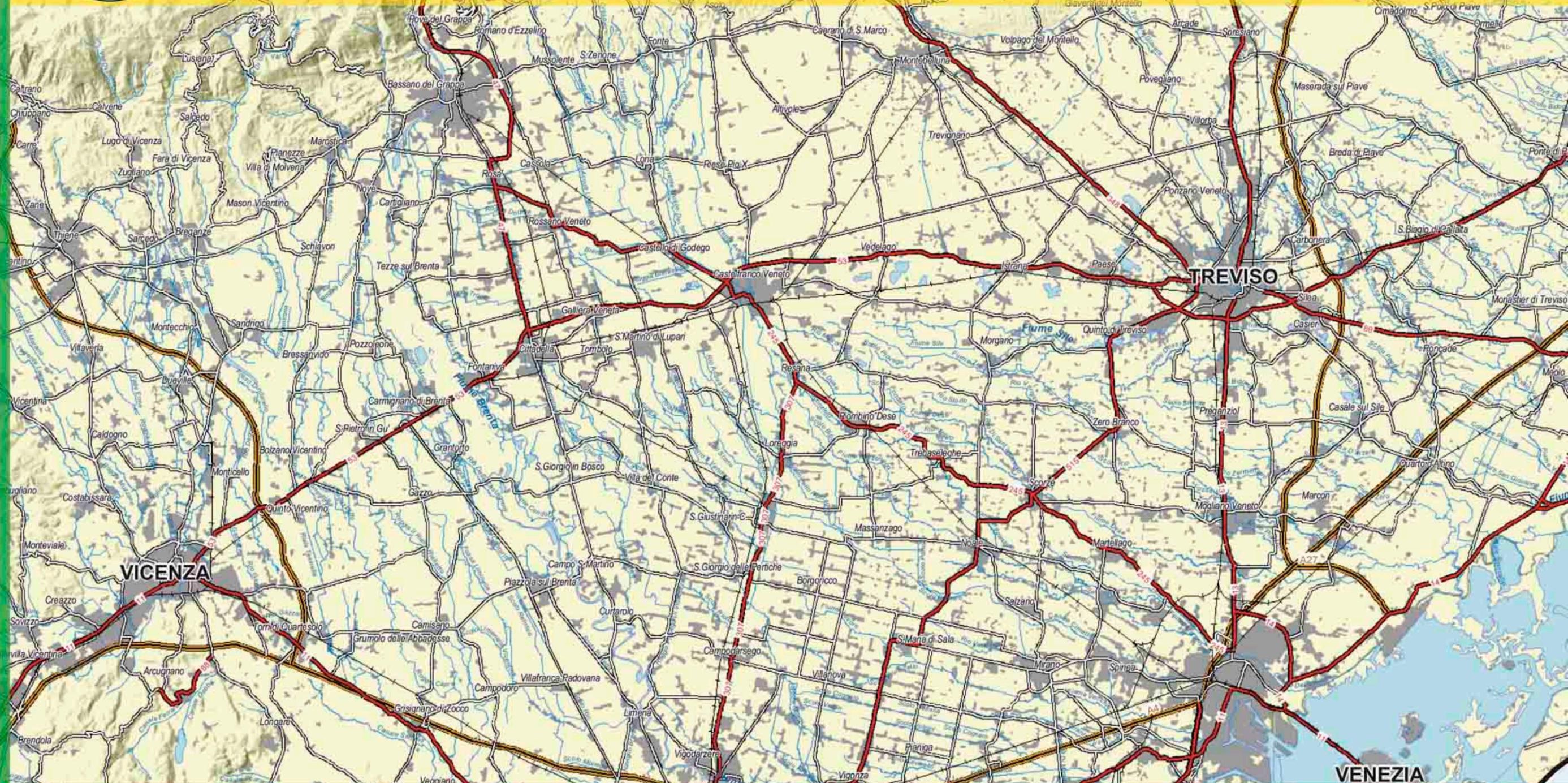




Gruppo Consiliare Regionale
Coordinamento Regionale

ASSOCIAZIONI TERRITORIALI DEL TREVIGIANO E DEL VICENTINO

QUADERNI DELLA MARGHERITA DEL VENETO 1



“Una Pedemontana utile al territorio e compatibile”.
Osservazioni sullo Studio di Impatto Ambientale
della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta e proposte per il tracciato.

settembre 2005

Per una Pedemontana “amica”, al servizio del territorio.

Come possiamo far sì che la Superstrada Pedemontana sia davvero una Superstrada “amica” e non “ostile”, un’infrastruttura al servizio del territorio e non un’opera che devasti l’ambiente e isoli i centri minori?

A questa domanda la Margherita del Veneto e il suo Gruppo consiliare in Regione, con la collaborazione delle associazioni territoriali del Trevigiano e del Vicentino, ed in sintonia con le proposte espresse dai comuni, hanno risposto con una serie di osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale al Progetto Preliminare presentato dalla Giunta regionale.

Questo percorso, condiviso ed arricchito anche dai Comuni interessati, ha rappresentato l’unica vera occasione di partecipazione del territorio di tutta la storia del progetto e dimostra concretamente che si può governare anche coinvolgendo il territorio in decisioni condivise.

Abbiamo elaborato le osservazioni con la collaborazione del professor Carlo Giacomini dello IUAV di Venezia ed il supporto dello staff tecnico del Gruppo consiliare regionale e le presentiamo raccolte in questa pubblicazione.

Ci auguriamo di aver realizzato così un utile strumento di dibattito e approfondimento, considerando l’attenzione che le istituzioni del territorio pedemontano e la pubblica opinione, confortate dal vivo interesse dei cittadini, dedicano alle vicende di un’infrastruttura attesa da anni, ma progettata con gravi lacune e senza soluzioni innovative.

Tre gli obiettivi principali delle osservazioni messe a punto dalla Margherita: aumentare l’accessibilità dell’arteria, perché essa possa davvero essere al servizio dei centri maggiori e minori della Pedemontana, favorendone lo opportunità di sviluppo; attivare le azioni di tutela dall’inquinamento acustico e atmosferico dei centri abitati, con barriere fono-assorbenti, tratti in trincea ed in galleria; garantire la qualità estetica delle infrastrutture e il minor impatto ambientale rispetto a un paesaggio di particolare pregio e di interesse turistico ed agricolo.

E si tratta anche di realizzare un’infrastruttura che faccia partecipare l’intero territorio al sistema globale dei trasporti, come propongono alcune soluzioni qui indicate che accentuano l’intermodalità e permettono il collegamento con il trasporto alternativo alla gomma attraverso le ferrovie sfruttando la concentrazione e la redistribuzione delle merci nei maggiori interporti collocati ad ovest ed ad est e quindi compatibili con la direttrice sia della Pedemontana che della rete ferroviaria veneta.

La soluzione proposta dalla Giunta regionale lascia irrisolti tutti i problemi della viabilità locale, imponendo, nel prossimo futuro, di dar corso a nuove progettazioni ed a nuovi appalti, con uno spreco di risorse ambientali ed economiche che noi vogliamo scongiurare.

Noi non vogliamo bloccare quest’opera, ma non intendiamo perdere l’occasione storica di risolvere assieme, con un’opera moderna che guarda al futuro e sostenibile, i problemi oggi esistenti per il traffico di attraversamento e per la viabilità locale.

Anche per questo, dunque, quello presentato dalla Giunta regionale è un progetto da trasformare e migliorare.

La presenza del centro-destra al governo del Paese e della Regione certamente non aiuta, come hanno mostrato largamente gli ultimi cinque anni. Ma questo non ci impedisce di affrontare i problemi in concreto, di proporre le alternative, di discuterne con i cittadini: contemporaneamente lavoriamo perché l’alternativa al governo diventi presto realtà.

Franco Frigo

Diego Bottacin

Achille Variati

Giuseppe Berlato Sella

Igino Michieletto

Guido Trento

Gustavo Franchetto

Si ringraziano per la collaborazione il prof.
Carlo Giacomini e Sebastiano Malamocco.

“UNA PEDEMONTANA UTILE AL TERRITORIO E COMPATIBILE”. OSSERVAZIONI SULLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE DELLA SUPERSTRADA A PEDAGGIO PEDEMONTANA VENETA E PROPOSTE PER IL TRACCIATO.

Previsioni Programmatiche, impostazione di progetto e alternative di progetto con cui comparare la proposta in discussione.	
Inquadramento programmatico e finalità della Pedemontana Veneta (Corridoio V/servizio al territorio).	4
Il traffico d’area. Le finalità del progetto.	5
Caratteristiche e standard di progetto. Alternative da considerare.	6
Prestazioni e convenienze di impostazioni progettuali più rispondenti alle esigenze del territorio. Criteri di comparazione tra alternative progettuali “strategiche”.	7
L’innovazione e semplificazione tecnologica del pedaggiamento automatico.	8
Indicazioni conclusive sugli aspetti programmatici e progettuali.	10
Quadro Ambientale. Componenti Ambientali.	
Rumore.	11
Atmosfera.	14
Salute pubblica.	16
Acque superficiali (rischio idraulico).	17
Patrimonio paesaggistico (Beni storici e monumentali).	18
Paesaggio (Beni Archeologici).	19
Ecosistemi, flora, fauna.	20
Proposte per il tracciato.	
Criteri di impostazione progettuale.	21
Descrizione sommaria del tracciato.	22
Note.	24
Tavole.	25

PREVISIONI PROGRAMMATICHE, IMPOSTAZIONE DI PROGETTO E ALTERNATIVE DI PROGETTO CON CUI COMPARARE LA PROPOSTA IN DISCUSSIONE.

Inquadramento programmatico e finalità della Pedemontana Veneta (Corridoio V/servizio al territorio).

L'inquadramento programmatico proposto dal Promotore per il progetto in valutazione (Studio di Impatto Ambientale, SIA, Quadro Programmatico) poggia sul teorema che la Superstrada Pedemontana Veneta costituisca parte integrante del Corridoio V, ovvero del grande corridoio multimodale di lunga percorrenza est-ovest Lisbona-Kiev individuato come strategico nella programmazione infrastrutturale continentale.

Ciò non corrisponde al vero.

Infatti, nonostante la sua continua, ripetuta presentazione nelle più diverse sedi quale grande asse di attraversamento dell'intera pianura padano-veneta, dalla Francia alla Europa Orientale, nella sua realtà istituzionale ed amministrativa **il Corridoio multimodale ferrovia-strada n. V, riconosciuto e deciso dalla Conferenza PanEuropea dei Ministri dei Trasporti (ECMT, nell'Ambito della Organizzazione per lo Sviluppo e la Cooperazione Economica-OECD) come uno dei dieci assi di ricongiunzione tra Europa Occidentale ed Europa Orientale (prima del grande allargamento comunitario), riguarda solo il territorio dell'europa centro-orientale** (soprattutto per quanto non era e non sia tuttora entrata nella Comunità) e la sua connessione con le Reti Trans-Europee dei Trasporti del territorio comunitario (Trans-European Network, TEN), programmate dal Parlamento e dal Consiglio Europeo, e i cui limiti, per la parte mediterranea ed adriatica, erano al tempo collocati sul confine triestino-friulano).

Sia ufficialmente che sostanzialmente, il Corridoio V corrisponde al corridoio stradale-ferroviario Kiev-Trieste/Venezia, quale asse interno ai territori dell'Europa centro-orientale connesso, al suo estremo, con le reti comunitarie attestate (allora) nell'Italia nord-orientale.

La definizione e programmazione internazionale del Corridoio V, come identificato e definito nella sede della Conferenza PanEuropea dei Ministri dei Trasporti ECMT-OECD che lo ha individuato e programmato, non supera, al suo estremo occidentale Trieste, o al più, nella forma duplice usata nel testo della decisione, Trieste/Venezia (quale sistema integrato dei porti Alto Adriatici).

In nessuna sede internazionale continentale (ECMT-OECD, UNECE

-Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite, o altro) è mai stata assunta alcuna decisione di prosecuzione di tale Corridoio V oltre (a ovest) di Venezia, né avrebbe mai potuto essere assunta, essendo quello spazio, territoriale ed istituzionale, esclusivamente interno all'Unione Europea e quindi di competenza esclusiva delle istituzioni comunitarie (e non altre organizzazioni internazionali).

In pratica la portata di quella decisione relativa ad un corridoio multimodale stradale e ferroviario si ferma, data la natura OECD della sua programmazione, al punto di connessione tra i territori e le reti dei paesi membri della Conferenza ECMT-OECD ed i terminali di confine delle reti comunitarie.

Riguardo al proprio territorio ed alle sue connessioni interne, **l'Unione Europea ha deciso**, in sede di programmazione strategica comunitaria dei grandi interventi di promozione e sviluppo dell'integrazione comunitaria e delle proprie grandi reti trans-europee TEN, **che il progetto di sviluppo del grande asse est-ovest transpadano Francia-Italia, sia di carattere esclusivamente ferroviario.**

Infatti, il "Progetto Prioritario Europeo n. 6 Lione-Trieste-Divaca/Koper-Lubiana-Budapest-frontiera Ucraina", riconosciuto, programmato e sostenuto in sede Comunitaria (Decisione 884/2004/CE, su proposta del Gruppo di Lavoro Van Miert 2003) tra i 30 progetti europei prioritari, è un progetto non di tipo multimodale strada-ferrovia (come invece il Corridoio V Kiev- Trieste/Venezia), bensì solo ferroviario, per il trasporto combinato e/o ad Alta Velocità.

Non vi è quindi alcuna programmazione internazionale o comunitaria che abbia previsto, né men che meno riconosciuto come prioritario o strategico, tra Francia-Italia-Europa orientale, e/o comunque lungo la direttrice est-ovest della pianura padana, alcun nuovo o potenziato asse stradale o autostradale, e nemmeno multimodale comprendente la strada.

Le previsioni e le implicazioni di valenza trans-nazionale del cosiddetto corridoio V restano quindi limitate al solo tratto Trieste-Venezia, non si estendono ulteriormente verso ovest, e non riguardano quindi in alcun modo la Pedemontana.

Ciò è stato a suo tempo confermato dalla stessa Commissaria europea per i Trasporti De Palacio in risposta proprio ad una interrogazione sull'effettiva estensione geografica del Corridoio V (<http://europa.eu.int/eur-lex/pri/it/oj/dat/2004/ce058/ce058/20040306it01020102.pdf>).

Anzi, i più recenti gruppi di esperti e specialisti dei trasporti comunitari, incaricati di orientare e supportare al meglio l'implementazione e la attuazione del programma di realizzazione dei 21 grandi assi comunitari individuati e sta-

Il Promotore del progetto della Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta, Pedemontana Veneta S.p.A., motiva la sua proposta di nuova autostrada in quanto parte integrante del V grande Corridoio europeo intermodale (ferrovia-strada).

