

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
 Regione Veneto - Direzione Infrastrutture  
 Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore  
 Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
----------	------	------------	----------	---------------------------	--

**Elenco Mittenti:**

1. Provincia di Belluno
2. Provincia di Belluno
3. Comune di Perarolo di Cadore
4. Comune di Ponte nelle Alpi
5. Gruppo Consiliare "LONGARONESI"
6. Sig. GIOVANNI BATTISTA PROTTI
7. Consorzio BIM GESTIONE SERVIZI PUBBLICI
8. Comitato PERALTRESTRADE DOLOMITI

1.			<b>PROVINCIA DI BELLUNO</b> <b>Lettera Protocollo n 17454</b> <b>del 23 aprile 2010</b>	<p><b>Punto 3.1</b>  <b>Tratto in comune di Longarone e Soverzene</b>                      I Comuni di Longarone e Soverzene propongono un'alternativa di tracciato, prevista anche dal loro strumento di co-pianificazione (PATI), che attraversi il Fiume Piave nell'area compresa fra i previsti "Viadotto Rio del Bus" e "Viadotto Piave" e approdi a nord della discarica "Mura Pagani" in Località Provagna. Da qui il tracciato può proseguire in sinistra Piave. L'alternativa di tracciato propone di ridurre l'impatto dell'opera, con particolare riferimento alle aree con valore naturalistico ed ambientale quali la "Stepping stone" di Fortogna, i Laghetti Protti a nord dell'area "Ex Stabilimento Faesite" in Località Pian De Sedego, l'area verde compresa fra la Zona Industriale Villanova e l'alveo del Fiume Piave.</p>	<p><b>Punto 3.1</b>                      Nel merito la Commissione, sottolineando che l'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, evidenzia quanto segue.                      Il tracciato proposto, che si snoda in destra Piave, ha la caratteristica di interessare la sponda maggiormente antropizzata del fiume, quale la zona industriale di Longarone, ed a proteggere, conseguentemente, la sponda sinistra ed i centri abitati prettamente residenziali di Dogna e Provagna.                      Si ritiene inoltre che la scelta ipotizzata nell'osservazione presenti i seguenti elementi critici d'impatto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• attraversamento fortemente obliquo del Piave in corrispondenza della località di Fortogna, attestandosi in sinistra Piave poco più a nord della discarica "Mura Pagani", e con interessamento anche del Comune di Soverzene;</li> </ul>
----	--	--	---	--	--

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
					<ul style="list-style-type: none"> <li>• percorso che attraversa la fascia boscata ripariale molto acclive per la lunghezza di circa 4 Km, con il necessario ricorso ad opere invasive di sostegno e di difesa spondale;</li> <li>• interferenza significativa con uno dei più importanti corridoi ecologici di connessione dei nuclei ecologici complessi (NEC) della Provincia di Belluno evidenziati nel relativo PTP;</li> <li>• probabile necessità di adeguamento e potenziamento dell'attuale Ponte di Provagna ai nuovi volumi di traffico.</li> </ul> <p>Si ritiene poi che il previsto svincolo di Longarone risulti essere essenziale al fine della realizzazione di un by-pass tra Pian di Vedoia e Longarone e per favorire il collegamento con la A27 e la Val Zoldana.</p>
				<p><b>Punto 3.2 Svincolo di Longarone</b>                      I comuni di Longarone e Soverzene, nonché la Provincia di Belluno, premesso che lo svincolo di Longarone, determina un forte impatto nell'area naturalistica "Laghetti Protti", ritengono, nell'alternativa proposta con tracciato in sinistra Piave, lo svincolo di Longarone opera non prioritaria.</p>	<p><b>Punto 3.2</b>                      Vedi osservazione 3.1, ultimo periodo.                      Inoltre, l'eliminazione dello svincolo di Longarone non risolve l'insorgenza di rigurgiti di traffico all'interno dell'abitato di Longarone nei giorni di punta.</p>
				<p><b>Punto 3.3 Viadotto del Vajont</b>                      I Comuni di Castellavazzo e Longarone ritengono che il "Viadotto Vajont" generi un forte impatto visivo dovuto alla notevole altezza raggiunta dall'impalcato rispetto al piano campagna ed alla posizione in planimetria.                      Il Comune di Castellavazzo chiede di spostare verso sud-est il previsto imbocco sud della "Galleria Codissago", in</p>	<p><b>Punto 3.3</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nella prescrizione lettera B punto b) e nella raccomandazione lettera C.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>quanto esso interferisce con una Zona Artigianale attualmente in via di conversione in Zona Commerciale/Produttiva.</p> <p>Il Comune di Castellavazzo chiede inoltre di abbassare il profilo altimetrico dell'asse autostradale prima dell'imbocco sud della "Galleria Codissago", eventualmente modificando anche l'andamento piano altimetrico della strada comunale che collega Codissago a Dogna.</p>	
				<p><b>Punto 3.4 Svincolo di Pian de l'Abate</b></p> <p>Il Comune di Perarolo di Cadore ritiene "demenziale" la scelta di localizzare lo svincolo in Località Pian de l'Abate per i seguenti motivi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. le opere previste risultano di forte impatto, in quanto non si inseriscono in modo armonioso nel territorio circostante e non tengono conto delle necessità degli insediamenti presenti nell'area;</li> <li>b. non sono previsti accessi diretti agli insediamenti (in particolare alla Zona artigianale e al Centro Servizi), pertanto chi uscirebbe dall'autostrada dovrebbe compiere percorsi lunghi e manovre scomode per accedervi, incrementando inutilmente i flussi di traffico nella zona;</li> <li>c. i viadotti denominati "Pian de l'Abate" insistono in un'area di pregio ambientale, ex zona a tutela dell'Azienda di Stato Foreste Demaniali, oggi demanio regionale.</li> </ol> <p>Il Comune di Perarolo di Cadore chiede pertanto che,</p>	<p><b>Punto 3.4</b></p> <p>L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nella prescrizione lettera B punto a).</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>nell'ipotesi di prolungamento del tratto autostradale, lo svincolo di collegamento con la S.S. 51 "di Alemagna", attualmente previsto in Località Pian de l'Abate, sia invece previsto in Località Rivalgo-Ru Corvo, per due ragioni fondamentali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le opere si inserirebbero nell'area con minore impatto;</li> <li>• lo svincolo consentirebbe un collegamento diretto con la Valle del Boite, alla luce del futuro collegamento veloce Rivalgo – Venas, previsto nel P.T.C.P. adottato con D.C.P. n. 55 del 07.11.2008 e approvato dalla Giunta regionale il 27.03.2010.</li> </ul>	
				<p><b>Punto 3.5 Pedaggio</b>                      Il Comune di Ponte nelle Alpi chiede che il tratto autostradale compreso fra la barriera di Belluno e lo svincolo di Pian di Vedoia rimanga a pedaggio libero, in quanto esso rappresenta l'unica viabilità tangenziale al centro urbano di Ponte nelle Alpi e l'unica alternativa per evitare l'intersezione, spesso congestionata, fra la S.S. 50 "del Grappa e del Passo Rolle" e la S.S. 51 "di Alemagna".                      L'introduzione del pedaggio a pagamento potrebbe infatti incrementare in maniera significativa i flussi di traffico leggero e pesante sulla viabilità statale che attraversa il capoluogo.</p>	<p><b>Punto 3.5</b>                      La Commissione evidenzia che il tratto autostradale in questione non fa parte dell'opera in esame, ma è gestito da altro Ente Concessionari.</p>
				<p><b>Punto 4 Osservazioni sull'inserimento dell'opera nella sistema infrastrutturale provinciale</b>                      Le osservazioni riportate in questo capitolo riguardano l'inserimento dell'opera nella rete stradale provinciale.</p>	<p><b>Punto 4</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni (vedi anche precedente osservazione punto 3.4).                      Con riferimento poi all'Osservazione del comune di</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>Si stima infatti che il prolungamento dell'A27 possa produrre un incremento generale del traffico sulla viabilità statale del Cadore e della Valle del Boite, in particolare sul tratto della S.S. n° 51 compreso fra l'uscita dell'autostrada e Cortina.</p> <p>Inoltre in prossimità dello svincolo previsto in Cadore si potranno verificare fenomeni di congestione nei fine settimana.</p> <p>Sono quindi state raccolte le osservazioni dei Comuni del Centro Cadore e della Valle del Boite (si veda il verbale dell'incontro del 21.04.2010 allegato), che possono essere sintetizzate nei seguenti punti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il progetto deve essere integrato da un'analisi socio economica che evidenzi le motivazioni, i vantaggi e le conseguenze della realizzazione dell'opera;</li> <li>• il progetto deve essere integrato da uno studio trasportistico che analizzi i flussi di traffico attuali e individui le previsioni dei volumi del traffico ad opera realizzata sull'intera rete infrastrutturale del Cadore, al fine di pianificare le adeguate opere correlate;</li> <li>• l'intervento proposto deve essere coordinato con gli altri interventi di potenziamento della rete infrastrutturale previsti anche dalla pianificazione territoriale, tra cui: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ il collegamento Rivalgo - Venas per la suddivisione dei flussi di traffico tra Valle del Boite e Cadore - Comelico e per il bypass dei centri di Tai di Cadore, Valle e Venas di Cadore;</li> <li>○ le varianti ai centri abitati della Valle del Boite;</li> </ul> </li> <li>• il Comune di Pieve di Cadore ha espresso parere</li> </ul>	<p>Pieve di Cadore, si evidenzia che il Passante Alpe Adria costituisce di fatto circonvallazione per il territorio di Longarone.</p> <p>Per le altre circonvallazioni citate, si fa notare che le stesse risultano essere poste al di fuori dell'ambito della proposta di finanza di progetto in esame.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>contrario all'opera, ritenuta inutile e devastante per il territorio, ed ha proposto di risolvere i problemi del traffico attraverso soluzioni alternative (si veda nota allegata) che prevedono essenzialmente la realizzazione di una strada a scorrimento veloce in luogo dell'autostrada le circonvallazioni agli abitati di Longarone, Calalzo, Domegge, Tai e Valle di Cadore. L'area punta infatti sulla risorsa turistica e deve poter mantenere integro il suo ambiente.</p>	
2.			<p><b>PROVINCIA DI BELLUNO</b>  <b>Lettera Protocollo n 43964</b>  <b>del 10 Settembre 2010</b></p>	<p><b>Paragrafo 1 Coerenza con Indirizzi di Pianificazione Provinciale</b></p> <p>1. <b>Svincolo di Pian de l'Abate</b> Si richiede che il progetto rispetti gli indirizzi di pianificazione del sistema relazionale contenuti nel P.T.C.P. e che, pertanto, lo svincolo di Pian de l'Abate venga localizzato nell'area Rivalgo - Ru Corvo. Tale localizzazione consente un agevole collegamento alla prevista variante ala S.S. n° 51 "Rivalgo – Venas", inserita nelle previsioni del P.T.C.P., senza tuttavia precludere un possibile futuro prolungamento dell'A27 verso nord o verso est.</p> <p>2. <b>Opere migliorative della viabilità a nord del collegamento.</b> La Rivalgo - Venas e le circonvallazioni nella Valle del Boite sono considerate opere migliorative della viabilità afferente al prolungamento dell'A27, in quanto necessarie a scongiurare i fenomeni di congestione che possono derivare dall'incremento di traffico attratto dalla nuova opera. L'incremento di traffico andrebbe infatti a riversarsi su una strada i cui flussi di traffico sono già al limite della saturazione,</p>	<p><b>Paragrafo 1</b></p> <p>a) L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nella prescrizione lettera B punto a).</p> <p>b) Vedi osservazioni precedenti punti 3.4 e 4.</p> <p>c) Atteso che i collegamenti evidenziati nell'osservazione non rientrano nell'ambito della proposta di finanza di progetto in esame, si evidenzia in ogni caso che l'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni ed in particolare con la raccomandazione lettera B.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>soprattutto nei periodi turistici.</p> <p>3. <b>Collegamento con la viabilità di scorrimento veloce della Valbelluna.</b> Per "viabilità di scorrimento veloce della Valbelluna" si intende un insieme di interventi finalizzati a realizzare un itinerario stradale di tipo extraurbano e di elevate caratteristiche funzionali che collega la direttrice della Valsugana e la direttrice di Alemagna, affermatosi come idea guida per lo sviluppo territoriale bellunese già dagli anni settanta. La sezione stradale è a due corsie, una per senso di marcia, ed il tracciato, suddiviso in lotti funzionali, si sviluppa all'esterno dei centri abitati. Gli obiettivi principali sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o aumento della capacità stradale e diminuzione dei tempi di percorrenza della direttrice Arsiè-Feltre-Belluno-Ponte, con soluzione ai problemi periodici di congestione della rete viaria attuale;</li> <li>o allontanamento del traffico di transito dai centri abitati, con conseguente miglioramento della qualità della vita.</li> </ul> <p>La prossima realizzazione del lotto "galleria del Col. Cavalier" servirà a rendere più scorrevole il traffico della direttrice Ponte nelle Alpi-Belluno-Feltre ed eliminare i problemi periodici di congestione in prossimità dell'attraversamento della città di Belluno. Nel contesto del prolungamento dell'A27, la realizzazione del lotto "galleria di Cadola" unitamente al Col Cavalier consentirebbe un collegamento diretto al di fuori dei centri abitati, fra il capoluogo provinciale, la direttrice della Valbelluna e la direttrice autostradale e potrà quindi</p>	

