

Perrone Raffaele



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2012 - 0024275 del 09/10/2012

Da: tiziano.rizzato@postacertificata.gov.it
Inviato: lunedì 8 ottobre 2012 10.11
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: I: Reinvio- Osservazioni alla VIA del progetto definitivo della SPV relativo al lotto 2 tratta B dal km. 29+300 al km. 38+700
Allegati: Oss. alla SPV di Tiziano Prog. definitivo. 2012 con ALLEGATI.pdf

Buongiorno,

A seguito di errato invio degli allegati, mancando l'allegato n° 4, reinvio l'osservazione completa raggruppata in un'unico file PDF, cancellando su questo inoltro i file precedentemente inviati.

Ringrazio per l'attenzione

Tiziano Rizzato

>---Messaggio originale---

>Da: tiziano.rizzato@postacertificata.gov.it

>Data: 07/10/2012 23.58

>A: <DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it>

>Oggetto: I: Osservazioni alla VIA del progetto definitivo della SPV
>relativo

al lotto 2 tratta B dal km. 29+300 al km. 38+700

>

>>>Buongiorno,

>>>

>>>Invio in allegato:"Osservazioni alla VIA del progetto definitivo
>>>della SPV relativo al lotto 2 tratta B dal km. 29+300 al km. 38+700

>>>-tratto

vicentino

>>>Breganze-Marostica." di cui alla nota protocollo 904 del 06/08/2012-

>Regione

>>>Veneto.

>>>

>>>Allegati presenti n° 3:

>

>>>Distinti Saluti

>>>

>>>Tiziano Rizzato

>>

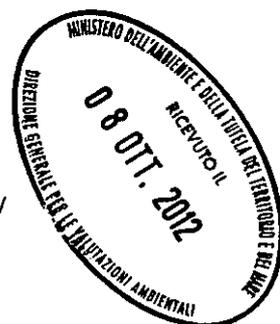
>>

>

>

AVVERTENZE AI SENSI DEL DLGS 196/2003

Le informazioni contenute in questo messaggio di posta elettronica e/o nel/i file/s allegato/i, sono da considerarsi strettamente riservate. Il loro utilizzo è consentito esclusivamente al destinatario del messaggio, per le finalità indicate nel messaggio stesso. Qualora ricevete questo messaggio senza esserne il destinatario, Vi preghiamo cortesemente di darcene notizia via e-mail e di procedere alla distruzione del messaggio stesso, (compresi i file allegati) senza farne copia, cancellandolo dal Vostro sistema; costituisce comportamento contrario ai principi dettati dal Dlgs. 196/2003 il trattenerne il messaggio stesso, divulgarlo anche in parte, distribuirlo ad altri soggetti, copiarlo, od utilizzarlo per finalità diverse. Qualsiasi utilizzo non autorizzato del contenuto di questo messaggio costituisce violazione dell'obbligo di non prendere cognizione della



corrispondenza tra altri soggetti, salvo più grave illecito, ed espone il responsabile^f alle relative conseguenze.
Confidentially notice. This e-mail transmission may contain legally privileged and/or confidential information. Please do not read it if you are not the intended recipient(S). Any use, distribution, reproduction or disclosure by any other person is strictly prohibited. If you have received this e-mail in error, please notify the sender and destroy the original transmission and its attachments without reading or saving it in any manner.

Tiziano Rizzato - Breganze
tiziano.rizzato@postacertificata.gov.it

Tiziano Rizzato
Via del Torrione, 13
36042 Breganze, Vi
C.F. RZZTZN69A30L157R
mail: tiziano.rizzato@postacertificata.gov.it

Tiziano Rizzato
Firmato digitalmente da
Tiziano Rizzato
ID: C=IT, o=Tiziano Rizzato, ou=
email=Tiziano.Rizzato@postacertificata.gov.it, cn=IT
Luogo: Via del Torrione, 13-
36042 Breganze - VI
Data: 2012.10.08 10:09:18
+02:00

RACCOMANDATA A/R
Posta Elettronica Certificata

Breganze, 5 Ottobre 2012

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

- Dir. Gen. per la Salvaguardia Ambientale,
Servizio V.I.A.
- Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 ROMA;
PEC: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it.