Ma questa affermazione è smentita da atti ufficiali inoppugnabili. La Pedemontana Veneta non rientra in alcuna programmazione internazionale di grande viabilità.

biliti dalla Comunità nel 2004, hanno subito segnalato alla Commissione ed al Consiglio, nei propri rapporti del 2004, che per garantire fattibilità, realizzazione e funzionalità dell'asse ferroviario Lisbona-Budapest (progetto CE n. 6), e per dare concrete prospettive di attuazione anche su quest'asse al generale obiettivo di riequilibrio modale del trasporto delle merci (definito nel Libro Bianco sui trasporti in Europa al 2010, obiettivo che persegue, per il trasporto merci di lunga percorrenza, il massimo incremento delle modalità ferroviaria e marittima e il corrispondente massimo contenimento di quella stradale), "non devono essere costruiti ulteriori assi stradali/autostradali concorrenziali con l'asse ferroviario".

In conclusione, con il grande Corridoio V, così come con qualsiasi versione di asse internazionale est-ovest, la Pedemontana Veneta, amministrativamente, istituzionalmente, progettuamente, sostanzialmente, ... non c'entra nulla.

L'inquadramento della Pedemontana entro una programmazione internazionale di grandi assi stradali trans-nazionali (Corridoio V), proposto e sostenuto dal SIA, appare quindi una fuorviante forzatura, documentalmente e istituzionalmente insostenibile.

Esso risulta non veritiero e va totalmente eliminato dal SIA, il cui Quadro Programmatico va, riguardo a ciò, totalmente riscritto (e ripubblicato).

Il traffico d'area. Le finalità del progetto.

Il senso della Pedemontana Veneta va quindi, correttamente, ricercato, in senso anche istituzionale e ufficiale, altrove. Ovvero, in primis, nel vigente Piano Regionale dei Trasporti (1990), che afferma che "quest'asse, oltre a servire il traffico locale" deve offrire una connessione efficiente di questa area alle autostrade A4, A31, e A27, e alla SS.47.

Nella effettiva realtà della lettera e dello spirito dei documenti di programmazione regionali, il senso e la prospettiva, nella programmazione vigente, della Pedemontana risultano quindi opposti a quelli dichiarati del SIA.

La finalità primaria individuata per tale asse stradale in quegli originari (ed ancora attuali) atti di programmazione, è quella di servire innanzitutto il territorio ed il traffico locali, ovvero di ristabilire in quest'area condizioni di mobilità efficienti, di decongestionare la viabilità storica della SS. 248 e quindi i diversi centri urbani disposti in sequenza ravvicinata sul suo lungo sviluppo; secondariamente, esso deve fornire un accesso rapido di quest'area alla rete primaria regionale-interregionale delle grandi autostrade e delle superstrade di connessione con le altre regioni ed aree esterne (rete composta, per quanto di interesse alla Pedemontana, dalle autostrade A4, A31 e A27 e dalla SS. 47 Padova-Trento; rete, questa sì, e solo questa, volta anche al servizio di connessione da e per l'esterno, e quindi in parte, anche con caratteri e valenze nazionali, se non anche internazionali).

Solo in subordine e in modo residuale rispetto a tali obiettivi di servizio al territorio ed al traffico locale e di integrazione tra l'area pedemontana e la rete primaria nazionale, tale strada può svolgere una funzione di servizio anche al traffico di lunga percorrenza e di attraversamento (territoriale, regionale, nazionale). In tal caso, tuttavia, proprio per rispettare la programmazione vigente, tale ulteriore compito può e deve essere svolto senza stravolgere o compromettere il senso e le caratteristiche precipue individuate per tale asse nella programmazione. Ovvero quelle di una strada che deve innanzitutto, e nella massima misura possibile, decongestionare e riqualificare l'Asse della SS.248 storica, potenziandolo ove possibile e drenando altrimenti in altra sede il traffico che ormai la degrada (venendone esso stesso penalizzato). Traffico che è, sostanzialmente, traffico locale, caratterizzato da percorrenze medio-brevi.

Le elaborazioni dei più recenti dati di traffico disponibili (ovvero la matrice O-D elaborata da TRT per il progetto di Autostrada Pedemontana di Bonifica Spa nell'anno 2000, su appalto ANAS poi annullato dal TAR del Veneto) confermano infatti che considerando il traffico leggero trans-comunale 1999 nell'area pedemontana e centrale veneta:

- ♦ **il traffico di attraversamento esterno-esterno, o comunque di estremità est-ovest, è appena il 3 % del traffico d'area;**
- ♦ **appena il 16 % è traffico di scambio tra l'area pedemontana veneta, nelle**

Il Piano Regionale dei Trasporti del 1990, tuttora vigente, prevede che la Pedemontana deve prioritariamente servire il territorio e il traffico locali.

I più recenti dati disponibili (2000) confermano che ben l'80% del traffico ha origine e destinazione interne all'area pedemontana.

sue varie parti, e le aree meridionali e le regioni esterne;

- ♦ **tutto il restante l'81 % del traffico d'area è traffico esclusivamente interno** (55 % traffico interno a ciascuna sottozona della Pedemontana, 25 % traffico di scambio tra zone delle Pedemontana).

Ciò vale anche per il traffico merci (anche se su un livello di poco diverso, di sbracci appena poco più estesi).

Per di più, le statistiche anche autostradali indicano che la frazione del traffico locale o comunque di breve/media percorrenza, sia delle persone che per le merci, è quella che cresce di più; si veda il trend di continuo generale calo delle percorrenze medie del traffico autostradale sia passeggeri che merci, risultante dalle elaborazioni delle serie storiche delle percorrenze medie (dati da fonte ufficiale Aiscat, Bollettini 1965-2004).

È sulla base di tali indicazioni e riscontri che furono stabilite specifiche disposizioni legislative, a risoluzione dell'incertezza e delle contraddizioni determinate dalla proposta regionale del 1997 di convertire la Pedemontana in asse autostradale (per di più ad impianto "tradizionale").

Tali disposizioni legislative (Finanziaria '98 per il '99, Collegato alla finanziaria '98, Finanziaria 2000 per il 2001) stabilirono infatti, per la Pedemontana, caratteristiche di accentuata utilità e servizio per il territorio attraversato, con la massima accessibilità e la minimizzazione dell'impatto ambientale tramite massimo riutilizzo dei sedimi esistenti e dei varchi a tal fine già preservati e con tecnologie innovative di gestione e pedaggio; e stabilirono anche di riservare ad una apposita Conferenza di Servizi tra Ministeri competenti, Regione ed EE.LL. interessati, dopo una fase di approfondimenti e verifiche, la decisione finale tra impianto autostradale (tradizionale) e soluzione superstradale. In quella ultima decisiva sede (presenti Ministeri LL.PP., Ambiente, BB.AA.CC., Regione Veneto, EE.LL.), **la decisione programmatica e progettuale, fu quindi, appunto, quella di adottare una tipologia "superstradale", proprio per la massima utilità e compatibilità per il territorio interessato** (Conferenza di Servizi conclusa a Castelfranco il 30 marzo 2001).

Ma di tutto ciò il Quadro Programmatico dello Studio di Impatto Ambientale porta incredibilmente totale silenzio!

La ricostruzione, proposta dal SIA, delle vicende e decisioni programmatiche relative all'opera in valutazione, omettendo tutte le indicazioni legislative nazionali specifiche proprio per l'opera stessa e le decisioni finali assunte in attuazioni di esse in un'apposita Conferenza dei Servizi, risulta gravemente lacunosa e incompleta proprio rispetto alla programmazione di massimo grado normativo relativa all'opera in questione. Tale parte del SIA deve essere quindi riscritta e ripubblicata.

Caratteristiche e standard di progetto. Alternative da considerare.

A fronte di tali obiettivi programmatici, e di tale situazione fattuale, il progetto ora in valutazione, ad onta e all'opposto delle decisioni programmatiche descritte, e pure della denominazione di pura facciata apposta dal Proponente sui propri documenti (che titolano "superstrada"), adotta "caratteristiche geometriche di tracciato e di sezione conformi alla categoria A, autostrade ... Conseguentemente i criteri di gestione e le caratteristiche del servizio ... saranno di tipo autostradale" (1).

Tuttavia, per un traffico quale quello sopra descritto, che chiede nuove possibilità di percorsi soprattutto brevi, frequenti e facili da conseguire, **una strada, nonostante il nome, di caratteristiche ancora tipicamente autostradali (o meglio autostradale nel senso tradizionale "all'italiana"), quale quella del Progetto ora in valutazione** (raggi di curvatura minimi di 1000-1200 m ovunque possibile, velocità fino a 140 km/h, elevate emissioni acustiche ed atmosferiche, pendenze e raccordi altimetrici anch'essi molto "autostradali", accessi molto diradati, uno ogni 7,5 km, collocazione alquanto discosta dalle situazioni di maggior carico urbanistico e di traffico, ...) **risulta particolarmente inefficiente, se non addirittura inutile, oltre che più impattante.**

Si rammenti che, per dirimere la questione delle tipologie di progetto e dei sistemi di gestione (questione suscitata dalla proposta del 1997 della Regione Veneto di realizzare la originaria superstrada dell'Itinerario Pedemontano Veneto in forma autostradale con concessione di costruzione e gestione e conseguenti pedaggi), **nel 2000 il Parlamento aveva deciso con legge di rivolgersi a degli Advisors perché esaminassero la questione della scelta tra tipologie progettuali e gestionali e di pedaggiamento** (questione che portava con sé anche quella tra strada con pochi accessi e strada con molti accessi, e tra strada prevalentemente integrata al territorio e strada dedicata per lo più al traffico di lunga percorrenza).

I risultati degli studi dagli Advisors, nel 2000, confermavano la natura prevalentemente locale e di breve percorrenza non solo del traffico d'area, ma anche del traffico potenzialmente interessato alla realizzazione della nuova strada e quindi da essa catturabile: nelle loro previsioni, sulla nuova Pedemontana il traffico di natura locale, in tutti gli scenari considerati, avrebbe dimensioni almeno doppie di quelle del traffico passante). Ed emergeva anche che **tutte le varie comparazioni tra strade variamente caratterizzate secondo i suddetti criteri, restituivano la preferibilità dei progetti di massima "apertura", con sistema di gestione (e integrazione con la rete ordinaria) massimamente aperto.** Così confermando la preferibilità di **un sistema che consenta il massimo servizio al territorio attraversato, e in particolare il massimo riutilizzo della viabilità esistente, così come prescritto nella L. 448/98.**

Tre leggi statali, la pianificazione regionale e una apposita Conferenza di servizi Stato/Regione/Enti Locali hanno stabilito che la Pedemontana deve essere una superstrada con la massima accessibilità per il traffico locale.

Lo Studio di Impatto Ambientale tace scandalosamente questi fatti e riscrive la storia per sostenere la propria tesi: la Pedemontana come autostrada tradizionale. Molto meno utile al territorio e molto più impattante.

Ovvero risultava confermato che la soluzione più efficiente, più risolutiva della congestione dell'area, più utile all'economia (costi/benefici) più efficace trasportisticamente, meno impattante per interferenze e consumo di territorio è quella con più caratteri superstradali, ovvero con più accessi, più integrata al territorio, senza o con meno pedaggio (o pedaggio meno dissuasivo) per i percorsi medio-brevi, e quindi con sistema di pedaggio quanto più possibile "aperto" (almeno secondo le disponibilità tecnologiche di quegli anni).

L'attuale Proponente, nella propria ricostruzione storica della vicenda, e nel quadro istituzionale e programmatico, trascura e dimentica tutto ciò, non ne fa alcun cenno, rinuncia a riprendere quegli studi e quei risultati ufficiali (nonostante fossero stati voluti e pagati dal Parlamento).

E non effettua alcuna comparazione con alcun progetto così caratterizzato, nonostante fossero quelli i progetti e gli intendimenti originali della Pedemontana, così come pensati sia dall'ANAS nel proprio progetto 1988 e dalla Regione nel proprio studio di fattibilità del 1992.

Entrambi quei progetti prevedevano infatti:

- ♦ la massima aderenza alla direttrice storica della SS. 248 e ai relativi centri abitati;
- ♦ il totale riuso, con totale integrazione, della SP. Gasparona e della Tangenziale di Bassano, senza separazione o duplicazione di complanari o altre strade;
- ♦ la totale coincidenza tra Pedemontana e Tangenziale di Montebelluna e Volpago.

Ed entrambi i progetti prevedevano oltre 40 accessi (uno ogni 2,5 km).

In pratica la Pedemontana di quei progetti serviva capillarmente tutto il territorio che attraversava, così come stabilivano (e prevedono ancora tuttora) i Piani (PTRC e PRT) allora (ed ancora oggi) vigenti, che, con la loro forzosa e capziosa rilettura, molto libera e poco testuale, operata dal Quadro Programmatico del SIA, voglia far concludere il contrario.

Il progetto proposto in valutazione deve essere quindi comparato innanzitutto con quelle soluzioni (e altre di quel tipo), soluzioni che sono ben più che ipotesi ed anzi progetti veri e propri (come i progetti ANAS 1988-1991, che per il tratto di Montebelluna-Volpago erano arrivati addirittura all'appalto nel 1991), coerenti con le indicazioni programmatiche, testuali e sostanziali, dei Piani regionali vigenti, e con le indicazioni ufficiali degli appositi studi voluti e pagati dal Parlamento.

Ma il Proponente non ha inteso fare tali comparazioni (o se le ha effettuate, non ne da esito ne notizia). È invece indispensabile che, con l'occasione della Valutazione di Impatto Ambientale, tali comparazioni vengano effettuate e rese pubbliche.

Prestazioni e convenienze di impostazioni progettuali più rispondenti alle esigenze del territorio. Criteri di comparazione tra alternative progettuali "strategiche".

Per le caratteristiche della mobilità di quel territorio, sopra richiamate, attuando quelle comparazioni "strategiche" tra alternative progettuali complessive, storicamente definite, reali e quindi da considerare a pieno anche nel processo di valutazione, (preliminari e precedenti alle comparazioni tra mini-varianti locali solo di tracciato), potrà essere ancora una volta dimostrata la convenienza di criteri e caratteristiche progettuali ben diversi da quelli adottati dall'attuale proponente:

- ♦ massima economia di territorio, integrando il servizio per tutti i tipi di traffico (locale, territoriali e di percorrenza lunga o di attraversamento) nell'asse unico della Pedemontana, "aperto" ovvero accessibile con semplicità e con numerosi accessi, senza necessità di alcun tratto di complanare (nei tratti vicentini Montebelluna-Trissino e Thiene-Bassano) o di alcuna duplicazione infrastrutturale per il servizio di tangenziale locale (unificazione infrastrutturale anche come Tangenziale di Montebelluna-Volpago);
- ♦ velocità di progetto, raggi di curvatura, raccordi planoaltimetrici adeguati per una elevata flessibilità planoaltimetrica, e quindi una migliore inseribilità territoriale del tracciato nel massimo rispetto delle preesistenze e però simultaneamente anche nella massima vicinanza ai poli attrattori/generatori di traffico, da servire capillarmente e quanto più possibile direttamente;
- ♦ massimo sforzo di drenaggio del traffico dalla viabilità parallela e dall'asse storico, attraverso la capillarità, la brevità e la funzionalità dei percorsi di accesso, piuttosto che attraverso elevate velocità (più inefficienti economicamente e per consumi energetici e di inquinamento acustico ed atmosferico, oltre che per ingombro e disturbo territoriale nella fase di inserimento);
- ♦ massima cura nell'inserimento ambientale e territoriale di un'unica sede, quanto più possibile in trincea, e comunque con larghe fasce laterali di mitigazione tramite modellamento del suolo (con gli inerti scavati nelle trincee) e l'inserimento di continue, profonde e compatte fasce verdi boschive;
- ♦ massimo impegno di integrazione tra progettazione e realizzazione della strada e progettazione e riqualificazione della rete stradale locale ed iniziative ed interventi di riqualificazione territoriale ed urbanistica, scaricando e proteggendo al massimo i centri residenziali/storici dal traffico improprio.

