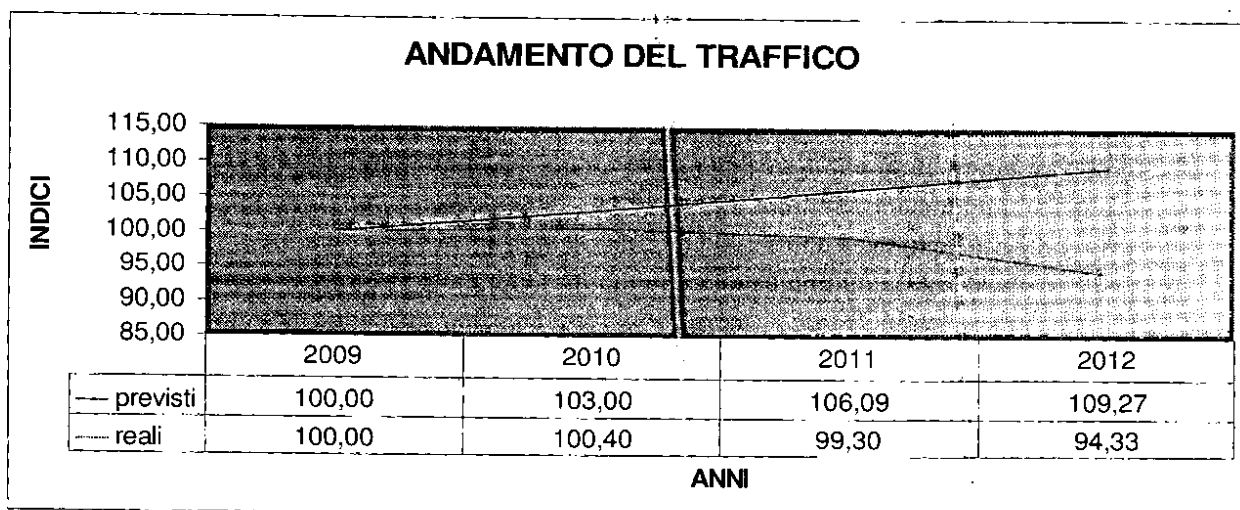
Le memorie seguono lo stesso ordine delle osservazioni a suo tempo presentate.

**1) PRESUPPOSTI INCOERENTI: AUMENTO DEL TRAFFICO.**

La commissione regionale V.I.A. per non prendere in considerazioni le nostre tesi, conclude che "lo studio del traffico ha un orizzonte temporale non congiunturale" senza tuttavia specificare: la durata di tale orizzonte e secondo quali studi si possa ancora ipotizzare un siffatto aumento del traffico che nel primo periodo (2009-2025) è previsto nell'ordine del 3,1% annuo per gli autoveicoli pesanti.

Ora, ribadendo quanto già esposto in sede di osservazioni, facciamo presente che già nel periodo 2009-2012 secondo gli estensori del piano si doveva realizzare un aumento cumulato del traffico del 9,27% mentre in realtà (dati consuntivi CONFETRA 2013) vi è stata una riduzione del 5,67% con la conseguenza che dopo appena i primi 4 anni vi è già un differenziale negativo del 15% tra dati previsti e dati reali.

La dimostrazione grafica di tale comportamento è evidente: rispetto ad una parabola attesa ascendente si è realizzata una stabilizzazione nei primi due anni per poi flettere bruscamente negli ultimi due.



Premesso che nelle scienze statistiche ogni evento indipendente ha la stessa probabilità di realizzarsi e quindi anche un aumento del traffico pesante del 40% in 40 anni è statisticamente possibile, l'effettiva realizzabilità dello scenario previsto dalla VIA presentata dal proponente è alquanto improbabile con un simile gap tra dati attesi e dati reali dopo appena 4 anni di osservazione.

Pertanto ribadiamo quanto già esposto in sede di osservazioni: prevedere un aumento del traffico pesante del 40% nei prossimi 40 anni (anche se statisticamente possibile) è ad oggi completamente inattendibile.

