

Progetto "Passante Alpe Adria - Prolungamento A27"

Osservazioni allo Studio di Impatto ambientale formulate dal Comune di Ponte nelle Alpi

INDICE

Premessa.....	2
Osservazioni formulate dal Comune di Ponte nelle Alpi	4
1 Obiettivo della realizzazione dell'opera	4
2 Aspetti progettuali e impatti	5
3 Effetti e ricadute sulla viabilità ordinaria del territorio comunale.....	9
4 Bozza di convenzione per l'affidamento della costruzione e della gestione del "Passante Alpe Adria - Tratto Belluno Cadore" tra Regione Veneto "Concedente" e "Concessionario".....	11
5 Proposte di soluzioni alternative	13
Conclusioni	14
Appendice 1 - Foto	15
Appendice 2 - Allegati	16

Premessa

Il progetto di finanza, denominato "Passante Alpe Adria – prolungamento A27" riguarda il primo tratto del corridoio di collegamento tra le autostrade A27 ed A23, ovvero della connessione tra gli svincoli di Pian di Vedoja e Tolmezzo.

L'opera è stata oggetto di specifico protocollo d'intesa tra Ministero delle Infrastrutture, Anas, Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia, sottoscritto a Gorizia nel 2004 ed è stata inserita nel Programma delle infrastrutture allegato al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria del 2009 come opera strategica di interesse nazionale.

Il tracciato del corridoio in argomento è quello definito nello studio di fattibilità dell'Anas nel 2005, che prevedeva la prosecuzione del tratto esistente della A27 fino a Lorenzago, la realizzazione di un traforo sotto il passo della Mauria e la continuazione dell'autostrada, prevalentemente in galleria, fino a Tolmezzo.

In data 7 agosto 2007, le società "Grandi Lavori Fincosit" S.p.a., con sede legale a Roma, in Piazza Fernando de Lucia 60/65, "Adria Infrastrutture" S.p.a, con sede a Venezia Mestre, in viale Ancona 26 e "Impresa Costruzioni Ing. E. Mantovani" S.p.a, con sede a Venezia Mestre in via Cesare Battisti 2, hanno presentato alla Regione Veneto la proposta di intervento denominata "Passante Alpe Adria - Prolungamento A27", da realizzarsi in regime di finanza di progetto ai sensi dell'art 153 del Dlgs 163/2006.

Il Progetto preliminare presentato prevede il prolungamento dell'Autostrada A27 "Venezia – Belluno", con inizio in località Pian di Vedoia, in Comune di Ponte nelle Alpi (BL), e termine in località Pian de l'Abate, in Comune di Perarolo di Cadore (BL), a sud di Caralte, con connessione alla S.S. 51 "di Alemagna".

L'infrastruttura viaria attraverserà i Comuni di Ponte nelle Alpi, Longarone, Castellavazzo, Ospitale di Cadore e Perarolo di Cadore.

La lunghezza complessiva dell'asse principale, comprensiva delle rampe di svincolo di Pian de l'Abate, è di circa 20,7 km, con gli svincoli di "Pian di Vedoja", "Longarone" e "Pian de l'Abate", con ponti e viadotti per uno sviluppo complessivo di circa 3,50 km, con gallerie per la carreggiata nord per uno sviluppo di circa 11,41 km e per la carreggiata sud per complessivi 10,75 km circa.

La sezione viaria prevista è di tipo A "Autostrada" (ex D.M. 5/11/2001), in prosecuzione dell'autostrada esistente, con 2 corsie da 3,75 m per senso di marcia, una banchina in destra di 3,00 m, una sul lato interno di 0,70 m, e con spartitraffico di 2,60 m, con larghezza totale, quindi, della piattaforma stradale di 25 m. L'investimento complessivo stimato dal proponente, per la realizzazione dell'opera, è pari a circa 1.200 milioni di Euro.

Con deliberazione n. 86/CR del 08.07.2008 è stato richiesto il parere alla commissione consiliare competente in materia viabilistica, relativamente alla proposta di finanza di progetto in argomento, ritenendo la stessa meritevole di attenzione per i problemi di mobilità che può risolvere.

Il Presidente del Consiglio Regionale, con nota n. 8420 del 21.07.2008, ha trasmesso alla Giunta il parere n. 527 del 18.07.2008, con il quale la Seconda Commissione consiliare, nella seduta del 15.07.2008, ha concluso l'esame di tale proposta e ha espresso, all'unanimità, parere favorevole a quanto disposto dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 86/CR del 08.07.2008, con l'impegno a convocare, per l'audizione in Commissione, gli Enti locali interessati prima della predisposizione della delibera di Giunta Regionale di dichiarazione di pubblico interesse; tali audizioni, in Seconda Commissione Consiliare, si sono tenute in data 27.01.2009.

Con nota prot. n. 370435 del 16.07.2008 il Segretario Regionale alle Infrastrutture e Mobilità ha nominato una Commissione per una preventiva valutazione tecnico-economica degli elementi caratterizzanti la proposta presentata.

L'esame della proposta stessa è quindi passato alla Direzione Valutazione Progetti ed Investimenti, ai fini del successivo parere, ai sensi dell'art. 45 della L.R. n. 27/2003, del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti (NUVV) della Regione Veneto, istituito con D.G.R. n. 1826 del 13.07.2001 e successiva Circolare del Presidente della Regione Veneto n. 13 del 20.07.2001, ai fini dell'eventuale riconoscimento del pubblico interesse della proposta presentata. Nelle sedute del 07.08.2008, 18.05.2009, 04.06.2009 e 15.06.2009 il NUVV ha analizzato la proposta presentata.

Nella seduta del 18.05.2009, inoltre, si è tenuta l'audizione del proponente, il quale ha fornito al NUVV chiarimenti in merito ad alcuni aspetti tecnici, giuridici ed economico-finanziario connessi con la proposta presentata, formalizzati con le integrazioni presentate in data 04.06.2009.

Nelle sedute del 04.06.2009 e 15.06.2009 il NUVV ha preso atto delle valutazioni tecniche e di merito della Direzione Infrastrutture, competente in materia, esaminando e valutando la proposta nella sua interezza, comprensiva delle integrazioni e modifiche intervenute sotto il profilo tecnico, giuridico ed economico-finanziario, pervenendo al parere finale, favorevole con prescrizioni e raccomandazioni.

In data 06.10.2009 la Giunta Regionale del Veneto, con delibera n. 2940, ha preso atto della proposta di finanza di progetto, ai sensi del D.Lgs n. 163/2006, art. 153 e della L.R. n. 15/2002, presentata in data 07.08.2007 dal proponente.

Contestualmente la Giunta Regionale ha dichiarato il "pubblico interesse" della proposta ed ha autorizzato il Dirigente della Direzione Regionale Infrastrutture a richiedere al proponente la predisposizione e la consegna dello Studio di Impatto Ambientale, specificando che "nel corso della redazione dello Studio di Impatto Ambientale saranno, inoltre, concordate con gli Enti locali le soluzioni progettuali più idonee alle necessità del territorio".