Gli studi commissionati dal Parlamento (2000) hanno confermato che è nettamente preferibile la tipologia superstradale.

Due distinti progetti sviluppati nel 1988 (Anas) e nel 1992 (Regione) adottavano la soluzione superstrada con oltre 40 accessi.

Nello Studio di Impatto Ambientale manca qualsiasi comparazione con le soluzioni progettuali precedentemente adottate da Regione e Anas.

Comparazioni di questo tipo, e per quelle finalità, non potranno essere lasciate al solo Proponente ed ai suoi criteri di convenienza aziendale o di redditività finanziaria interna (né men che meno al solo criterio del risparmio di tempo, magari sopravvalutato nel suo valore monetario) ⁽²⁾.

Appare quindi necessario e opportuno che l'autorità di settore competente del progetto, e l'autorità incompetente alla valutazione ambientale, richiedano tali comparazioni, indicando criteri di comparazione congruenti con le finalità di utilità generali per il territorio, in termini di:

- ♦ rispetto al territorio, in termini di massimo riuso di infrastrutture e varchi esistenti, di minime cesure territoriali, di massima economia di suolo, di massima flessibilità planoaltimetrica per minime interferenze con insediamenti ed attrezzature preesistenti, di tipologie di massima mitigazione, e quindi **compatibilità territoriale/ambientale**;
- ♦ **possibilità di riqualificazione (decongestionamento) dei sistemi insediati**, e in particolare dei centri urbani collocati lungo l'attuale SS.248;
- ♦ **utilità trasportistica**, in termini di efficacia di fluidificazione, capillarità di servizio e di accessi, senza vincoli indotti da preferenze gestionali per la separazione o per la limitazione dei punti di accesso, o relative alla modalità di esazione del pedaggio, senza rigidi assunti di prestazioni speciali (quali velocità molto elevate o elevati livelli di servizio per frazioni limitate di traffico).

L'innovazione e semplificazione tecnologica del pedaggiamento automatico.

Tutto ciò, ovvero la **proposizione e, nel caso, l'adozione di una radicalmente diversa alternativa progettuale, potrà comporsi eventualmente anche con uno scenario di pedaggiamento autostradale**, e nel caso di tipo anche chiuso, purchè radicalmente innovativo nella tecnologia e nella funzionalità.

Le più recenti evoluzioni tecnologiche, ed ormai anche le più recenti concrete realizzazioni progettuali, quali ad esempio:

- ♦ **il pedaggiamento generalizzato e totalmente automatico della rete autostradale e stradale per i veicoli merci in Austria** (realizzato da Autostrade Spa) e, in prospettiva, in Germania;
- ♦ **le nuove autostrade di servizio alle aree metropolitane, con frequenti accessi e pedaggiamento semiautomatico o forfetario in Inghilterra (M6 Birmingham) e negli Stati Uniti (Dulles Greenway, Washington)** (entrambe con un accesso circa ogni 3 km, e costruite e gestite da Autostrade Spa);
- ♦ **le nuovissime autostrade a sistema di pedaggio "chiuso" ma totalmente automatiche e a elevatissima integrazione con la rete ordinaria locale** (un accesso mediamente ogni 2,4 km – autostrada 407Etr, a Toronto, prima autostrada totalmente senza presenziamento né obbligo di telepass, costruita e gestita da un socio di Autostrade Spa in altre concessioni);
hanno infatti mostrato che:
- ♦ **le nuove tecnologie di esazione totalmente automatica e barriera totalmente virtuale, senza incanalamento né rallentamento** ("free flow-multilane"), come gli esperti prevedevano ormai da 10-15 anni, **sono ormai meno costose e più semplici, sia da costruire che da gestire, delle tecnologie tradizionale** (con stazione fisica), e sono totalmente "amichevoli" (senza difficoltà d'uso da parte degli utenti e senza problemi di privacy -anonimato garantito da telepass con tessere di credito prepagato anonime, a importo scalare);
- ♦ **con tali tecnologie è ormai possibile gestire in tutta affidabilità e con costi minimi (più bassi delle tecnologie manuali tradizionali) anche grandi volumi di traffico ed anche veloci**;
- ♦ **è possibile massimizzare l'accessibilità, ovvero il numero degli accessi e la facilità d'accesso all'autostrada, senza incremento dei costi né di costruzione né di gestione**; ed anzi tali nuove possibilità tecnologiche rendono notevolmente più semplice la progettazione e l'inserimento territorio di accessi "pedaggiati" (eliminazione totale della trombeta chiusa, della stazione, del piazzale, delle cabine, delle piste suddivise, della presenza degli operatori, ...);

Lo Studio di Impatto Ambientale non contiene alcuna comparazione tra la soluzione adottata e le alternative possibili in termini di costi/benefici, compatibilità con il territorio e utilità trasportistica.

Una delle possibili alternative è costituita dall'esazione automatica del pedaggio, con soluzioni tecniche innovative, ormai ampiamente sperimentate, che comportano elevata accessibilità e minori costi di costruzione ed esercizio.

Autostrade S.p.A. conosce bene queste soluzioni, visto che le ha realizzate in altri Paesi.

- ♦ **la tecnologia è ormai stabilizzata su non più di due-tre standard tecnologici** a scala planetaria, ampiamente sperimentati anche commercialmente e definitivamente **regolati dalla recente normativa tecnica comunitaria**, che ha prescritto ed ottenuto l'interoperabilità piena tra di essi
- ♦ **molte di tali recenti esperienze di progettazione e realizzazione innovative sono frutto delle capacità tecnologiche ed attuative di imprese specializzate italiane**, leader primarie nel settore a scala globale.

Se mai vi fosse stata qualche timore o perplessità tecnica riguardo la possibilità di realizzare strade a pedaggio totalmente integrate al territorio e al servizio precipuo del suo traffico locale, anche di breve-brevissima percorrenza, tutto ciò ha ormai eliminato ogni dubbio e difficoltà.

Il progetto, qualsiasi progetto verrà prescelto, dovrà quindi, sin dalla fase preliminare (e quindi dalla procedura di valutazione ambientale), eliminare qualsiasi ormai inutile e ingiustificabile (e quindi ormai incompatibile) previsione di caselli e barriere fisici di pagamento, e qualsiasi attrezzatura fisicamente ingombrante a ciò usualmente preordinata.

In caso di pedaggio, sarà inoltre necessario garantire che il sistema di tariffe, le modalità di inserimento e il coordinamento di rete siano tali da non compromettere in alcun modo né la funzionalità della strada per tutte le finalità sopraindicate né la sua compatibilità ambientale per massimo riuso e integrazione con la rete esistente, e quindi senza rendere necessarie ulteriori, separate strade.

Tali modalità dovranno in particolare mantenere integra la **potenzialità di drenaggio del traffico**, ed in particolare la **convenienza dello spostamento sul nuovo itinerario anche per il traffico di breve percorrenza**. Vi sono varie possibilità, tra loro componibili:

- ♦ **una modulazione tariffaria della Superstrada che agevoli sostanzialmente i percorsi brevi**, tipo sconto totale banalizzato a tutti gli utenti, locali e non e comunque senza registrazione, dei primi 10 km di percorrenza superstradale;
- ♦ una politica coordinata di moderazione del traffico e di limitazione della circolazione dei veicoli merci sulla rete ordinaria parallela alla Pedemontana;
- ♦ un sistema di pedaggiamento del traffico in zona urbana (road-pricing urbano) selettivo ed applicabile ai soli percorsi medio-lunghi che restassero sulla rete ordinaria parallela alla superstrada per eludere il pedaggio di quest'ultima.

E comunque, le modalità operative del pedaggio dovranno essere di massima incentivazione:

- ♦ con automatismo totale, e deflusso libero e veloce;
- ♦ con possibilità di automatismo di addebito anche senza telepass (lettura ottica targa e possibilità di post-pagamento con bolletta integrata con altre utilities);
- ♦ integrazione tecnica e commerciale del sistema di pedaggio superstradale con gli altri sistemi di pagamento stradale (parcheggi urbani, telepass autostradale ordinario, ...).

Tutto ciò, condizionando notevolmente la funzionalità ed il livello di traffico della superstrada, e quindi la sua attrattività e la sua utilità, e conseguentemente il suo bilancio costi/benefici generali ed ambientali, dovrà divenire contenuto esplicito del progetto preliminare e della sua valutazione di compatibilità ambientale, da conoscere e decidere pubblicamente in sede di compatibilità ambientale e di approvazione del progetto.

Sono italiane le aziende leader nel mondo nel campo dell'automazione autostradale, materia regolata da una recente normativa comunitaria.

Caselli e barriere di pagamento sono ormai soluzioni obsolete, che comportano un inutile spreco di territorio.

La politica tariffaria del pedaggio dovrà agevolare i percorsi brevi per poter drenare efficacemente il traffico.

Indicazioni conclusive sugli aspetti programmatici e progettuali.

È opportuno, e si richiede, che si provveda ad una nuova valutazione comparativa economica (costi/benefici) ed ambientale tra il presente progetto e un nuovo, innovativo progetto come sopra delineato. Tale nuova versione progettuale dovrà caratterizzarsi, nel concreto, nelle seguenti modalità:

- ♦ **unica sede stradale per tutti i tipi di traffico e di servizio:** locale, territoriale, di lunga percorrenza, senza inutili duplicazioni di complanari (Montecchio M., Gasparona, Bassano) e senza tangenziali separate (Montebelluna, Volpago, ...);
- ♦ **alti standard di capacità della sezione:** carreggiate a tre corsie nei tratti dove la crescita del traffico potrà giustificarlo (plausibilmente Tangenziale di Bassano, Variante di Montecchio M.), dotazione di corsia d'emergenza su tutto il percorso;
- ♦ **moderati standard di velocità:** velocità massima consentita 110 km/h, raggio minimo di curvatura ordinario a 750 m, raccordi planoaltimetrici di analoga moderazione di parametri; per una massima flessibilità planoaltimetrica del tracciato e minori emissioni inquinanti;
- ♦ **elevata frequenza di accessi,** come negli originari progetti di Variante Pedemontana e di Itinerario Pedemontano Veneto (1988 e 1992): 40 accessi per i 100 km (uno ogni 2,5 km). Tendenzialmente almeno un accesso a servizio di ogni comune o centro abitato significativo; se possibile e compatibile, due accessi, per drenare il traffico a monte e a valle, eliminando o minimizzando ogni frazione di traffico di attraversamento interno;
- ♦ **integrazione di progetto tra nuova Pedemontana e rete ordinaria:** l'inserimento della Pedemontana dovrà perseguire, al contempo, la risoluzione integrata dei specifici problemi locali (riordino stradale, protezione dei centri abitati);
- ♦ **massima mitigazione ambientale per l'intera sede,** massimizzando sia la flessibilità del profilo altimetrico e quindi la possibilità, per ogni tratto in cui fosse utile, della disposizione in trincea totale o parziale, sia la mitigazione laterale, tramite il rimodellamento del suolo e la forestazione continua densa di una fascia di adeguata ampiezza, ogniqualvolta opportuno;
- ♦ **ove non fosse possibile (o ambientalmente non opportuno) il riuso di infrastrutture stradali esistenti, tracciamento in nuova sede di massimo affiancamento/inserimento su sedimi e varchi esistenti** (anche come vincoli, es. elettrodotti) e comunque su cesure territoriali già esistenti, e di massimo avvicinamento e servizio alle zone industriali-commerciali esistenti, compatibilmente con il minimo impatto paesaggistico ed urbanistico;
- ♦ **massima integrazione di rete,** integrando al tracciato principale il completa-

mento di viabilità esistente, soprattutto quando già di adeguata dimensione (viabilità di/per nuove zone industriali), per ottenere, con interventi di limitata costruzione, itinerari completi di riordino, decongestionamento, protezione dei centri abitati;

- ♦ **riuso e potenziamento degli assi stradali preesistenti,** attenzione di riduzione/mitigazione degli impatti pregressi, e ricomposizione delle cesure urbanistiche, paesaggistiche e biologiche/naturalistiche
- ♦ **sistemi totalmente automatici di esazione del pedaggio, laddove fosse previsto, senza stazioni fisiche, e politica tariffaria di massima incentivazione alla deviazione del traffico sulla superstrada anche per brevi e brevissimi percorrenze.**

Con tutto ciò, si osservi, si potrà dare concreta attuazione alle indicazioni delle citate norme legislative nazionali (Finanziaria '98 per il '99; Collegato alla finanziaria '98; Finanziaria 200 per il 2001) ed alle decisioni programmatiche e progettuali prese nelle sedi istituzionali in attuazione delle suddette leggi (Conferenza dei Servizi tra Ministeri LL.PP., Ambiente, BB.AA.CC. Regione Veneto, EE.LL., conclusa a Castelfranco il 30 marzo 2001).

È indispensabile un nuovo studio di impatto ambientale che confronti il progetto del Promotore con altre soluzioni, quali:

- ♦ *sede stradale unica;*
- ♦ *velocità massima 110 km/h;*
- ♦ *accessi frequenti;*
- ♦ *intergrazione con la viabilità ordinaria da potenziare;*
- ♦ *mitigazione ambientale;*
- ♦ *riuso di strade esistenti;*
- ♦ *sistemi automatici di esazione del pedaggio, se previsto, con massima incentivazione per i percorsi brevi.*

QUADRO AMBIENTALE.

COMPONENTI AMBIENTALI.

Rumore.

Lo Studio di Impatto Acustico dell'opera in oggetto non risulta adeguato e soddisfacente rispetto alle finalità generali da conseguire, alla sensibilità e prossimità degli insediamenti interessati ed al concreto rischio specifico di elevati disturbi acustici.

Nell'impostazione delle previsioni e delle conclusioni di studio di impatto acustico, come dichiarate nel SIA, non vengono indicati gli scenari di traffico futuro di medio e lungo periodo, né si ha notizia alcuna che tali scenari siano stati configurati e men che meno di quali ne siano gli effetti di modifica, nel tempo, degli effetti acustici ambientali e per la salute umana, non solo a scala d'area macro-territoriale, ma specificamente verso ciascun bersaglio puntuale individualmente inteso esposto agli impatti acustici dell'opera e del suo esercizio.

