

# **PROTOCOLLO D'INTESA**

**S.P.V.**

*Direttrice Trento-Padova*

## **COMPLETAMENTO TRATTO**

dallo

**SVINCOLO DI LORIA**

alla

**S.R.308 -NUOVA STRADA DEL SANTO**

## Premesso che

- a maggio 2018 si è tenuto un primo incontro, promosso dal Comune di Romano d'Ezzelino e dai Comuni prossimi al confine interprovinciale, con le Province di Vicenza e Treviso, Enti interessati dall'infrastruttura in corso di realizzazione denominata Superstrada Pedemontana Veneta, finalizzato all'analisi delle criticità comuni, legate ai percorsi che effettueranno i mezzi afferenti alla SPV per accedere ai caselli, percorsi che coinvolgeranno necessariamente la rete viaria esistente su cui si allacciano le opere di adduzione in costruzione;
- viste le criticità emerse e segnalate, condivise da tutti i partecipanti, in occasione dell'incontro del 19/11/2018, presso la sede provinciale di Treviso, è scaturita la volontà di elaborare una proposta comune da sottoporre all'attenzione della Regione, affinché gli organismi preposti alla programmazione degli interventi sulla viabilità potessero, nelle more di definizione delle priorità, valutare con riguardo quanto di seguito indicato;
- la SPV è una infrastruttura regionale progettata per migliorare il livello di servizio del trasporto veicolare su gomma nei territori pedemontani delle province di Vicenza e Treviso, a beneficio dell'utenza stradale che da sempre è penalizzata negli spostamenti, perché incontra difficoltà e lunghi perditempo nell'utilizzo della rete viaria locale, per la presenza di un diffuso urbanizzato lungo i cigli stradali delle principali arterie, per l'attraversamento di numerosi centri storici e la carenza di idonee tangenziali; inoltre i disagi dell'utenza si riversano sulla vivibilità dei paesi che subiscono l'impatto del traffico in attraversamento, anche di quello diretto alla rete autostradale, fonte di inquinamenti e di pericolo;
- la SPV si prefigge di assorbire una buona componente del traffico che attualmente utilizza la SP 248 "Schiavonesca Marosticana" (che interessa i centri abitati di: Vicenza, Sandrigo, Marostica, Bassano del Grappa, Romano d'Ezzelino, Mussolente, San Zenone degli Ezzelini, Onè di Fonte, Casella d'Asolo, Caerano di San Marco, Montebelluna, Volpago - Selva e Givera del Montello, Nervesa della B.), in quota parte quello della SR 53 "Postumia" diretto al bacino pedemontano o alle autostrade (che da Cittadella per Castelfranco Veneto, Treviso, Oderzo attraversa la provincia di Treviso), e parte del traffico pesante che interessa la SP 102 "Postumia Romana" (che da Castelfranco Veneto collega, a Nord della città di Treviso, la A27), tutto traffico che si sposta necessariamente con direzione Est-Ovest;
- una delle peculiarità dell'infrastruttura, essendo la stessa penalizzata dall'esazione del pedaggio, è costituita dalla necessità di attrarre il traffico e conseguentemente servire il territorio, ovvero la superstrada per funzionare deve mantenere un alto livello di permeabilità, al fine di attrarre utenza anche per spostamenti brevi (da qui la costruzione di numerosi caselli), nonché essere competitiva in termini di tempo con la rete stradale esistente gratuita o, con altre infrastrutture autostradali, più veloci in termini di limite di velocità imposto, ma meno appetibili in quanto dislocate più a Sud rispetto al bacino servito;
- i sottoscrittori del presente documento ritengono che tale arteria, fortemente voluta dal territorio, debba essere messa in grado, una volta ultimata ed aperta al traffico, di funzionare in modo coerente con le aspettative, per minimizzarne gli impatti conseguenti alla realizzazione ed al traffico di esercizio, ottenendo gli attesi benefici sui centri ora attraversati dal traffico della rete stradale esistente;
- anche per questo motivo desta non poca preoccupazione, la previsione che a Superstrada ultimata, vi siano delle opere, in origine pianificate, che restino incomplete perché non

finanziate, anche se previste in progetto come viabilità di adduzione ai caselli; ovvero vi siano delle infrastrutture che consegnano il traffico afferente ai caselli, alla sola capacità della rete locale, la quale presenta carenze strutturali quali: rete ferroviaria con passaggi a livello, disseminate zone industriali-commerciali, traverse urbane di centri urbani, mancanza di percorsi protetti per l'utenza debole, carenza di sicurezza nelle fermate dei mezzi pubblici di linea, reiterando il problema degli impatti su realtà già compromesse;

