

ASSEMBLEA PUBBLICA DEL 15/10/2009

presso la sede della Proloco di Busche

Sono presenti l'ing. Nino Bonan, Dario Bond, Guido Trento, il Sindaco De Bastiani, il vicesindaco Tonin, l'ing. D'Agostini di Veneto Strade, il consigliere provinciale Faoro.

Il presidente Marchet saluta i presenti, i rappresentanti dei comuni, ricorda le motivazioni che hanno spinto alla creazione del Comitato Frazionale che guarda anche lontano, ad esempio al problema delle possibilità relative alla viabilità, accenna brevemente alla nuova proposta. Il sindaco De Bastiani ringrazia il Comitato per aver organizzato l'incontro e rileva l'importanza di pensare ad opere nel segno della sostenibilità e finalizzate a far uscire il traffico dai paesi, specie Busche, con lo scopo di migliorare la qualità della vita: meno rumori, meno inquinamento, più vivibilità.

L'ing. Bonan inizia ad illustrare la sua proposta con l'aiuto di slide, affermando che il problema attuale rappresenta una situazione particolare in un quadro generale di riferimento. Il Piave è sempre stato un elemento importante nella viabilità della provincia, le strade sono elementi di sviluppo economico, ma le infrastrutture hanno costi enormi; bisogna cercare i finanziamenti ed il consenso dei cittadini. Elenca le opere stradali necessarie:

- Prosecuzione della A27 verso l'Austria
- Verso sud per incontrare la superstrada pedemontana veneta attraverso la feltrina
- Collegamento trasversale dalla Valsugana a Cadola

Non si deve dimenticare la ferrovia, il potenziamento della Padova – Calalzo e l'inserimento delle ferrovie bellunesi nel sistema regionale metropolitano.

Per quel che riguarda la strada a scorrimento veloce per il collegamento ovest – est, dopo 40 anni si è realizzato ben poco, solo il tratto da Anzù ad Anzù; quanti secoli per arrivare a Cadola? Perché non pensare invece ad un'altra soluzione più concreta, realizzabile in tempi brevi? Si dovrebbero migliorare alcuni punti della destra e sinistra Piave compatibilmente con le risorse disponibili, utilizzare i ponti esistenti sul Piave e costruirne uno nuovo. Destra e sinistra Piave sopportano un traffico enorme, la destra è difficilmente percorribile per uno scorrimento veloce, ha avuto poche migliorie. Per costruire le gallerie sotto il Telva servono 130 milioni di € più altri 50 per arrivare a Busche. La sinistra Piave parte da Ponte nelle Alpi, arriva fino a Cesana e prosegue verso la pianura (Tv e la parte orientale del Veneto); ha avuto numerosi interventi, ne mancano pochi altri; è l'asse più importante della Valbelluna.

Bonan continua analizzando gli studi di fattibilità dell'Anas:

- Anzù – Cadola: 580 milioni di €, da Anzù al Sagittario sono 4 km circa, 2 gallerie di 1550 m, costo attuale 212 milioni di €, superamento di Busche 48 milioni di €; non è credibile la sua realizzazione visti i costi;
- Collegamento di Feltre alla pedemontana; la Feltrina diventerà fondamentale per la provincia di Belluno; Veneto Strade con le province di Tn e Tv ha fatto uno studio di fattibilità in continuità con la riqualificazione di Anzù – Fener; esso prevede una decina di

interventi di riqualifica di piccola entità e basso costo: 20 milioni in prov. di Tv, 15 milioni per il tratto Fener – Anzù, 35 milioni per la sistemazione di tutta la Feltrina; è possibile trovare questi finanziamenti.

IPOTESI:

1. Due assi dx e sx Piave come collettori equipollenti che migliorati rendono non necessaria una nuova strada;
2. Sostenere come fondamentale la sistemazione della strada come collegamento alla pedemontana, alla pianura;
3. Collegare D e S Piave con sistema di ponti sul Piave.

Con la soluzione n. 1 si prevede un ponte che parte da Feltre; risolve il traffico della Feltrina che va verso la sx Piave con costi 20 volte inferiori, si distribuisce meglio il traffico; Veneto Strade aveva previsto un ponte dopo Carpen dove il fiume è più stretto; io propongo un ponte a nord di Sanzan che attraversa il Piave ed arriva in località Masetti (le Crode), raccoglie il traffico della strada a scorrimento veloce e lo porta verso Belluno; il ponte è lungo 480 m e prevede 2 rotatorie, una a Sanzan e una dall'altra parte; costo 8.120.000 €; è un'opera concretamente realizzabile, compatibile con le risorse.