Ministero per i Beni e per le Attività Culturali

- Dir. Gen. per le qualità e la tutela del paesaggio e l'arte e l'architettura contemporanea.
- Via San Michele, 22 – 00153 ROMA;
PEC: mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Regione del Veneto

- Unità Complessa Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.)
- Calle Priuli, 99 - 30121 VENEZIA.
PEC: protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

e p. c.

-Al Sindaco del Comune di Breganze
Avv. Silvia Covolo
-Alla Soprintendenza Beni Ambientali ed Architettonici del Veneto Orientale - Sestiere S. Croce, 770 - 30135 VENEZIA
-Alla Provincia di Vicenza Settore Ambiente -Servizio Cave, Minieré, VIA, V AS e Biodiversità- Contrà San Marco, 30 - 36100 VICENZA

Oggetto: Osservazioni e proposte in merito alla richiesta effettuata il 08-08-2012 di pronuncia di compatibilità ambientale dei lavori relativi a "Superstrada Pedemontana Veneta – Lotto 2 tratta B dal km 29+300 al km 38+700" e "Superstrada Pedemontana Veneta – Lotto 3 tratta F dal km 54+755 al km 55+494" ed in relazione al progetto definitivo ed allo Studio di Compatibilità Ambientale dell'opera stessa, depositati presso le Amministrazioni Provinciali di Vicenza e Treviso e presso la Regione Veneto. Elaborati grafici del progetto definitivo "Lotto 2 – Tratta B", territori del Comune di Breganze. Mason, Molvena, Pianezze, Marostica, Fara Vic..

Il sottoscritto, Tiziano Rizzato nato a Thiene il 30/01/1969 e residente a Breganze-VI, presa visione, di alcuni elaborati relativi al progetto definitivo della "SUPERSTRADA A PEDAGGIO PEDEMONTANA VENETA" (di seguito SPV), di cui alla nota protocollo 904 del 06/08/2012- Regione Veneto, messi a disposizione in modo tardivo e incompleto, viste che precedenti osservazioni e proposte fatte all'Ufficio del Commissario delegato per l'emergenza determinatesi nel settore traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza e al Comune di Breganze, non sono state accolte o attentamente valutate, propone la seguente Osservazione verso l'adozione del progetto definitivo e Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), con particolare attenzione al territorio del Comune di Breganze:

PREMETTO

- ▲ che la Legge 23 dicembre 1998 n. 448, finanzia la realizzazione della “Superstrada Pedemontana Veneta”, e all’articolo 50, comma 1, lettera g stabilisce che “La costruzione deve assicurare il massimo riuso dei sedimi stradali esistenti e dei corridoi già previsti dagli strumenti urbanistici nonché il massimo servizio, anche attraverso l’apertura di tratti alla libera percorrenza del traffico locale, per assicurare la massima compatibilità dell’opera con i territori attraversati”; e che tra i sedimi stradali esistenti vi è la sopraccitata Strada Provinciale Nuova Gasparona (SP 111);
- ▲ che la Deliberazione 29/03/2006 n. 96 del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (Gazzetta ufficiale 23/09/2006 n. 222) prescrive in particolare riguardo al “TRATTO BREGANZE-NOVE - Per l’intero tratto di sovrapposizione alla S.P. Gasparona e alla S.P. 248 compreso tra l’Astico e il Brenta, si prescrive di individuare una soluzione che concentri in un unico corridoio infrastrutturale sia la S.P.V. che la viabilità locale e di servizio, evitando di interessare ambiti esterni al corridoio, con particolare riferimento a quelli integri dal punto di vista agricolo.”;
- ▲ che con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 31.07.2009 è stato dichiarato lo stato di emergenza determinatosi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza;
- ▲ che l’ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3802 del 15.08.2009 è stato nominato il Commissario Delegato per l’emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nell’area interessata dalla realizzazione della “Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta” (di seguito per brevità Commissario Delegato) nella persona dell’ing. Silvano Vernizzi;
- ▲ che il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione prima) ha dichiarato l’illegittimità degli atti amministrativi sopra citati richiamando le autorità emananti al rispetto delle norme violate;

richiamato

la legge istitutiva della Pedemontana Veneta e quanto indicato nelle due conferenze di servizi di Roma e Castelfranco Veneto e quanto nella sostanza richiesto dai Comuni, in modo circostanziato in quelle sedi, ai fini dell’esercizio dell’opzione superstradale e visionato il progetto posto in VIA.