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>favorire l'utilizzo di quest'ultima. Per le medesime ragioni, anche il previsto Ponte di S. Pietro in Campo, per la funzione di collegare la viabilità in destra orografica del Piave alla galleria di Cadola, può essere considerato un'opera migliorativa della viabilità di rango inferiore afferente all'opera in progetto.</p>	
				<p><b>Paragrafo 2 Collegamento con la Valle di Zoldo e la Valcellina</b>                      Bisogna prevedere la realizzazione di un collegamento adeguato, dal punto di vista funzionale, fra lo svincolo di Longarone e la S.P. 251 “della Val di Zoldo e Valcellina”, anche mediante riqualificazione della viabilità esistente.</p>	<p><b>Paragrafo 2</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni.                      Nelle successive fasi di progettazione definitiva potrà essere in ogni caso valutata la fattibilità della realizzazione delle opere in questione.</p>
				<p><b>Paragrafo 3 Interventi di traffic-calming e limitazione del traffico pesante sulla S.S. 51</b>                      Nella bozza di convenzione deve essere modificato il comma (e) dell'art. 5 in modo da garantire che la SS 51 di Alemagna possa continuare a svolgere le proprie funzioni di collegamento tra capoluoghi comunali e di</p>	<p><b>Paragrafo 3</b>                      L'argomento è attinente all'utilizzo complessivo del territorio che, nel merito, rientra nella competenza dell'Ente Concedente.                      Si fa presente che le opere oggetto della presente osservazione hanno impatto significativo sui flussi di traffico residuali insistenti sulla viabilità esistente.</p>



**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
 Regione Veneto - Direzione Infrastrutture  
 Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore  
 Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				distribuzione dalla viabilità di scorrimento veloce alla viabilità comunale.	
				<p><b>Paragrafo 4 Miglioramento sistemi di trasporto potenzialmente in concorrenza con il prolungamento autostradale</b></p> <p>Nella bozza di convenzione all'art. 5 "obblighi del concedente", comma (f), che recita: "<i>non assumere iniziative, adottare provvedimenti, rilasciare autorizzazioni, nulla osta etc. che possano ostacolare o ritardare la realizzazione dell'Opera o comprometterne la gestione, anche creando attività in concorrenza o comunque determinando sottrazione di bacino di utenza e conseguenti effetti negativi sull'Equilibrio Economico Finanziario</i>"; deve essere cancellata la parte "<i>anche creando attività in concorrenza o comunque determinando sottrazione di bacino di utenza e conseguenti effetti negativi sull'Equilibrio Economico Finanziario</i>". Deve essere infatti garantita la facoltà delle Amministrazioni locali di realizzare interventi di miglioramento della viabilità parallela al prolungamento autostradale ed anche dei sistemi di trasporto pubblico locale e ferroviario.</p>	<p><b>Paragrafo 4</b></p> <p>L'argomento evidenziato risulta essere di stretta competenza dell'Ente Concedente.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
3.			<p align="center"><b>Comune di PERAROLO DI CADORE (BL)</b></p>	<p>Il comune presenta la Deliberazione di Giunta Comunale n° 38 del 3.09.2010 ove si rileva quanto segue.</p> <p><b>Punto 1.a</b>                      Detto progetto prevede lo svincolo autostradale, denominato “Pian de l’Abate”, di interconnessione con una parte della viabilità esistente, nelle località di Valmontina - Ansogne. La scelta di tale posizione per lo svincolo è da ritenersi completamente sbagliata per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• perché provocherebbe una devastazione irreparabile su tutta l'area industriale di Ansogne, compromettendone qualsiasi ulteriore sviluppo. L'elaborato planimetrico infatti, essendo redatto su cartografia non aggiornata alla data odierna, non evidenzia i manufatti realizzati e/o da realizzarsi prossimamente nell'area industriale di Ansogne - Valmontina, quali il completamento in corso della zona industriale, il centro servizi imprese (esistente), la centrale idroelettrica di Valmontina (in fase di ristrutturazione), la centrale di energia da fonti rinnovabili e il distributore di carburante (esistente) e, quindi, non consente una reale visione dell'impatto che tale infrastruttura provocherebbe (ved. All. 1, Tav. 3/7 e 4/7);</li> <li>• perché posto in quella posizione non consentirebbe l'utilizzo di tutte le viabilità esistenti nel periodo di alta densità di traffico e sarebbe annullata la garanzia di collegamento Cadore -Autostrada qualora si verificasse una qualsiasi anomalia sulla S.S. 51 “di Alemagna”;</li> <li>• perché interferisce esattamente con l'imbocco dell'area Wilderness di Valmontina, di grande pregio naturalistico ed ambientale, riconosciuta a livello</li> </ul>	<p><b>Punto 1.a</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nella prescrizione lettera B punto a). Per quanto attiene poi alla segnalazione che a monte dello svincolo la capacità dell'itinerario diminuisce bruscamente (una sola corsia per senso di marcia), si fa osservare che l'Opera in esame costituisce un primo lotto di un uno schema complessivo che prevede il rinforzo di tutta la rete.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>internazionale;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>perché a monte dello svincolo, disponendo di un'unica corsia molto stretta per ogni senso di marcia, comporterebbe un intasamento del traffico, di gran lunga superiore a quello degli attuali fine settimana.</li> </ul> <p><b>Punto 1.b</b>                      Il progetto, per lo stesso motivo di cui sopra, non riporta le infrastrutture stradali realizzate nell'ultimo decennio, quali la galleria di Rucorvo - Macchietto, lo svincolo di Macchietto, il viadotto di Rivalgo e lo svincolo di Rivalgo, impedendo quindi di individuare i vantaggi che comporterebbe lo spostamento del terminale dell'A27 in prossimità dell'imbocco nord della galleria di Col de Caliera unitamente al relativo svincolo di interconnessione, da collegare a sua volta allo svincolo di Rivalgo opportunamente rimodellato. Detto svincolo è infatti un manufatto di recente realizzazione che rappresenta il punto chiave di intersezione tra la nuova statale S.S. 51 e la S.P. 42 della Cavallera (vecchio tracciato della S.S. 51) e in futuro potrebbe essere il punto di partenza della "Rivalgo – Venas", considerata un by - pass dei tratti critici della viabilità lungo la valle del Boite (ved. All. 1, Tavole 1/7,2/7,3/7,4/7).</p> <p><b>Punto 2</b>                      Di richiedere che il terminale dell'eventuale prolungamento della A27 ed il relativo svincolo di interconnessione con la viabilità esistente venga realizzato nella zona di Rivalgo-Rucorvo-Venago, sempre nel territorio del Comune di Perarolo di Cadore.</p> <p><b>Punto 3</b>                      Di esprimere netto dissenso al prolungamento, in questo momento, dell'autostrada A27 oltre la zona di Rivalgo -</p>	<p><b>Punto 1.b</b>                      Vedi osservazione precedente Punto 1.b</p> <p><b>Punto 2</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nella prescrizione lettera B punto a).</p> <p><b>Punto 3</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				Rucorvo – Venago.	allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nella prescrizione lettera B punto a).

