



COMUNE DI CEGGIA
CITTA' METROPOLITANA DI VENEZIA

Piazza 13 Martiri, 1 ~ 30022 CEGGIA (VE)
Telefono 0421/329621-329979 ~ Fax 0421/329703 ~ Email comuneceggia@comune.ceggia.ve.it
Part. IVA e Cod. Fisc.: 00516530276

Responsabile del procedimento: Arch. Mauro Montagner

Ceggia, li 29/08/2024

Spettabile
Commissario Straordinario
Ing. Vincenzo Macello

a mezzo pec:

segreteriaconferenzadiservizi@pec.rfi.it

Spettabile
RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
c.a. Ing. Patric Marini

a mezzo pec: rfi-din-dine.ve@pec.rfi.it

a mezzo mail: g.cetraro@rfi.it

E, p.c.

Spettabile Regione Veneto
c.a. del Presidente Dott. Luca Zaia

a mezzo pec:

protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Oggetto: NOTA RFI 3.7.2024, N. 11/P/2024/0000812 – comunicazione di parere negativo.

Riferimento:

Facciamo seguito alla nota in oggetto emarginata, resa in forza dell'Ordinanza commissariale n. 20 del 12.4.2024 (prot. n. RFI-VDO/A0011/P/2024/0000151), con la quale la scrivente Amministrazione è stata invitata ad esprimere il proprio parere entro 60 giorni dal ricevimento di quanto in oggetto.

Visti gli elaborati progettuali si evidenziano le seguenti criticità.

1. Compatibilità urbanistica

Tutto il progetto è in contrasto con la disciplina urbanistica del Comune di Ceggia.

Come si vedrà nei successivi punti, il progetto presenta una tale quantità di criticità, da renderne impossibile l'approvazione, che comunque deve avvenire in variante al PRGC in Consiglio Comunale, ai sensi del DPR n. 327/2001, sia per la localizzazione dell'opera pubblica, sia per l'introduzione del vincolo preordinato all'espropriazione.

2. Carenze progettuali. Impatto viabilità lavori SL02 - Via Vittoria

Negli atti di progetto non risulta alcuno studio sull'impatto della viabilità durante il cantiere non essendo state valutate le ricadute sulla viabilità comunale e sovra comunale.

In particolare, sembrerebbe darsi per scontato che con la realizzazione della bretella di collegamento tra la SP 58 con via Salezzo tutto il traffico della strada provinciale possa poi transitare sulla strada comunale esistente via Salezzo.

Per il vero, detta strada ha una larghezza media di ml 4 con punti in cui si restringe a 3 ml (immagine 01).

Tale sezione è assolutamente insufficiente per il transito in due sensi di marcia del traffico pesante che interessa le zone industriali dell'Opitergino - Mottense, di Ceggia, di Torre di Mosto e il casello di Cessalto.

La strada **non è neppure idonea al transito del traffico veicolare leggero nel periodo estivo in un tratto intensamente trafficato sia per i flussi della Cadore-Mare che per i turisti provenienti da nord-est sulla A4**, che escono al casello di Cessalto e transitano attraverso Ceggia, per raggiungere le località marittime di Eraclea mare, Jesolo e Cavallino Treporti.

Non si è quindi tenuto in considerazione che il traffico non potrà passare per il Comune di Ceggia e che pertanto dovrà essere deviato su strade sovra comunali interessanti due diverse provincie (Treviso e Città Metropolitana di Venezia). Questa soluzione è particolarmente complessa perché sia in direzione est che ovest la viabilità provinciale prevede limitazioni alla circolazione del traffico pesante. Sarà pertanto indispensabile coinvolgere anche Società Autostrade Alto Adriatico.

Non si è inoltre tenuto conto di quando, a causa di incidenti in autostrada (molto frequenti, stanti i lavori per la realizzazione della terza corsia), tutta la viabilità della zona rimane bloccata dall'uscita dei mezzi dall'autostrada stessa.

Non si nemmeno tenuto in debito conto il traffico ciclopedonale dei cittadini, che si trovano a nord del costruendo sottopasso.

3. Carenze progettuali

1. Utilizzo della CTR invece del rilievo celerimetrico

Per la redazione del progetto è stata utilizzata come base solo la CTR senza effettuare un rilievo celerimetrico. La CTR nel territorio di Ceggia arriva in certi punti a errori di anche 4 metri (immagine 02 dove gli scostamenti degli edifici più vicini vanno dai 2.3 metri della casa Bragato ai 2.8 metri del supermercato Visotto). Si comprende facilmente come questo aspetto possa indurre ad errori progettuali amplificati in situazioni come quella in questione, dove l'opera passa a pochi metri da numerose abitazioni.

Il mancato aggiornamento della CTR con la situazione reale comporta quindi anche scelte progettuali sbagliate o non adeguate come per esempio l'uscita di via Zara verso via Marconi attraverso via Martiri delle Foibe con una sezione insufficiente (immagini 03 e 04).

Questi errori si riflettono naturalmente anche sul piano particellare di esproprio, che oltretutto soffre anche di errori nelle corrette individuazioni non solo grafiche ma anche degli effettivi proprietari.