L'Amministrazione Provinciale di Belluno ha pertanto convocato i Sindaci dei Comuni interessati al fine di illustrare gli elaborati del Progetto preliminare e recepire le osservazioni e le proposte di modifica al tracciato da parte dei Comuni stessi. Gli incontri sono avvenuti il 23.02.2010, il 06.03.2010 ed il 21.04.2010. L'Amministrazione Provinciale ha prodotto una relazione, che si allega alla presente, avente l'obiettivo di inquadrare la proposta di intervento nella pianificazione territoriale provinciale e di riunire e sintetizzare le osservazioni emerse durante gli incontri con i Comuni.

In data 28 ottobre 2009, con Deliberazione di Consiglio n. 62, allegata alla presente, il Consiglio Comunale di Ponte nelle Alpi si è espresso in merito alla proposta di intervento denominata "Passante Alpe Adria".

In data 10 luglio 2010 la Regione Veneto - Giunta Regionale - Segreteria Regionale alle Infrastrutture e Mobilità - Direzione Infrastrutture con pubblicazione sui quotidiani "Il Corriere della Sera" e "Il Corriere delle Alpi" ha reso noto del deposito presso la Regione Veneto - U.C. VIA e Provincia di Belluno - Settore Ambiente e Territorio del Progetto preliminare dell'Opera e il relativo Studio di Impatto Ambientale comprensivo della Sintesi non tecnica.

In data 15 luglio 2010 presso il Centro Culturale S.Parri di Longarone è stato presentato dalla Regione Veneto - Giunta Regionale - Segreteria Regionale alle Infrastrutture e Mobilità - Direzione Infrastrutture il Progetto preliminare dell'Opera e il relativo Studio di Impatto Ambientale.

Il Comune di Ponte nelle Alpi nel marzo 2009 ha commissionato uno studio sulla viabilità e sulla mobilità del territorio comunale con l'obiettivo di razionalizzare il traffico urbano e di attraversamento generato dai poli attrattivi urbani ed extraurbani a partire dalla costruzione

un quadro conoscitivo attraverso la raccolta dei dati e l'analisi della struttura della mobilità e del territorio. Tale documento, "Piano del Traffico e della Mobilità comunale. Fase conclusiva", comprende anche una nota specifica sul tema dell'autostrada: "Piano del traffico e della mobilità comunale. Fase conclusiva. - NOTA 2 - Nuova viabilità sovracomunale: il tema dell'autostrada". Tali documenti vengono allegati al presente in quanto di supporto alle osservazioni formulate.

Osservazioni formulate dal Comune di Ponte nelle Alpi

Si riportano di seguito le osservazioni relative agli impatti ambientali che l'opera oggetto del progetto denominato "Passante Alpe Adria - Prolungamento dell'Autostrada A27" potrà avere sul territorio comunale, valutati sulla base dell'analisi della documentazione presentata dalle società proponenti (Progetto Preliminare, datato luglio 2007, e relativo Studio di Impatto Ambientale, datato aprile 2010).

Per una maggiore chiarezza, le osservazioni vengono suddivise nelle seguenti categorie:

- 1 Obiettivo della realizzazione dell'opera
- 2 Aspetti progettuali e impatti
- 3 Effetti e ricadute sulla viabilità ordinaria del territorio comunale
- 4 Bozza di convenzione per l'affidamento della costruzione e della gestione del "Passante Alpe Adria - Tratto Belluno Cadore" tra Regione Veneto "Concedente" e "Concessionario"
- 5 Proposte di soluzioni alternative

Si ritiene pertinente in questa sede (punto 4) formulare delle osservazioni sulla bozza della convenzione, allegata al Progetto preliminare, in quanto il suo attuale contenuto in merito alla gestione della struttura (es. la tariffazione) e alle imposizioni proposte (es. la calmierazione del traffico nella SS51) può avere degli effetti ambientali rilevanti in termini di emissioni atmosferiche, inquinamento acustico e qualità e vivibilità dei centri abitati nel territorio comunale. Si ritiene che lo Studio di impatto ambientale sia carente nella valutazione di questi aspetti.

Le presenti osservazioni sono in accordo con quanto deliberato dal Consiglio Comunale riunito in seduta il 28/10/2009 (Deliberazione n. 62, allegata al presente documento).

A rigor di precisione si evidenzia che la località di Pian di Vedoja, dove termina l'attuale tratto autostradale e dove insisterà l'inizio del prolungamento dell'autostrada in progetto, si trova nel territorio comunale di Ponte nelle Alpi, diversamente da quanto invece riportato nella Deliberazione di Giunta Regionale n. 2940 del 06.10.2009.

1 Obiettivo della realizzazione dell'opera

Nelle premesse alla realizzazione dell'opera, riportato nei documenti del Progetto, tra cui il Quadro di Riferimento Programmatico (pag. 2) e la Sintesi non tecnica allo Studio di Impatto ambientale (pag. 2), viene riportato che

"il progetto di finanza, denominato "Passante Alpe Adria - prolungamento A27" riguarda il primo tratto del corridoio di collegamento tra le autostrade A27 ed A23, ovvero della connessione tra gli svincoli di Pian di Vedoia e Tolmezzo. [...]

L'opera è stata oggetto di specifico protocollo d'intesa tra Ministero delle Infrastrutture, Anas, Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia, sottoscritto a Gorizia nel 2004 ed è stata inserita nel Programma delle infrastrutture allegato al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria del 2009 come opera strategica di interesse nazionale."

Osservazione:

Sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea è stato pubblicato il bando di gara per la finanza di progetto della Cimpello-Sequals-Gemona. Si tratta del raccordo autostradale

tra la A28 e la A23 che prevede l'adeguamento dell'attuale tracciato tra Cimpello e Sequals e la costruzione di un nuovo asse di scorrimento tra Sequals e Gemona.

Nel sito internet della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia il 16.08.2010 si trova la pubblicazione della "Procedura aperta per l'affidamento della concessione avente ad oggetto la progettazione, costruzione e gestione del raccordo autostradale A23-A28 Cimpello-Sequals-Gemona".

Di fatto tale opera è un collegamento diretto tra Venezia e Tolmezzo alternativo al collegamento tra le autostrade A27 ed A23, vista la prossima attivazione del collegamento A27-A28 tra Conegliano e Sacile

Nel SIA non c'è nessun riferimento a questo attuale sviluppo e si ritiene debba essere riverificata la sussistenza dei presupposti politico-tecnici che hanno portato alle determinazioni del protocollo di intesa tra Ministero delle Infrastrutture, Anas, Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia, sottoscritto a Gorizia nel 2004, alla base del Project Financing. Alla luce di tale determinazione della Regione Friuli Venezia Giulia va inoltre riverificata l'inevitabile ripercussione sui flussi veicolari stimati sul passante autostradale Alpe Adria che l'opera del raccordo autostradale A23-A28 Cimpello-Sequals-Gemona comporterà.