Il Proponente dichiara di voler considerare, per la stima degli impatti acustici, solo il traffico sulle carreggiate della Superstrada Pedemontana Veneta. Viceversa l'intero complesso progettuale appare molto più articolato e composito delle sole carreggiate di marcia superstradali, comprendendo infatti anche la realizzazione dell'intero sistema delle complanari, per i tratti tra Montecchio Maggiore e Trissino, e tra Breganze e Rosà (sempre in provincia di Vicenza (non solo costruttivamente e spazialmente, ma anche funzionalmente, parte costitutiva del progetto stesso).

In proposito lo studio acustico del SIA dimentica che secondo la stessa norma del Piano Regionale dei Trasporti, l'intervento di realizzazione della Pedemontana deve costituire, addirittura come prima finalità, soluzione alle esigenze del "traffico locale". E così infatti prevedeva l'originaria impostazione progettuale degli anni '80 e inizio '92 (ANAS, 1988; Regione del Veneto 1992), che contemplava una superstrada molto vicina agli importanti centri abitati dislocati sulla Pedemontana SS. 248 Schiavonesca-Marosticana, principali attrattori e generatori di traffico per tutta l'area.

Nell'attuale propria impostazione progettuale il proponente ha ritenuto viceversa di separare fisicamente traffico locale e traffico di attraversamento o comunque di media percorrenza, riservando preferenzialmente a quest'ultimo, ed alla propria più esclusiva titolarità e responsabilità d'esercizio, le carreggiate della Superstrada, ed espellendo da un buon tratto di esse buona parte del traffico locale (anziché meglio servirlo, come immaginato dai progetti iniziali e richiesto dalla programmazione regionale), trasladolo per l'intero tratto sulle nuova complanare proposta in aderenza ad essa o peggio in dislocazione distinta e separata dalla superstrada (talora addirittura con interferenze con insediamenti residenziali). Ma ciò non toglie che comunque **il progetto, e così anche lo studio di impatto acustico, devono comprendere e fare oggetto di stime previsionali e valutazioni di impatto anche di lungo periodo anche le complanari integrative della superstrada e le viabilità accessorie e complementari, e il relativo traffico.**

E ciò soprattutto dove le immissioni acustiche per i ricettori limitrofi appaiano plausibilmente determinate più dal traffico delle complanari (a raso e più vicine) che non dalle carreggiate superstradali (in trincea, anche profonda, e quindi meno "rumorose" per l'intorno non contiguo).

Tale indicazione di necessaria integrazione dell'oggetto di valutazione acustica con ogni parte di opera e di intervento costitutiva dell'originario progetto per finalità e caratteristiche progettuali, costruttive e gestionali, vale anche per le parti che ne figurassero più come parte costitutiva e non ne fossero più parte proceduralmente e realizzativamente dell'attuale iniziativa, e quindi non si ritrovino più nell'ultima versione progettuale proposta dal Promotore/Proponente, e quindi fossero rinviate ad altro progetto, procedura, ed intervento (cheché per programmazione e progettazione originaria, fossero parte integrante dell'unitario intervento di Pedemontana secondo programmazione nazionale e regionale).

È il caso, ad esempio, della Tangenziale di Montebelluna e Volpago del Montello, che già era stata approvata ed era arrivata all'appalto nel 1990 proprio come stralcio del progetto generale di nuova strada SS.248 Schiavonesca-Marosticana o Pedemontana, così come recitavano e tuttora recitano i Piani Regionali vigenti allora e tuttora (e come riconosce anche il vigente Piano Generale dei Trasporti del 2001).

Tali piani prevedevano e prevedono che la superstrada Pedemontana (anche qualora fosse qualificata come autostrada, come nella versione della modifica del PRT del 1998) doveva e deve programmaticamente servire, in modo addirittura prioritario, anche le esigenze di mobilità urbana, e solo dopo quelle ("oltre a") anche le esigenze di connessione con le autostrade e le zone esterne. Ora invece, estromettendo da questa ultima versione progettuale di Pedemontana l'obiettivo della soluzione di queste pur prioritarie finalità di mobilità locale di soluzione, e separandone e rinviandone la soluzione ad altra sede ed iniziativa, si verifica un formale, innaturale ed inammissibile frazionamento dell'opera (nonostante le opposte indicazioni della programmazione) e soprattutto dei suoi impatti e della loro valutazione, frazionamento che ovviamente la normativa impedisce.

Lo studio, peraltro, dichiarando di voler considerare gli effetti ("aggiuntivi") del solo traffico superstradale, trascura di studiare e stimare gli effetti cumulativi (in somma logaritmica) della composizione di quel rumore con le altre emissioni acustiche localmente presenti (fisse o mobili, specialmente da attività produttive e/o da traffico sulla rete stradali avvicinata o intersecata).

Si ometterebbe quindi di prevedere (e valutare) l'effetto acustico complessivo, ovvero "la qualità finale" del clima acustico, come invece necessario e prescritto, quanto meno per i ricettori acustici rimanenti all'esterno delle fasce di pertinenza acustica. E in particolare non sembra curare gli effetti di situazioni particolari (quali quelle relative ai nodi di scambio e di integrazione con altra viabilità e correnti di traffico, gli effetti locali delle particolari condizioni di circolazione negli svincoli, nei noi, nelle stazioni di pedaggio), salvo quelli degli imbocchi (o più precisamente sbocchi) delle gallerie, dei quali però preannuncia

Lo Studio di Impatto Acustico considera soltanto il rumore generato dall'autostrada, omettendo il sistema di complanari.

Mancano inoltre scenari di traffico futuro, una valutazione complessiva del rumore (traffico più altre fonti) e qualsiasi valutazione sui punti critici.

solo approfondimenti che peraltro poi non fornisce.

Nelle considerazioni di impostazione metodologica e parametrica, manca qualsiasi richiamo o considerazione sulla (opportunità di) protezione del clima acustico serale. Tale intervallo temporale, non riconosciuto nella normativa tecnica nazionale (risalente nella sua impostazione al 1991) va opportunamente tenuto diverso e distinto, anche per soglie massime di immissione, sia dal periodo notturno (in Italia attualmente h. 22-06) come da quello diurno (h. 06-22), e a riduzione della durata di quest'ultimo, con un valore limite intermedio tra quelli dei due, così come ha indicato la Unione Europea con la direttiva sul rumore ambientale n. 49/2002, già vigente ed operativa.

E considerato che le ore serali, rispetto all'attuale partizione duale del ciclo diurno della (preesistente) normativa tecnica nazionale, sono ore di traffico orario medio minore di quello diurno (dalle quali verrebbero sottratte) e maggiore di quello notturno (che, nonostante la mediazione riduttiva con le ore di "morta" notturna, risulta sempre quello acusticamente più impattante, e di molto, rispetto al rispettivo valore limite), tale modifica della partizione temporale potrebbe determinare simultaneamente un peggioramento del valore medio del periodo diurno (restante), e nuove situazioni finanche peggiori di superamento di valori limite.

È noto che le disposizioni della direttiva prevedono che tutte le analisi e valutazioni delle condizioni acustiche (anche quelle simulate-modellistiche) adottino la suddette ripartizione triplice del periodo giornaliero, e ciò dovrà iniziare, sempre per disposizione della Direttiva, ben prima del previsto momento di apertura al traffico dell'opera in valutazione. Ma di questo il proponente sembra non avvedersene, e non prevede né accenna alcunché in proposito.

Il SIA, ancorché le preannunci nelle pagine di relazione, non contiene carte isofoniche della rumorosità né ex-ante né ex-post all'intervento, pure necessarie per ogni tipo di valutazione, né contiene il censimento dei ricettori, nemmeno di quelli particolarmente sensibili e di interesse pubblico (le attrezzature e gli spazi per attività all'aria aperta, le zone di valenza paesaggistica e/o naturalistica, i cimiteri, gli spazi "sociali" in genere).

Il SIA è manchevole addirittura di qualsiasi caratterizzazione (anche solo "spot", ancorché anch'essa preannunciata) del clima acustico attuale (ex ante); lo studio si limita a preannunciare che "verranno eseguite due tipologie di misure. (...) I rilievi verranno fatti a settembre 2005", vale a dire due mesi dopo la conclusione della redazione del SIA, un mese dopo la sua presentazione e il suo deposito per la pubblicazione e le osservazioni del pubblico, e forse anche oltre, quanto meno come risultati e valutazioni, il termine di presentazione delle osservazioni!

Soprattutto, nel SIA depositato per l'informazione e le osservazioni del pubblico, **ancorché preannunciata nel testo, risulta poi mancare qualsiasi previsione di emissione e di immissione acustica, ovvero manca la previsione di effetto ambientale e quindi la possibilità di definire e quantificare gli impatti, ovvero di ciò di cui la procedura richiede la valutazione di compatibilità.** E

così manca anche un bilancio acustico finale (entità di popolazione e di superficie esposta al rumore, per intervalli di rumore differenziale e per valori assoluti complessivi di tutte le fonti).

Di conseguenza, manca pure (anch'essa preannunciata ma poi mancante) qualsiasi "progettazione acustica" cioè la definizione progettuale qualitativa dei dispositivi di mitigazione acustica (definizione tipologica, dimensionale e prestazionale per ogni sito di mitigazione). In proposito viene fornita solo una generica illustrazione delle diverse tipologie di dispositivo, da letteratura (e quasi senza efficaci illustrazioni, simulazioni, esemplificazioni), senza esempi dettagliati di applicazione o prefigurazione alcuna riguardo allo specifico del caso in valutazione.

Solo in conclusione del SIA ⁽³⁾, al di fuori del capitolo curato dai tecnici competenti in acustica ambientale ⁽⁴⁾, vengono fornite, per ognuno dei 54 tratti elementari in cui risulta suddivisa l'opera, alcune generiche, non puntuali e per lo più non vincolanti ⁽⁵⁾ indicazioni di dispositivi di mitigazioni "verdi" o di "barriere acustiche artificiali", senza dimensionamenti (nemmeno totali complessivi) e senza espliciti criteri o obiettivi minimi di prestazioni e di qualità ambientale, senza cartografie o altre forme di bilanci e misure quantitative.

Pur in assenza di previsioni di valori di emissione e di immissioni acustiche, **il proponente preannuncia che adotterà come riferimento per la valutazione di compatibilità i valori limite indicati nel DPR 30.3.2004 n. 142.** Tale decreto introduce per la generalità dei casi delle fasce di pertinenza acustica stradale valori soglia notevolmente ed "immotivatamente" ⁽⁶⁾ alti (**65 dB(A) diurni e 55 dB(A) notturni**), **valori da applicare per un'ampia fascia, estesa 250 m per ogni lato dal confine dello spazio stradale.** Tali valori risultano ridotti rispettivamente a 50 e 40 dB(A) solo nei confronti di scuole, ospedali, case di cura e di riposo; ma di questi singoli ricettori sensibili (non necessariamente classificati a sé stanti nelle zonizzazioni acustiche comunali) il Proponente non produce censimento e localizzazione, e non mostra di sapere dove sono.

Il "corridoio" indicato come area di indagine, e per la quale risulta rilevata la mosaicatura delle zonizzazioni acustiche comunali, risulta largo 400 m (200 m per ogni lato dell'opera). Tale fascia appare potenzialmente insufficiente ad una verifica acustica esaustiva di tutte le situazioni potenzialmente critiche, specialmente in situazioni di fondovalle (con riverberi ampi dai vicini versanti), soprattutto per ricettori altamente sensibili (scuole, ospedali, ecc. per i quali la normativa speciale per le fasce di pertinenza acustica fissa la necessità, in corrispondenza dei loro siti, di uno studio esteso il doppio, ovvero di 500 m.

E secondo la descrizione del procedimento e delle caratteristiche della modellazione matematica previsionale fornite dallo stesso SIA, una fascia simile consente di controllare "i principali fenomeni acustici caratterizzanti la propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore", ma quindi non i fenomeni acustici estesi tipici di morfologia di fondovalle (con versanti presenti alle spalle del ricettore o sul lato opposto ad esso ed al di là della sorgente, con versanti immediatamente

Lo Studio di Impatto Ambientale preannuncia ma non contiene rilevazioni del rumore attuale, il censimento dei ricettori particolarmente sensibili, la previsione di emissioni acustiche, la progettazione di mitigazione acustica.

In altre parole, manca tutto ciò che è necessario per formulare una valutazione di compatibilità.

La fascia di pertinenza acustica considerata è insufficiente e inadeguata.

vicini e però spesso poco oltre i 200 m dall'autostrada). In tale fascia si riscontrano anche errori di rilevazione, come alcuni comuni dichiarati privi di propria zonizzazione acustica (e quindi supplita da ipotesi personali dell'estensore dello studio) quando invece ne sono da tempo dotati; si veda il caso del Comune di Povegliano (TV), indicato privo di propria zonizzazione acustica, quando invece ne è regolarmente dotato dal 31.03.2004.

Per di più, adottando come riferimento di compatibilità i valori e i dispositivi del cennato DPR, l'infrastruttura, oltre a venire esentata dal rispetto di altre norme generali ordinarie (quale il limite all'incremento di rumore rispetto al contesto acustico, limite "differenziale"), risulterebbe autorizzata a non conseguire neppure tali valori ambientali (e ciò anche solo per generiche valutazioni di ordine "ambientale" (?) o "economico" (!)), essendole richiesto, in tali casi, solo il rispetto di speciali limiti solo all'interno degli edifici a finestre chiuse (nel caso richiedendo anche solo l'inserimento di serramenti acustici sull'edificio ricettore). Tale dispositivo, per di più, con una deroga dalle norme generali, risulta applicabile per il rumore stradale anche all'esterno della fascia di pertinenza acustica riguardo ai limiti "ordinari" stabiliti dalla normativa generale o dalla zonizzazione acustica comunale.

Adottando come riferimento di compatibilità tali valori e dispositivi, l'opera potrebbe conseguire il riconoscimento di "compatibilità" anche a situazioni per le quali il proponente rinunciava ad un adeguato sforzo progettuale per il rispetto dei limiti (e ciò anche solo per motivi generici di opportunità perfino anche solo "economica"), e si auto-esentasse dal rispetto di fatto di qualsiasi limite acustico ambientale, "accontentandosi" di garantire valori compatibili solo all'interno degli edifici, e solo a finestre chiuse.

Ciò costringerebbe gli interessati ad ottenere un accettabile clima acustico solo rinserrandosi in casa (nel senso letterale delle parole), e ciò anche d'estate, conseguentemente con il condizionatore d'aria sempre acceso, e costringendo ogni attività all'aperto a convivere con rumore oltre qualsiasi soglia. Condizioni sia l'una che l'altra, evidentemente, di nessuna salubrità e compatibilità ambientale e sanitaria.

Peraltro, anche nel caso che il proponente (e/o il valutatore) rinunciassero a servirsi di tale indiscriminata facoltà di superamento dei limiti di riferimento sia entro che fuori la fascia di pertinenza acustica autostradale, è proprio la misura dei suddetti limiti acustici che risulta ambientalmente inaccettabile.