2. Mancata valutazione del fenomeno erosivo dal Canale Piavon in via Donegal

Per il sottopasso di via Donegal il progetto prevede (immagine 05) di avvicinarsi all'argine del canale Piavon in un punto nel quale l'ansa si sta allargando erodendo l'argine.

3. Errori progettuali

Lo scarso tempo datoci per valutare il progetto non consente di effettuare un controllo accurato dello stesso, che ad una prima valutazione dimostra di avere molteplici criticità. A solo titolo di esempio si riportano:

1. nella tavola 109 Fasi di spinta monolite (immagine 06) si legge che verrà realizzato un ponte mobile tipo Essen. Il produttore riporta che tale ponte è idoneo per Luce massima di appoggio fino a 6,20 m tipo Sottopassi pedonali e/o ciclabili. Nel nostro caso parliamo invece di un sottopasso con luce netta di 10.50 (immagine 07);
2. nell'elaborato 01 Elenco Elaborati Generale le tavole numero 219 e 220 vengono riportate 2 volte, la prima nel gruppo **17.1 Aspetti Ambientali della Cantierizzazione (dove però non ci sono) e la seconda nel gruppo 18 – SOTTOSERVIZI** dove l'elaborato 219 è presente due volte, la prima nella versione giugno 2023 e la seconda dicembre 2023.

Per quanto sopra esposto i sottoscritti Ing. Mirko Marin, Sindaco, e Arch. Mauro Montagner, responsabile del settore tecnico, ai sensi e per gli effetti della Legge 7 agosto 1990, n. 241 per le motivazioni sopra esposte esprimono

PARERE NEGATIVO RISPETTO AL PROGETTO DEFINITIVO

Fermo il parere negativo, ai sensi dell'art. 14-*bis*, comma 3, della L. n. 241/1990, si significano di seguito le indicazioni, che, se accolte, possono condurre all'espressione del parere favorevole da parte della scrivente Amministrazione.

1. Realizzazione della bretella

Sia il PTGM - Piano Territoriale Generale Metropolitano di Venezia sia il PRGC del Comune di Ceggia prevedono già la realizzazione di una bretella di collegamento tra SS14 Triestina e il casello autostradale di Cessalto (immagine 08). **La realizzazione preventiva di tale** opera permetterebbe di realizzare i sottopassi senza alcun problema legato alla

deviazione del traffico leggero e pesante. Si potrebbe inoltre realizzare al SL02 via Vittoria un manufatto più piccolo con vantaggi sui costi di realizzazione e sull'impatto delle famiglie vicine:

- 1) sezione con altezza ridotta;
- 2) rampe più corte e simmetriche.

2. Crono programma dei lavori

I manufatti dovranno essere realizzati, così come indicato dal Prefetto nell'incontro del 6 agosto 2024, con la seguente sequenza: ►SL04 Donegal ►SL03 Salezzo ►SL02 Vittoria. Il sottopasso successivo dovrà essere realizzato solo dopo aver completato il precedente.

3. SL02 - Via Vittoria

Specificatamente per il sottopasso SL02 via Vittoria si propone:

- 1) revisione delle pendenze delle rampe (la rampa NORD ha attualmente una pendenza del 4,52% e la rampa SUD una pendenza dell'8%). Con una pendenza unica del 6% circa si ridurrebbe da un lato l'ingombro dell'opera e quindi i relativi espropri e dall'altro si ridurrebbero i possibili disagi derivanti dai mezzi in difficoltà per la risalita verso il centro del Paese;
- 2) oltre il PL di Via Vittoria verso Cessalto venga estesa la linea di fognatura nera e la predisposizione della fibra ottica;
- 3) vista la larghezza di progetto della contro-strada si chiede vengano eliminati completamente gli arretramenti che comprometterebbero completamente gli scoperti delle abitazioni. Le nuove recinzioni siano realizzate di qualità e fattezze pari e/o superiori all'esistente e dovranno essere previsti a totale carico della Società RFI Spa anche i relativi oneri per lo spostamento dei sottoservizi interni alle proprietà private;
- 4) per l'uscita di via Zara si propone:

- a. l'allargamento di via Martiri delle Foibe e di conseguenza dell'innesto su via Guglielmo Marconi;
 - b. il collegamento con il parcheggio Visotto con mantenimento dell'accesso dalla SP58 e modifica dei parcheggi (immagine 09);
 - c. in prossimità del collegamento con via Marconi siano recuperati ulteriori spazi da destinare a parcheggio sottratti con la realizzazione del prolungamento eventualmente utilizzando i reliquati derivanti dagli espropri;
- 5) la bretella progettata di collegamento con Via Salezzo prevede una sezione della strada con corsie larghe 3,00 ml e con 2 marciapiedi ai lati. Si preveda la realizzazione di una strada che impatti il minimo possibile sul contesto agricolo e che quindi abbia una sezione massima tipo F locale in ambito urbano con corsie di larghezza da 2,75 ml ed una banchina di 0,50 m. Non si prevedano né marciapiedi né percorsi ciclabili ai lati. La strada venga collocata, rispetto alle recinzioni dei lotti privati, ad una distanza adeguata con consenta da un lato la messa a dimora di siepi di mitigazione e dall'altro non crei ulteriori reliquati inutilizzabili dai privati;
- 6) siano previste ed installate adeguate barriere acustiche provvisorie per mitigare l'impatto dei lavori;
- 7) sia realizzato un collegamento ciclopedonale e/o carraio verso la Stazione RFI a nord della ferrovia lungo via Bragadin per favorire il collegamento con il centro del paese e ridurre l'impatto del cantiere durante i lavori (immagine 10);
- 8) durante i lavori sia sempre garantito un collegamento ciclopedonale in corrispondenza dell'attuale PL per facilitare il passaggio dei residenti con un PL pedonale dedicato.