- è comprensibile che l'ammodernamento di parte della rete esistente, conseguente all'apertura dei nuovi caselli debba necessariamente seguire un iter indipendente dall'apertura della Pedemontana, vista la diffusa carenza di risorse, e che ogni intervento debba valutarsi in via programmatica con oculosità, sulla scorta del monitoraggio degli impatti rilevati anche a seguito dell'apertura dell'infrastruttura, ciò nonostante risulta doveroso segnalare quello che per il territorio sembra essere una effettiva carenza pianificatoria infrastrutturale, che potrebbe rivelarsi, qualora risolta, un valore aggiunto alla funzionalità della superstrada;
- a tal proposito si ritiene che per migliorare il servizio e la funzionalità dell'infrastruttura denominata Superstrada Pedemontana Veneta, non debba essere preclusa la possibilità di collettare il traffico che scende dal Trentino Alto Adige lungo la Valsugana e quello diretto a Sud, in direzione del nodo di Padova, utilizzando possibilmente le strutture viarie parzialmente presenti nel territorio o pianificate in altri scenari programmatici;
- l'itinerario che si propone proviene dalla Valsugana ed è considerato strategico per i collegamenti interregionali tra Veneto e Trentino Alto Adige, nonché per quelli internazionali tra il Nord-Est italiano ed i paesi di lingua tedesca;
- la valle trentina è percorsa dalla ex SS 47, che dalla città di Trento raggiunge la tangenziale di Bassano del Grappa, nonché da una linea ferroviaria da tempo obsoleta;
- la ex SS 47 a Sud di Bassano del Grappa prosegue, in territorio Veneto, per collegarsi a Padova attraverso Cittadella ed altre realtà urbane; una più recente infrastruttura invece, presente nel territorio in esame, è costituita dalla SR 308 "Nuova strada del Santo", che da Castelfranco Veneto scende sino al casello di Padova Est, non interessando centri abitati;
- tale regionale gestita da Veneto Strade S.p.A., è una strada molto frequentata, a carreggiata unica a sole due corsie di marcia, ma non presenta intersezioni a raso ed è priva di accessi privati; sulla stessa vigono, visto l'elevato volume di traffico, pesanti restrizioni per i mezzi in circolazione, quali: divieto di sorpasso su tutta la tratta, limite di velocità imposto da rilevatori di infrazione in remoto e in diversi momenti del giorno vi sono code e incolonnamenti;
- l'itinerario rilevato costituisce la chiusura di una maglia viaria di rango superiore, in parte realizzata ed in parte in corso di costruzione rappresentata: dall'Autostrada del Brennero A22 che scorre nella valle dell'Adige e lambisce Trento e Bolzano e costituisce uno dei valichi di Stato più affollati, dalla Superstrada Pedemontana Veneta (congiunzione Est-Ovest tra le province di Vicenza e Treviso che rappresenta la continuità della A4: corridoio n.5), e la città di Padova intesa come punto nodale ove si dipartono le Autostrade A4 (direzione Milano-Trieste), la A13 (direzione Sud Bologna, valico appenninico, Firenze-Roma o autostrada Adriatica-Ancona), interporto logistico per i mezzi pesanti servito dalla tangenziale, importante centro di grandi attività commerciali e a breve di un nuovo polo Ospedaliero programmato a Padova Est;
- il percorso prevede l'utilizzo della SR 47 nel tratto della vallata trentina, l'adeguamento di un tratto di Tangenziale Est di Bassano, l'ingresso in Pedemontana Veneta sullo svincolo dedicato già previsto tra le opere di SPV (SPV si sostituisce per un tratto al tracciato della

Tangenziale di Bassano-Sud), l'utilizzo della Pedemontana stessa e della programmata Bretella di Loria, opera di adduzione al casello di Mussolente-Loria, il completamento della complanare alla ferrovia della linea Castelfranco-Bassano, congiungendo la SR 308 – Nuova strada del Santo, dal punto di consegna dell'opera di adduzione di SPV (SR245) a Castello di Godego, sino all'attestamento in rotatoria posta sulla SR 53 "Postumia" a Castelfranco Veneto;