Infatti, con riferimento sia al periodo notturno che al periodo notturno, le misure prescelte dal Proponente come termine di riferimento per la valutazione di compatibilità, rispettivamente 65 e 55 dB(A), risultano ben 10 dB(A) più elevate dalle soglie di 55 e 45 dB(A) indicate dall'Organizzazione Mondiale della Sanità nelle proprie ufficiali "Linee Guida" rispettivamente come soglie di inizio di fenomeni di serio fastidio e disturbo nel periodo diurno, e di inizio di disturbi al sonno notturno, a finestre aperte ⁽⁷⁾.

Il proponente tuttavia ignora tali indicazioni ufficiali di compatibilità sani-

taria, non solo nel capitolo specifico sul "rumore" ma anche nel capitolo relativo alla componente "salute pubblica".

Per quanto esposto, si deve concludere che:

- ♦ **manca la caratterizzazione acustica dello stato attuale;**
- ♦ **manca il censimento dei recettori sensibili potenzialmente interessati dagli effetti dell'opera;**
- ♦ **si adotta una fascia di studio acustico inadeguata alla rilevazione e verifica delle criticità dei ricettori sensibili** appena più discosti dall'infrastruttura, anche di quelli che la normativa nazionale sulle fasce di pertinenza acustica stradale;
- ♦ si adotta una modellizzazione che, dalla schematica descrizione, non risulta adeguata per la modellizzazione delle situazioni di fondovalle;
- ♦ **manca la previsione di effetti acustici, quindi la stima quali-quantitativa degli impatti e la loro valutazione;**
- ♦ **manca il progetto di mitigazione acustica;**
- ♦ si preannuncia che si assumono valori-limite acustici e si adottano dispositivi di mitigazione sul ricettore che non rispettano le indicazioni della recente normativa comunitaria e non conseguono la compatibilità acustica sanitaria indicata dall'Organizzazione Mondiale della Sanità per la tutela della salute umana.

In pratica, manca l'intero complesso dei contenuti dello studio di impatto acustico, e comunque si preannuncia l'adozione di soluzioni che risultano incompatibili con la salute umana.

È quindi necessario:

- ♦ **che venga effettuato, come necessario e prescritto, un nuovo studio di impatto acustico con tutti i contenuti e le caratteristiche sopra indicate;**
- ♦ **adeguata ampiezza della fascia di studio, censimento ricettori sensibili;**
- ♦ **esatta rilevazione delle zonizzazioni comunali vigenti;**
- ♦ **caratterizzazione stato ex-ante;**
- ♦ **simulazione previsionale del rumore del traffico dell'intero complesso progettuale**, comprese quelle delle carreggiate separate delle complanari e degli interventi che programmaticamente dovrebbero essere parte costitutiva del progetto;
- ♦ **bilancio acustico complessivo;**
- ♦ che la determinazione di compatibilità venga assunta sulla base del riscontro del rispetto delle esigenze di salute umana, così come definite, con riferimento alle condizioni di inquinamento acustico, dall'Organizzazione Mondiale della Sanità;
- ♦ che tale studio venga, come da normativa comunitaria e nazionale, fatto oggetto di avviso di deposito e di periodo utile per la presentazione di osservazioni.

I valori limite adottati sono più elevati di quelli indicati dall'Organizzazione Mondiale della Sanità e, formalmente, il loro rispetto è richiesto anche soltanto all'interno degli edifici (a finestre chiuse).

In sintesi, mancano i contenuti tipici prescritti per uno Studio di Impatto Acustico, che dovrà essere rielaborato.

Atmosfera.

Per lo studio degli impatti dell'intervento in parola sulla componente ambientale aria, il proponente produce, di significativo, una previsione delle concentrazioni in atmosfera di alcuni inquinanti tipicamente "da traffico" (NO_x, PM10, CO e Benzene).

Per produrre tale rappresentazione, il proponente si avvale di un modello matematico di dispersione atmosferica di tipo gaussiano, alimentato dalle serie dei dati meteorologici relative a tre punti rappresentativi delle tre aree diverse aree geografiche in cui ricade il tracciato (ovest, centro ed est), di dimensioni tra i 600 i e 750 kmq; i dati di questi tre punti sono ottenuti per interpolazioni dalle elaborazioni da un ulteriore modello meteorologico di scala nazionale (Min. Ambiente), che fornisce serie meteorologiche su base oraria per una griglia di punti su base quadrata distanti tra loro 20 km.

Il modello è alimentato con la stima delle emissioni di inquinanti del flusso veicolare previsto sulla superstrada in valutazione nei diversi scenari temporali considerati (anni 2010, 2023, 2035), stima calcolata secondo la metodologia ufficiale europea sulla base delle caratteristiche dello stesso (intensità e distribuzione oraria/settimanale/annuale, composizione per tipologia/carburante/cilindrata, età e caratteristiche emissive, velocità media di marcia).

Sulla base di tali previsioni emissive e delle previsioni medie meteorologiche di ciascuno dei tre ambiti, la modellizzazione ha prodotto le previsioni di concentrazione medie annue ed orarie degli inquinanti considerati, per una griglia di punti su base quadrata distanti tra loro (e i più vicini, dalla sorgente) 500 m.

I risultati delle stime modellistiche di concentrazione atmosferica per i massimi valori di griglia di ciascun tratto vengono quindi confrontati omogeneamente con i vari valori-limite di legge (medie annue e 98° o 99,8° percentile; oppure medie massime giornaliere per 8 ore consecutive), confronto che nel caso dell'NO_x è da considerarsi cautelativo, in quanto solo una frazione dell'NO_x (simulato dal modello), molto variabile in funzione sia del clima che della distanza dalla sorgente, è composta da NO₂ (cui si riferiscono i valori limite normativi).

Nel merito, **le concentrazioni previste dalla modellizzazione per l'anno 2010 risultano superiori ai limiti normativi solo per gli NO₂ e i PM10 nei pressi delle bocche della lunga galleria naturale Castelgomberto-Malo** (situazione "particolare", dove anche il modello concentra l'emissione atmosferica di tutto il tratto in galleria), mentre sempre entro tutti i valori limite in tutti i punti di griglia simulati per gli altri due tratti del tracciato.

È previsto peraltro un incremento (+60 e 80 % delle emissioni) nei due scenari futuri. Delle concentrazioni vengono prodotte anche delle Mappe a scala 1:100.000 (e 1:25.000 per gli imbocchi di galleria e le zone di Bassano e Spresiano).

Nel proprio commento, il proponente osserva:

- ♦ il livello "significativo" calcolato per NO_x, "soprattutto per il 99,8° percentile orario", "un contributo importante quanto a media annuale", e comunque su livelli considerati "in generale non elevati";
- ♦ e "una situazione distante dai valori di legge, ... nella media" per i PM10;
- ♦ comunque concentrazioni nel tratto 2 (Montecchio P.-Riese Pio X) "uniformemente più alte, .. nettamente superiore, ... degli altri tratti, per il maggiore traffico"; peraltro, anche in tale tratto, "l'isolinea più vicina al tracciato, ... al 2035, è del valore di 6 microgrammi/mc., a conferma che i livelli decrescono molto rapidamente allontanandosi dal tracciato".
- ♦ e una situazione "particolare, ... potenzialmente critica" alle bocche della galleria di Malo-Castelgomberto;
- ♦ livelli "assai poco significativi rispetto ai limite di legge per gli altri inquinanti (benzene e CO)";
- ♦ conclude che "in tutti i casi, entro qualche centinaio di metri dall'asse del tracciato i livelli di concentrazione diventano trascurabili".

Tali conclusioni appaiono eccessivamente rassicuranti se non fuorvianti, fondate su uno studio per molti versi insufficiente ed inadeguato.

La "mediazione" dei dati meteorologici, con cui è stata modellizzata la diffusione degli inquinanti atmosferici su tre ambiti geografici di grande dimensione, quand'anche fosse adeguata per rappresentare la situazione di tratti in aperta ed omogenea pianura, risulta non affidabile per situazioni di locale accentuata differenziazione morfologica (quale la situazione di incuneamento in lungo ed inciso fondovalle progressivamente restrittivo del tratto Montecchio-Castelgomberto, la situazione pedecollinare versante est di Malo, la situazione pedemontana lato sud del tratto Breganze-Marostica, la posizione allo sbocco del lungo canal di Brenta del tratto di Bassano/Rosà, la vicinanza al rilievo del Montello nel tratto est) tutte condizioni la cui topografia può condizionare una microclimatologia, e quindi una ventosità e stabilità atmosferica, a loro volta determinanti nell'accrescere o diminuire la dispersione e quindi il livello di concentrazione locale degli inquinanti. Mancando una modellizzazione (anche solo "tipo") per ciascuna di esse, non si può affermare alcunché di certo per tali situazioni circa i possibili effetti di inquinamento atmosferico.

La modellizzazione proposta considera i soli contributi emissivi dei flussi di traffico previsti sulle carreggiate della superstrada. Considera quindi solo una parte limitata dei flussi di traffico prevedibili sulle infrastrutture previste nel progetto in esame. La simulazione risulta quindi sottostimata anche solo riguardo agli effetti specifici del progetto stesso, sottostima che può essere rilevante (si pensi al traffico prevedibile sulle complanari lungo il tratto casello sulla A4 di Montecchio-Montecchio-Trissino, oppure sulle complanari su cui viene disarticolata/trasferita la funzione dell'attuale Provinciale Gasparona e dell'attuale Tangenziale sud di Bassano).

Il modello matematico adottato per valutare l'inquinamento atmosferico simula uno scenario di pianura, troppo diverso dalla realtà di un territorio collinare.

La stima quantitativa delle emissioni è ampiamente sottostimata, limitandosi alla sola superstrada e non anche al complesso di viabilità complanare proposta.

Ulteriormente sottostimata risulta la previsione di concentrazioni atmosferiche di inquinanti, per la mancata considerazione delle emissioni inquinanti da traffico nei nodi e nei tratti di viabilità integrata o anche solo interferita dal progetto. Ma ancor più importante motivo di sottostima delle concentrazioni effettive deriva dalla esclusione di qualsiasi altra fonte di emissione fissa o mobile che sia. In pratica **la modellizzazione ricostruisce la dispersione teorica delle emissioni del traffico della superstrada immaginando un'atmosfera priva di inquinamento di fondo**. E giunge così a visualizzare, nelle mappe di concentrazione per l'anno 2010, situazioni di concentrazione medie annue "trascurabili" (tra 2 e 4 microgrammi di NO_x, già a 100m dal tracciato, e al massimo a 400-500 m nelle situazioni peggiori; valori inferiori ancora a 1-2 km). Questo **laddove lo stesso SIA, per le tre stazioni documentate per la caratterizzazione della attuale qualità dell'aria dell'ambito della pianura centrale veneta interessata all'opera (a Montebello, Montecchio e Bassano), evidenzia livelli per l'anno 2004 già al limite** (rispettivamente 36, 43 e 31microgrammi/mc, a fronte di un valore limite attuale di 40 microgrammi). Analogamente vale per l'inquinante PM10 (Schio e Conegliano: rispettivamente 40 e 39 microgrammi/mc di media annua, a fronte di un limite attuale di 40, e che si ridurrà a 20 nell'anno 2010; e ben 85 e 79 superamenti annui del limite di 50 microgrammi/mc medi giornalieri, da non superare più di 35 volte all'anno attualmente e solo 7 volte all'anno nel 2010).

In pratica la situazione rappresentata nel commento finale e nelle mappe di concentrazione appare del tutto irrealista, in quanto costituisce una rappresentazione non delle future concentrazioni" effettive, ma una astrazione di un aspetto parziale di una realtà effettiva e misurabile ben plausibilmente assai diversa. I risultati della simulazione, tutt'al più, possono essere considerati indicativi di un teorico effetto di inquinamento in situazione a fondo 0, ma non esaminano e ricostruiscono l'effetto cumulativo con le altre fonti e il carico di fondo della situazione reale. Il SIA rinuncia così a fornire indispensabili indicazioni ed informazioni sulla "qualità finale" della componente, come può venire a comporsi tra carico preesistente e carico additivo determinato dall'opera.

Comunque, anche solo come indicativi di un teorico effetto differenziale di incremento, i dati quantitativi forniti appaiono alquanto scarni: le tabelle si riferiscono solo ai tre punti (solo uno per ciascuno dei tre tratti) di massimo carico (per i tratti 2 e 3 senza nemmeno specificare dove localizzati). Di tali dati il proponente si astiene dall'osservare che i valori tabulati del 99,8 % (soglia per i superamenti di picco), evidenziano uno (o più) superamento/i del limite di legge, oltre che già ora nel primo tratto (agli imbocchi, e non viene indicato anche in quali altri siti), nel secondo all'anno 2023, e quasi anche per il terzo (183 microgrammi) nell'anno 2035.

Le mappe di concentrazione, peraltro, sono a scala alquanto ridotta (1: 100.000) e non adeguate per osservare e rilevare puntualmente siti e quantità di ricettori esposti a medie elevate financo oltre limite. Non venendo fornito un bilancio di esposizione all'inquinamento atmosferico, e non essendo possibile ricostruirlo dalla lettura cartografica, risulta inesistente (e non diversamente rileva-

bile) un bilancio di inquinamento atmosferico, per estensione di situazioni, o per popolazione esposta, di qualità finale (ma anche solo aggiuntiva) critiche.

Per di più lo stesso Proponente, nel testo di illustrazione metodologica, puntualizza che **la maglia quadra dei punti presenta un di stanziamento dalla sorgente stradale considerata alquanto elevato, in grado di far permanere "incertezza numerica nel calcolo delle concentrazioni massime"**. Tale incertezza, ovviamente, "si riduce con la distanza della sorgente", come puntualizza il Proponente; ma **è proprio nella prossimità che vanno considerate approfonditamente le situazioni di potenziale crisi, atteso che l'inquinamento (additivo) è fenomeno di rilievo del tutto entro le primissime centinaia di metri** (come rilevava lo Studio di Impatto del Passante di Mestre). In pratica, la stima modellistica vera e propria ha riguardato punti sparsi equidistanti tra essi e con la superstrada 500 m. E mancano del tutto le indicazioni sulle modalità effettive con cui da tali così diradati punti si è ricavato una rappresentazione continua, quale quella delle mappe; tali modalità sono necessarie per accertarsi dell'attendibilità e correttezza delle metodologia utilizzata.

La situazione appare certamente critica per le aree degli imbocchi (sbocchi), e potenzialmente delicata, se non critica, per i bordi del tratto centrale. Ciò nonostante, il proponente, oltre a riconoscerla solo parzialmente, si limita a "suggerire di approfondire lo studio della dispersione, attraverso un aumento della risoluzione di calcolo o l'utilizzo di modelli a dispersione tridimensionale".

E non adotta né si propone o propone l'adozione di dispositivi di drastica riduzione delle emissioni nella strada di propria responsabilità, quali:

- ♦ il convogliamento e la depurazione centralizzata dei gas esausti di galleria (di cui ci sono recentissime esperienze);
- ♦ la riduzione della velocità del traffico ⁽⁸⁾;
- ♦ solo laddove impraticabile diversamente, la delocalizzazione delle attività o presenze incompatibili.