4. SL03 - Via Salezzo

Si chiede che il sottopasso di Via Salezzo sia allargato, per consentire sin da subito il passaggio in doppio senso dei mezzi con massa inferiore alle 3.5 t.

Si chiede, inoltre, che venga estesa la linea di fognatura nera e la predisposizione della fibra ottica oltre l'attuale PL.

Durante i lavori deve essere sempre garantito un collegamento ciclopedonale in corrispondenza dell'attuale PL per facilitare il passaggio dei residenti con un PL pedonale dedicato.

5. SL04 - Via Donegal

Si chiede che il sottopasso di Via Donegal sia realizzato a lato della viabilità esistente così da ritardare il più possibile la chiusura di Via Donegal e mantenere collegamento con il territorio verso Nord (immagine 11) e nel contempo non si avvicini troppo all'ansa del canale Piavon.

Si chiede che venga predisposta la linea della fibra ottica oltre l'attuale PL.

Durante i lavori dev'essere sempre garantito un collegamento ciclopedonale in corrispondenza dell'attuale PL per facilitare il passaggio dei residenti con un PL pedonale dedicato.

Lo scrivente Comune confida che, sulla base del principio di leale collaborazione, che impronta i rapporti tra Amministrazione pubbliche, possano essere accolte le proposte di modifica del progetto definitivo, sì che esso venga adeguato alla realtà territoriale sopra descritta, consentendo la realizzazione dell'opera pubblica senza comportare le criticità esposte.

Nel restare a disposizione per qualsivoglia ulteriore confronto collaborativo, si coglie l'occasione, per estendere i più cordiali saluti.

Il Sindaco

Ing. Mirko Marin
(firmato digitalmente)

Il Responsabile del Settore Tecnico

Arch. Mauro Montagner
(firmato digitalmente)