Peraltro alcuni elementi del progetto preliminare del collegamento autostradale tra Cimpello e Gemona mostrano una sua elevata efficienza in relazione al costo di realizzazione rapportato al servizio offerto, oltre ad una maggior attrattività per l'utenza, in conseguenza ai minori oneri tariffari. Il progetto preliminare prevede infatti un costo di realizzazione di circa 770 milioni di Euro totali e 613 milioni per lavori; la tariffazione prevista è di 0,141 €/km per le autovetture e 0,263 €/km per i mezzi commerciali (Tariffe al netto dell'IVA, Fonte studio di fattibilità Cimpello - Gemona, Fattibilità finanziaria schema tariffario (all. n. 47) e Stima delle opere (all.46), decisamente inferiori alla tariffazione prevista nel tratto Ponte nelle Alpi-Caralte. Il prolungamento del Passante verso Monaco non pare allo stato attuale realizzabile visto il rifiuto recentemente ribadito di Austria e Provincia di Bolzano. Tale rifiuto è determinato anche dal rispetto dei contenuti del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi, firmato da Italia e Austria nel 2000 e da quest'ultima ratificato ed entrato in vigore nel 2002, secondo il quale "Le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino" (Art. 11 comma 1).

2 Aspetti progettuali e impatti

Vengono di seguito riportate le osservazioni in merito ai documenti dello Studio di impatto ambientale, in particolare al Quadro di Riferimento Progettuale, al Quadro di Riferimento Ambientale, e relativi allegati, e alla Sintesi non tecnica dello Studio stesso.

2.1 Sintesi non tecnica -Lo studio del traffico - Obiettivi dell'analisi (pag. 4)

Lo studio di traffico ha individuato, innanzitutto, la domanda sull'infrastruttura di progetto in corrispondenza di diverse soglie temporali e l'efficacia della nuova infrastruttura in termini di miglioramento dei livelli di servizio della rete e dell'accessibilità urbana. La quantificazione dei volumi di traffico che interesseranno la nuova infrastruttura è servita a valutare il miglioramento della rete ed a stabilire la tariffa da applicare, a supporto dell'Analisi Economica. Ha inoltre consentito di quantificare le emissioni inquinanti e sonore derivanti dalla realizzazione della nuova arteria, valutando l'impatto che essa indurrà nel contesto.

Osservazione:

Lo studio riguarda la valutazione e la progettazione solo della nuova infrastruttura. Non è chiaro dallo studio del progetto preliminare quale sia la quota di maggior traffico da considerare direttamente conseguente alla realizzazione dell'opera ed alla sua maggiore attrattività. Pertanto è di difficile valutazione se esistano potenziali effetti di crescita per il territorio ed in che settore o se l'opera sia prevista esclusivamente per servire una tendenza di crescita del traffico che comunque si realizzerebbe.

Vista la stima dell'aumento dei volumi di traffico che interesseranno la nuova infrastruttura, e inevitabilmente il tratto esistente compreso tra la barriera di Belluno e lo

svincolo di Pian di Vedoja, è inaccettabile che lo studio non estenda la valutazione e la progettazione di adeguamenti del tratto esistente. E' infatti necessario valutare se la struttura del tratto esistente è adeguata a sopportare l'aumento di traffico auspicato e stimato, se gli effetti negativi dati dall'aumento del rumore e delle emissioni in atmosfera devono essere mitigati anche sul tratto esistente ricadente nel territorio comunale (da subito dopo la barriera di Cadola-Belluno a Pian di Vedoja) che risulterà evidentemente influenzato.

E' interessante osservare come le simulazioni contenute nello Studio del Traffico del passante Alpe Adria (figure 24-29 dell'elaborato) mostrino volumi di traffico in ora di punta della stessa scala, tra il tratto afferente al passante autostradale tra Longarone e Cadola ed il tratto della SS 51 tra Tai di Cadore e Cortina, sia nelle giornate feriali che in quelle festive. Considerando la notevole differenza di dimensione della piattaforma stradale e di linearità del tracciato tra la nuova opera e la SS 51, ciò porta ad una interessante considerazione: o la SS51 sarà oggetto di una grave situazione di congestione, oppure il passante autostradale risulterà fortemente sottoutilizzato.

In realtà l'analisi progettuale non trascurava di considerare adeguamenti della rete esistente, ma propone anzi di applicare ad essa, in particolare alla strada statale, interventi di calmierazione del traffico e istituzione di divieti al transito pesante, invitando pertanto ad operare non un potenziamento, ma una declassificazione di una strada oggi definita con un ruolo funzionale di interesse statale.

In particolare risulta difficilmente comprendere come sulla strada statale possa essere istituito un divieto di transito al traffico pesante, dovendo essa comunque svolgere il ruolo di distribuzione/raccolta degli spostamenti distribuiti sul territorio.

2.2 Le mitigazioni - Sintesi non tecnica (pag. 19) – Quadro di Riferimento Ambientale (pag. 271)

Le opere di mitigazione sono necessarie per ridurre l'impatto ambientale e paesaggistico che l'opera ha nei confronti del territorio in cui è realizzata.

Osservazione:

Il riferimento al solo tratto di prolungamento dell'autostrada a partire da Pian di Vedoja in merito all'analisi dei possibili impatti ambientali e l'identificazione delle relative mitigazioni può essere sufficiente nella fase di cantiere delle opere, ma risulta incompleto nella parte che riguarda invece le mitigazioni di progetto.

Come già espresso al punto 2. del presente documento, deve essere valutata la progettazione di mitigazione di progetto anche nel tratto esistente compreso tra la barriera di Fadalto e lo svincolo di Pian di Vedoja. In particolare dovrà essere fatta una stima dell'aumento dell'impatto acustico nel tratto esistente, e quindi prevedere di dotarlo di adeguate barriere antirumore, oltre che valutare se i giunti autostradali di viadotto nel tratto esistente sono adeguati da un punto di vista delle emissioni sonore, in ragione dell'aumento del traffico stimato. Si sottolinea che da diversi anni i cittadini lamentano problemi di inquinamento acustico provocati da tali giunti come segnalato anche nel corso dell'ultimo incontro in Prefettura (18/11/2008) che ha visto il coinvolgimento di Società Autostrade e Comune di Ponte nelle Alpi.

Lo stesso principio di valutazione complessiva che comprenda anche il tratto autostradale esistente, alla luce delle modifiche che inevitabilmente comporterà il prolungamento dell'autostrada, vale per scarichi idrici delle acque meteoriche di dilavamento (vedere anche osservazione al punto 2.3).