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p><b>Punto 4</b>                      Di richiedere che, contestualmente alla realizzazione dell'autostrada, vengano approntate le seguenti modifiche migliorative alla viabilità esistente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la costruzione di un sottopasso, a Nord del "Ponte Cadore", per la corsia di destra a salire della S.P. 42;</li> <li>• l'aggiunta di un'ulteriore corsia sulla statale S.S. 51 nel tratto compreso tra il lato nord del "Ponte Cadore" e il bivio di Tai di Cadore.</li> </ul> <p>Agendo in questo modo si possono utilizzare entrambe le viabilità esistenti (S.S. 51 e S.P. 42), opportunamente ristrutturare, e i due flussi di traffico (quello della valle del Boite e quello della valle del Piave) all'occorrenza potranno disporre di due viabilità da Tai di Cadore sino all'imbocco dell'autostrada; sarà inoltre sempre garantito il collegamento della parte del Cadore e della valle del Boite a monte di Perarolo con il terminale autostradale anche nel caso di incidenti, cedimenti geologico-strutturali, manutenzioni ordinarie e straordinarie con cadenza ventennale. I punti critici della viabilità si trovano infatti a Longarone e a Tai di Cadore e, se non si affrontano i problemi in un'ottica complessiva, si corre il rischio che il prolungamento dell'autostrada trasli il problema più a monte invece che risolverlo (ved. All. 1, Tavole 5/7, 6/7, 7/7).</p> <p><b>Punto 5</b>                      Di esprimere un netto dissenso su tutto il contenuto dell'art. 5 (Impegni ed oneri del concedente), punto f), della bozza di convenzione per l'affidamento della costruzione e della gestione del Passante Alpe - Adria (Belluno - Cadore) perché, di fatto, se approvato come proposto, porrebbe in essere una serie di vincoli che</p>	<p><b>Punto 4</b>                      Le richieste contenute nell'Osservazione non rientrano nell'ambito del Progetto in esame.</p> <p><b>Punto 5</b>                      L'argomento evidenziato risulta essere di stretta competenza dell'Ente Concedente.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>ostacolerebbero per circa mezzo secolo tutti gli interventi migliorativi, incluse le innovazioni tecnologiche, e di messa in sicurezza dell'attuale viabilità secondaria presente lungo il "Canal del Piave"</p> <p><b>Punto 6</b>                      Di ritenere, vista la ricaduta ambientale sul territorio, assolutamente indispensabile l'esonero dal pagamento del pedaggio non solo per i cittadini residenti nei Comuni interessati dall'opera ma per tutti i residenti della provincia di Belluno, in analogia con altre situazioni presenti sul territorio nazionale.</p>	<p><b>Punto 6</b>                      L'argomento evidenziato risulta essere di stretta competenza dell'Ente Concedente per la formulazione del bando di gara.</p>
				<p><b>Punto 7</b>                      si osserva inoltre che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'opera non regge sotto il profilo ambientale perché si propone di trasformare la valle del Piave in un corridoio per il traffico internazionale, in aperta contraddizione anche con il recente documento Unesco di riconoscimento delle Dolomiti quali patrimonio dell'umanità;</li> <li>• il progetto del prolungamento contrasta con le direttive europee che prevedono un progressivo spostamento del traffico merci dalla strada alla rotaia ed è stato proposto in spregio alla Convenzione delle Alpi, che pone il veto ad ogni nuovo attraversamento autostradale della catena alpina;</li> <li>• sono previsti aumenti del traffico in base a tassi di incremento costante nel corso di due periodi. Trattasi, invero, di congetture di scarsa attendibilità, ricavati da dati del passato e proiettati nel futuro per un periodo di circa mezzo secolo, ossia oltre ogni ragionevole orizzonte previsionale, prescindendo per di più dall'evoluzione delle tecnologie e dalle</li> </ul>	<p><b>Punto 7</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni. Si ricorda, inoltre, che l'Infrastruttura in esame è inserita nel Programma delle Infrastrutture allegato al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria del 2009 come "Opera Strategica di Interesse Nazionale". Infine, con D.G.R.V. 6.10.2009 n° 2940 la proposta di finanza di progetto per la progettazione, costruzione e gestione del "Passante Alpe Adria - Prolungamento A27", è stata dichiarata di pubblico interesse.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>situazioni economiche future. E' sorprendente che sulla base di dette congetture, da cui vengono quantificati i ricavi riportati nel piano economico - finanziario, si pretenda poi di far derivare l'impegno della Regione ad assicurare l'equilibrio economico - finanziario riportato nel piano stesso.</p>	
4.			<p><b>Comune Di PONTE DELLE ALPI</b>  <b>Nota Protocollo n° 07750 del 9 Settembre 2010</b></p>	<p><b>Punto 1 Obiettivo della realizzazione dell'opera</b>  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:  <i>"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."</i>  <u>Osservazione</u>  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</p>	<p><b>Punto 1</b>  L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni. Si ricorda, inoltre, che l'Infrastruttura in esame è inserita nel Programma delle Infrastrutture allegato al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria del 2009 come "Opera Strategica di Interesse Nazionale".  Infine, con D.G.R.V. 6.10.2009 n° 2940 la proposta di finanza di progetto per la progettazione, costruzione e gestione del "Passante Alpe Adria - Prolungamento A27", è stata dichiarata di pubblico interesse.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>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".</p> <p>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.</p> <p>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),</p>	



**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>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 "<i>Le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino</i>" (Art. 11 comma 1).</p>	
				<p><b>2 Aspetti progettuali e impatti</b>  <b>2.1 Sintesi non tecnica - Lo studio del traffico - Obiettivi dell'analisi (pag. 4)</b>  <i>"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 interessano 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."</i>  <u>Osservazione:</u>                      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</p>	<p><b>Paragrafo 2 Punto 2.1</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle prescrizioni lettere C punti 21, 23 e D, per quanto attiene alla componente rumore ed atmosfera ed ai monitoraggi ambientali, nonché nelle compensazioni punto 1.                      Si ricorda, inoltre, che l'Infrastruttura in esame è inserita nel Programma delle Infrastrutture allegato al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria del 2009 come "Opera Strategica di Interesse Nazionale".</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 SS 51 sarà oggetto di una grave situazione di congestione, oppure il passante autostradale risulterà fortemente sottoutilizzato. In realtà l'analisi</p>	

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>progettuale non trascurava di considerare adeguamenti della rete esistente, ma propone anzi di applicare ad essa, in particolare alla strada statale, interventi di calmierizzazione del traffico e istituzione di divieti ai transiti pesanti, 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.</p>	
				<p><b>2.2 Le mitigazioni - Sintesi non tecnica (pag. 19) - Quadro di Riferimento Ambientale (pag. 271)</b>  <i>“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.”</i>  <u>Osservazione:</u>                      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</p>	<p><b>Paragrafo 2 Punto 2.2</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle prescrizioni lettera C punti 21, 22, 23, 26, 27 e lettere D, F per quanto attiene alla componente rumore ed atmosfera, cantiere, opere di mitigazione, opere a verde ed ai monitoraggi ambientali, nonché nelle compensazioni punto 1.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>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.</p> <p>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).</p>	
				<p><b>2.3 Raccolta e smaltimento delle acque - Quadro di Riferimento Progettuale (pag. 15)</b>  <i>“La predisposizione dei sistemi di raccolta delle acque di pioggia assolve ai seguenti scopi:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>intercettare gli eventuali sversamenti di sostanze non compatibili con la rete idrografica naturale in occasione di imprevisti inconvenienti di esercizio (ribaltamento mezzi, ecc.);</i></li> <li>• <i>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.</i></li> </ul>	<p><b>Paragrafo 2 Punto 2.3</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle prescrizioni lettera C punti 2, 4, 5, 6, 7, 10, 14, 15, 16, 26 e 27 e lettere D, F e J per quanto attiene alla componente idrica, in fase di esercizio e di cantiere, alle opere di mitigazione, alle opere a verde ed ai monitoraggi ambientali, nonché nelle compensazioni punto 1.                      Per quanto attiene poi alla ipotizzata realizzazione di un sistema di raccolta delle acque anche per i tratti autostradali esistenti, si evidenzia che tale aspetto potrà essere eventualmente affrontato nelle successive fasi della progettazione tenuto conto che tali tratti non rientrano nell'ambito dell'opera in esame.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p align="center">152/06.</p> <p><i>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.</i></p> <p><u>Osservazione:</u>                      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, ...).</p> <p>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; 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 S.S. 51 in attraversamento sul Piave in località Santa Caterina.</p> <p>Per quanto riguarda il prolungamento in progetto, dovrà essere particolarmente curato sia il dimensionamento</p>	

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>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 imprevisi a valle dei sistemi di scarico (erosioni, eventuali infiltrazioni su fabbricati a valle, ecc.).</p> <p>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.</p>	
				<p><b>2.4 Emissioni in atmosfera - Quadro Di Riferimento Ambientale (pag. 106)</b></p> <p><i>“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 di minor traffico atteso lungo tale viabilità.”</i></p> <p><u>Osservazione:</u></p> <p>Non è certo che il prolungamento della A27 comporti una diminuzione del traffico lungo la S.S. 51, 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.</p> <p>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</p>	<p><b>Paragrafo 2 Punto 2.4</b></p> <p>L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle prescrizioni lettera C punti 2, 4, 5, 6, 7, 10, 14, 15, 16, 26 e 27 e lettere D, F e J per quanto attiene alla componente idrica, in fase di esercizio e di cantiere, alle opere di mitigazione, alle opere a verde ed ai monitoraggi ambientali, nonché nelle compensazioni punto 1.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				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%.	
				<p><b>2.5 Incidentalità, sicurezza stradale e conclusioni - Quadro di Riferimento Ambientale (pag. 115)</b>  <i>“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, Castelavazzo 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:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>riduzione delle emissioni dovute alle code di veicoli, che si formano in ambito urbano in corrispondenza delle intersezioni a raso, ed in particolar modo negli orari di punta;</i></li> <li>• <i>allontanamento dei mezzi pesanti dall'attuale percorso che attraversa alcuni centri abitati e spostamento prevalentemente in galleria;</i></li> <li>• <i>maggiore vivibilità del contesto urbano in generale.</i></li> </ul> <p><i>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</i></p>	<p><b>Paragrafo 2 Punto 2.5</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle prescrizioni lettera C punti 21, 22 e lettere D e J per quanto attiene alla componente rumore, atmosfera, alle opere di mitigazione, ed ai monitoraggi ambientali, nonché nelle compensazioni punto 1.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p><i>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.”</i></p> <p><u>Osservazione:</u>            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.</p> <p>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 S.S. 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 S.S. 51 e la S.S. 50). La presenza di condizioni di rallentamento su alcune intersezioni sulla S.S. 51 condurrebbe le stesse, con il carico incrementale, a condizioni di saturazione completa. In prossimità di tali</p>	



**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>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 congestione del traffico sulla viabilità ordinaria del Comune di Ponte nelle Alpi.</p>	

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p><b>2.6 Monitoraggio - Quadro di Riferimento Ambientale - punto 19.3.6 (pag. 276)</b>  <i>“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.”</i>  <u>Osservazione:</u>                      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.</p>	<p><b>Paragrafo 2 Punto 2.6</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle prescrizioni lettera C punti 7, 27 e lettera D per quanto attiene ai monitoraggi ambientali.</p>
				<p><b>3 Effetti e ricadute sulla viabilità ordinaria del territorio comunale</b>  <b>3.1 Scenario di intervento - Quadro di Riferimento Progettuale (pag. 55)</b>  <i>“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 finanziarla dell'opera. Il risultato è il seguente;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>tratto da Pian di Vedoia a Longarone: 0,20 €/Km per i veicoli leggeri; 0,75 €/Km per i veicoli</i></li> </ul>	