Immagini



Immagine 01



Immagine 02

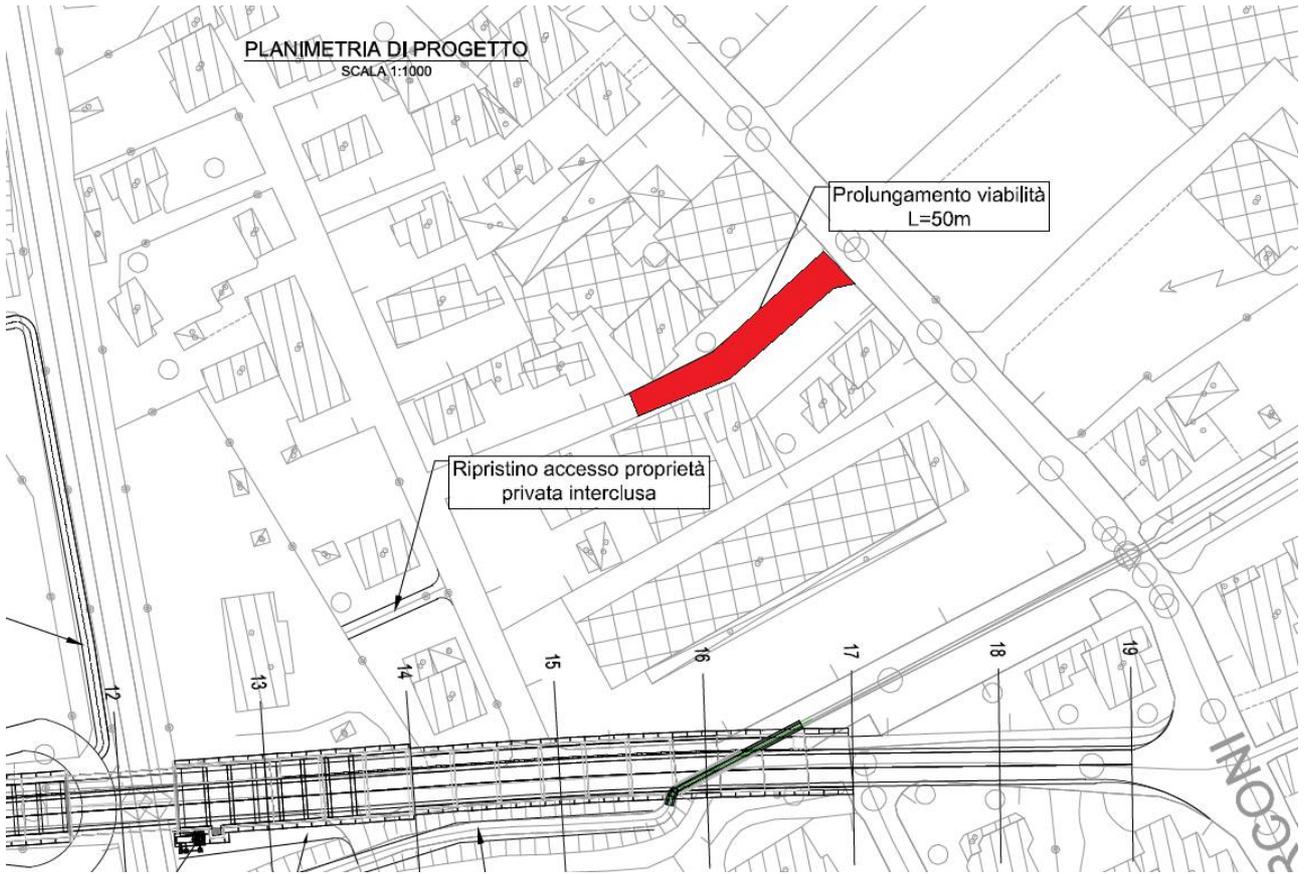


Immagine 03



Immagine 04