Invece il proponente (e pure il redattore del SIA) si sono limitati a preannunciare (minimizzandolo) più di quale segnale di criticità, disinteressandone dalla sua risoluzione.

In proposito si osserva che i valori adottati come riferimento:

- ♦ per gli NO_x, sono valori normativi concidenti con quelli delle Linee Guida dell'Organizzazione Mondiale per la Sanità (OMS o, in inglese, WHO);
- ♦ per il PM10, non trovano rispondenza ad alcun valore di Linee Guida nemmeno dell'OMS, solamente per l'ormai chiara consapevolezza che per il PM10 non ci sono soglie di sicurezza, potendosi per ora, segnalare solo che ad ogni dose di esposizione certamente interviene un incremento del rischio di morbidità e di mortalità.

Si tratta quindi di valori consistenti in termini sanitari e di natura medico-scientifica da considerare per una adeguata valutazione degli effetti ambientali e

I rilievi effettuati sulla qualità dell'aria mostrano una situazione già al limite, ma lo studio simula una atmosfera paradisiaca, priva di inquinamento di fondo.

I punti di riferimento considerati costituiscono una rete a maglie troppo larghe per poter formulare previsioni attendibili sulle concentrazioni massime di inquinanti in prossimità della strada.

Per le gallerie non viene previsto un sistema di convogliamento e depurazione del gas di scarico, né alcuna altra soluzione per la prevedibilissima alta concentrazione di smog alle estremità.

sanitari umani, non solo per riscontri di regolarità di natura normativa.

La questione rileva la salute umana, in quanto di potenziale impatto sulla salute pubblica, della quale quindi, il proponente, per la reticenza o indifferenza portata verso alcuni importanti aspetti emersi o ricavabili dallo studio e per la quiescenza di fronte alle esigenze di individuare dispositivi e modalità di prevenzione/abbattimento/compensazione, non garantisce la tutela e con questa la compatibilità sanitaria dell'opera.

Si osservi, peraltro, che, per il versante di Calstelgomberto, la collocazione dell'imbocco su versante, e più in generale in fondovalle, rende particolarmente importante la condizione di stabilità dello stesso (e di tutti i versanti della Valle), e che a tal fine risulta generalmente rilevante la conservazione e il consolidamento della copertura vegetale. Ma per la salute di questa potrebbe risultare importante il rispetto delle specifiche soglie di inquinamento con riferimento alla salute della vegetazione, valore che è pari a 30 microgrammi/mc per la media annuale, ovvero ancora più potenzialmente critico per il progetto dei valori limite riferiti alla specie, specialmente, appunto, proprio in corrispondenza delle ripe.

Ma di questo il redattore del SIA non dà conto né traccia.

In pratica, **lo Studio di Impatto Atmosferico in parola manca il bersaglio di una prefigurazione completa, con bilancio quantitativo e localizzazioni puntuali, degli effetti del contributo emissivo additivo e della qualità finale dell'aria, e delle misure di mitigazione/compensazione;** e ciò doverosamente, in primis, con riferimento ai ricettori sensibili più aderenti all'opera in questione.

Si rende quindi indispensabile la redazione di un (nuovo) Studio di Impatto Atmosferico, che colmi le suddette lacune o inadeguatezze, e che pervenga ad un risultato di misura e previsione affidabile ed analitico delle situazioni dei singoli ricettori, e propositivo/dispositivo di misure risolutive per la compatibilità ambientale e sanitaria del progetto stesso.

Salute pubblica.

Questo tema, che per legge dev'essere parte dello studio degli impatti del progetto, in particolare sulla componente "salute pubblica", è del tutto evitato.

Il capitolo "Salute Pubblica" risulta composto solo da 13 pagine di generali statistiche demografiche e da una tabella sulle cause regionali/provinciali di morte, senza alcuna indicazione di collegamento (nemmeno per tentativo) con il tema dell'opera.

Risultano in tal modo inottemperate le disposizioni di metodo e contenuti espresse dal DPCM del 23/12/1988 riguardo a tale tema (Si veda: DPCM 23/12/1988; Allegati II, c. 5, lett. F. Salute Pubblica).

Quanto richiesto dalla normativa per lo studio degli impatti del progetto sulla componente salute pubblica dovrà essere oggetto di specifica integrazione di studio di "impatto, e conseguente pubblicazione per le osservazioni.

Lo Studio di Impatto Atmosferico, basato su simulazioni scarsamente affidabili e poco puntuali, privo di indicazioni relative alla mitigazione d'impatto, dovrà essere conseguentemente rielaborato.

Il tema della salute pubblica, previsto dalla normativa sugli studi di impatto ambientale, è sostanzialmente ignorato.

Acque superficiali (rischio idraulico).

Nello studio degli impatti, una prima parte è dedicata alle tematiche più strettamente idrauliche, ovvero alla funzionalità idraulica quantitativa.

Per essa, viene proposta una prima descrizione della configurazione del reticolo idrografico, ovvero delle interazioni ed integrazioni tra corsi d'acqua e quindi delle identità funzionali per bacini.

Nel descrivere le singole situazioni, il testo riporta alcune annotazioni sulla sussistenza, localizzazione e consistenza delle principali situazioni di criticità, come riferite dai Piani o da documenti vari, dell'Autorità di Bacino, senza rappresentazione cartografia tecnica.

Le considerazioni riportate nel testo riferiscono "stringatamente" dell'assenza, o al contrario, della presenza di singole situazioni di riscontrato rischio idraulico, e le loro principali caratteristiche e cause.

Vengono infatti accennate alcune evenienze di criticità (generiche segnalazioni di presenza di rischi di allagamento, la pensilità di alcuni fiumi e l'ineadeguatezza della sezione d'alveo, il trasporto solido dei tre corsi d'acqua presso Breganze, e nella zona successiva, ...) e di innovazione (sistemazioni idrauliche di "pulizia" e ricalibratura, integrazione a rete di nuove casse di espansione, ...).

Non sempre tuttavia, nella essenzialità della presentazione e soprattutto nella situazione (nota) di non collimazione tecnica tra le indicazioni e i documenti delle diverse autorità (Autorità di bacino, Regione, Consorzi), riesce individuabile la situazione reale, descritta in tale prima sede solo narrativamente, senza accenni dimensionali dei flussi e dei ricettori in gioco.

Alle descrizioni di premessa segue una Cartografia a scala 1:50.000 che riporta le situazioni di rischio d'esondazione o allagamento per un Tempo di Ritorno pari (o superiore) a 5 anni, situazioni desunte disomogeneamente dalle fonti disparate sopra indicate, e prive di adeguate descrizioni tecniche. Solo della fascia territoriale tra Montecchio P. e Spresiano viene esibita una recente ed evoluta modellizzazione idraulica (ad elementi finiti) della risposta idraulica dei fiumi, con tempo di ritorno 100 anni.

Il proponente adduce tali complessive informazioni come supporto di coerenza e motivazione nella disposizione dei tratti in trincea, oppure in superficie o in viadotto.

Al termine del lavoro di verifica funzionale idraulica, il Proponente afferma che risulta verificata la funzionalità e l'adeguatezza ad esempio del dimensionamento fisico del complesso rilevato-tombotti di continuità idraulica, oppure del fosso di guardia a monte di tratti in trincea per l'intercettazione di esondazioni vaste ma di modesta altezza.

Il tema delle interferenze idrauliche, come esposto nella relazione, risulta apparentemente approfondito in modo esaustivo. Viceversa il tema appare appena

impostato con informazioni che risultano spesso appena preliminari.

Non sono stati riprodotti né ricostruiti o stimati, i dati base sistematici sulle portate e i profili delle piene, non vi sono verifiche con misurazioni effettive, non vi sono rappresentazioni puntuali degli scenari idraulici futuri considerati nelle valutazioni e delle sistemazioni (già in corso, programmate, possibili, future). In tale situazioni appare pressoché impossibile verificare la effettiva necessità ed ineluttabilità di alcune scelte di dislocazione di alcuni tratti di superstrada in superficie anziché un trincea, dislocazione motivata dal proponente proprio per motivi di necessità.

E il caso, ad esempio, dell'insieme dei corsi d'acqua sul lato est del territorio di Breganze (Chiavone, Reali, Laverda), per i quali addirittura appare una contraddizione tra la prima descrizione ("... della rete idrografica superficiale"), concettualmente molto aperta alle ipotesi di risistemazione del nodo (con depensizzazione, pulizia alveo, rettifiche) e quella finale ("... della pericolosità idraulica"). In quest'ultima il quadro appare più definitivamente critico, senza alcuna ipotesi né possibilità di sistemazione (con conseguente abbandono di ogni ipotesi di ulteriore ripresa del passaggio in trincea, o quanto meno su quote ribassate rispetto alle elevazioni necessarie per superare su ponte gli alti argini degli alti corsi d'acqua.

Ulteriore esempio di **notevole incertezza proprio sulle basi dati e sui fenomeni da esse descritti** riguarda la zona tra Montebelluna e Spresiano, per la quale viene fornita innanzitutto una tavola che rappresenta estensioni di notevoli "lingue" di esondazione derivanti dal Montello.

Di seguito, tuttavia, la stessa relazione di accompagnamento smentisce espressamente poi la tavola (che "deve essere letta con necessari spirito" e i "criteri utilizzati per valutare le zone...non sono chiari; di alcune aree segnate ad alto rischi, nemmeno i più anziani hanno memoria").

In tali condizioni appare del tutto prematura, e comunque immotivata, ogni decisione sulla dislocazione altimetrica della strada (alto rilevato, rilevato o trincea), tema relevantissimo ad esempio nel tratto in coincidenza del superamento di Povegliano (che l'attuale progetto prevede avvolto da nord-ovest a sud est da un alto rilevato, con un notevole impatto di cesura territoriale, paesaggistico, acustico.

Il dettaglio progettuale compositivo delle opere di funzionalità idraulica anche minuta (ponti, tombini, sifoni, ponti canali), è appena illustrato a livello generale e nulla viene documentato sui franchi idraulici assicurati dalle opere, né il tempo di ritorno utilizzato per la simulazione e il loro dimensionamento. Per di più il SIA non illustra le soluzioni progettuali di dettaglio (nemmeno in forma di schema funzionale), delle opere e soprattutto gli schemi idraulici (funzionali) per il convogliamento delle acque di piattaforma, la loro portata prevista. Manca quindi una valutazione degli effetti di tali riversamenti sui corpi ricettori, sia in termini quantitativi che qualitativi, come invece era ed è necessario.

Le varie fonti disponibili forniscono dati contraddittori sulla localizzazione e la criticità del rischio idraulico.

Manca la ricostruzione di un quadro conoscitivo sugli scenari idraulici, quindi la congruità delle soluzioni planoaltimetriche del tracciato (superficie, trincea, viadotto) non è verificabile.

Non è possibile pertanto esprimere alcuna valutazione sulle opere provvisorie di progetto, che comunque sono descritte assai sommariamente.

Le incertezze di caratterizzazione sopra evidenziate sono inammissibili in un processo progettuale che voglia conseguire solide e motivate soluzioni di progetto di ottimale compatibilità ambientale. Emerge evidente la necessità di una rivisitazione complessiva dello studio idraulico.

Tale rivisitazione dovrebbe estendersi (laddove ora mancanti) sin dal controllo e/o produzione autonoma delle necessarie basi dati e poi per la previsione modellistica dei profili di piena e delle dinamiche di esondazione (così come nella prefigurazione di scenari evolutivi di sistemazione idraulica allargata a monte e a valle, secondo le ipotesi più delle autorità competenti, e/o dei comuni interessati).

Tutto ciò vale in modo particolare per le tratte (ovest ed est) per le quali le informazioni disponibili sono tutte di derivazione disomogenea, contraddittorie e contraddette, e senza accompagnamento di alcun riscontro di misurazioni sistematiche delle dinamiche reali.

Patrimonio paesaggistico (Beni storici e monumentali).

Per la caratterizzazione delle componenti antropiche del Paesaggio, ovvero sia del patrimonio storico-culturale-monumentale, il SIA ha redatto una specifica cartografia, a scala 1:25.000, che censisce:

- ♦ i centri storici (già censiti dalla Regione Veneto);
- ♦ gli edifici vincolati ex L. 1089/1939;
- ♦ i vincoli cimiteriali e monumentali da PRG;
- ♦ i vincoli archeologici

e quindi due elenchi-schedature di “edifici individuati”:

- ♦ un primo elenco, “Ricognizione ed analisi iniziale”, relativo ad un’area studio alquanto “larga” attorno al tracciato, e comprendente 138 oggetti;
- un secondo elenco, “analisi definitiva”, più precisamente selettivo dell’area di pertinenza territoriale del tracciato della Superstrada, e quindi complessivamente di numerosità ridotta rispetto al primo (33 oggetti), comprendente qualche bene integrativo, non riconosciuto in occasione del primo elenco.

La cartografia censisce formalmente beni già vincolati con leggi o piani. Quanto agli elenchi, il primo risulta composto sostanzialmente da beni monumentali inseriti negli elenchi del registro delle Ville Venete, il secondo risulta integrato con beni comunque monumentali ma di natura diversa, non corrispondenti o non attinenti alla tipologia o al sistema monumentale-insediativo della Villa Veneta ma comunque registrati e oggetto di formale vincolo ministeriale.

Non risultano quindi censiti nelle rilevazioni sopra illustrate, né indagati in altra parte del SIA, i beni storici in senso lato (monumentali, testimoniali, culturali, archeologici, ...) non (ancora) fatti oggetto di vincolo monumentale:

- ♦ il patrimonio edilizio rurale storico;
- ♦ il patrimonio di archeologia industriale;
- ♦ il patrimonio di archeologia idraulica (nodi e opere di bonifica e canali storici);
- ♦ la viabilità storica (dalle strade di centuriazione alla viabilità di bonifica);
- ♦ le bonifiche agrarie storiche, i campi chiusi e baulati, le attrezzature agrarie storiche.

Un patrimonio di grande consistenza che risulta totalmente ignorato nel SIA.

Rappresentativo, tra i tanti, il caso del Mulino Caberlotto, a Montebelluna, di realizzazione originaria quattrocentesca, della quale permane tuttora il canale di adduzione e di scarico e la sistemazione idraulica, e gli edifici del primo “500. Bene censito e tutelato anche nel PRG di Montebelluna, e che il SIA non rileva né nella cartografia né negli elenchi, e che la Superstrada lambisce a 80 sul

Le carenze conoscitive relative al rischio idraulico sono inammissibili in un progetto che dovrebbe essere fondato su scelte tecnicamente motivate. È evidente che il tema dovrà essere profondamente rivisitato.