2.3 Raccolta e smaltimento delle acque - Quadro di Riferimento Progettuale (pag. 15)–

La predisposizione dei sistemi di raccolta delle acque di prima pioggia assolve ai seguenti scopi:

- *intercettare gli eventuali sversamenti di sostanze non compatibili con la rete idrografica naturale in occasione di imprevisti inconvenienti di esercizio (ribaltamento mezzi, ecc.);*
- *raccogliere le inevitabili scorie prodotte da un intenso flusso veicolare. E' evidente che l'accumulo di inquinanti in tempo secco ed il loro lavaggio operato dalla pioggia può raggiungere livelli non trascurabili su superfici interessate da intenso traffico veicolare, quali le autostrade. In questo caso il trasporto degli inquinanti nei collettori fognari e la*

loro immissione diretta nei corpi idrici ricettori può essere causa di notevoli danni all'ambiente, soprattutto se posta in relazione agli obiettivi di qualità dei corpi idrici stabiliti dal citato D. Lgs. n. 152/06.

Nell'ambito del presente progetto si darà pertanto grande rilevanza alla necessità di controllare e trattare il carico inquinante legato al dilavamento delle deposizioni secche, prima della restituzione delle acque di pioggia all'ambiente naturale.

Osservazione:

Lo schema di smaltimento delle acque e le tombinature sono stati progettati considerando il prolungamento a partire da Pian di Vedoja, ma non valuta l'adeguatezza dell'impianto esistente nel tratto ricadente nel territorio comunale, compreso tra la barriera di Fadalto e Pian di Vedoja, ai nuovi flussi di traffico, dove si verificherà un proporzionale aumento della probabilità di eventuali sversamenti accidentali di sostanze inquinanti e un aumento del carico di contaminanti prodotto dai veicoli (es. effetto dello sfregamento dei pneumatici sull'asfalto, ...).

Si sottolinea che attualmente il tratto autostradale esistente è sprovvisto di qualsiasi sistema di trattamento e di laminazione per cui le acque meteoriche scaricano direttamente sul territorio (foto in appendice 1); in particolare si verifica che dai viadotti esistenti le acque meteoriche "cadano" al suolo con salti di decine di metri. Inoltre, il tratto compreso tra lo svincolo di Cadola (chiamato di Belluno) e quello a Pian di Vedoja, entrambi nel territorio comunale, che attualmente svolge di fatto il ruolo di tangenziale del territorio pontalpino, è interessato dal transito obbligato delle autocisterne e dei carichi pericolosi, vietato nella viabilità SS51 in attraversamento sul Piave in località Santa Caterina.

Per quanto riguarda il prolungamento in progetto, dovrà essere particolarmente curato sia il dimensionamento delle opere di vasca di prima pioggia e di smaltimento delle acque di dilavamento, sia le portate d'acqua specifiche dei corpi idrici superficiali ricettori delle acque meteoriche, onde evitare possibili effetti impreveduti a valle dei sistemi di scarico (erosioni, eventuali infiltrazioni su fabbricati a valle, ecc.).

Si richiede inoltre che vengano individuate e realizzate le soluzioni al problema di inadeguatezza del sistema di smaltimento delle acque meteoriche presente nel tratto autostradale esistente.

2.4 Emissioni in atmosfera – Quadro di Riferimento Ambientale (pag. 106)

Con l'apertura del nuovo passante, è da attendersi un miglioramento della qualità dell'aria lungo il tracciato della s.s. 51 d'Alemagna, in considerazione del minor traffico atteso lungo tale viabilità;

Osservazione:

Non è certo che il prolungamento della A27 comporti una diminuzione del traffico lungo la SS51, soprattutto nel tratto di interesse del comune di Ponte delle Alpi e considerato che l'attuale tratto ad uso libero compreso tra Cadola e Pian di Vedoja non svolgerà più la funzione di tangenziale del territorio comunale, dal momento che passerà a regime tariffario; inoltre il sistema tariffario proposto per il nuovo tratto, per la sua entità, sarà un disincentivo all'utilizzo della struttura autostradale, con riversamenti di traffico nella rete ordinaria del territorio comunale.

D'altro canto, la qualità dell'aria è determinata da tutti i fattori presenti nella sezione della valle. Il progetto non considera correttamente il contributo all'inquinamento dell'aumento degli inquinanti dovuto ai maggiori consumi di carburante per la velocità autostradale. Infatti si stima che il flusso di automezzi che percorre attualmente la SS51 a 50-70 km/h e che si sposterà sull'autostrada con una velocità media di 100-120 km/h determinerà un aumento dei consumi e degli inquinanti del 40%.

2.5 Incidentalità, sicurezza stradale e conclusioni - Quadro di Riferimento Ambientale (pag. 115)

La realizzazione del prolungamento della A27 andrà sicuramente ad alleggerire il traffico veicolare attualmente presente sulla S.S.51 "Alemagna". Tale strada statale attraversa alcuni centri abitati quali Longarone, Castellavazzo e Ospitale . L'attuale traffico pesante e

di media-lunga percorrenza potrà dunque essere deviato sul nuovo tratto autostradale, composto principalmente da un tratto in galleria.

Per quanto suddetto, il progetto contribuisce certamente ad un miglioramento anche della qualità dell'aria e del clima acustico in corrispondenza dei centri abitati attraversati dalla S.S. 51, principalmente per le seguenti motivazioni:

- riduzione delle emissioni dovute alla code di veicoli, che si formano in ambito urbano in corrispondenza delle intersezioni a raso, ed in particolar modo negli orari di punta;*
- allontanamento dei mezzi pesanti dall'attuale percorso che attraversa alcuni centri abitati e spostamento prevalentemente in galleria;*
- maggiore vivibilità del contesto urbano in generale .*

La riduzione dei volumi di traffico sulla viabilità statale e provinciale, a cui si accompagna un miglioramento delle condizioni di marcia, a seguito della realizzazione del prolungamento della A27, comporterà un miglioramento delle condizioni ambientali sia in termini di inquinamento atmosferico (diminuzione delle emissioni inquinanti legate al traffico veicolare) che acustico. Le aree urbane saranno infatti liberate da una parte del traffico attuale, con conseguente miglioramento della salute pubblica nei centri urbani.

Osservazione:

Come dimostrato dal "Piano del traffico e della mobilità comunale. Fase conclusiva" e relativa "Nota 2 Nuova viabilità sovracomunale: il tema dell'autostrada" le previsioni sulla modifica della viabilità proposte nel progetto paiono sovrastimate, anche senza tenere conto che il regime tariffario proposto potrebbe ulteriormente scoraggiare l'utenza all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, visto che i costi non sembrano giustificare il risparmio di tempo e la riduzione di percorso conseguenti all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale.

Qualora il tratto autostradale fosse soggetto a pedaggio la componente che entra o esce direttamente dallo svincolo di Cadola (chiamato di Belluno) a Ponte nelle Alpi è quella che con più probabilità potrebbe trasferirsi sulla viabilità ordinaria.