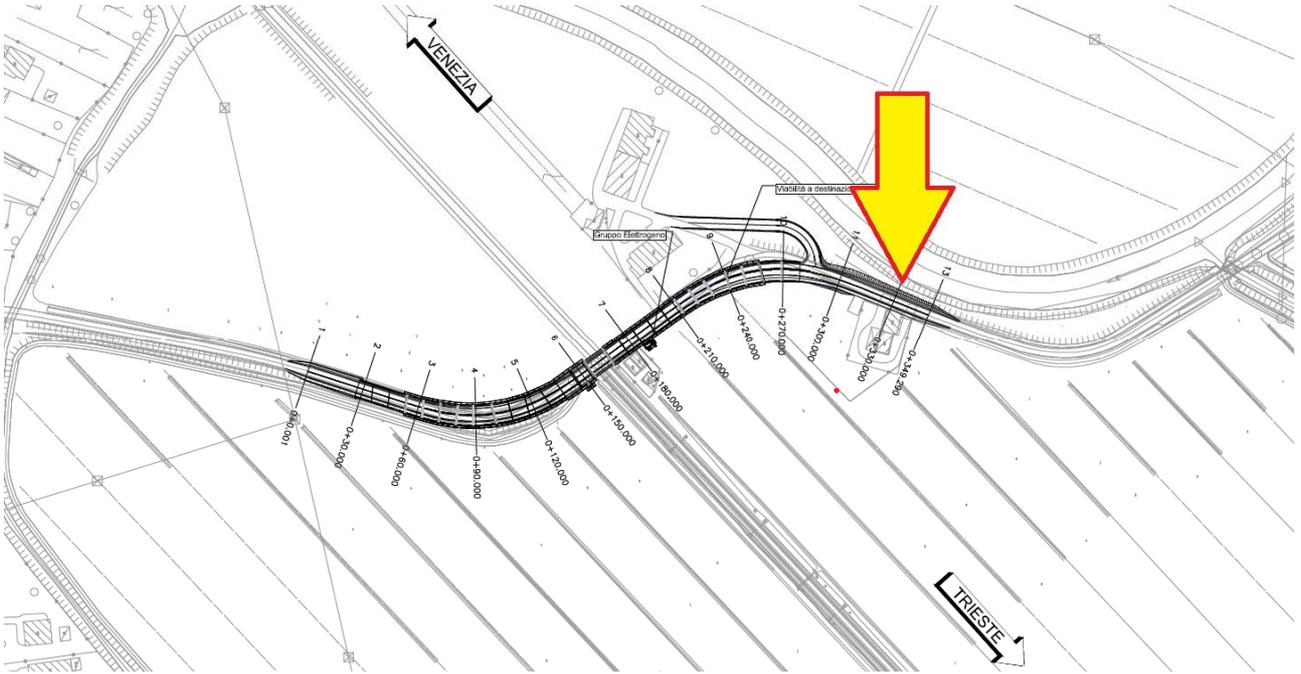


Immagine 05

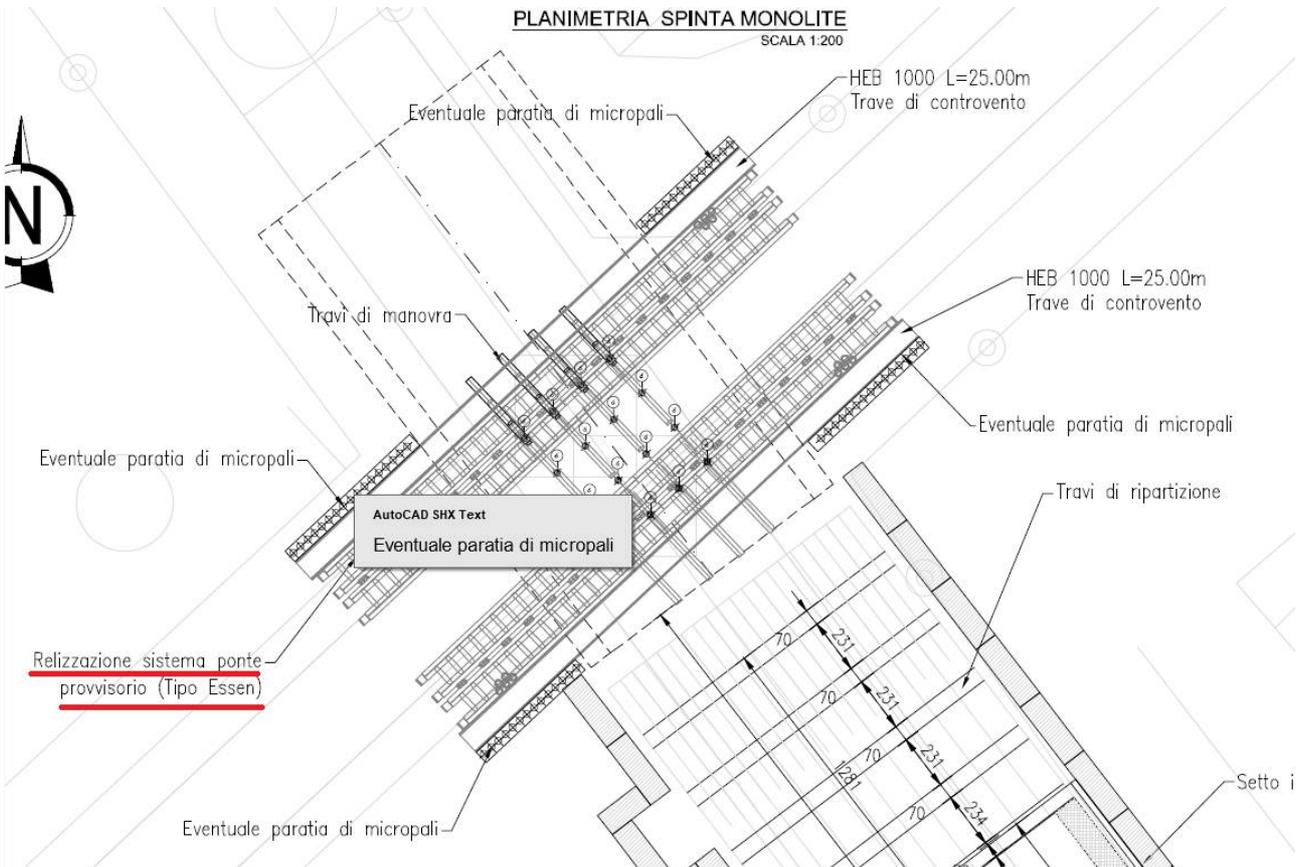


Immagine 06