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p><i>commerciali</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>tratto da Longarone e Caralpe: 0.32 €/Km per i veicoli leggeri; 1.20 €/Km per i veicoli commerciali”.</i></li> </ul> <p>Come viene sottolineato anche dal N.U.V.V. nel Parere 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 nel trafori del Monte Bianco, dei Fréjus, 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 Caralpe dovrebbe infatti corrispondere una tariffa pari a circa € 6,50, delb 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 ai giorno per ventuno giorni al mese, equivale a un costo di circa 13,00 € ai 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 del 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</p>	<p><b>Paragrafo 3 punto 3.1</b></p> <p>L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni. L'argomento risulta essere, inoltre, di competenza dell'Ente Concedente per la formulazione del bando di gara.</p> <p>Si rileva infine che il tratto autostradale esistente Cadola – Pian di Vedonia, è di competenza di altro Ente Concessionario.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>velocità di transito è notevolmente superiore si riduce l'appetibilità del risparmio temporale in relazione al costo da sostenere.</p> <p>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.</p> <p>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 ai 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 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.</p>	

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>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.</p>	
				<p><b>3.2 Il traffico - situazione attuale e previsioni di traffico - Quadro di Riferimento Progettuale (pagg. 86 - 87)</b>  <i>"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 Stradate 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 Vedoia. 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</i></p>	<p><b>Paragrafo 3 punto 3.2</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle raccomandazioni lettera B.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p><i>settimana invernali ed estivi, che portano regolarmente ad intasamenti importanti, con picchi di traffico che arrivano a toccare le 26.000 unità nei Sabato pomeriggio dei mesi di Luglio ed Agosto. Si può affermare che, allo stato attuale, la S.S. 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:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>il 2,50% annuo per i primi cinque anni e l'1,50% per il periodo restante per il traffico delle autovetture</i></li> <li>• <i>il 2,25% annuo costante per tutto il periodo per il traffico Commerciale.</i></li> </ul> <p><u>Osservazione</u>                      Non ci sono dubbi sul fatto che la S.S. 51 Alemagna sia "un'asse portante fondamentale per la mobilità provinciale oramai giunta alla saturazione" .                      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</p>	

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>che attraversa il comune, essendo attualmente il transito non soggetto a pagamento.</p> <p>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 S.S. 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.</p> <p>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.</p>	
				<p><b>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".</b></p> <p>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.</p> <p>Le osservazioni si basano sull'analisi dei contenuti della versione di Bozza di Convenzione, datata luglio 2007.</p> <p>Si sottolinea che tale documento è inattuale in quanto non recepisce le prescrizioni e raccomandazioni del</p>	<p><b>Paragrafo 4 punto 4.1</b></p> <p>L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle raccomandazioni lettera B.</p> <p>Si evidenzia, inoltre, che la materia risulta essere di stretta competenza dell'Ente Concedente.</p>



**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>N.U.V.V., 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 letta) della L.R. n. 27/03);</p> <p><b>4.1 Art .5 (impegni ed oneri del concedente) Punto (e);</b>  <i>"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 S.S. 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 focale 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."</i></p> <p>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.</p> <p>Tale obbligo è ripreso anche nella Relazione generale - Quadro di Riferimento Progettuale (p. 55) di cui si riporta integralmente un estratto:</p>	

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p><i>"Lo scenario si compone inoltre del seguenti importanti ed irrinunciabili provvedimenti normativi:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>divieto di accesso ai veicoli pesanti imposto sulla strada statale 51 nel tratto dove è prevista la sovrapposizione della nuova infrastruttura;</i></li> <li>• <i>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"</i></li> </ul> <p>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.</p> <p>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</p>	

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>penalizzarlo, rendendo antieconomico per gli operatori locali ogni spostamento sulla tratta In oggetto.</p> <p>Si sottolinea inoltre che nel tratto della S.S. 51 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 S.S. 50 e S.S. 51 all'interno del territorio pontalpino in quanto tale limitazione oggi non consentirebbe più l'accesso ai mezzi alla Valbelluna.</p> <p>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 locati.</p>	
				<p><b>4.2 Art. 5 (impegni ed oneri del concedente) Punto (f)</b>  <i>"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."</i></p> <p><u>Osservazione</u>                      Nella sostanza il vincolo previsto dal punto (f) Art. 5 della bozza di convenzione per l'affidamento della</p>	<p><b>Paragrafo 4 punto 4.1</b>                      Vedi Osservazione precedente paragrafo 4 punto 4.1.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>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 sulla S.S. 51 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 migliorie 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 "Terogazione di contributi pubblici" - Art, 11 punto 4.</p> <p>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.</p>	

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p><b>5. Proposte di soluzioni alternative</b>                      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 rotatorie (pianificato e realizzato), così come tutta la rete principale del comune di Ponte nelle Alpi, saranno condizionati dagli interventi, identificabili con:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Variante di Belluno alla SP n. 1, denominata "Traforo del Col Cavaliere (finanziata e In fase di realizzazione).</b> 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.</li> <li>• <b>Realizzazione del ponte di S. Pietro in Campo nel comune di Belluno;</b> (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.</li> <li>• <b>Ipotesi di potenziamento del collegamento diretto uscita A27 Cadolaponte di S. Pietro in Campo-Trafo del Col Cavalier, Sedico;</b> (non ancora</li> </ul>	<p><b>Paragrafo 5</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni,</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>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 S.S. 50 e S.S. 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.</p> <p>A seguito della dichiarazione di "pubblico interesse" da parte della Regione Veneto (D.G.R. 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.</p> <p>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 ordinarla su strade a scorrimento</p>	<p>ed in particolare nelle raccomandazioni lettera B.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>veloce in Valbelluna, in particolare alle Varianti alla SP 1: il "Traforo del Col Cavalier" e il potenziamento del collegamento diretto uscita A27Cadola-Trafo del Col Cavalier.</p> <p>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 ordinarla su strade a scorrimento veloce in Valbelluna.</p> <p><u>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-Trafo del Col Cavalier, Sedico) ipotesi già prevista nelle Pianificazioni Ragionale (PTRC), Provinciale (PTCP) e Comunali (PRGPAT - PATI).</u></p>	
5			<p><b>Gruppo Consiliare "LONGARONESI"</b>  <b>Lettera del 29 Agosto 2010.</b></p>	<p><b>Punto 1</b>                      Riteniamo che PA27 debba seguire il percorso in destra orografica del Piave come da progetto, questo per "proteggere" la zona industriale di Villanova di Longarone.</p>	<p><b>Punto 1</b>                      La Commissione ne prende atto</p>
				<p><b>Punto 2</b>                      Che i viadotti, siano più bassi possibili e opportunamente inseriti nel contesto ambientale onde evitare il deturpamento della vallata (si veda il tratto stradale Pian di Vedova Belluno - Vittorio Veneto TV questo non lo tolleriamo).</p>	<p><b>Punto 2</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle raccomandazioni lettera C.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p><b>Punto 3</b>                      Che per tutti i residenti, del tratto in progettazione, siano garantiti la gratuità del pedaggio, dall'Alpago al Cadore.</p>	<p><b>Punto 3</b>                      Si evidenzia che la materia risulta essere di stretta competenza dell'Ente Concedente.</p>
				<p><b>Punto 4</b>                      Che ci sia una preventiva manutenzione degli alvei del fiume Piave e dei suoi affluenti con la definizione dei "capisaldi" lungo gli argini, in modo da effettuare costantemente le manutenzioni degli alvei.</p>	<p><b>Punto 4</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle compensazione punto 1.                       Si evidenzia che la richiesta di opere di manutenzione degli alvei dei corsi d'acqua risulta essere materia delle relative Autorità competenti.</p>
				<p><b>Punto 5</b>                      Inserire nella progettazione ed esecuzione la pista ciclabile (esclusiva) già in fase di progettazione (preliminare) giacente presso la Comunità montana Cadore Longaronese, Zoldo, tratto nord-sud in modo da collegare la parte Austriaca con la pianura Veneta.</p>	<p><b>Punto 5</b>                      L'opera non rientra nell'ambito dell'Infrastruttura in esame.</p>
				<p><b>Punto 6</b>                      Favorevoli all'esecuzione della variante D.6 27QPCS0101 tra gli abitati di Dogna (comune di Longarone) e Codissago (comune di Castellavazzo ).</p>	<p><b>Punto 6</b>                      La Commissione ne prende atto</p>
				<p><b>Punto 7</b>                      Installare le barriere antirumore su tutta la lunghezza del prolungamento in quanto la vallata è molto stretta e la sua morfologia amplificherebbe il rumore generato dai</p>	<p><b>Punto 7</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle prescrizioni lettera C punti 21 e 23 e nella lettera D.</p>



**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

<b>n° Prog.</b>	<b>Data</b>	<b>Protocollo</b>	<b>Mittente</b>	<b>Sintesi dell'Osservazione</b>	<b>Controdeduzioni e note della Commissione</b>
				veicoli in transito a velocità sostenuta.	
				<b>Punto 8</b> Il costo del pedaggio della tratta in costruzione ci riserva perplessità, in quanto chi potrebbe usufruire di tale opera se i costi di pedaggio sono alti? Quali potrebbero essere gli scenari per la nostra economia se verranno "obbligati" a passare in autostrada?	<b>Punto 8</b> Si fa notare che non sussiste alcun "obbligo" a transitare sulla nuova infrastruttura, e che, agli effetti locali, l'attuale viabilità risulterà decongestionata e conseguentemente meglio fruibile per gli spostamenti intercomunali.
				<b>Punto 9</b> Chiediamo che, nel rispetto delle normative vigenti, siano utilizzate le maestranze locali per la realizzazione dell'opera.	<b>Punto 9</b> L'argomento non è di competenza di questa Commissione.
				<b>Punto 10</b> Che le strade di servizio per i cantieri abbiano la costante manutenzione onde evitare disagi per i cittadini.	<b>Punto 10</b> L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle prescrizioni lettera C punto 26.
6			<b>Sig. GIOVANNI BATTISTA PROTTI</b> <b>Lettera del 8 Settembre 2010</b>	L'esponente è comproprietario, in quel di Faè di Longarone, di un compendio immobiliare della superficie di circa 45 ettari, costituito da terreni agricoli coltivati e da superfici boscate. Più specificamente, della proprietà che si estende dai terreni ex Faesite, lato torrente Desedan a sud, ad ovest il fiume Piave, a nord la strada d'accesso alla Zona Industriale di Longarone ed ad est la S.S. 51 di Alemagna, fanno parte circa 6,5 ettari coltivati	La richiesta trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni  Dalla lettura, inoltre, dell'osservazione, si prefigura un puro danno economico conseguente alla realizzazione dell'opera autostradale ed alla sua interferenza con i terreni di proprietà del Sig. Protti. Non si parla di danno ambientale in senso stretto per cui