Dallo studio sulla viabilità e mobilità del Comune di Ponte nelle Alpi si stima infatti che qualora si verificasse l'effetto di parziale abbandono del percorso autostradale a scapito dell'uso della strada statale anche nelle ore di punta, l'incremento di carico sulla SS 51 potrebbe assestarsi su valori dell'ordine di 250-300 veicoli la mattina verso sud e alla sera verso nord e 150 alla sera diretti verso nord e la mattina a sud. Verrebbe così interessata direttamente l'intersezione del "bivio" (che collega la SS51 e la SS50). La presenza di condizioni di rallentamento su alcune intersezioni sulla SS 51 condurrebbe le stesse, con il carico incrementale, a condizioni di saturazione completa. In prossimità di tali punti critici, e di conseguenza nei centri abitati, coinvolti proprio dall'attraversamento di tali tratti stradali compromessi, si riverserebbero anche gli insostenibili impatti ambientali relativi soprattutto alle emissioni atmosferiche (polveri e emissioni gassose) e all'inquinamento acustico, con effetti negativi sulla vivibilità in generale dei centri urbani, dove si concentra la popolazione e quindi il numero dei soggetti esposti.

Per quanto sopra esposto, le considerazioni sugli impatti diretti dovuti alla presunta diminuzione del carico dei flussi veicolari sulla viabilità ordinaria verrebbero a non trovare fondamento presupponendo invece che l'apertura del passante porterebbe a peggiorare la gestione del traffico sulla viabilità ordinaria del Comune di Ponte nelle Alpi.

2.6 Monitoraggio – Quadro di Riferimento Ambientale – punto 19.3.6 (pag. 276)

Per il monitoraggio delle interferenze si ritiene opportuno effettuare periodicamente controlli della qualità dell'ambiente nelle aree a maggiore valenza naturalistica al fine di adottare tempestivamente eventuali interventi correttivi. Per gli interventi che dovessero interessare direttamente le superfici boscate con funzioni di protezione idrogeologica, sarà costantemente verificato l'insorgere di fenomeni erosivi.

Ulteriore forma di monitoraggio dello stato dell'ambiente dovrà riguardare la qualità dell'acqua rispetto a possibili inquinamenti delle acque di falda e di risorgiva.

Osservazione:

Si ritiene necessario che tutti gli esiti dei monitoraggi eventualmente eseguiti, oltre che il programma di pianificazione degli stessi siano trasmessi alle amministrazioni comunali interessate al passaggio del passante autostradale Alpe Adria.

3 Effetti e ricadute sulla viabilità ordinaria del territorio comunale

3.1 Scenario di intervento - Quadro di Riferimento Progettuale (pag. 55)

Lo Scenario di Intervento illustra gli effetti della realizzazione del Passante Alpe - Adria nel tessuto infrastrutturale esistente.

L'infrastruttura è prevista a pedaggio. L'entità della tariffazione è stata oggetto di analisi di sensitività a supporto della contestuale analisi di tipo economico finanziaria dell'opera. Il risultato è il seguente:

- tratto da Pian di Vedoia a Longarone: 0.20 €/Km per i veicoli leggeri; 0.75 €/Km per i veicoli commerciali
- tratto da Longarone e Caralte: 0.32 €/Km per i veicoli leggeri; 1.20 €/Km per i veicoli commerciali

Osservazione:

Come viene sottolineato anche dal NUVV – Nucleo regionale di valutazione e verifica degli investimenti, nel Parere¹ espresso il 15/06/2009, "il pedaggio chilometrico della proposta appare sensibilmente più elevato rispetto ad analoghe infrastrutture autostradali che attraversano regioni montuose e quindi applicano tariffe maggiori in relazione ai maggiori costi di ammortamento delle opere realizzate (gallerie – viadotti) come la A27 nel tratto Belluno – Vittorio Veneto, la A23 nel tratto Tolmezzo-Tarvisio e la A5 nel tratto Aosta-Ivrea, mentre appare più confrontabile con quelli applicati nei trafori del Monte Bianco, del Frejus, del Gran San Bernardo e del Ponte Europa e del Tunnel dei Tauri in Austria".

Un utente su auto che dovesse percorrere l'intero tratto di circa 26 km tra Cadola e Caralte dovrebbe infatti corrispondere una tariffa pari a circa € 6,50, dello stesso ordine di grandezza dell'importo applicato all'intera tratta Venezia-Belluno e superiore a quanto richiesto per percorrere la tratta Trento-Verona della A22. L'utilizzo dell'intera tratta per motivi di lavoro, con 2 transiti al giorno per ventuno giorni al mese, equivale a un costo di circa 13,00 € al giorno, pari a 270,00 € al mese.

Queste tariffe per le auto troverebbero giustificazione nel caso gli utenti valutassero il costo del loro tempo dell'ordine dei 28,00 €/h, in considerazione di un risparmio massimo di meno di 14 minuti, a fronte del pagamento dei 6,5 € di pedaggio. Tale risparmio di tempo è inoltre ipotizzabile solamente nelle ore di punta, ove il transito sulla rete ordinaria e alle sue intersezioni risulta più rallentato. Nelle ore di morbida, quando la velocità di transito è notevolmente superiore si riduce l'appetibilità del risparmio temporale in relazione al costo da sostenere.

La tariffa per i mezzi commerciali risulta ulteriormente sproporzionata, in particolare considerando la richiesta di instaurare l'obbligo di transito sul sistema autostradale. Paradossalmente ciò porterebbe l'opera, proposta per favorire una crescita economica del territorio, a configurare invece una criticità qualora la mobilità commerciale del settore nord della provincia fosse obbligata a sottostare a tale tariffazione, aumentando ulteriormente i costi di trasporto, rispetto ai concorrenti localizzati in altre realtà territoriali.

Tale regime tariffario pertanto pare scoraggiare un utente all'utilizzo dell'infrastruttura autostradale, visto che i costi non sembrano giustificare il risparmio di tempo e la riduzione di percorso. Come conseguenza con molta probabilità la componente che entra o esce direttamente dallo svincolo di Cadola (chiamato di Belluno) a Ponte nelle Alpi potrebbe trasferirsi sulla viabilità ordinaria (vedasi anche osservazione al punto 2.5).

Le considerazioni sviluppate rispetto all'uso del passante autostradale si fondano comunque su quanto ad oggi noto, in relazione ai pedaggi applicati sull'attuale A27 e alla

¹ Parere ai sensi della Circolare del Segretario generale della Programmazione n. 405948/45.06 del 30/06/06, lett. A punto 1 – Presentazione spontanea di proposte – Finanza di progetto di competenza della Regione (art. 2 c.2 lett.a) della L.R. n. 27/03), espresso il 15/06/2009.

disponibilità a pagare da parte degli utenti per poter fruire di un risparmio di tempo nello spostamento. Eventuali scenari futuri legati a diverse tariffazioni del tratto stradale o ad una modifica della disponibilità di spesa degli utenti, in funzione della congiuntura economica, potrebbero modificare l'interesse verso il sistema autostradale rispetto al rapporto con la statale, con esiti peggiorativi sulla viabilità ordinaria del Comune di Ponte nelle Alpi.

Per quanto detto, quindi, il Comune di Ponte nelle Alpi chiede che il transito sul Passante Alpe Adria in Comune di Ponte nelle Alpi sia gratuito per i residenti della Provincia di Belluno.