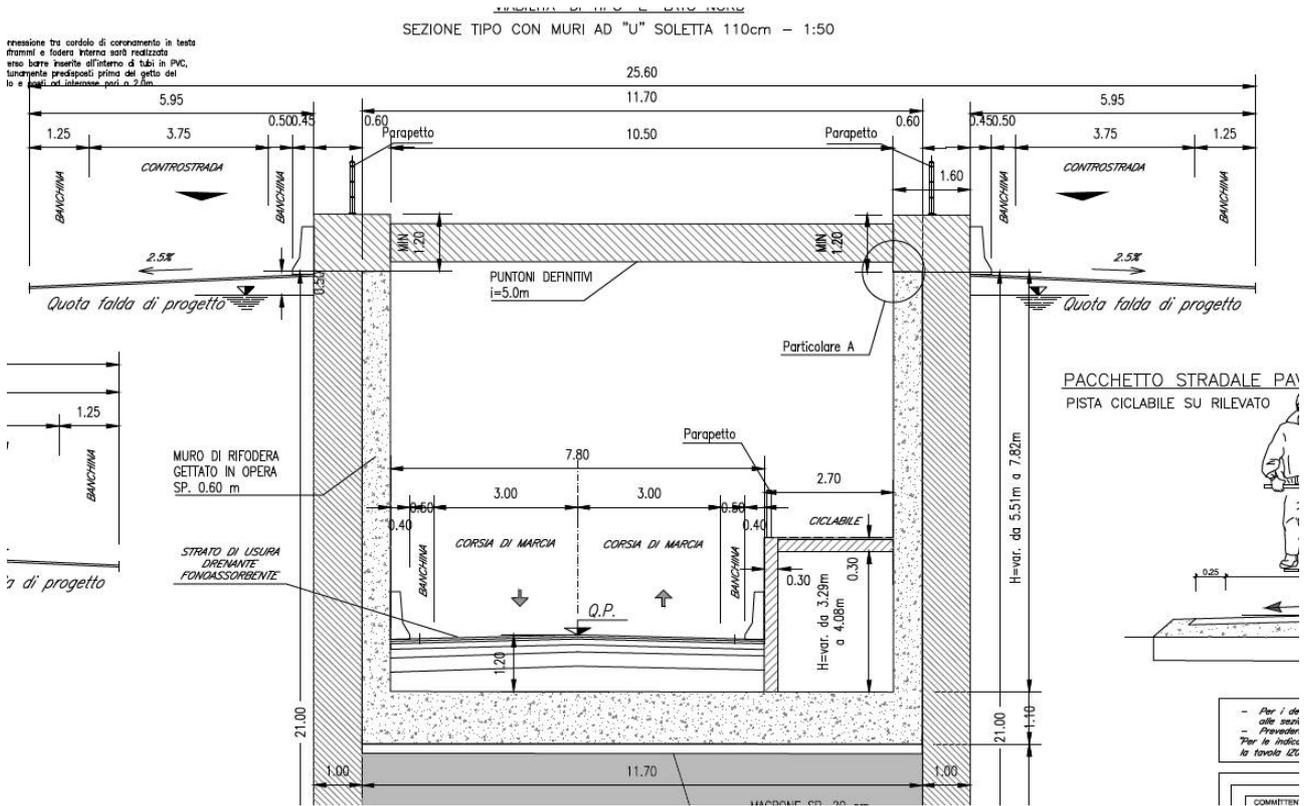


Immagine 07

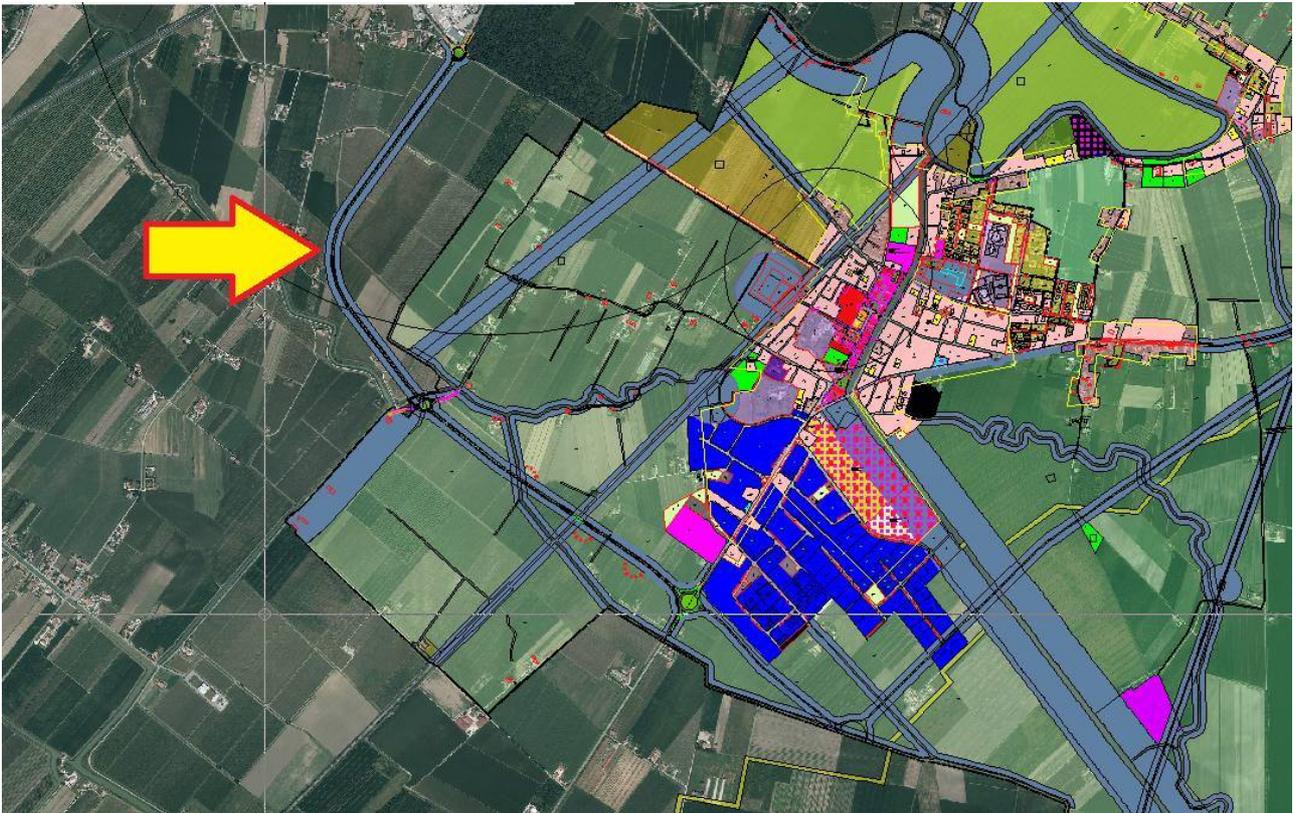


Immagine 08

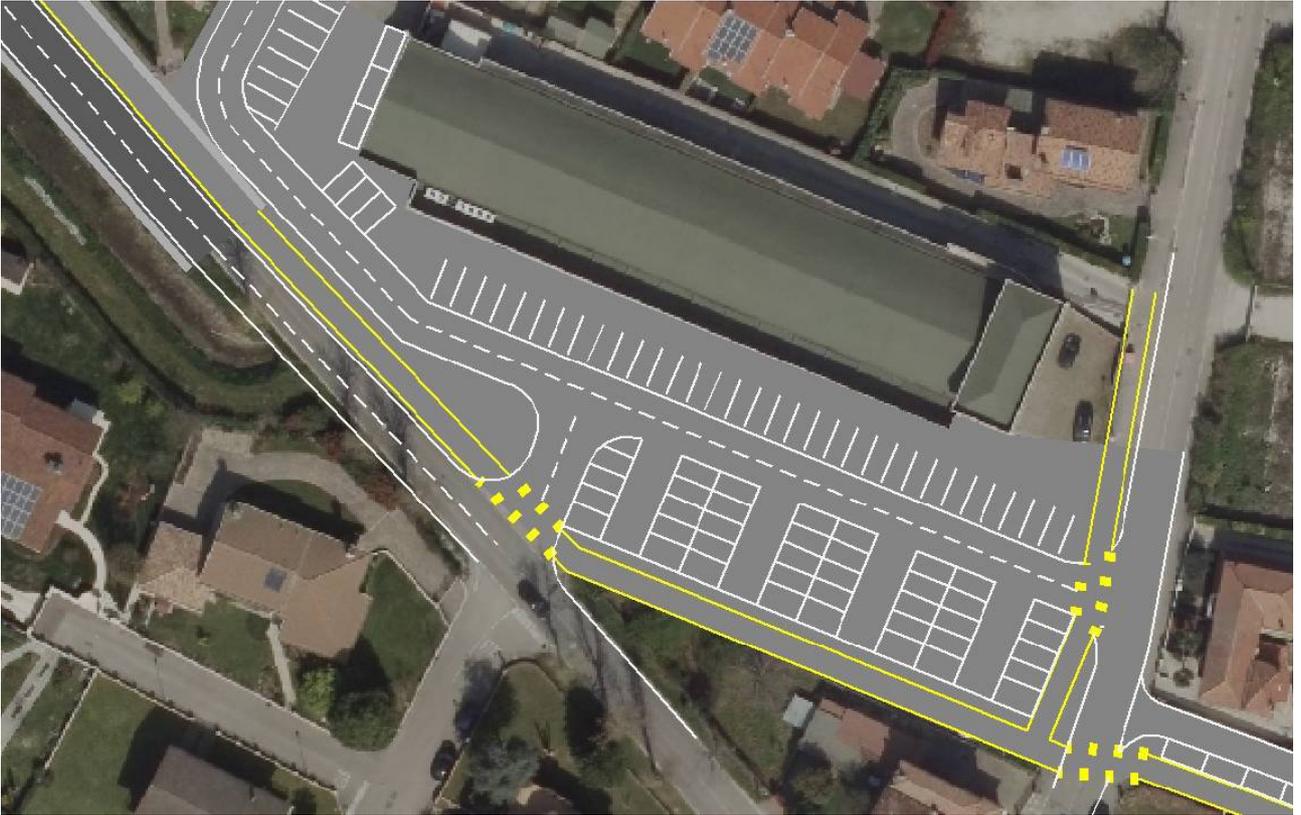