**Pertanto tutti gli scenari previsti nello studio sono sproporzionati in quanto prevedono un'eccessiva domanda di trasporto rispetto alla situazione reale ed attesa.**

## **2) PRESUPPOSTI INCOERENTI: POTENZIAMENTO DELLA VALSUGANA DA TRENTO A PRIMOLANO**

La commissione regionale disapprova le nostre argomentazioni in quanto "l'opera in oggetto appare complementare e non alternativa al completamento della Valdastico".

Nelle osservazioni mai avevamo posto la realizzazione della Nuova Valsugana in alternativa al completamento della Valdastico e pertanto la commissione ha omesso di valutare tale punto con la conseguenza che la carenza di motivazione può portare alla dichiarazione di nullità di tutto l'atto da parte della Giustizia Amministrativa o sicuramente alla remissione alla stessa commissione regionale per un completo approfondimento e conseguente valutazione sul tema.

Per quanto riguarda inoltre la posizione delle amministrazioni locali trentine, lo scenario che si delinea è sempre più netto in quanto:

- i comuni di Villa Agnedo, Borgo Valsugana, Grigno, Castelnuovo, Ospedaletto, Scurelle hanno già presentato congiuntamente alla Regione Veneto ed ai Ministeri competenti le loro memorie nelle quali si contesta radicalmente il tracciato della Nuova Valsugana;
- la Provincia Autonoma di Trento ha deliberato di non più provvedere alla realizzazione delle opere di ammodernamento che erano previste nella programmazione provinciale quali il raddoppiamento della sede stradale a due corsie per senso di marcia nei tratti di strada attualmente ad una corsia per senso di marcia;
- la Provincia Autonoma di Trento dal 10 febbraio 2013 gestisce direttamente 4 linee ferroviarie nella tratta Trento – Bassano e dal 1 gennaio 2014 tutte le linee ferroviarie di tale tratta saranno gestite esclusivamente da Trentino Trasporti e non più da Trenitalia. Proprio per creare un ritorno economico a tale investimento diretto, la Provincia Autonoma di Trento intende favorire il trasporto ferroviario rallentando il più possibile l'attuale traffico automobilistico mediante la riduzione della velocità massima in tutta la tratta trentina della Valsugana a 70 Km/h (attualmente il limite di 70 Km/h è presente nei tratti di una corsia per senso di marcia) e con l'installazione di autovelox fissi e mobili che rendano effettivo il limite di velocità.

Alla luce di questi fatti appare evidente che:

- la velocità media di percorrenza prevista per tale tratta non potrà essere di 90 Km/h (come previsto dal progetto) dato che il limite di 70 Km/h sarà esteso e reso effettivo su tutta la tratta;
- già con l'attuale traffico della Valsugana si creeranno continui ingorghi nella zona di scambio tra le provincie di Trento e Vicenza dove già ora la carreggiata è stretta perché incuneata tra il fiume Brenta ed il Massiccio del Grappa
- volendo realizzare la Nuova Valsugana l'effetto bottle-neck sarà amplificato portando alla congestione continua della rete viaria.

**Con la nuova Valsugana non si risolve il problema del traffico, ma si sposta la congestione solo un po' più a Nord saturando la tratta viaria. Questo aspetto è stato ignorato in tutti gli scenari di studio.**

### **3) OMESSA VALUTAZIONE DELLE CONSEGUENZE DERIVANTI DA RISCHIO DI INCIDENTE CHIMICO**

La commissione regionale giudica l'osservazione "non accoglibile in quanto la progettazione rispetta la normativa in materia".

Ma poi se si vanno a leggere le prescrizioni e raccomandazioni emesse, si può scorgere come le preoccupazioni siano emerse in seno alla commissione regionale in quanto, oltre al rispetto delle norme di tutela ambientale già naturalmente da rispettare da parte del realizzatore/gestore dell'opera, ai punti:

11) viene imposto un collegamento diretto della Centrale operativa della Superstrada (che ricordiamo dovrebbe sorgere vicino allo stabilimento chimico in questione) con la Protezione civile regionale e con gli altri organismi di pronto intervento;

22) viene prevista la ventilazione forzata per meglio gestire in sicurezza eventuali situazioni di emergenza.