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>a frutteto specializzato, circa 5 ettari di prato stabile, un laghetto della superficie di circa 1,2 ettari, un edificio adibito a magazzino e per il ricovero di attrezzi e macchinario agricolo, una chiesetta privata aperta al pubblico, le fondamenta della casa distrutta dal disastro del Vajont, ed una piccola casetta in muratura sulla collina prospiciente il laghetto.</p> <p>Il compendio è compreso nella Riserva Alpina di Caccia Comunale di Longarone, e nel laghetto è autorizzata la pesca da parte della Provincia di Belluno.</p> <p>Dopo il disastro del Vajont, che ha colpito l'intera proprietà, la famiglia Protti, con grande fatica e dispendio economico, ha riportato all'originaria destinazione tutta la proprietà, riprendendo l'attività agricola, apportando nuovo terreno vegetale, movimentando e rimodellando le superfici, e piantumando un frutteto specializzato; ed ancora ripristinando le zone boschive, e mentendole pulite, sane ed ordinate, come previsto dal Piano di Sviluppo Rurale.</p> <p>Tutto ciò ha comportato la ricostituzione e rivalorizzazione del compendio, che era risultato quasi completamente annientato dall'evento calamitoso del 1963.</p> <p>E' ferma convinzione dell'osservante che, con particolare riguardo all'estensione ed alle peculiarità della porzione di territorio di proprietà dello scrivente interessato all'intervento del prolungamento dell'Autostrada, comportino il rischio della scomparsa delle attività agricole esercitate, della fauna colà presente, con grave pregiudizio e nocimento futuro.</p> <p>E' da segnalare l'importanza crescente dell'attività agricola connessa a quella di ricettività turistica (si veda in proposito il P.A.T.I. di recente adottato).</p>	<p>in sostanza il Richiedente non chiede interventi di compensazione ambientale bensì un indennizzo economico che secondo lui deve essere commisurato alla perdita di funzionalità di prati, boschi e frutteti.</p> <p>Nelle successive fasi di progettazione dell'opera ed in sede di realizzazione del tracciato andrà evidentemente considerato il relativo indennizzo ai sensi delle vigenti normative in materia di espropriazioni.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>L'attività agricola e silvicola crea poi anche quelle sinergie che bosco. La dimostrazione di ciò è evidente: l'area è sistematicamente curata, vi sono stati interventi di manutenzione e salvaguardia del bosco, si è provveduto all'espianto di alcuni ettari di frutteto.</p> <p>Al contrario, in molte altre zone del Comune di Longarone, l'abbandono dell'attività agricola (che sarebbe conseguenza degli interventi connessi al transito del tratto autostradale e delle opere ad esso connesse), l'abbandono dello sfalcio dei prati, la non cura delle casere di montagna, ha comportato il dilagare di una vegetazione incontrollata ed impenetrabile.</p> <p>L'attività agricola è esercitata attraverso la coltivazione del frutteto, e la vendita diretta della produzioni di mele, nonché la trasformazione di parte della produzione ricavata, in succo di mela. Tutto ciò comporta la vendita diretta dei prodotti dell'azienda, ed è l'attuazione della ed filiera corta che avvicina il produttore direttamente al consumatore. La gestione del bosco viene fatta annualmente con pulizia del sottobosco ed interventi di miglioramento boschivo; nel corso degli anni 2002 e 2003 si è provveduto al miglioramento di circa 28 ettari di bosco, secondo le direttive Regionali, in base ad un piano di sviluppo rurale (PSR). Attualmente sono in corso continui interventi di miglioramento boschivi, unitamente al taglio ed alla rinnovazione delle specie arboree presenti.</p> <p>Di recente si è reso necessario procedere all'espianto di parte del frutteto, perché colpito da malattia e perché bisognoso di sostituzione di parte delle piante oramai vetuste e non in linea con gli attuali standard economico-produttivi; tale coltura infatti (nel rispetto anche del concetto di minima unità colturale, o comunque di una</p>	

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>estensione tale che ne consenta la sostenibilità dal lato economico reddituale), richiede la necessità di aumento della superficie delle piante, un significativo incremento di densità di numero di piante per ettaro, una tipologia di innesti che prediliga la maggior produzione, anziché lo sviluppo della pianta. Ciò anche al fine di contenere i costi di intervento (potatura e raccolta).</p> <p>Tutto ciò risulta necessario in considerazione di ottenere una gestione economicamente sostenibile del frutteto, che si rifletta in quella dell'intera proprietà. Oltre all'incremento quantitativo della produzione, v'è poi la necessità di una modifica qualitativa e tipologica dell'attività: sarà necessario affiancare all'attività agricola strictu sensu intesa, anche delle iniziative collaterali tipo agriturismo, e/ o turistico- ricettivo.</p> <p>Ove il progetto di prolungamento del tratto d'autostrada dovesse interessare le aree di proprietà dello scrivente, tutta questa attività verrebbe compromessa gravemente, rectius, non avrebbe più alcun futuro e costringerebbe all'abbandono. E' facilmente immaginabile l'impatto devastante che la struttura dei viadotti avrebbe nella fruizione del paesaggio.</p> <p>Ciò comporterebbe anche la perdita della nuova occupazione che l'attività agricola e ricettiva comporterebbe negli ultimi 7 anni la pulizia ed il miglioramento del bosco ha dato occupazione ad alcune ditte boschive locali, con l'impiego di circa 4/5 persone per circa 2 mesi all'anno.</p> <p>Quanto alla ricettività turistica, si pensa ad una struttura idonea ad accogliere dalle 30 alle 50 persone, interessate ad un turismo culturale legato all'ambiente, alla scoperta, alla storia dei luoghi ed alla loro specificità, data anche dalla contiguità al Parco Nazionale delle Dolomiti</p>	

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>Bellunese ed a quello Regionale delle Dolomiti friulane; ciò consentirebbe di creare occupazione specializzata nell'accoglienza turistica, in cui probabilmente anche gli studenti della Scuola Alberghiera di Longarone potrebbero trovare agevolmente sbocchi occupazionali.</p> <p>La manutenzione e l'implementazione dei valori presenti nell'area richiede necessario controllo della fauna selvatica. Ed anche tale intervento, attualmente assicurato dall'inclusione dell'ambito nella RAC di Longarone, verrebbe inibito.</p> <p>Per le ragioni esposte l'osservante <u>chiede</u> lo stralcio della previsione del transito attraverso la propria proprietà del passaggio del tratto di prolungamento dell'Autostrada da Pian di Vedoia a Macchietto.</p>	
7			<p><b>Consorzio BIM GESTIONE SERVIZI PUBBLICI</b>  <b>Lettera Protocollo n. 2094772010 del 1 Settembre 2010</b></p>	<p>Dal S.I.A. presentato il 15 luglio 2010 in Comune di Longarone, relativo al percorso autostradale di cui all'oggetto, emerge che quest'ultimo passa in vicinanza e/o in attraversamento di reti impiantistiche (fognature, acquedotti, gas) gestite da questa Società, per le quali dovrà essere posta particolare attenzione tenendo in considerazione, in fase definitiva, i tracciati e le relative quote di giacitura, le posizioni dei manufatti ed in particolare degli impianti per i quali dovrà essere garantita la possibilità di un futuro ampliamento. In particolare segnaliamo che il previsto tracciato autostradale è collocato in prossimità dell'impianto di depurazione di Longarone capoluogo, in via Campelli, e a quello posto nell'area industriale di Villanova, sempre in Comune di Longarone.</p> <p>Occorre evidenziare che vari strumenti di pianificazione (vedi tabella sottostante) prevedono l'ampliamento</p>	<p>L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle prescrizioni lettera C punto 18.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				dell'impianto di depurazione di Longarone	
8			<b>Comitato PERALTRETRADE DOLOMITI Lettera del 8 settembre 2010</b>	<p><b>1 PREMESSA</b>                      Come premessa generale, ci preme evidenziare che quella che si vuol far passare per un'opera di interesse generale sembra invece corrispondere più che altro all'interesse dei costruttori di infrastrutture.                      Da un'attenta analisi del progetto, infatti, si evince come il territorio, inteso come popolazione di montagna, non abbia nulla da guadagnare, bensì molto da perdere con la realizzazione di un'autostrada lungo la valle del Piave.</p> <p><b>Punto 1.1</b>                      Non c'è nessuna strategicità nella realizzazione di un prolungamento della A27 fino alle porte di Pieve di Cadore, che non risolverebbe i problemi di viabilità e mobilità sul tappeto ma ne creerebbe di nuovi, in quanto porterebbe al collasso la viabilità ordinaria del Cadore, sia in direzione Valle del Boite che in direzione Centro-Cadore Auronzo.</p> <p><b>Punto 1.2</b>                      I problemi di viabilità della statale 51 di Alemagna potrebbero venire meglio affrontati con una serie di più modeste circonvallazioni, a partire dal tratto Longarone-Castellavazzo, dove da tempo si pensa a una variante Anas che non è mai stata finanziata a causa del disinteresse dei politici e amministratori locali competenti.</p>	<p><b>Punti 1.1 – 1.2 – 1.3 – 1.4 – 1.5 – 1.6</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni. Si ricorda, inoltre, che l'Infrastruttura in esame è inserita nel Programma delle Infrastrutture allegato al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria del 2009 come "Opera Strategica di Interesse Nazionale".                      Infine, con D.G.R.V. 6.10.2009 n° 2940 la proposta di finanza di progetto per la progettazione, costruzione e gestione del "Passante Alpe Adria - Prolungamento A27", è stata dichiarata di pubblico interesse.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p><b>Punto 1.3</b>                      Si tratta di un'autostrada senza sbocchi, in quanto la Provincia autonoma di Bolzano e il governo austriaco si sono ufficialmente dichiarati contrari al prolungamento verso nord, e anche il Friuli Venezia Giulia ha di fatto perso interesse per il collegamento in oggetto avendo optato per il raccordo autostradale A23-A28 Cimpello - Sequals - Gemona in area pedemontana, di soli 58 km. Non regge il paragone l'analisi dei costi, dal momento che, per il collegamento attraverso il Cadore, sono previsti 86 km, un traforo sotto il passo della Mauria, a 1000 m di altitudine, gallerie, e rilevati all'interno del letto del fiume Tagliamento.</p> <p><b>Punto 1.4</b>                      Il progetto, che mira a trasformare la valle del Piave in un corridoio di traffico internazionale, non tiene in alcuna considerazione la Convenzione delle Alpi che impedisce ogni nuovo attraversamento autostradale della catena alpina, e il protocollo Trasporti in essa contenuto, firmato dalla maggioranza dei Paesi interessati.</p> <p><b>Punto 1.5</b>                      Le Dolomiti, recentemente dichiarate dall'Unesco "Patrimonio dell'Umanità" non possono sopportare l'impatto di un'opera di questo tipo, che metterebbe in serio pericolo lo stesso riconoscimento Unesco, come è già successo a Dresda, con pesanti ricadute negative sull'immagine della nostra Regione e delle Regioni nostre partner.</p> <p><b>Punto 1.6</b>                      Investire sull'autostrada significa togliere risorse a</p>	