Marchet invita ad aprire il dibattito.

Pat chiede chiarimenti circa i tempi di realizzazione; Bonan risponde che sono necessari 2 decenni per attuare la variante di Mel, la circonvallazione di Sedico e santa Giustina, la rotatoria di Cesana ed altri due interventi sulla dx Piave.

Chiesurin (S.G.) ricorda che in un giorno passano nella dx Piave 20.000 veicoli, non nella sx; si chiede se chi arriva da Feltre scenderà al nuovo ponte e poi risalirà verso Cesana, lui pensa di no.

Bonan risponde che il traffico della strada a scorrimento veloce passa per Feltre; sarà sufficiente un'ordinanza per deviare il traffico pesante verso il futuro ponte.

Dal Pan chiede perché non sia possibile da Anzù passare sotto Nemeccio e Bonan risponde per la presenza del vincolo del vinchetto.

Fasolo fa notare che nella dx Piave molti veicoli vanno verso Agordo e si chiede quanti passino nella sx.

Bonan ricorda che la sx è più scorrevole della dx; ci sono due strade parallele che devono essere messe in rete in modo da distribuire il traffico con vantaggio di tutti; la dx ha bisogno di maggiori interventi.

R. De Lazzar; il Comitato di Busche vuole portare il traffico fuori dal paese; chi va e viene da Agordo passa per Busche perché non c'è un ponte che collega dx e sx Piave.

R. Raveane propone la costruzione di una galleria di 1500 m che passi all'altezza del torrente Viera e sbuchi all'altezza del Ponach

L. Cappellin si chiede cosa cambierà per Busche rispetto alla presenza delle 20.000 auto giornaliere di oggi; al cambio di amministrazione si cambiano i progetti: è vero che servono tanti soldi, ma è il territorio della nostra provincia a richiederli.

Marchet è convinto che già da tempo sia compreso che il progetto era irrealizzabile. Bonan interviene affermando che il traffico non dovrebbe passare per Feltre e Busche, basta mettere un'ordinanza, apporre divieti, ecc; è vero che la strada a scorrimento veloce era un sogno, ma non è realizzabile, dobbiamo scegliere il meglio fattibile uscendo dall'interesse particolare.

Garna (associazione confini comuni) illustra i problemi di Santa Giustina relativi al traffico ed all'inquinamento conseguente. Bonan condivide che il problema di S.G. è fondamentale, crede che al posto delle gallerie del Telva si debbano attuare le circonvallazioni di S.G. e Sedico.

Interviene l'ing. D'Agostini ricordando che il progetto del 2005 non cambia, ma non ci sono i finanziamenti, quindi si deve fare una proposta realistica; si devono realizzare le circonvallazioni; nella sx Piave le auto sono 12.000 al giorno; i comitati, oltre che denunciare certe situazioni, devono preparare il terreno per le soluzioni avanzando proposte, condividendo le proposte.

Trento afferma che l'urgenza sta nella costruzione delle circonvallazioni per rendere scorrevole il traffico vicino ai paesi; si chiede se il ponte sopra Sanzan devierà sicuramente il traffico; dovrebbe essere molto più a nord. Bisogna riunire le Amministrazioni, rifare un calendario di interventi privilegiando le circonvallazioni ed usare anche la ferrovia.

D. Bond ricorda che sono state trovate delle soluzioni, ma non per Busche; ci sarà più traffico nella sx Piave; bisogna migliorare la Feltrina per il collegamento alla pedemontana, tenere in considerazione il collegamento verso la Valsugana, perché avremo più traffico; dovremo migliorare dx e sx Piave, è d'accordo sul ponte che dividerà il traffico tra le due strade e bisogna pensare anche al collegamento verso nord; si impegnerà a trovare i finanziamenti.

Faoro condivide l'importanza delle circonvallazioni e della divisione del traffico tra due strade; afferma che l'Anas non deve più intervenire nelle nostre strade e che le stesse passino "sotto" la Provincia; pensa che il ponte sia una soluzione valida.

Bonan rilegge le sue considerazioni finali, soffermandosi sulla variante di Mel e la rotatoria di Cesana.

De Bastiani afferma che è necessaria la tangenziale di Busche, bisogna individuare le priorità e facilitare l'iter, vedi espropri.

Marchet invita i comitati ad organizzare incontri di questo tipo per discutere e proporre.