3.2 Il traffico – situazione attuale e previsioni di traffico – Quadro di Riferimento Progettuale (pagg. 86 - 87)

La SS 51 Alemagna viene considerata una delle principali arterie di comunicazione della provincia di Belluno perché collega la Val Belluna con la parte alta della Provincia ed è la via principale che porta a importanti zone di turismo invernale ed estivo sulle Dolomiti ed in Val Pusteria; risulta essere, quindi una delle strade maggiormente trafficate.

Dagli studi condotti per il Piano della Mobilità Provinciale dalla Dolomiti Bus negli anni 1999-2000 e basati sullo studio del Sistema Informativo per la Rete Stradale Extraurbana si constata che, nella composizione del traffico giornaliero medio (TGM) calcolato in 16.630 unità, risulta determinante il peso dell'autostrada per i flussi diretti verso il nord della provincia: del totale dei veicoli che arrivano a Longarone da sud, meno del 44% provengono da Ponte nelle Alpi, da cui si deduce che, con un traffico locale di bassa entità, il restante 56% dei veicoli proviene dall'uscita dell'A27 a Pian di Vedoja.

Dal confronto dei valori di TGM della prima misurazione del 1999-2000 con quelli successivi eseguiti nel 2003 si rileva un aumento del flusso giornaliero medio che passa da 16.630 a 17.508, passando da un livello medio-alto ad un livello alto.

[...] Dall'andamento del grafico qui riportato si nota che, a fronte di un traffico costante di alta densità vi sono delle concentrazioni, nei fine settimana invernali ed estivi, che portano regolarmente ad intasamenti importanti, con picchi di traffico che arrivano a toccare le 26.000 unità nel Sabato pomeriggio dei mesi di Luglio ed Agosto.

Si può affermare che, allo stato attuale, la SS 51 Alemagna è un'asse portante fondamentale per la mobilità provinciale oramai giunta alla saturazione e che, ad ogni aumento del flusso di traffico, arriva facilmente al collasso, con la formazione di lunghe code che richiedono, soprattutto nei mesi estivi, alcune ore per risolversi.

Nelle tabelle che seguono sono schematizzati i risultati delle previsioni di traffico giornaliero medio (TGM) nel primo, quinto e quindicesimo anno di esercizio dell'opera; per chiarezza si riporta che, nella Relazione sul Traffico del Progetto Preliminare e nel Piano economico e Finanziario sono state assunte come percentuali di crescita dei flussi veicolari:

- *il 2,50% annuo per i primi cinque anni e l'1,50% per il periodo restante per il traffico delle autovetture*
- *il 2,25% annuo costante per tutto il periodo per il traffico commerciale*

AUTOVETTURE	1° ANNO	5° ANNO	15° ANNO
Belluno-Longarone	21603	24329	28400
Longarone-Pian dell'Abate	19674	22075	24823

COMMERCIALI	1° ANNO	5° ANNO	15° ANNO
Belluno-Longarone	2396	2710	3298
Longarone-Pian dell'Abate	2513	2843	3461

Osservazioni:

Non ci sono dubbi sul fatto che la SS51 Alemagna sia "un'asse portante fondamentale per la mobilità provinciale oramai giunta alla saturazione" (foto in appendice 1).

Il Comune di Ponte nelle Alpi, per la sua posizione strategica, baricentrica rispetto al territorio provinciale, in prossimità del capoluogo e alla congiunzione dei principali assi viari, risente particolarmente di questo fenomeno.

Ponte nelle Alpi è il quarto Comune della provincia di Belluno per quantità di popolazione residente, con oltre 8.500 abitanti al 1° gennaio 2009. Per il suo ruolo di cerniera nei collegamenti con diverse parti della provincia, è interessato, oltre che da una mobilità interna, generata dai propri settori residenziali, che presenta un trend in crescita, anche da una componente di mobilità di attraversamento, anch'essa in aumento, determinata dagli andamenti nei Comuni confinanti che incidono ugualmente, almeno in parte, sul carico interno alla rete di Ponte nelle Alpi. Si quantifica che il trend generale di incremento della mobilità nel Comune di Ponte nelle Alpi sia dell'ordine dell'1,5-2% annuo.

Sulla base di rilevazioni sul traffico eseguite nel dicembre 2009 si calcola un flusso veicolare sul tratto compreso tra Ponte nelle Alpi e Pian di Vedoia nelle giornate feriali di circa 10.000 veicoli al giorno in termini assoluti. Il flusso medio nel tratto a nord di Ponte nelle Alpi nelle giornate prefestive e festive dei periodi turistici (le rilevazioni sono state condotte a dicembre), è stimato in circa 19.000 veicoli. Tale carico, riferito al periodo turistico, corrisponde nelle stesse giornate in bassa stagione ad un flusso di circa 15.000 veicoli al giorno.

Fondare però la risoluzione delle criticità della viabilità urbana verso l'uso dell'autostrada, è un passo rischioso per il Comune in quanto le caratteristiche del sistema autostradale, la sua evoluzione e tariffazione sono elementi che rimangono al di fuori delle competenze sia del Comune che della Provincia, quali enti maggiormente interessati e coinvolti nella risposta alle esigenze locali.

D'altro canto, anche se il prolungamento del tracciato autostradale sembra non influenzare la rete del Comune di Ponte nelle Alpi, in quanto l'infrastruttura autostradale già attraversa il Comune da nord a sud, in realtà l'attuazione di questo progetto determinerà pesanti ricadute dovute all'introduzione del pedaggio sul tratto che attraversa il comune, essendo attualmente il transito non soggetto a pagamento.

Qualora fosse imposta una tariffa per la percorrenza del tratto autostradale, ciò potrebbe indurre alcuni utenti a non utilizzare l'infrastruttura autostradale e riversarsi nuovamente lungo la SS 51, interessando direttamente l'intersezione del "bivio". Tale effetto potrebbe essere più o meno marcato in funzione del livello tariffario adottato e delle eventuali agevolazioni introdotte per il transito di scala locale.

Se si considera che i flussi di traffico potrebbero riversarsi sulla viabilità ordinaria, il prolungamento, con i succitati valori stimati di traffico giornaliero medio stimati a cinque, dieci e quindici anni dalla realizzazione dell'opera comporterebbe il collasso del sistema viario territoriale.

4 Bozza di convenzione per l'affidamento della costruzione e della gestione del "Passante Alpe Adria – Tratto Belluno Cadore" tra Regione Veneto "Concedente" e "Concessionario".

A continuazione dell'analisi dei possibili impatti ambientali ricadenti sul territorio comunale, si riportano di seguito le osservazioni in merito alla bozza di convenzione per l'affidamento della costruzione e della gestione del "Passante Alpe Adria – Tratto Belluno Cadore" tra Regione Veneto "Concedente" e "Concessionario", parte integrante del Project Financing del Progetto Preliminare.

Le osservazioni si basano sull'analisi dei contenuti della versione di Bozza di Convenzione, datata luglio 2007.