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>investimenti infrastrutturali di altro tipo: se si investe denaro sull'asfalto non se ne può investire sulla rotaia. Rispetto alla strada, la ferrovia è leggera, agile, pulita, efficiente e necessaria. Perché necessaria? Perché fra pochi anni non ci sarà più petrolio per sostenere l'attuale tipo di mobilità e assisteremo a un'inversione naturale del modo di muoversi, al quale dovremmo prepararci in anticipo, per non trovarci nei guai al momento della crisi. Già il prossimo anno arriveremo al Peak Oil, cioè a consumare più petrolio di quanto ne produrremo. Nel 2020 avremo bisogno di 112 milioni di barili al giorno, ne produrremo solo 96. Quali saranno i costi del prodotto raffinato e su chi ricadranno? E la politica ci avrà preparato ad affrontare questa emergenza? Tra gli altri, lo Spiegel di settembre 2009 aveva affrontato il problema, come pure Tito Boeri su Repubblica di alcuni mesi fa. Nessuno li ha seguiti.</p> <p>Tra cinquant'anni molte autostrade saranno dei relitti industriali: ha senso costruirne di nuove?</p> <p>Per tutte queste ragioni, per quanto riguarda il Bellunese, il nostro comitato è a favore di un miglioramento della viabilità ordinaria e di un'azione di riconversione e potenziamento dell'attuale ferrovia e mantiene fermo il principio contro ogni nuova strada che crei traffico aggiuntivo. E' sufficiente guardarsi attorno per trovare esempi virtuosi di comunità che adottano una politica lungimirante: Trento e Bolzano, come scelta strategica, stanno investendo tutto nelle ferrovie e su una rete di metropolitane di superficie che percorra le valli. Questa è la tendenza dei territori che guardano al futuro.</p>	



**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p><b>2 Insostenibilità' generale - economica - ambientale</b></p> <p><b>Punto 2.1</b>                      Tenuto conto che, visto il parere espresso dal N.U.V.V. in data 15 giugno 2009, secondo cui il <i>progetto presenta parametri di sostenibilità ad un livello minimo" sotto il profilo economico-finanziario", al punto che "variazioni negative dei ricavi", anche di misura ridotta" possono "minare la redditività e la solidità finanziaria del piano"</i>, ci chiediamo chi possa avere interesse a finanziare un'opera come questa, e con quali finalità.</p> <p><b>Punto2.2</b>                      Come ribadisce il N.U.V.V. stesso, <i>inderogabile presupposto di fattibilità dell'intero intervento è che contestualmente si provveda ad intervenire sulla attuale SS51 con l'applicazione di "forti provvedimenti di traffic calming" in grado di disincentivare l'uso di tale infrastruttura per spostamenti di medio lunga percorrenza (art. 5 della Bozza di Convenzione).</i>                      Visto che tali provvedimenti non possano venire riferiti all'amministrazione regionale, bensì all'Anas e agli enti locali interessati, ci poniamo le seguenti domande:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. per quale motivo ANAS dovrebbe porre delle pesanti limitazioni al traffico sulla statale 51 e sulle relative varianti, che ha in proprietà/gestione?</li> <li>2. quale ente locale si assumerebbe mai la responsabilità di provvedimenti che prevedono l'adozione di zone 30 nell'attraversamento dei centri abitati, e come potrebbe giustificarla di fronte ai cittadini?.</li> </ol> <p><b>Punto 2.3</b>                      L'affermazione contenuta nel Progetto Preliminare (CO2</p>	<p><b>Punti 2.1 – 2.2 – 2.3 – 2.4 – 2.5</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni. Si ricorda, inoltre, che l'Infrastruttura in esame è inserita nel Programma delle Infrastrutture allegato al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria del 2009 come "Opera Strategica di Interesse Nazionale".                      Infine, con D.G.R.V. 6.10.2009 n° 2940 la proposta di finanza di progetto per la progettazione, costruzione e gestione del "Passante Alpe Adria - Prolungamento A27", è stata dichiarata di pubblico interesse.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>Studi e indagini preliminari - Studio del Traffico ) "La nuova opera consente (nel tratto in cui si sovrappone alla SS51 ovviamente) di decongestionare la Valle del Piave", non tiene conto che in realtà l'opera si limita a spostare 20 km più a nord "il tappo" di Longarone, con conseguenze facilmente immaginabili sulla viabilità ordinaria del Cadore, che non sarà in grado di smaltire il traffico di afflusso e deflusso dall'opera.</p> <p><b>Punto 2.4</b>                      Le stime di aumento del traffico leggero e pesante al 2015 e al 2030 appaiono sovradimensionate, e, oltre che riferirsi all'opera completa, non al tronco funzionale, non tengono conto della crisi economica in atto, che non è congiunturale.</p> <p><b>Punto 2.5</b>                      L'applicazione delle percentuali di ammortamento durante il periodo della concessione è anomala e richiede un attento approfondimento.</p> <p><b>Punto 2.6</b>                      La ricerca dell'Equilibrio Economico e Finanziario richiede l'applicazione di pedaggi chilometrici che risultano di gran lunga superiori rispetto ad analoghe infrastrutture (veicoli leggeri euro 6,50 e veicoli commerciali euro 23,80 per la tratta da Cadola a Pian de l'Abate), ma è evidente che di fronte a queste tariffe il flusso di traffico, già sovrastimato, subirà un crollo a favore di altre direttrici, nessun pendolare vorrà o potrà sostenere giornalmente tali costi in andata e ritorno per soli 26 km.</p>	<p><b>Punto 2.6</b>                      Il traffico locale, unico a carattere specificamente pendolare, si troverà a disposizione l'attuale viabilità sgravata dai volumi di traffico di mero transito, più scorrevole ed economica in termini di tempo impiegato ed evidentemente assolutamente gratuita. Tale miglior servizio risulterà particolarmente evidente nei periodi festivi.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p><b>Punto 2.7</b>                      Le considerazioni conclusive della relazione Sit contenuta nello Studio di Inquadramento Territoriale e Ambientale A-01, al punto 2.3 Cenni Demografici e Socio-Economici affermano che:                      "Un'infrastruttura come il prolungamento dell'A27 potrebbe essere sicuramente in grado di aprire all'economia bellunese nuovi fronti di sviluppo, sia dal punto di vista industriale che dell'accessibilità turistica delle aree montane. In particolare potrebbe beneficiarne il distretto dell'occhialeria, vero elemento portante dell'economia locale, che versa oggi in un momento caratterizzato da difficoltà di diverso tipo, che hanno portato alla chiusura di diverse aziende nel corso dell'ultimo anno. Inoltre le località turistiche del bellunese potrebbero offrire una maggiore accessibilità ai potenziali turisti, anche in ragione di un emergente scarso sfruttamento dell'offerta turistica già esistente".  <i>Forse i progettisti non si sono resi conto che negli ultimi anni il distretto dell'occhiale è praticamente scomparso, e non sarà certo un tronco autostradale a rivitalizzarlo, sia che finisca a Pieve di Cadore, sia che si colleghi con Tolmezzo o che prosegua fino a Monaco di Baviera.</i>                      Quanto al turismo, è nostra convinzione che questa area dolomitica si meriti qualcosa di più di un turismo di tipo "autostradale", che sacrifica la valle di attraversamento per giungere in brevissimo tempo alle zone non toccate direttamente dall'infrastruttura. Inoltre, prima di lasciarsi andare ad affermazioni tanto ottimistiche, si dovrebbe aggiungere allo studio in esame un'approfondita analisi (statistica, sociologica, demografica) di quanto la realizzazione di una struttura autostradale abbia</p>	<p><b>Punto 2.7</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni. Le affermazioni citate fanno riferimento al S.I.T. facente parte della proposta di project financing redatto nel 2007 elaborato in conseguenza della normativa allora vigente. Queste considerazioni si basavano sullo studio di fattibilità dell'A.N.A.S. che ricercava una soluzione infrastrutturale che è stata supportata dal Protocollo di Gorizia firmato dalle Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia. Tale documento risulta essere di fatto superato con l'attuale procedura.                      Si ricorda poi che l'Infrastruttura in esame è inserita nel Programma delle Infrastrutture allegato al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria del 2009 come "Opera Strategica di Interesse Nazionale".</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>catalizzato e rinvigorito la domanda turistica (di qualità, non del tipo "mordi e fuggi), in un luogo qualsiasi d'Italia e in particolare del versante alpino.</p> <p><i>Riportiamo a riprova delle nostre considerazioni in campo economico il capitolo conclusivo della ricerca presentata al Parlamentino del CNEL a Roma, 8 luglio 2010 "INNOVAZIONI NELLA CRISI ECONOMICA STRATEGIE E FABBISOGNI DI POLITICHE NELLE AREE MONTANE ITALIANE:</i></p> <p><i>Al riguardo, le principali raccomandazioni che il rapporto mette in luce si possono così sintetizzare:</i></p> <p><i>a) evitare provvedimenti di rilancio dell'economia che si traducano in forme di incentivazione indifferenziata per le imprese e i settori, in quanto dall'analisi emerge chiaramente che la crisi ha colpito in modo selettivo imprese e territori;</i></p> <p><i>b) puntare su forme di sostegno alla progettazione locale dello sviluppo che siano basate su:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- una logica di concertazione tra gli attori locali;</i></li> <li><i>- progetti integrati di investimento identificati secondo logiche partenariali e fortemente place-based, cioè ancorate alle specificità del contesto locale;</i></li> <li><i>- progetti frutto di strategie di innovazione di processo/di prodotto/organizzative, raccordate anche con il mondo della ricerca pubblica e privata;</i></li> <li><i>c) individuare tematiche prioritarie ( e non settori produttivi o tipologie di impresa) sulle quali concentrare gli investimenti pubblici perché capaci di attivare occupazione e crescita dei beni collettivi locali quali: turismo sostenibile, inclusione sociale, energie rinnovabili e risparmio energetico, produzioni alimentari di qualità e a basso impatto ambientale, risparmio di risorse idriche e lotta alla desertificazione;</i></li> </ul>	