Immagine 09

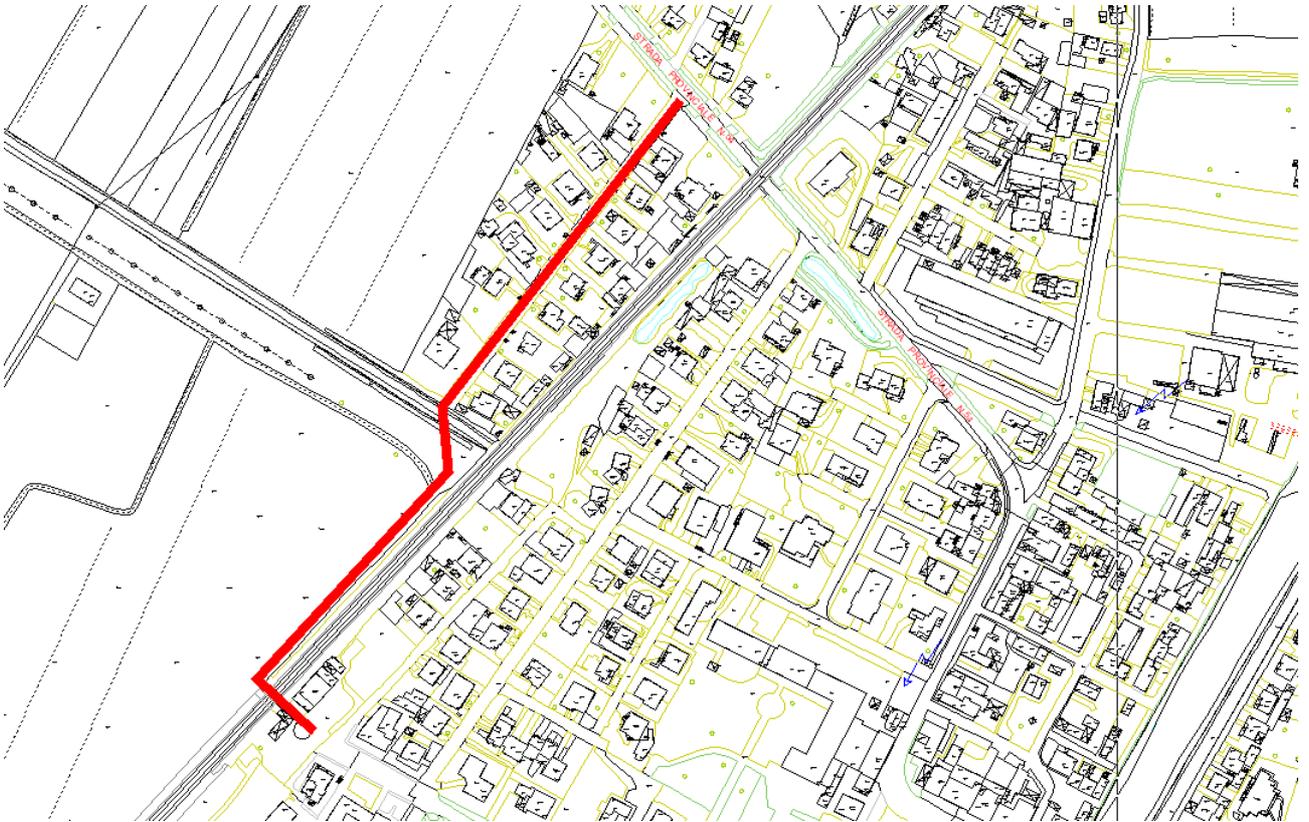
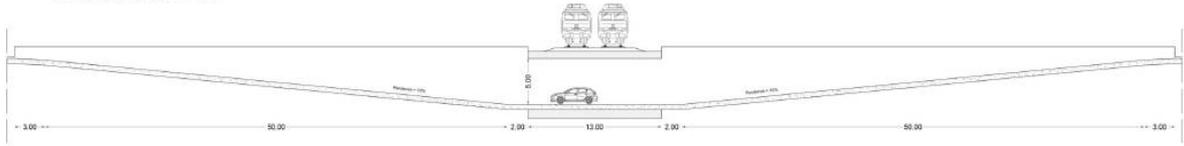