- l'itinerario sopra individuato ha rappresentato motivo di interesse, da parte di promotori privati che hanno proposto nel 2009 un progetto di finanza volto alla sua trasformazione in Superstrada a pedaggio, prevedendo di rivalutare parte del tracciato costituito dalla ex SS47, di migliorare il livello di servizio della tangenziale Est di Bassano, di utilizzare in parte Pedemontana (SPV) e la Bretella di Loria, di completare il collegamento della stessa con la SR 308, come documentato e supportato dal promotore privato che ne aveva individuato fonte di investimento;
- risulta evidente ai sottoscrittori della presente, che sia la Bretella di adduzione di Loria che la SR 308 attuale, necessiteranno di essere potenziate, vista la grande domanda di mobilità che si presume possa generarsi dal completamento dell'itinerario, ma sono ugualmente consapevoli del fatto che i flussi attraiibili, sono già latenti nella rete locale esistente e che non promuovere, anche per stralci, l'avanzamento del tracciato (collegando per lo meno le opere programmate e presenti), porterebbe comunque ad un incremento in termini di impatto sul territorio, che si acutizzerebbe al momento dell'apertura della SPV, in particolare per la presenza del casello di Mussolente-Loria che crea una sorta di varice diretta a Sud, posta in posizione mediana, se rapportata all'intero percorso di Pedemontana e coincidente con l'ipotetica intersezione dell'itinerario sopra-delineato;
- dato atto che il potenziamento appena citato e soprattutto nella bretella di collegamento che parte dallo svincolo Loria-Mussolente, trova la propria giustificazione anche nell'aumento del traffico, soprattutto pesante, che dalla Pedemontana del Grappa verosimilmente si sposterà nel sistema viabilistico dei paesi come Romano d'Ezzelino, Mussolente, Cassola, Fonte, Loria, Asolo, Maser, Riese Pio X, Altivole, Caerano di San Marco, Montebelluna;
- dato atto che le richieste formulate con il presente documento, in coerenza con quanto previsto dalla DGRV 1685/2018, non vanno considerate come alternative agli interventi di potenziamento/messa in sicurezza sia del tratto vallivo della SS 47 "Valsugana", a nord del Comune di Bassano e fino a Pian dei Zocchi, sia del tratto a sud dello stesso comune, fino a Cittadella. Per quanto attiene al tratto della SS 47 a sud di Bassano, la realizzazione di una variante va considerata indispensabile:
  - per non abbandonare i flussi da e verso lo svincolo sulla SPV di Bassano ovest a viabilità di rango minore, certamente inadeguata per sopportare il maggior carico veicolare connesso alla messa in esercizio della SPV;
  - per migliorare l'attuale, pessimo, livello di servizio dell'infrastruttura esistente, con tutte le problematiche ambientali e di sicurezza prodotte dall'attraversamento dei centri abitati, in primis quelli di Rosà e di Tezze sul Brenta.

### **tutto ciò premesso e considerato**

i sottoscritti firmatari ritengono doveroso chiedere alle Strutture Regionali competenti di valutare nelle more di programmazione degli interventi viari previsti nel Programma Pluriennale delle Opere Pubbliche regionali, di inserire anche per stralci funzionali, il completamento del collegamento della SPV con la Strada Regionale 308 – Nuova strada del

Santo, in direzione di Padova Est, provvedendo anche in seconda fase, all'ammodernamento dell'infrastruttura esistente, la quale si dimostra carente visto il volume di traffico che vi transita, nonché operare sul progetto costruttivo della Bretella di Loria con logica di possibile raddoppio, in modo da non pregiudicarne le potenzialità dell'arteria, limitandone la capacità e la funzionalità complessiva alle sole due corsie previste, visto il ruolo assunto dal tracciato stesso.

*Treviso, 16 gennaio 2019*

Provincia di Treviso

---

Provincia di Padova

---

Provincia di Vicenza

---

Comune di Padova

---

Comune di Bassano del Grappa

---

Comune di Borgoricco

---

Comune di Borso del Grappa

---

Comune di Cadoneghe

---

Comune di Campodarsego

---

Comune di Camposampiero

---

Comune di Cassola

---

Comune di Castello di Godego

---

Comune di Loreggia

---

Comune di Cison del Grappa

---

Comune di Crespano del Grappa

---

Comune di Loria

---

Comune di Mussolente

---

Comune di Paderno del Grappa

---

Comune di Pove del Grappa

---

Comune di Romano d'Ezzelino

---

Comune di Rossano Veneto

---

Comune di San Nazario

---

Comune di San Zenone degli Ezzelini

---

Comune di Solagna

---

Assindustria Veneto Centro

---

Confartigianato Vicenza

---

Confartigianato impresa Marca Trevigiana

---

Interporto Padova S.p.A.

---

Comune di Castelfranco Veneto

---