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p><i>d) rivisitare la definizione dei bandi regionali in attuazione dei POR FESR e FSE 2007-2013 e dei Piani di Sviluppo Rurale 2007-2013, alla luce dell'esigenza di sostenere le strategie di innovazione, i progetti integrati di investimento, le tematiche prioritarie prima menzionate;</i></p> <p><i>e) creare un sistema di monitoraggio degli effetti della crisi a livello regionale, con il supporto delle province, comunità montane, associazioni di categoria, organizzazioni sindacali e camere di commercio, capace di fornire periodicamente uno stato di avanzamento della situazione nei diversi territori e settori produttivi;</i></p> <p><i>f) supportare tecnicamente (tramite assistenza tecnica e formazione ad hoc) alcuni progetti pilota a livello nazionale e regionale, con lo scopo di fornire modelli di intervento e/o delle buone prassi da tenere in considerazione in ambito locale. Tutto il contrario di un'opera calata dall'alto e contraria al tipo di sviluppo auspicato al punto b) e e) della ricerca del CNEL.</i></p>	
				<p><b>Punto 2.8</b>                      Il materiale di scavo delle gallerie (ubicate sulla sinistra orografica del fiume Piave, dove non esistono né strade né accessi), sarà superiore a 8,5 milioni di tonnellate, e andrà trasportato e trattato, prima di venire destinato in parte alla costruzione dei rilevati e degli svincoli e in parte alla discarica. Abbiamo calcolato che tale volume di terra corrisponde a non meno di 300.000 viaggi di pellicani che, per anni, in tutte le stagioni, si immetteranno nella viabilità ordinaria della S.S. 51.                      A questi vanno aggiunti i movimenti di uomini, mezzi e materiali di costruzione (800.000 mc di calcestruzzo etc etc.). Il progetto si limita ad accennare a possibili disagi</p>	<p><b>Punto 2.8</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle prescrizioni lettera C punti 25 e 26 e nelle lettere D e F.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				sulla viabilità di accesso al Cadore, ma il problema ha ben altre dimensioni, e andrebbe attentamente approfondito.	
				<p><b>Punto 2.9</b>                      Gli scavi in galleria con uso di esplosivo possono intercettare e deviare, con gravi conseguenze, prese di acquedotti e prosciugare torrenti. Non sarebbe la prima volta che questo succede (vedi caso del Mugello) Cosa verrebbe fatto per evitare questo rischio? Non è chiarito, così come non viene chiarito a carico di chi sarebbero posti i rischi connessi all'incognita "acque".</p>	<p><b>Punto 2.9</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle prescrizioni lettera C punti 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e nelle lettere D, F e H.</p>
				<p><b>Punto 2.10</b>                      I 21 km di autostrada insistono nell'alveo del Piave oppure lo affiancano per buona parte e porterebbero ad un'ulteriore pesante cementificazione del fiume (già ai primi posti nell'elenco dei fiumi più sfruttati d'Europa), con rilevati e viadotti che raggiungono e superano i 15m, svincoli e argini artificiali che comportano uno stravolgimento della fisionomia di un'area che andrebbe maggiormente rispettata, visto anche il passato doloroso che pesa sulla valle e sui suoi abitanti.</p>	<p><b>Punto 2.10</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle prescrizioni lettera C punti 2, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 19, 26 e nelle lettere D, C.</p>
				<p><b>Punto 2.11</b>                      All'interno dell'alveo del Piave sono inoltre stati inseriti ben 12 cantieri sui 17 previsti, i quali comprendono impianti di frantumazione di vagliatura, impianti di betonaggio, depositi provvisori di materiali dei scavo,</p>	<p><b>Punto 2.11</b>                      L'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle prescrizioni lettera C punti 2, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 19, 26 e nelle lettere D, E e J.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>aree logistiche permanenti e aree di cantieri provvisorie con un impatto non sufficientemente evidenziato dal piano, che, oltre a costituire un impatto ambientale del quale la popolazione locale non è consapevole, in quanto non è stata informata, comporta rischi di inquinamento del suolo, delle falde, e dell'aria (esempio: per la realizzazione dei pali delle fondazioni dei viadotti viene usata la bentonite che è un additivo inquinante così come gli additivi che vengono usati nel consolidamento degli scavi delle gallerie (silicati e simili). Si rendono necessarie particolari precauzioni per evitare sversamenti nel Piave, ma tutto questo ha un costo molto alto).</p>	
				<p><b>Punto 2.12</b>                      Nell'area compresa tra Dogna e Provagna, che potrebbe venire interessata dai lavori, insistono siti di importanza archeologica che sono oggetto di studi e approfondimenti. Qui di seguito alcune indicazioni che fanno riferimento all'allegata mappa:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rui de la Crose;</li> <li>2. Col del Roeda dove si trova il monolite scoperto da Bino Zandomenego abitava a Dogna e segnalato alla Soprintendenza Archeologica;</li> <li>3. Col del Lime, dove si trovano i ruderi di una casera fortificata (altomedioevo);</li> <li>4. piani di Calta, sotto la strada vecchia. Proprietà privata di Mario De Villa (defunto). 90 anni fa circa durante l'ampliamento del campo da semina, sono emerse tombe, anfore e monete romane;</li> <li>5. riparo completamente interrato e ricoperto dal prato, il sito è interamente costruito con conci di pietra comprendente anche il soffitto a volto. Un vero</li> </ol>	<p><b>Punto 2.12</b>                      Atteso che le aree evidenziate non sono interessate dal tracciato principale, si sottolinea in ogni caso che lavori in esame, l'osservazione trova riferimento nel parere e nelle allegate prescrizioni, raccomandazioni e compensazioni, ed in particolare nelle prescrizioni lettera G.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				capolavoro artigianale.	
				<p><b>Punto 2.13</b>                      Un aspetto che ci preme evidenziare è l'aspetto civile della questione che vede una carenza di conoscenza - di informazione – di dibattito.                      La Regione non stimola i confronti, e le amministrazioni locali risultano il più delle volte assenti. I cittadini vengono di fatto esclusi e gli spazi della partecipazione soffocati.</p>	<p><b>Punto 2.13</b>                      L'osservazione evidenzia aspetti che non sono di competenza della Commissione.</p>
				<p><b>Punto 3 Osservazioni alla bozza di convenzione</b>                      La CONVENZIONE è il documento che contiene ed esprime l'impronta che si vuole dare al rapporto tra Pubblica Amministrazione e soggetto privato.                      Nel caso specifico il privato non rischia quasi nulla ed il suo utile (Equilibrio Economico e Finanziario) è l'elemento costante, incombente e intangibile di tutto il documento.                      Non solo le clausole pendono pesantemente a favore dell'impresa, ma anche l'ambiguità stessa di alcuni passaggi lascia spazi ad interpretazioni ed accordi poco trasparenti e molto vantaggiosi per essa.                      Del resto anche la Legge Regionale citata prevede che il proponente, pur nel caso remoto in cui non debba aggiudicarsi la concessione, venga rimborsato dall'eventuale vincitore della gara, di tutte le spese fino a quel momento sostenute (nel nostro caso 30.000.000</p>	<p><b>Punto 3 – 3.1.</b>                      L'osservazione evidenzia aspetti che non sono di competenza della Commissione.                      Tali aspetti risultano essere infatti di competenza dell'Ente Concedente.</p>



**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>euro!, tutti da verificare magari opera della competente Corte dei Conti, visto che il progetto ricalca in buona parte lo studio di fattibilità A.N.A.S. del 2004 (già pagato) relativo al primo tronco funzionale del collegamento A27-A23).</p> <p>E anche il Codice degli appalti viene incontro ad esso, stabilendo che, in caso di vincita della gara, le imprese concessionarie debbano formare una Società "ad hoc", fornita di capitale limitato, e che soltanto questo capitale, e non quello in possesso delle imprese originarie, funge da garanzia in tutta l'operazione; quindi, se qualcosa va storto, la pubblica Amministrazione non può rivalersi sulle imprese concessionarie, ovvero esse sono al sicuro da qualunque rischio.</p> <p><b>3.1 Art. 5. DOVERI DEL CONCEDENTE</b></p> <p>"Cooperare con il concessionario per tutte le attività necessarie alla definizione dei rapporti con gli Istituti finanziatori ed alla stipula del CONTRATTO DI FINANZIAMENTO."</p> <p><i>Significa forse che il pubblico funge da garante per il finanziamento dell'opera?</i></p> <p>"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 della S.S. 51 Alemagna da Longarone alla fine del tronco dei presso 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 competenti Amministrazioni, Aziende ed Enti Pubblici, i provvedimenti al tal fine necessari":</p> <p><i>Questa clausola presenta tratti di dubbia costituzionalità.</i></p>	