Evidente la preoccupazione della commissione per un rischio non valutato dal Proponente poiché, val la pena di ricordarlo, la "CYTEC ITALY SRL", è un'azienda a RISCHIO INCIDENTE RILEVANTE (RIR) o "azienda Seveso" di cui all'art. 8 del D.Lgs 334/99.

Ma la soluzione adottata non è in grado di limitare i danni in caso di fuoriuscita di sostanze pericolose dal sito produttivo: se nel Rapporto di Sicurezza vengono classificati come obiettivi vulnerabili i siti posti a 4.300 metri dallo stabilimento e che in caso di incidente si dovranno sigillare le finestre e disattivare i sistemi di ricambio d'aria, è assolutamente illusorio ritenere che basti porre in essere un sistema di ventilazione forzata per prevenire i rischi di inquinamento atmosferico derivante non solo dai tubi di scappamento dei mezzi di trasporto ma anche dalla fuoriuscita delle sostanze inquinanti dallo stabilimento che ricordiamo dista appena 700 metri dall'imbocco della galleria naturale di Pove del Grappa.

Addirittura vi è la concreta possibilità che con il sistema posto nella prescrizione 22) i rischi aumentino in quanto, nell'evenienza che il sistema semaforico blocchi il flusso veicolare all'ingresso della galleria o prima del casello della superstrada (che dista appena 200 metri dal complesso industriale chimico) ed a questo si associ una fuoriuscita contemporanea di sostanze gassose tossiche dall'impianto, allora per le persone all'interno dei mezzi di trasporto non vi sarebbe alcuna via di fuga con probabili conseguenze letali.

**Ribadiamo che prevedere una galleria a poche centinaia di metri da un'azienda chimica pericolosa è una leggerezza imperdonabile che potrebbe avere conseguenze letali.**

#### **4) ANALISI COSTI/BENEFICI POCO ATTENDIBILE**

La commissione regionale su questo punto conclude sbrigativamente che le analisi effettuate sono conformi alla normativa.

E' utile invece ribadire che la sostenibilità economica non può essere realizzata, oltre che per tutti gli elementi delineati nelle osservazioni, anche per le seguenti motivazioni:

- Nell'Allegato A della delibera regionale si viene a conoscenza che il costo di realizzazione dell'opera raggiunge i 787 milioni di Euro (rispetto ai 650 preventivati prima) e quindi con un aumento del costo del 21% senza che questo comporti un aggiornamento nell'analisi costi/benefici.
- Un aumento del 21% tra gli importi stimati nel 2009 e quelli stimati nel 2012 non può certo imputarsi alla dinamica inflazionistica in quanto nel comparto delle costruzioni edili a causa della crisi ormai perenne che attraversa il settore non vi è stato alcun risveglio dei prezzi, anzi vi è una continua tendenza a ribassare i prezzi da parte delle aziende per accaparrarsi qualche commessa anche senza utili e per marginalizzare le imprese inefficienti.
- Un aumento del 21% del costo non è neanche giustificabile dalla redazione della progettazione definitiva in quanto le ipotesi realizzative sono ancora nella fase embrionale dello studio di impatto ambientale ed addirittura, per ammissione della stessa commissione regionale, la sostituzione degli impianti puntuali di depolverizzazione con



impianti di emissione d'aria comporta una riduzione consistente del costo di realizzazione e di gestione di tali impianti.