Si sottolinea che tale documento è inattuale in quanto non recepisce le prescrizioni e raccomandazioni del NUVV – Nucleo regionale di valutazione e verifica degli investimenti, riportate nel Parere espresso il 15/06/2009 ai sensi della Circolare del Segretario generale della Programmazione n. 405948/45.06 del 30/06/06, lett. A punto 1 – Presentazione spontanea di proposte – Finanza di progetto di competenza della Regione (art. 2 c.2 lett.a) della L.R. n. 27/03);

4.1 ART.5 (impegni ed oneri del concedente) Punto (e):

Rafforzare il bacino di utenza dell'opera e la domanda di servizi da parte dell'utenza introducendo o procurando affinché siano introdotti divieti e limitazioni al traffico pesante sul tratto stradale SS 51 Alemagna da Longarone alla fine del tronco nei pressi di Caralte, e condizioni di utilizzo del medesimo tratto da parte dei mezzi leggeri in funzione esclusivamente del traffico locale dei residenti, assumendo o facendo in modo che siano assunti da tutte le componenti Amministrazioni, Aziende ed Enti pubblici i provvedimenti a tal fine necessari;

Osservazioni:

Emerge con evidenza il grave difetto di insostenibilità economica dell'opera non giustificata né dagli attuali volumi di traffico né dall'incremento medio statistico previsto né dal traffico potenzialmente attratto da un così breve tronco autostradale tanto da richiedere, come irrinunciabili, provvedimenti normativi che devono essere obbligatoriamente assunti dal concedente e da tutte le competenti Amministrazioni, Aziende ed Enti Pubblici, tali da riversare sulla tratta la totalità del traffico pesante e la calmierazione del traffico leggero lungo la statale e viabilità afferente e parallela alla tratta fino ad arrivare alla sua configurazione con zone 30.

Tale obbligo è ripreso anche nella Relazione generale – Quadro di Riferimento Progettuale (p. 55) di cui si riporta integralmente un estratto:

Lo scenario si compone inoltre dei seguenti importanti ed irrinunciabili provvedimenti normativi:

- *divieto di accesso ai veicoli pesanti imposto sulla strada statale 51 nel tratto dove è prevista la sovrapposizione della nuova infrastruttura;*
- *pesanti interventi di moderazione del traffico lungo la stessa statale, con ampio ricorso ad interventi di traffic calming e all'adozione di zone 30 nell'attraversamento dei centri abitati*

Queste affermazioni destano notevoli perplessità sul piano normativo e giuridico in quanto porterebbero a cadere il principio di gerarchizzazione della rete previsto dal vigente Codice della Strada ed in armonia con le Direttive emanate dal Ministero dei LL.PP. per la redazione dei Piani Urbani per il Traffico pubblicate sul Supplemento Ordinario n. 77 della G.U. n. 146 del 24/06/1995, ove ad ogni livello di importanza della strada corrisponde una particolare funzione di servizio al territorio e tanto più il livello si innalza tanto maggiore è la scorrevolezza da garantire. L'attuazione di zone 30, generalmente applicata su brevi tratte di strade comunali, con l'evidente finalità di garantire la promiscuità tra auto, pedoni e ciclisti, è impraticabile ed insostenibile su area vasta.

Appare inoltre discutibile anche l'applicazione del divieto di transito sulla rete ordinaria ai mezzi pesanti, a favore dell'unica alternativa a pagamento, anche in considerazione che a tale obbligo sarebbero sottoposti anche tutti gli utenti, imprese-artigiani-piccolo commercio, che effettuano spostamenti locali anche più volte al giorno, portando al paradosso che un'infrastruttura che dovrebbe nascere con l'intento di agevolare il sistema economico locale, finirebbe per penalizzarlo, rendendo antieconomico per gli operatori locali ogni spostamento sulla tratta in oggetto.

Si sottolinea inoltre che nel tratto della SS51 ricadente nel territorio di Ponte nelle Alpi, segnatamente nell'attraversamento sul Piave a Rione Santa Caterina, esiste già un divieto di transito ai mezzi pesanti; tale divieto prende il presupposto essenziale dall'uso dell'alternativa dell'attuale tratto di autostrada libero da pedaggio e che non è tecnicamente possibile attuare nessuna altra limitazione di traffico ai mezzi pesanti nelle SS50 e SS51 all'interno del territorio pontalpino in quanto tale limitazione oggi non consentirebbe più l'accesso ai mezzi alla Valbelluna.

L'attrazione forzata di utenza verso la tratta autostradale (con l'unico evidente tentativo di colmare l'insostenibilità economica e gestionale dell'opera), attuata attraverso imposizioni, è dubbia sotto il profilo della legittimità giuridica, inaccettabile ed indifendibile sul piano dell'eccessivo condizionamento della fruibilità della viabilità

ordinaria e della libera scelta di mobilità di ognuno e oltremodo vessatoria per imprese ed operatori locali.

4.2 ART.5 (impegni ed oneri del concedente) Punto (f)

Non assumere iniziative, adottare provvedimenti, rilasciare autorizzazioni, nulla osta, ecc... che possano ostacolare o ritardare la realizzazione dell'Opera o comprometterne la gestione, anche creando attività di concorrenza o comunque determinando sottrazione di bacino di utenza e conseguenti effetti negativi sull'Equilibrio Economico Finanziario;

Osservazioni:

Nella sostanza il vincolo previsto dal punto (f) Art.5 della bozza di convenzione per l'affidamento della costruzione e della gestione del PASSANTE ALPE ADRIA condiziona in modo assolutamente rilevante la possibilità futura di Regione Provincia e Comuni di pianificare, autorizzare, realizzare, qualsiasi intervento migliorativo della viabilità ordinaria sull' SS51 e nell'area afferente e parallela alla tratta autostradale. Interventi di miglioramento dei collegamenti viari tra la Valbelluna e il Cadore che favoriscano una maggiore fluidità del traffico, o miglorie della rete ferroviaria che velocizzino i collegamenti con la pianura infatti potrebbero determinare una "sottrazione del bacino di utenza" e conseguentemente "effetti negativi sull'Equilibrio Economico Finanziario". Il punto (f), se approvato come proposto, porterebbe alla situazione paradossale di inibire qualsiasi progettazione migliorativa viaria e ferroviaria della vallata per tutta la durata della realizzazione dell'opera e della sua gestione (45 anni) in quanto potenzialmente "concorrente" con l'opera stessa, cosa che, come previsto dalla bozza di convenzione, determinerebbe una automatica Revisione della Concessione -Art 11 punti 1. 2- e richiederebbe "opportune misure di compensazione" quali ad esempio "l'erogazione di contributi pubblici" - Art. 11 punto 4.

L'enorme discrezionalità interpretativa, essenzialmente in capo al Concessionario, prefigura continui contenziosi e costituisce un vincolo inaccettabile. È evidente come il soverchiante condizionamento dell'opera, contrasti manifestamente con le legittime aspettative di sviluppo e di autonomia decisionale degli Enti territoriali.