La ricognizione dei beni culturali è assai lacunosa: infatti comprende soltanto le Ville Venete e gli immobili vincolati con atto ministeriale.

lato sud (principale), e che viene a sovrastare con la rampa nord del cavalcavia di superamento autostradale, rampa proprio in asse al sentiero naturalistico già attivo (e che risulterebbe totalmente obnubilato), il quale ultimo viene secato dalla Superstrada, disassato ed interrotto in scatolari impercorribile. Mentre la rurale storica, centrata sul Mulino e orientata verso il compendio agrario, tuttora integro, di sud-est, rimarrebbe definitivamente interrotta, ed ingombrata dall'area di servizio di Montebelluna, che ne occlude la naturale visuale agraria principale, appena a 100 m dal complesso del Mulino Caberlotto. E tutto il quadrante sud-est agrario del Mulino per di più, il progetto ne occlude tutto il quadrante sud-est.

Per di più, **si riscontrano importanti lacune e gravi "disattenzioni", anche riguardo al patrimonio monumentale censito.**

Si rilevi per esempio la villa Trissino-Negri-Bevilacqua-Tonini-Albanese/Carlotto, cui il tracciato si addossa a 30 m, ponendosi per di più diagonalmente in attraversamento a tutta la pertinenza agraria sud verso cui è rivolto il prospetto principale (porticato a cinque archi a tutto sesto su pilastri, cui si sovrappongono al piano nobile finestre architravate, oculi ellittici al sottotetto e fasce lapidee marcapiano). Di questo complesso, la fotoscheda del SIA mostra solo il retro della barchessa minore. L'estratto cartografico consente di cogliere l'avvicinamento della Superstrada al complesso, in trincea nel punto più vicino e progressivamente risalente a raso verso sud, nel compendio agrario in asse al prospetto principale del complesso. Ciò nonostante, il testo della scheda contiene solo l'illustrazione storico-architettonica del complesso, e nessun accenno alla situazione che verrebbe a determinarsi realizzando il progetto (e così è per tutti i 33 beni censiti e schedati dal SIA). Così come nessun accenno di riconoscimento d'impatto e di proposta di mitigazione paesaggistica si riscontra a proposito di tale complesso a villa nell'elenco finale del SIA "Impatti previsti e mitigazioni adottate".

Diverso grave caso di mancata rilevazione riguarda, ad esempio, la Villa Agostini, in località Giavera del Montello (prepalladiana, e databile al 1400), che viene a trovarsi a circa 180 m dal tracciato della proposta Variante di Giavera del Montello, che non risulta nemmeno evidenziata nel SIA, mancando, tra la documentazione cartografica della Variante, la tavola "Risorse Storiche Insediative".

È evidente che tutto il capitolo di ricognizione del patrimonio storico-culturale si limita, già nella sua impostazione originaria, a costituire una semplice recensione per lo più amministrativa o archivistica, dei soli beni edilizi-monumentali "ufficiali", senza sforzo alcuno di effettiva ricognizione sul territorio per tutti il vastissimo patrimonio solo apparentemente "minore", e per di più senza effettiva attenzione per la rilevazione dei reali impatti e per una loro reale mitigazione, nemmeno nei confronti di quelli censiti.

Si rende quindi necessaria una sostanziale integrazione al SIA, che ne colmi le grave lacune di caratterizzazione delle componenti paesaggistiche storico-culturali e provveda a fornire una adeguato approfondimento per la individuazione di soluzioni alternative, sia di tracciamento, sia di individuazione di modalità di inserimento, sia di mitigazione realmente efficace.

Paesaggio (Beni Archeologici).

In SIA4 /170-175 (742-746) è preannunciata dal titolo del paragrafo una "Analisi preliminare".

Lo stesso testo precisa e sottolinea che si tratta solo di una analisi "preliminare a tutti gli effetti e punto di partenza per ogni successiva valutazione".

Già è criticabile la limitazione dello studio impatto ambientale ad un solo livello "preliminare", del tutto insufficiente per una valutazione decisionale di un'opera pubblica di queste dimensioni (e quindi del relativo elevato rischio di interferenze con giacimenti archeologici, anche solo noti o sospetti); ciò soprattutto qualora l'opera, come nel caso in questione, attraversi per ampi tratti zone di notevole stratificazione preistorica e storica (si pensi solo alle ampie zone di centuriazione romana, o ai siti paleolitici tipici dei territori collinari o pedemontani).

La stessa precisazione sopra citata significa l'effettiva inesistenza di nemmeno una minima effettiva "valutazione" nella attuale data fase "preliminare", valutazione evidentemente possibile e rinviata in una fase "successiva".

Come infatti è precisato nel secondo sottoparagrafo ("2. La raccolta, lo studio, e la sintesi delle informazioni ..."), la fase preliminare consiste esclusivamente in una fase compilativa, per quanto sistematica, di una "nuova carta archeologica" redatta solo sulla base di informazioni pubblicate, ovvero di desunzioni da letteratura.

Viceversa, per un giudizio valutativo adeguato del rischio archeologico, sono indispensabili importanti ulteriori informazioni, quali le fonti archivistiche, le recensioni di relazioni e studi non pubblicati, e le indagini sul campo almeno aerofotogrammetriche (fasi ed attività tutte necessariamente "ex-ante" alla definitiva decisione progettuale e quindi valutativa), così come riconosce lo stesso testo:

"La carta così costruita rappresenta uno strumento di conoscenza delle informazioni archeologiche pubblicate e disponibili, e può rappresentare solo un preliminare passo per la valutazione definitiva del rischio archeologico. Si ricorda infatti che oltre alle informazioni documentarie di archivio e ai dati relativi ad altri siti non pubblicati, nella carta mancano le indicazioni dell'indagine aerofotointerpretativa. È questo l'unico strumento che consente l'approfondimento dei dati esistenti riguardanti l'assetto territoriale antico senza l'intervento diretto sul campo e che permette di indagare aree molto vaste discriminando eventuali anomalie e lineazioni. L'origine delle tracce può essere poi definita e controllata tramite confronti con altri dati oppure verificata in un secondo tempo direttamente sul campo."

Tuttavia **nemmeno tale "analisi preliminare"**, ovvero tale "nuova carta archeologica" esclusivamente compilativa di materiale già pubblicato e di base per le successive indispensabili analisi e valutazioni, **è contenuta nel SIA.**

Infatti il testo delle summenzionate pagine non contiene riproduzioni

Non è stata compiuta un'effettiva ricognizione dei beni culturali interferiti, né tantomeno sono state adottate misure efficaci per mitigare l'impatto dell'opera.

Lo stesso Studio di Impatto Ambientale riconosce che l'analisi compiuta sul rischio archeologico è del tutto insufficiente.

cartografiche, e nemmeno relazioni o narrative sintetiche di analisi (o nemmeno anticipazioni di analisi) di merito, e **contiene solo il preannuncio metodologico di un futuro lavoro di studio e analisi “preliminare”**

Tutte le parti descrittive della metodologia sono infatti coniugate al futuro (“si attuerà ..., sarà affiancato ..., verrà fornita ..., sarà poi organizzato ..., rispecchierà ..., verrà effettuata ..., saranno utilizzati ..., si cercherà ..., sarà rappresentato ..., verrà utilizzata ..., sarà ampliato ..., dovranno essere aggiunte ...”).

Le stesse illustrazioni di schede di materiali e di siti archeologici, desunte da una pubblicazione specialistica, sono solo “esemplificative” dei materiali e documenti “reperibili per lo studio”, tanto che non risultano riconosciute come nemmeno lontanamente interferite (né interferibili) dall’opera in oggetto.

In pratica, il testo riportato, anziché ad una “analisi preliminare”, sembra corrispondere ad un “preliminare di capitolato di appalto” di incarico per la redazione di una analisi di tale tipo, che non illustra o sintetizza quello che si è fatto e che si è concluso, ma solo fissa e promette quello che si farà.

In pratica, per la componente archeologica il lavoro è tutto ancora da fare: non solo la valutazione e lo studio di impatto ma perfino la caratterizzazione ambientale (identificazione e rilevazione dello stato attuale “ex-ante” della componente ambientale che deve essere fatta oggetto dello studio d’impatto).

Ogni osservazione sul merito della componente patrimonio archeologico” potrà quindi essere effettuata solo dopo che tale studio, essenziale per ogni anche solo elementare valutazione di impatto, sarà stato redatto e depositato per le consultazioni ed osservazioni.

Ecosistemi, flora, fauna.

Il progetto interferisce direttamente con quattro siti di interesse comunitario:

- ♦ il SIC “Le Poscole” (IT3220039, ai sensi della Dir. Habitat 1992/43);
- ♦ la ZPS “Prai di Castello di Godego” (IT3240026, ai sensi della Dir. Uccelli 1979/409);
- ♦ il SIC “Bosco di Dueville” (IT3220043, ai sensi della Dir. Habitat 1992/43);
- ♦ il SIC/ZPS “Zone umide e grave del Brenta” (IT3260018, ai sensi di entrambe le direttive).

Per la stessa normativa comunitaria (nonché per le norme di recepimento nazionali e di attuazione regionali), gli interventi che possono avere un incidenza negativa (anche indiretta e dall’esterno del sito stesso) sulle specie e sugli ecosistemi dichiarati di interesse comunitario devono essere sottoposti ad una approfondita Valutazione di Incidenza Ambientale, secondo approfondite modalità puntualmente indicate nel suddetto corpus normativo.

Il SIA non contiene tali Verifiche di Incidenza, che per la normativa nazionale di recepimento delle suddette direttive deve essere inclusa, per lo opere soggette a VIA, nello Studio (e nella procedura di valutazione) degli impatti ambientali ex L. 349/1986.

La “valutazione e stima degli impatti sulla componente fauna ed ecosistemi” viene risolta in 12 righe di testo per la fase di cantiere, e 10 righe per la fase di esercizio (SIA, Q. Rif. Ambientale pg. 453).

In tal modo gli obblighi imposti delle suddette direttive comunitarie risultano totalmente inadempiti.

In conclusione, manca qualsiasi effettiva Valutazione di Incidenza Ambientale del progetto sui SIC e ZPS da esso interferiti o interferibili.

Per la debita completezza dello Studio di Impatto Ambientale, ed in esso degli speciali approfondimenti di valutazione dell’incidenza del progetto sulle componenti naturalistiche (specie, ecosistemi) di interesse e tutela comunitari, si rende quindi necessaria una specifica integrazione del SIA (anch’essa con debita pubblicazione).

La promessa “analisi preliminare” del rischio archeologico non c’è proprio; infatti ne viene descritta la metodologia con verbi tutti coniugati al futuro. Il lavoro, quindi, è ancora tutto da fare!

Il progetto interferisce con quattro siti ambientali di interesse comunitario. Ciononostante, la valutazione degli impatti sugli ecosistemi occupa ben 22 righe di testo!

PROPOSTE PER IL TRACCIATO.

Viene presentata una proposta di “Superstrada utile al territorio e compatibile”:

- ♦ per tipo di servizio ai sistemi insediativi locali;
- ♦ per soluzioni tecniche-tipologiche;
- ♦ per tracciato.

La proposta applica i criteri di funzionalità infrastrutturale, di integrazione territoriale e di preventiva riduzione/mitigazione ambientale, cui si riferiscono le Osservazioni sopra esposte.

Essa è stata studiata e verificata a scala dettagliata, ma ovviamente rimane meritevole di ulteriori affinamenti, e, per alcuni tratti, sono già individuate possibilità di ulteriori varianti locali.

L'impostazione corrisponde a quella originaria dei progetti superstradali del 1988 (Anas) e del 1992 (Regione).

Il progetto ora in valutazione non è stato funzionalmente ed ambientalmente comparato con alternative progettuali di tale impostazione, come invece necessario, e si richiede venga fatto.

Questo documento è stato redatto in sintonia con le proposte espresse dai Comuni interessati dal tracciato, con un'ampia condivisione del contenuto.

Criteri di impostazione progettuale.

I **criteri di impostazione progettuale della presente proposta** di soluzione di Nuova Pedemontana si rifanno pressoché integralmente all'impostazione di progetto delle precedenti proposte progettuali dell'ANAS e della Regione Veneto, e sono i seguenti:

- ♦ **massimo servizio al territorio**, con accessi diretti, numerosi e ravvicinati per il massimo drenaggio di traffico locale anche di breve percorrenza (un accesso per ogni comune interferito, due per i comuni maggiori, ad est e ad ovest, per poter attrarre tutto il traffico in attraversamento dei centri e dei nuclei urbani; nessuna necessità di strade complanari, né di viabilità complementare in parallelo; la distribuzione del traffico su molti accessi, secondo itinerari di convenienza individuale, risolve l'effetto di sovraccarico locale altrimenti indotto attorno a pochi caselli;
- ♦ **totale riuso dei tratti di viabilità esistente già adeguati o adeguabili**:
 - Variante SS. 246 Montecchio-Trissino;
 - Strada Gasparona Thiene-Bassano;
 - Tangenziale di Bassano-Rosà;con potenziamento di capacità, risanamento degli impatti ambientali storici ed attuali, ricucitura territoriale (viabilità interrotta, itinerari ricreativi/ambientali, corsi d'acqua e fasce di pertinenza fluviale), riordino infrastrutturale della rete interferita;
- ♦ **nel tratto di Montebelluna-Volpago, svolgimento di funzioni anche di tangenziale urbana**, con frequenti interscambi con viabilità territoriale e locale intersecata;
- ♦ **nei tratti di nuova sede, allineamento vicino alla direttrice storica della SR. 248**, per il servizio diretto ai poli generatori/attrattori di traffico (zone produttive/commerciali), il decongestionamento dei centri urbani, il riordino infrastrutturale e del sistema della accessibilità; inoltre, ove possibile, affiancamento a infrastrutture preesistenti (elettrorodotti);
- ♦ **sezione trasversale d'elevata sicurezza e capacità** (margine interno 4 m; corsie di emergenza 3 m, anche in galleria; 2+2 corsie di marcia di 3,75 m). Dimensionamento (o riserva d'ampliamento) a 3+3 corsie nei tratti ove risultasse indispensabile per carico da funzioni locali (da verificare: tratto SS. 246 Montecchio M.-Trissino; Tangenziale di Bassano-Rosà);
- ♦ **tipo di strada: B-Strada Extraurbana principale. Velocità di progetto massima 110 km/h**, minima 90 km/h (80 nodi o tratti particolari); raggio minimo di curvatura 750 m (tracciamento adattivo alle valenze territoriali/ambientali e alle preesistenze); conseguente dimensionamento dei parametri dei raccordi planimetrici ed altimetrici;
- ♦ adozione preferenziale di **tipologia di svincolo compatta** (a diamante) anche

Le proposte per il tracciato riprendono l'impostazione dei progetti del 1988 (Anas) e del 1992 (Regione):

- ♦ *massimo servizio al territorio;*
- ♦ *riuso di viabilità esistente;*
- ♦ *funzioni locali di tangenziale urbana;*
- ♦ *limitazione di impatto per i nuovi tratti;*
- ♦ *sicurezza e capacità della piattaforma stradale;*
- ♦ *velocità di progetto 110 km/h;*
- ♦ *tipologia di svincolo compatta;*
- ♦ *esteso uso della trincea.*

in presenza di elevato traffico di scambio locale (rotatoria compatta multicorsie a bassa velocità);

♦ ogni qualvolta possibile, **disposizione in trincea:**

- **a mezza quota**, con rimodellamento/forestazione delle fasce laterali (riuso degli inerti di scavo per innalzamento del colmo della scarpata, e all'esterno della recinzione, raccordo al piano campagna con larga scarpata a pendenza dolce forestata);
- **a quota intera**, con scarpate con berma e a pendenza naturale (per favorire l'attecchimento e la sopravvivenza di vegetazione);
- **coperta**, laddove necessario per il rispetto del contesto (insediamenti residenziali, beni monumentali, corridoi biologici dei corsi d'acqua, previa adeguata verifica e studio d'impatto idraulico).