Immagine 10

Sezione longitudinale scala 1:200



Planimetria scala 1:500

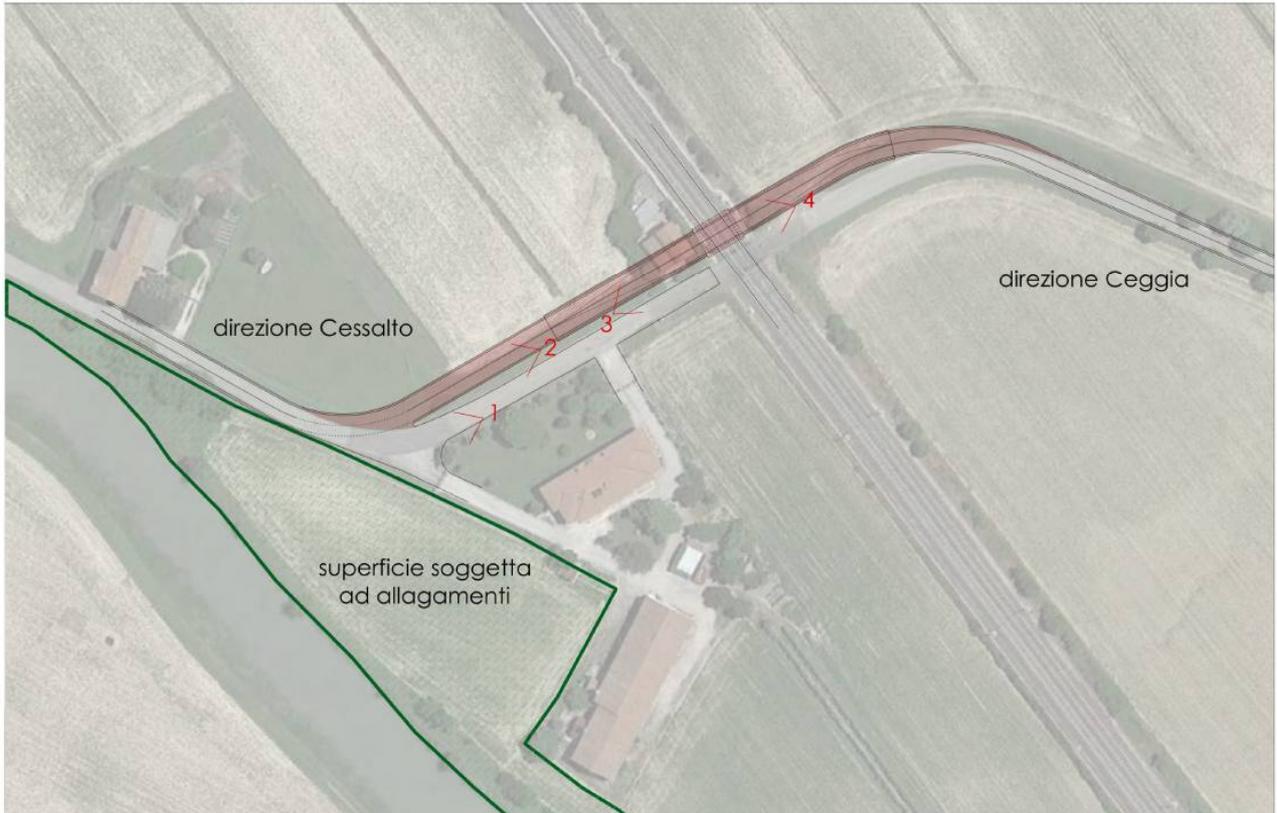


Immagine 11