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>"Non assumere iniziative, adottare provvedimenti, rilasciare autorizzazioni, nulla osta etc. che possano ostacolare o ritardare la realizzazione dell'Opera o comprometterne la gestione, anche creando attività in concorrenza o comunque determinando sottrazione di bacino di utenza e conseguenti effetti negativi sull'Equilibrio Economico finanziario";</p> <p><i>La clausola è molto ambigua; potrebbe significare che non si dovrà nemmeno svolgere la manutenzione della strada statale? E che ne sarà di qualunque progetto alternativo al trasporto su gomma (ferrovia, metropolitana di superficie etc.)?</i></p>	
				<p><b>Punto 3.2 Art. 10. Condizioni di equilibrio del piano economico e finanziario</b></p> <p>"I presupposti e le condizioni di base che assicurano il mantenimento dell'Equilibrio Economico e Finanziario del Piano nel periodo di durata della Concessione sono costituiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (...);</li> <li>• dalla concreta esistenza e fruibilità di un bacino di utenza non inferiore a quello assunto a riferimento ai fini della stima dei flussi di traffico e della elaborazione del Piano Economico e Finanziario";</li> </ul> <p><i>La stima dei flussi è contenuta nel Progetto Preliminare di cui fa parte la presente convenzione.... ciò significa che se non si avverano le loro stesse previsioni, il Pubblico dovrà pagare la differenza?</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• dal mantenimento, nel periodo di durata della Concessione, dei seguenti parametri e condizioni di base: (...), ottenimento di tutte le necessarie concessioni, autorizzazioni, permessi, nulla osta." </li></ul>	<p><b>Punto 3.2.</b></p> <p>L'osservazione evidenzia aspetti che non sono di competenza della Commissione.</p> <p>Tali aspetti risultano essere infatti di competenza dell'Ente Concedente.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<i>Ovvero, si dà per scontato che tutti gli iter autorizzativi vadano a buon fine; in caso di ritardi o di prescrizioni da parte degli Enti che di volta in volta dovranno vagliare i vari aspetti del progetto, la pubblica Amministrazione dovrà compensare il Concessionario.</i>	
				<p><b>Punto 3.3 Art. 9. Aggiornamento tariffario</b>                      "Le tariffe di pedaggio verranno annualmente adeguate, in maniera automatica, (...) al tasso di inflazione consuntivato al 30 settembre dell'anno precedente secondo l'indice ISTAT, e di un indicatore di qualità del servizio offerto, secondo modalità e meccanismi da concordare con il Concedente entro e non oltre il termine di 365 giorni dall'avvio della gestione."  <i>Essendo fondamentale il ruolo di vigilanza che l'Amministrazione Pubblica deve svolgere nella determinazione della tariffa, questo "indice di qualità" riveste un ruolo importantissimo; peccato che non venga specificato in base a quali dati e parametri esso si formi e tantomeno se tali dati si troveranno nella disponibilità dell'Ente pubblico oppure se saranno in possesso esclusivo del Concessionario.</i></p>	<p><b>Punto 3.3.</b>                      L'osservazione evidenzia aspetti che non sono di competenza della Commissione.                      Tali aspetti risultano essere infatti di competenza dell'Ente Concedente.</p>
				<p><b>Punto 3.4 Art. 11. Revisione della concessione</b>                      "Qualora nel periodo di durata della Concessione (..) si modifichi l'Equilibrio Economico e Finanziario, il Concedente ed il Concessionario dovranno eseguire un esame delle condizioni finanziarie della Concessione e concordare una loro revisione che ripristini l'È. E. e F..                      Per ripristinare l'È. E. e F. occorrerà riportare i parametri finanziari, le condizioni di base ed il profilo di rischio del</p>	<p><b>Punto 3.4.</b>                      L'osservazione evidenzia aspetti che non sono di competenza della Commissione.                      Tali aspetti risultano essere infatti di competenza dell'Ente Concedente.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p>Progetto, ai livelli esistenti prima del verificarsi dell'evento che ha alterato l'E.E. e F."</p> <p><i>Qualunque variazione al progetto preliminare che per qualunque motivo la pubblica amministrazione voglia o debba apportare e che vada ad intaccare l'E.E. e F., porta, onde assicurare l'Equilibrio etc. etc. ad "</i></p> <p>opportune misure di compensazione, quali, a titolo esemplificativo ma non esaustivo</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la rideterminazione delle tariffe e delle relative modalità di adeguamento;</li> </ul> <p><i>( quali altre? n.d.a.):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la erogazione di un contributo pubblico;</li> <li>• la proroga della durata della Concessione.</li> </ul> <p><i>Oltre a queste compensazioni, possono venir concordate altre misure, quali per esempio la concessione del diritto di urbanizzare aree adiacenti all'autostrada.</i></p>	
				<p><b>Punto 3.5 Art. 13. Progettazione</b></p> <p>"Il concedente dovrà tenere indenne il Concessionario dagli eventuali maggiori oneri di progettazione sostenuti in conseguenza del recepimento di osservazioni e/o richieste di modifica del Progetto Definitivo formulate nel corso degli iter approvativi, che non siano fondate sulla non conformità del Progetto Definitivo alle leggi ed ai regolamenti applicabili e vigenti al momento dell'Offerta ovvero al Progetto Preliminare. Qualora le modifiche al Progetto Definitivo di cui ai precedente periodo comportino altresì un incremento dei costi di costruzione e/o gestione tale da determinare una modifica all'E.E. e F., della Concessione, troverà applicazione la disciplina di cui al precedente art. 11."</p>	<p><b>Punto 3.5.</b></p> <p>L'osservazione evidenzia aspetti che non sono di competenza della Commissione.</p> <p>Tali aspetti risultano essere infatti di competenza dell'Ente Concedente.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p><b>Punto 3.6 Art 12 bis. Utili del Concessionario</b>                      "Il Concessionario è tenuto, qualora si verifichino le condizioni di cui all'art. 7 della Legge Regionale 15/002 (<i>Il risultato economico della concessione è sottoposto a verifica alla conclusione del terzo anno di esercizio effettivo, e successivamente ogni tre anni. Se dalla verifica risulta un saldo positivo tra i rientri effettivi derivanti dalle tariffe di pedaggio e quelli previsti dal piano economico - finanziario della concessione, il concessionario è tenuto a versare alla Regione</i> a) <i>in caso di finanziamento della Regione nella realizzazione dell'opera, il cinquanta per cento del saldo fino alla completa restituzione del finanziamento, in un'unica soluzione, ovvero, previa deliberazione della Giunta regionale, tramite corrispondente incremento del canone annuo. Completata la restituzione il concessionario è tenuto a versare tra i rientri effettivi derivanti dalle tariffe di pedaggio e quelli previsti dal piano economico - finanziario della concessione, il concessionario è tenuto a versare alla Regione:</i></p>	<p><b>Punto 3.5.</b>                      L'osservazione evidenzia aspetti che non sono di competenza della Commissione.                      Tali aspetti risultano essere infatti di competenza dell'Ente Concedente.</p>
				<p><b>Punto 3.7 Art.21 Recesso</b>                      "Nell'ipotesi in cui una qualsiasi delle Parti si avvalga delle facoltà di recesso anticipato previste dalla presente Convenzione, (..) il Concedente dovrà corrispondere al Concessionario le somme di cui all'art. 23 comma 1 lettera a),b),c),d), con esclusione delle somme di cui alla citata lettera d) nel caso di recesso del Concessionario."</p>	<p><b>Punto 3.7.</b>                      L'osservazione evidenzia aspetti che non sono di competenza della Commissione.                      Tali aspetti risultano essere infatti di competenza dell'Ente Concedente.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p><b>Punto 3.8 Art.23. Risoluzione del rapporto per inadempimento del concedente e revoca della concessione per motivi di pubblico interesse</b>                      "(...), qualora il rapporto di concessione sia risolto per inadempimento del Concedente, ovvero quest'ultimo revochi la Concessione per gravi, inderogabili e giustificati motivi di pubblico interesse, il Concedente medesimo sarà tenuto a corrispondere al Concessionario:</p> <p>a) il valore delle opere realizzate più gli oneri accessori, al netto degli ammortamenti, ovvero, nel caso in cui l'Opera non abbia ancora superato la fase di collaudo, i costi effettivamente sostenuti dal Concessionario;</p> <p>b) le penali e gli altri costi ed oneri finanziari sostenuti o da sostenere in conseguenza della risoluzione o della revoca, ivi compresi i costi finanziari dei prestiti contratti, comprensivi anche degli eventuali oneri e/o penali dipendenti dall'anticipata estinzione e/o risoluzione dei contratti finanziari derivati connessi ai riferiti prestiti;</p> <p>c) le penali ed i costi sostenuti o da sostenere ivi compresi quelli determinati dalla risoluzione dei rapporti di lavoro e di collaborazione coordinata e continuata in conseguenza della risoluzione;</p> <p>d) un indennizzo, a titolo di risarcimento, del mancato guadagno, pari al 10% del valore delle opere ancora da eseguire ovvero della parte del servizio ancora da gestire valutata sulla base del Piano Economico e Finanziario."</p> <p><i>In caso, per esempio di calamità naturale, la Pubblica amministrazione deve, dopo aver pagato tutto il lavoro</i></p>	<p><b>Punto 3.8.</b>                      L'osservazione evidenzia aspetti che non sono di competenza della Commissione.                      Tali aspetti risultano essere infatti di competenza dell'Ente Concedente.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p><i>già realizzato e i debiti contratti, pagare al concessionario il 10% dei mancati utili futuri; nel caso in cui la causa della risoluzione sia da addebitare al Concessionario, egli non ci rimette comunque niente, poiché tutto il lavoro già eseguito gli viene comunque riconosciuto. Si ritiene che tutto ciò infici grandemente il cosiddetto "rischio d'impresa".</i></p>	
				<p><b>Punto 3.9 Art. 22. Risoluzione della concessione per inadempimento del concessionario</b>                      "La risoluzione della Concessione viene dichiarata con il procedimento di cui al successivo comma nel caso in cui sussistano gravi e ripetute inadempienze da parte del Concessionario agli obblighi di cui alle lettere a), b), e), d), f), g), h), l), m), n), o), del comma 1 dell'art. 4 (obblighi del concessionario) della presente Convenzione, formalmente e motivatamente contestate al Concessionario e tali inadempienze perdurino oltre i termini e nonostante l'esito delle procedure di cura e sostituzione previste ai successivi commi del presente articolo.                      Constatato il perdurare del grave inadempimento da parte del Concessionario (...), il Concedente lo diffida ad adempiere (...) entro un termine congruo, avuto anche riguardo alla natura dell'inadempimento contestato e comunque non inferiore a novanta giorni che, contestualmente, gli assegna.  <i>E' evidente come non ci sia nessun equilibrio tra i doveri e le penalità inflitte ai due soggetti in caso di inadempienza; l'Amministrazione pubblica ci rimette in ogni caso.</i>  <i>La Legge Regionale n°15/2002, all'art. 11, comma 4 e</i></p>	<p><b>Punto 3.9.</b>                      L'osservazione evidenzia aspetti che non sono di competenza della Commissione.                      Tali aspetti risultano essere infatti di competenza dell'Ente Concedente.</p>

**ELENCO OSSERVAZIONI E PARERI**  
**Regione Veneto - Direzione Infrastrutture**  
**Passante Alpe Adria – Belluno – Cadore**  
**Procedura di VIA Statale – Legge Obiettivo (L. 443/2001)**

n° Prog.	Data	Protocollo	Mittente	Sintesi dell'Osservazione	Controdeduzioni e note della Commissione
				<p><i>lettera D), prevede: "le modalità per il rimborso, da parte dell'aggiudicatario al proponente il progetto assunto a base della gara, qualora si tratti di soggetti diversi, delle spese sostenute per l'elaborazione dello stesso."</i></p> <p><i>L'art. 6 prevede che : 1. L'individuazione del soggetto cui affidare la concessione avviene ad opera del dirigente della struttura regionale competente in materia di viabilità mediante licitazione privata , ai sensi della normativa regionale vigente in materia di lavori pubblici. (La struttura della gara si caratterizza dall'esistenza di un invito a partecipare diretto solamente agli interessati nella licitazione. Si differenzia pertanto dall'asta pubblica poiché in quest'ultimo caso vi è la presenza di un bando di gara (detto anche "avviso d'asta") rivolto a tutti gli interessati.(da Wikipedia).</i></p>	
				<p><b>Punto 4 Conclusioni</b></p> <p>Per i motivi adottati, e altri che richiederebbero più tempo a disposizione per la presentazione delle osservazioni (60 giorni sono pochi!), il nostro Comitato ritiene che l'opera progettata sia, oltre che antieconomica e inutile, dannosa e inadeguata al contesto territoriale e paesaggistico interessato, e si augura che, alla fine, l'interesse generale prevalga su interessi altro genere.</p>	<p><b>Punto 4</b></p> <p>Per quanto attiene ai tempi a disposizione per la presentazione delle osservazioni si evidenzia che gli stessi sono definiti dalle vigenti normative in materia, mentre la restante parte dell'osservazione si ricorda che l'Infrastruttura in esame è inserita nel Programma delle Infrastrutture allegato al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria del 2009 come "Opera Strategica di Interesse Nazionale".</p>