Descrizione sommaria del tracciato.

Tratto Montecchio M. - Castelgomberto

Nel tratto Montecchio M.-Trissino, la Superstrada utilizza integralmente sede e progetto della Variante alla SS. 246 Valle dell'Agno per Montecchio M., già valutata e approvata con soluzioni costruttive (sezione di trincea, sistemazione delle scarpate, luce dei ponti-cavalcavia) già predisposte per una sezione stradale finanche a sei corsie più corsia di emergenza.

Al (nuovo) casello sulla A4 di Montecchio M., il tracciato si innesta in asse al piazzale della barriera di esazione; vengono poi mantenuti tutti i nodi di accesso diretto già approvati come Variante SS. 246; non vi è necessità di alcuna complanare.

Nel tratto successivo Trissino-Castelgomberto, il tracciato riusa per tratti la SS.246 (progetto originario di adeguamento), con soluzioni di tutela beni storici (Villa Trissino) e naturalistici (SIC Le Poscole). Accessi molteplici diretti per i diversi nuclei urbani /insediamenti produttivi.

Tratto Malo-Thiene-Bassano del Grappa

Superate in galleria le colline, con un breve tratto in nuova sede la Superstrada raggiunge l'A31 presso l'attuale casello di Thiene. Qui entra nella sede originariamente prevista per la SP. Gasparona (di cui realizza il completamento naturale tra SR. 349, dove attualmente si arresta, e il casello).

Da Thiene a Bassano (Nove) viene riutilizzata integralmente la attuale SP. Gasparona.

La sede viene ricollocata in misura massima in trincea (profonda dove il contesto appare più sensibile, altrimenti a mezza quota con rialzi di rimodellamento laterali), con tratti di galleria artificiale di adeguata lunghezza (almeno 100-200 m) ai nodi e per la ricucitura delle cesure stradali, urbanistiche, biologiche e paesaggistiche prodotte dalla Gasparona.

Vengono confermati tutti gli accessi per le zone produttive e le strade importanti (funzionalmente due per comune interferito), ricomponendo a raso la continuità protetta e riqualificata della viabilità minore ora intersecate. Il rifacimento degli accessi è occasione di riordino viabilistico e urbanistico (per la ricucitura urbanistica tra capoluoghi e frazioni, per l'allontamento del traffico pesante dall'attraversamento dei centri urbani, per la composizione di nuovi itinerari esterni di distribuzione per tutto il territorio).

Nessuna necessità di complanari, o di strade complementari in inutile doppia parallelo.

Tangenziale di Bassano-Rosà

Nell'attraversamento della zona ad alta densità insediativa di Bassano/Rosà, la Pedemontana si mantiene nell'attuale sede della "Tangenziale Sud", della quale mantiene in sé tutte le funzioni.

Vengono mantenuti nell'attuale posizione tutti i nodi, ristrutturati e riqualificati nella capacità e funzionalità, perseguendo il riordino e ricomposizione

della viabilità interferita con l'allontanamento e/o la moderazione del traffico nei nuclei insediativi attraversati e la mitigazione degli impatti sugli insediamenti laterali (tratti di galleria con ricomposizione a raso dei versanti).

Nell'intersezione con la SS. 47 Valsugana (Padova-Trento), viene preservata la continuità diretta e il traffico a deflusso continuo per entrambi gli itinerari (Pedemontana ovest-est e Valsugana nord-sud, in prospettiva anche in nuova sede verso Cittadella/Padova), senza disconnessione/interruzione dell'attuale itinerario di tangenziale urbana. I due assi si intersecano su due livelli distinti ma entrambi sottoquota (trincea profonda/trincea a mezza quota); parimenti, per limitare gli impatti sul contesto di insediamenti vicini, vengono collocate in trincea (parziale/totale) anche le manovre di svincolo tra i due itinerari, risolte anch'esse a deflusso continuo, per la massima capacità e minime emissioni. Massimo rispetto quindi, oltre che del contesto, anche della valenza primaria dell'itinerario nord-sud interregionale, senza necessità, nemmeno future, di viadotti intrusivi ed impattanti.

Tratto tra Bassano e Montebelluna

Superato il nodo con la SS. 47, la Superstrada prosegue la direzione est in tracciato originale, disponendosi più a nord (in attraversamento ad una cava), senza interferire direttamente con le propaggini insediative di Cassola.

Da lì il tracciato si porta progressivamente verso nord, seguendo (fisicamente, o idealmente, se ottimizzabile) il tracciato definito per il progetto del 1992 (Itinerario Pedemontano Veneto, Regione Veneto 1992).

Vengono rispettate le preesistenze storico-testimoniali, gli ambiti naturalistici (SIC Prai), gli ambiti di sicurezza idraulica e paesaggio fluviale (confluenza Musone-Lastego) e i vari centri/nuclei residenziali.

Vengono inseriti accessi diretti per le varie zone produttive lambite, e comunque per le principali viabilità territoriali e di distribuzione locale ai vari comuni.

Tratto di Montebelluna e Volpago

Raggiunto il punto ove era attestato il caposaldo ovest della originaria Variante SS248-Tangenziale di Montebelluna (intersezione tra SR. 665 Caerano S.M.-Castelfranco e SP. 22, al "bar da Ciccio"), la Pedemontana ne immedesima tracciato, nodi e funzioni, disponendosi però prevalentemente in galleria (trincea ai nodi) anziché in superficie, con nodi compatti per lo scambio con le varie radiali.

Superate la linea ferroviaria Padova-Castelfranco-Montebelluna e le propaggini del nucleo di S.Gaetano, la Pedemontana/Tangenziale piega a sud, superando la ferrovia Treviso-Montebelluna ed infilandosi nella grande Zona Produttiva di Montebelluna (SuperPip) esattamente utilizzando il varco storicamente

riservato proprio alla superstrada Pedemontana. In tale punto viene realizzato l'importante nodo di scambio con la SR. 348 Feltrina (Treviso-Belluno) e per la stessa zona produttiva. In Zona Produttiva, sulla ferrovia, vengono ricavati spazio ed accesso per una "piattaforma intermodale" compatta (carico/scarico container, treni navetta per interporti PD/VR).

Superata la SR. Feltrina, la Pedemontana si porta leggermente a nord, per tornare vicina alla Pedemontana storica SR. 248, in corrispondenza di Volpago del Montello, presso il quale realizza due accessi (ad ovest per la Zona Produttiva, ed est in corrispondenza dell'intersezione con la "Schiavonesca Vecchia", anche per Selva del Montello). Nel tratto di maggior vicinanza al margine urbano di Volpago, la trincea (in quel tratto sul sedime della linea ferroviaria dismessa) diventa galleria artificiale, per rispettare gli insediamenti adiacenti.

Tratto Volpago-Spresiano ed innesto su A27

Superata Volpago, il tracciato si affianca e segue il grande elettrodotto da 380 kV Sandrigo-Udine, sovrapponendovisi per fascia di rispetto.

Ad ogni Zona Produttiva e viabilità locale rilevante per connessioni o distribuzione locale (Comuni di Giavera del M., Arcade, Povegliano, Nervesa) viene realizzato un nodo di scambio, da cui, con brevi raccordi di ricuciture di viabilità locali o comunque lungo cesure preesistenti (canali, cave), vengono raggiunte ulteriori Zone Produttive, moltiplicandone l'effetto di drenaggio di traffico.

La SS. 13 Pontebbana viene superata (e servita con specifico nodo di accesso) in prossimità di un cementificio e da lì piega verso sud-est, rimanendo in stretta adiacenza ad un canale, al margine dell'area di pertinenza fluviale del Piave.

La autostrada A27 viene raggiunta subito dopo, con innesto di elevata fluidità e velocità verso la direzione sud Treviso-Venezia (direzione prevalente, per traffico). L'innesto è occasione per realizzare un ulteriore accesso con funzioni di scambio anche da/per la A27 stessa e un breve raccordo a servizio locale diretto della Zona Industriale di Spresiano.

Tavole

Di seguito si allega la tavola illustrativa e di commento alla proposta di tracciato, a scala 1:200.000.

Separatamente vengono trasmesse le tavole a scala 1:50.000 e le tavole illustrative di maggior dettaglio per alcuni tratti e nodi significativi, accompagnate da specifiche Relazioni illustrative.

La proposta è stata redatta tecnicamente su carta numerica regionale CTRN a scala 1:5.000 e ortofoto/foto satellitari di aggiornamento.

Note.

1) Pedemontana Veneta SpA, Superstrada a pedaggio "Pedemontana Veneta", Proposta di Project Financing, Caratteristiche del servizio e della gestione, dicembre 2003, pg. 1.

2) L'analisi Costi-Benefici riferita nel SIA conclude con un valore di redditività non solo alquanto modesto (6 %), ma soprattutto per l'80 % derivato dal risparmio di tempo, cui è stato assegnato un valore monetario pari al reddito orario netto medio nazionale.

Ma questo livello di valore è stato riscontrato non corrispondente al vero, e notevolmente sovrastimato, nelle analisi "stated preference" effettuate per il Passante di Mestre proprio per capire il valore che gli utenti riconoscono al proprio tempo di viaggio, e quindi la disponibilità che essi hanno di pagare un pedaggio per risparmiarlo.

Sovrastimare il valore del tempo infatti, comporta la sovrastima della disponibilità a pagare il pedaggio, e quindi la disponibilità e propensione ad usare la nuova strada a pedaggio; con essa viene quindi sovrastimata l'utilità della strada, il livello di traffico che vi si prevede e in conclusione anche il bilancio finanziario costi-ricavi.

Tale scarsa propensione al pagamento del pedaggio (per un valore del tempo riscontrato minore delle aspettative teoriche), è stato spiegato, nel caso del Passante di Mestre, dalla radicata "abitudine" alla fruizione gratuita della rete stradale (tangenziale aperta).

Ma questa, per l'appunto, è la stessa situazione della Gasparona, della Tangenziale di Bassano, della SS. 246.

In tali situazioni sovrastimare in modo acritico il valore del tempo significa rischiare di falsare profondamente i risultati della analisi costi-benefici, soprattutto quando essa dipende pressoché totalmente (per l'80 %) proprio solo dal beneficio "tempo".

In tali condizioni si rende indispensabile, ed infatti viene usualmente effettuata, una analisi di sensitività, che testi gli esiti di una valutazione costi/benefici basata su valori (nel caso, proprio del tempo) diversi da quelli assunti.

Ma nel presente caso questa non è stata fatta. E le conclusioni ne risultano così inaffidabili.

3) SIA, Quadro di Riferimento Ambientale, parte 3, cap 3.1.15, Individuazione degli impatti potenziali, tabella pg. 786-792.

4) Tecnici specialisti ed iscritti a specifici registri pubblici di settore, richie-

sti dalla normativa di settore per ogni aspetto di studio e progettazione di mitigazione acustica.

5) Sui 54 tratti di suddivisione del tracciato, la tabella indica che risultano interessati da "alterazione del livello acustico" ben 49 tratti, ma per questi risulterebbero indicate soluzioni di sole "barriere verdi" per 10 tratti, e barriere verdi "con eventuali pannelli fonoassorbenti" in altri 34 tratti. I tratti per i quali viene indicata una installazione certa di pannelli acustici sono solo 5 (peraltro senza localizzazione puntuale, estensione lineare, dimensionamento e prestazioni, effetti).

6) Immotivata nel senso amministrativo di priva di motivazioni espresse per tali importanti livelli di eccezioni rispetto alla normativa generale.

Per previsione della Legge Quadro sull'inquinamento acustico 47/1995, la normativa di regolazione speciale delle fasce di pertinenza acustica stradale deve essere emanata con Decreto del Presidente della Repubblica su proposta dei Ministri dell'Ambiente e della Salute. Ma il decreto in questione non porta alcuna minima motivazione amministrativa tecnica e sanitaria che giustifichi una tale grave compressione e sacrificio del diritto alla salute (per principio irriducibile).

7) World Health Organization, Guidelines for Community Noise, 1999. Reperibile in www.who.int/docstore/peh/noise/guidelines2.html, e www.who.int/docstore/peh/noise/Comnoisefor.htm.

8) È lo stesso proponente, che, nel commentare la simulazione, esplicita che "le emissioni di ossidi di azoto crescono con la velocità del veicolo".

E l'osservazione appare non banale, atteso che lo stesso SIA dichiara, ad un certo punto, che il progetto adotta gli standard geometrici della superstrada (intervallo di velocità di progetto 70-120 kmh), salvo poi scoprire che gli input per la modellizzazione atmosferica riconoscono come velocità di scenario 125 km/h.

Elaborazione a cura di Carlo Giacomini.

Grafica, impaginazione e rielaborazione cartografica a cura di inTIME multimedia.

Stampato nel mese di ottobre 2005 su carta ecologica prodotta senza cloro e con il 33% di carta riciclata.



Tavola tratta dall'elaborato "Sintesi non tecnica" dello Studio di Impatto Ambientale proposto da Pedemontana Veneta S.p.A. e rielaborata in scala reale 1:240.000 circa.

Rispetto alla tavola originaria, il tracciato è stato evidenziato e sono stati inseriti gli accessi previsti.

LEGENDA

Rete Autostradale

-  Esistente
-  In costruzione
-  In progetto

Progetto

-  Superstrada Pedemontana Veneta

INQUADRAMENTO



P40100PG200020

SCALA 1:220.000

Proposte per il tracciato.

Riuso integrale di:

- Variante SS. 246 Montecchio Maggiore (come approvata)
- SP. Gasparona (potenziamento e completamento)
- Tangenziale di Bassano-Rosà (potenziamento e riqualificazione accessi)

A Montebelluna-Volpago (galleria) svolge anche la funzione di tangenziale urbana

Il tracciato riprende quello della originaria Pedemontana (progetto di superstrada del 1992), vicino alla direttrice storica della SS. 248.

Nessun bisogno di complanari; massima economia di territorio.

46 accessi aperti di forma compatta, con pedaggio, ove previsto, totalmente automatico.

Massima sicurezza (corsia di emergenza continua), velocità massima adeguata al servizio al territorio (110 km/h).

Massima mitigazione dell'impatto ambientale: sviluppo in trincea (profonda o a mezza quota) con riuso di inerti, ampie fasce alberate laterali; tratti in galleria artificiale in caso di interferenza con zone residenziali, beni storici o fasce fluviali.

Riordino e potenziamento della viabilità ordinaria esistente.

scala 1:200.000