- Un aumento del 21% del costo di realizzazione manifesta inequivocabilmente che i costi preventivati nel 2009 erano decisamente inattendibili. **Nonostante tale manifesta inattendibilità il Proponente non ha redatto un nuovo Piano Economico – Finanziario sulla base di questi nuovi asseriti costi lasciando l'analisi costi benefici nell'originaria versione.**

Per una esauriente e completa panoramica sugli aspetti economico-finanziari, stiamo realizzando un Piano Economico Finanziario che, sempre sulla base dell'ultima stima dei costi di realizzazione per 787 milioni di Euro, valuti la sostenibilità economica e finanziaria del progetto di finanza in questione con l'analisi delle seguenti variabili:

- stima del traffico alla luce dell'attuale contesto economico nazionale e locale e secondo previsioni economiche non soggettive o arbitrarie, ma desunte da Istituti di Ricerca a tale scopo preposti;
- analisi dei tempi attuali di percorrenza nella tratta Rivalta – Romano d'Ezzelino mediante il campionamento di un numero significativo di rilevazioni e suo sviluppo a seguito delle gallerie previste;
- inserimento tra le esternalità ambientali del "consumo di suolo";
- valutazione economica dei percorsi alternativi nella tratta Padova – Trento poiché se è sicuramente vero che con la Nuova Valsugana vi è una riduzione della distanza di 37 Km rispetto alla tratta autostradale A4-A22 e pertanto vi sarà un sicuro risparmio di carburante, è però innegabile che il pedaggio ipotizzato e i tempi di percorrenza (a causa delle differenti velocità massime consentite) saranno senza dubbio maggiori con la Nuova Valsugana rispetto al tratto autostradale
- valutazione economica dei percorsi alternativi nel tratto in cui la Superstrada Pedemontana Veneta si conetterà con la Nuova Valsugana poiché già ora vi è un percorso alternativo efficiente per chi transitando dalla futura Superstrada Pedemontana Veneta vorrà immettersi nella Valsugana mediante l'innesto a Caerano San Marco nella strada provinciale di Caerano e poi nella Feltrina (SP 667 e SR 348) e successivamente deviare a Feltre verso Fonzaso nella S550 per allacciarsi alla Valsugana nel territorio di Primolano al limite della provincia di Vicenza. Con questo by-pass già esistente, efficiente in quanto appena rimodernato, gratuito e della stessa lunghezza del passaggio nella Nuova Valsugana molto traffico sarà consapevolmente dirottato lontano dalla Nuova Valsugana.

Questo studio è in avanzata fase di affinamento e comunque già ora è particolarmente indicativo e appena sarà completamente disponibile verrà depositato:

- all'Autorità Giudiziaria per le indagini su eventuali negligenze da parte dei competenti soggetti
- alla Corte dei Conti per la valutazione del danno erariale
- agli uffici dell'Unione Europea per la valutazione di eventuali sprechi dei fondi comunitari.

## **5) DEVASTAZIONE AMBIENTALE IN UN'AREA TUTELATA**

La nuova Valsugana lascerebbe il sedime della vecchia SS 47 nel comune di Romano d'Ezzelino all'altezza di Ca' Cornaro cioè proprio dove inizia la zona a vincolo paesaggistico, ai sensi del titolo II del D.Lgs. 42/2004, denominata "Massiccio del Grappa" - area SIC e ZPS IT 3230022.

A giustificazione di tale interferenza la commissione regionale assume una posizione di avallo del percorso ottimizzato ma anche le soluzioni adottate in tale percorso non sono in grado di limitare lo scempio dell'ambiente: non basta inserire una galleria artificiale di 200 metri su un tratto lungo due Km per rendere eco-compatibile l'opera.

Il mancato rispetto del PAT del Comune di Romano d'Ezzelino, approvato dalla stessa Regione Veneto nell'aprile 2012, dove si legge "l'area del massiccio del Monte Grappa si pone come uno dei più interessanti complessi e diversificati ambienti della montagna Veneta. La posizione geografica, la varietà delle situazioni morfologiche, altimetriche, orografiche, climatiche, lo scarso livello di disturbo antropico favoriscono, infatti, la presenza di ambienti diversificati e di comunità animali di assoluto pregio", è una contraddizione troppo stridente per essere taciuta: non può lo stesso ente regionale approvare nello stesso anno due differenti progetti (PAT e NUOVA VALSUGANA) con opposte prescrizioni.