5 Proposte di soluzioni alternative

Negli scenari futuri la rete viaria provinciale sarà interessata da alcuni interventi di nuova infrastrutturazione che porteranno alla modifica della distribuzione della mobilità sulle diverse direttrici.

Il sistema di rotoarie (pianificato e realizzato), così come tutta la rete principale del comune di Ponte nelle Alpi, saranno condizionati dagli interventi, identificabili con:

- **Variante di Belluno alla SP n. 1, denominata "Traforo del Col Cavalier"; (finanziata e in fase di realizzazione).** L'intervento consiste nella realizzazione di una variante al tracciato urbano della SP 1, con l'obiettivo di risolvere l'interferenza attualmente presente nel tratto interno al centro abitato di Belluno tra la mobilità di penetrazione e di attraversamento e le funzioni urbane, oltre a risolvere alcune inadeguatezze della dimensione e del tracciato dell'infrastruttura viaria. Da tale intervento è atteso un tendenziale maggior caricamento della Sinistra Piave da parte della mobilità di attraversamento della Valbelluna e pertanto una maggior penetrazione al comune di Ponte nelle Alpi dalla SP 1.

- **Realizzazione del ponte di S. Pietro in Campo nel comune di Belluno; (finanziata).** L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo ponte che collegherà l'abitato di Levego con la città di Belluno nella zona a sud del campo di aviazione, consentendo così una maggior mobilità fra destra e sinistra Piave.

- **Ipotesi di potenziamento del collegamento diretto uscita A27 Cadola-ponte di S. Pietro in Campo-Trafo del Col Cavalier, Sedico; (non ancora finanziata).** Ulteriore variante alla SP 1. Interessa prevalentemente le relazioni provenienti dalla Sinistra Piave e dirette verso l'Alpago, l'asse autostradale, e le relazioni fra i comuni di Ponte nelle Alpi, Belluno, e Sedico. Poiché esso si dovrà concretizzare in parte rilevante con infrastrutture in galleria (traforo di Cadola), eventuali ricadute dirette e di un certo rilievo sul nodo del "bivio" potrebbero realizzarsi o meno in funzione della localizzazione delle connessioni con la rete esistente. Un effetto di scaricamento della SS 50 e SS 51 potrebbe verificarsi nel caso le interconnessioni siano tali da favorire un maggior utilizzo del sistema autostradale, già scelto

da alcuni utenti, per servire le relazioni Belluno-Longarone e viceversa, in particolare per gli spostamenti con origine o destinazione nel settore più occidentale del capoluogo.

A seguito della dichiarazione di "pubblico interesse" da parte della Regione Veneto (DGR 2940 del 06.10.2009) che contestualmente autorizza il Dirigente della Direzione Regionale Infrastrutture a richiedere alle Società proponenti la predisposizione e la consegna dello Studio di Impatto Ambientale, l'Amministrazione Provinciale aveva convocato i Sindaci dei Comuni interessati al fine di illustrare gli elaborati del progetto preliminare e recepire le osservazioni e le proposte di modifica al tracciato da parte dei Comuni stessi.

Nella relazione prodotta dall'Amministrazione Provinciale, allegata al presente documento, in cui emergeva l'obiettivo di inquadrare la proposta di intervento nella pianificazione territoriale provinciale, è stata condivisa la necessità di dare priorità alle opere a servizio della viabilità ordinaria su strade a scorrimento veloce in Valbelluna, in particolare alle Varianti alla SP 1: il "Traforo del Col Cavalier" e il potenziamento del collegamento diretto uscita A27 Cadola-Trafofo del Col Cavalier.

Nella proposta di intervento denominata "Passante Alpe Adria - Prolungamento A27" presentata dalla società proponenti non compare il collegamento dell'attuale tratto autostradale A27 e la viabilità ordinaria su strade a scorrimento veloce in Valbelluna.

Pertanto si richiede di inserire l'ipotesi di collegare l'attuale A27 con la viabilità ordinaria della Valbelluna, (potenziamento del collegamento diretto uscita A27 Cadola (traforo di Cadola) -ponte di S. Pietro in Campo-Trafofo del Col Cavalier, Sedico) ipotesi già prevista nelle pianificazioni Regionale (PTRC), Provinciale (PTCP) e Comunali (PRG – PAT – PATI).

Conclusioni

Per le osservazioni esposte, e in particolare

- *per le pesanti influenze negative sulla congestione del traffico provinciale all'interno del Comune di Ponte nelle Alpi;*
- *per le carenze dello Studio di Impatto sul traffico della SS51 nell'intersezione con la SS50 e per la carenza di soluzioni di mitigazione di questo impatto;*
- *per i condizionamenti all'autonomia locale nella determinazione dello sviluppo del territorio con specifico riferimento alla mobilità ordinaria e ai costi per le attività produttive;*

considerato inoltre che il Comune di Ponte nelle Alpi individua come intervento prioritario e strategico per la risoluzione degli attuali problemi della viabilità della Valbelluna il progetto e la realizzazione della Galleria di Cadola e il suo collegamento con la viabilità ordinaria;

il Comune di Ponte nelle Alpi esprime un parere negativo a questo progetto autostradale denominato "Passante Alpe Adria" datato Luglio 2007.

Appendice 1 - Foto

Si riportano di seguito alcune immagini sulla viabilità ordinaria di Ponte nelle Alpi, nelle "normali" condizioni di traffico (foto scattate il 2-3 settembre in una fascia oraria dalle 17.30 alle 18.20). Le immagini mostrano come le condizioni della mobilità siano già compromesse.



Foto 1: SS51 di Alemagna verso la Rotatoria di Rione S.Caterina.



Foto 2: Rotatoria di Rione Santa Caterina



Foto 3: SS 51 di Alemagna; di fronte alla Casa di Riposo (Via Roma) - coda verso la Rotatoria di Rione S.Caterina.



Foto 4: SS51 di Alemagna verso la Rotatoria di Rione S.Caterina.



Foto 5: coda sulla SS51 di Alemagna, nei pressi dell'intersezione "al bivio" con la SS 50 del Grappa e del Passo Rolle.



Foto 6: zona "bivio" di intersezione tra SS50 e SS51.

Di seguito si riporta una immagine sull'attuale impianto di smaltimento delle acque di dilavamento della tratta dell'Autostrada A27 esistente.



Foto 7: attuale impianto di smaltimento delle acque meteoriche nel viadotto Ponte nelle Alpi al km 78+300 circa.

Appendice 2 – Allegati

- Relazione provinciale degli incontri fatti il 23.02.2010, 06.03.2010 e il 21.04.2010
- Piano del traffico e della mobilità comunale. Fase conclusiva
- Piano del traffico e della mobilità comunale. Fase conclusiva. - NOTA 2 – Nuova viabilità sovracomunale: il tema dell'autostrada
- Delibera di Consiglio Comunale n 62 del 28/10/2009.