Non si tratta pertanto del mancato coordinamento di due distinti enti che possono avere differenti visioni, ma della mancata volontà di decidere quale sviluppo dare al territorio.

In questo contesto si cala l'art. 38 del Piano Territoriale di Coordinamento (PTRC), adottato dalla Giunta Regionale il 17/2/2009 e discusso ora nelle commissioni consiliari regionali. Secondo tale articolo "Le aree afferenti ai caselli autostradali, agli accessi alla rete primaria ed al SFMR per un raggio di 2 Km dalla barriera stradale sono da ritenersi aree strategiche di rilevante interesse pubblico ai fini della mobilità regionale. Dette aree sono da pianificare sulla base di appositi progetti strategici regionali."

In questo modo si dichiara *ope legis* l'interesse pubblico secondo solo una vicinanza del territorio a tali direttrici e togliendo di conseguenza ai comuni ogni possibilità di programmazione urbanistica.

Tralasciando i possibili conflitti di attribuzione di competenze tra la Regione ed i Comuni e tra la Regione o lo Stato centrale che facilmente potrebbero sfociare in un conflitto di attribuzione presso la Corte Costituzionale, è facilmente prevedibile cosa potrà succedere in caso di entrata in vigore del nuovo PTRC: un'area tuttora preservata dalla diffusa urbanizzazione sarà all'improvviso destinata a una massiccia edificazione senza addirittura che il Comune possa decidere la destinazione delle nuove opere secondo le reali esigenze produttive/abitative del territorio ma rispondendo solo a criteri stabiliti dalla Regione.

## **6) OPERE DI MITIGAZIONE INSUFFICIENTI**

Le opere di mitigazione previste nel percorso ottimizzato che interessa il Comune di Romano d'Ezzelino (trincea coperta tra Via Rivoltella e Via Carlessi, pista ciclabile lungo Via Carlessi, mascheramenti naturaliformi, barriere anti-rumore) non sono che un mero palliativo insufficiente a giustificare un'opera talmente devastante come appena descritta.

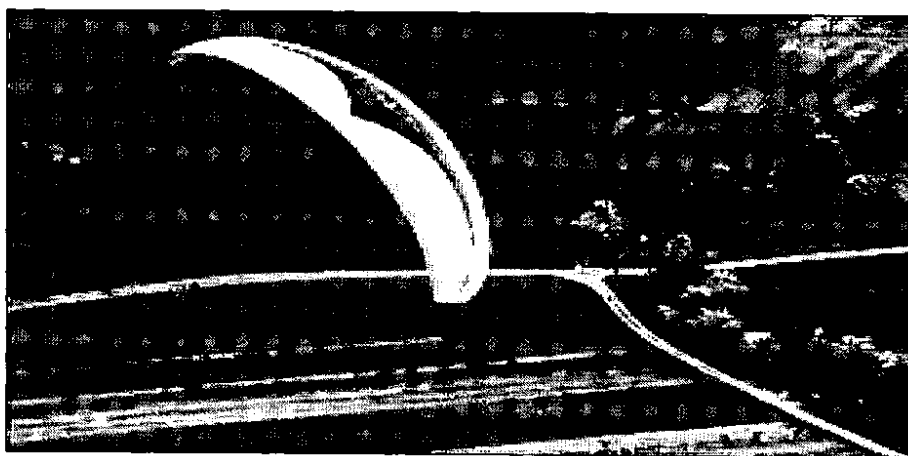
Le prescrizioni imposte dalla commissione regionale sono piuttosto vaghe e demandano alla fase di progettazione molte scelte al riguardo delle opere da adottare.

## **7) ADDIO AL TURISMO ECOSTENIBILE**

La commissione regionale non condivide le nostre posizioni senza alcuna giustificazione.

Nel ribadire quanto espresso in sede di osservazioni e specificando che la foto del parapendio è stata scattata proprio nella zona dove dovrebbe realizzarsi il tratto di trincea prima dell'imbocco della galleria naturale di Pove del Grappa, facciamo presente che tale zona è il luogo di atterraggio di emergenza quando le correnti aeree spingono i parapendii verso il basso.

Sicuramente con una superstrada a pedaggio questo non potrà più avvenire.



**In definitiva a nostro parere, la nuova Valsugana SS47 non si deve realizzare perché:**

- **è un'opera inutile perché si basa su stime di traffico irrealistiche;**
- **è un'opera inutile perché un tratto autostradale Castelfranco Veneto - Cison è un moncone che non può attirare nuovo traffico sulla direttrice PD – TN e sposterebbe l'eventuale intasamento di traffico dal Veneto al Trentino;**
- **è un'opera pericolosa perché la galleria di Pove sarebbe troppo vicina ad un'azienda chimica classificata come molto pericolosa;**
- **è un'opera fallimentare in quanto non sostenibile economicamente;**
- **è un'opera che devasta un territorio tenuto sinora integro dal Comune di Romano d'Ezzelino;**
- **è un'opera che non può avere alcuna mitigazione ambientale reale;**

- **è un'opera che impoverisce e pregiudica il turismo ecosostenibile.**

Nel redigere queste osservazioni abbiamo cercato di essere il più concisi possibile per rendere snella la lettura.

Dal periodo in cui sono state inviate le osservazioni e raccolte le firme a sostegno, il nostro comitato si è espanso diventando forza costituente del **COMITATO VALSUGANA A ROMANO**. Tale comitato civico, sempre completamente apartitico e formato da persone che hanno a cuore l'integrità dell'ambiente e per questo reclamano il diritto di sapere cosa prevede e quale sarà l'impatto della Nuova Valsugana, ha realizzato il sito internet [www.valsuganaromano.it](http://www.valsuganaromano.it) dove vengono esposte le nostre iniziative, ha organizzato serate a tema dedicate all'opera in questione, ha raccolto firme per l'abrogazione dell'articolo 38 del PTRC e sta continuando la sua missione di far conoscere ai cittadini le conseguenze della Nuova Valsugana rimanendo estraneo ad ogni disputa politica.

**Alla luce delle presenti memorie, il comitato chiede di essere ascoltato in un'audizione pubblica nella quale:**

- **potrà spiegare molti altri concetti che per in questa sede, per sintesi, sono stati tralasciati**
- **potrà esporre, se le Commissioni lo riterranno opportuno, i risultati del Piano Economico Finanziario che è ora in fase di avanzata realizzazione e che già evidenzia precise indicazioni sulla sostenibilità dell'opera**
- **potrà proporre, se le Commissioni lo riterranno opportuno, valide soluzioni per ovviare al problema dell'intasamento di Carpanè.**

**Grazie per l'attenzione che ci riserverete**

Romano d'Ezzelino, 11 marzo 2013

Referente: DISSEGNA SERGIO, Via Firenze 35, 36060 Romano d'Ezzelino (VI), tel. 0424514259,

mail: disseser@tin.it, PEC: sergio.dissegna@cert.commercialistibassano.org

## Perrone Raffaele

---

**Da:** protocollo@pec.comune.venezia.it  
**Inviato:** lunedì 11 marzo 2013 15.39  
**A:** dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it  
**Cc:** protocollo@consiglioveneto.legalmail.it  
**Oggetto:** Invio documentazione registrata in uscita con id. 119363/2013 del 11/03/2013 alle ore 15:37  
**Allegati:** TERMINAL off-shore.pdf

L'Amministrazione [c\_1736] Comune di Venezia, Area Organizzativa Omogenea [c\_venezia] Comune di Venezia Vi invia tramite Casella Istituzionale la documentazione di cui siete destinatari e che è stata registrata in uscita con id. 119363/2013 del 11/03/2013 alle ore 15:37. Cordiali saluti.