In linea generale si rileva quanto segue:

il progetto è in contrasto con la norma fondamentale di cui all’art. 145, comma 75 della L. 23.12.2000 n. 388, istitutiva della Superstrada poiché non recepisce i precetti stabiliti dal legislatore e nello specifico:

- *vengono assunti parametri di dimensionamento esclusivamente autostradali in totale violazione di quanto deliberato dal Parlamento;*
- *è totalmente disattesa la prescrizione relativa massimo riuso del sedime esistente della Nuova Gasparona. In tal senso il massimo riuso si concretizza tecnicamente solo tramite l’allargamento laterale rispetto all’asse geometrico della struttura stradale esistente. Il progetto proposto si sviluppa invece alternativamente a nord ed a sud della Nuova Gasparona, in qualche punto anche nella misura di qualche decina di metri. Questa scelta determina un maggior consumo del territorio interessato, ora destinato ad uso prevalentemente agricolo, e soprattutto la distruzione dell’opera preesistente. Il progetto proposto appartiene inoltre ai filoni progettuali delle autostrade storiche, chiuse rispetto al territorio, con caselli e complanari, in contrasto con la permeabilità al territorio che invece la nuova infrastruttura deve assicurare. La scelta di adottare un sistema di esazione del pedaggio di “tipo chiuso” da un lato determina una maggior occupazione di suolo destinata agli svincoli, dall’altro lato porterà ad una concentrazione di traffico con conseguenti rallentamento dello stesso in prossimità di nodi stradali importanti (vedi svincolo di Breganze) e significativo incremento dell’inquinamento. - La dislocazione poco lineare della viabilità complanare alla superstrada, con continui scavalcamenti e sottopassi a nord ed a sud della stessa, e le numerose rotatorie*

utilizzate per la ricucitura della viabilità esistente, risultano poco efficienti ai fini della mobilità complementare ed aumentano ulteriormente l'occupazione di suolo agricolo.

- il servizio al territorio determinato dal progetto proposto è del tutto secondario rispetto all'impatto prodotto dall'attraversamento di una struttura autostradale pachidermica che va ad alterare irreparabilmente l'importante contesto paesaggistico-ambientale della fascia pedemontana e delle colline breganzesi, marosticensi e bassanesi, tra i più belli in Italia. Proprio queste valutazioni d'impatto unitamente alle già elencate modalità trasportistiche, elencate in modo circostanziato nella prima conferenza di servizi di Roma dal tecnico delegato dai rappresentanti di tutti i Comuni interessati dalla previsione infrastrutturale, avevano convinto l'allora ministro Nesi nonché i ministeri dell'ambiente e dei beni culturali, a sostenere senza riserve l'opzione del semplice potenziamento della Nuova Gasparona, attraverso un progetto susperstradale, cassando senza appello il progetto definitivo autostradale di Bonifica spa, commissionato da Anas. Progetto quest'ultimo ritenuto totalmente inidoneo sotto il profilo trasportistico, territoriale, ambientale e paesaggistico, costituendo una sorta di ottovolante che si snodava, planoaltimetricamente lungo il pedemonte, con gravi impatti e, paradossalmente, non rendendo quel servizio al territorio (residenti, imprese, collegamenti alla rete principale) che costituivano invece le vere condizioni al contorno della problematica da risolvere.

In particolare si rileva inoltre che:

- le modifiche proposte in fase esecutiva al progetto della "Superstrada Pedemontana Veneta" riguardano la tratta che si sviluppa lateralmente alla attuale Strada Provinciale n. 111 denominata "Nuova Gasparona", progettata e costruita come strada a scorrimento veloce e completata alla fine degli anni '80, per razionalizzare ed integrare la viabilità di un'area fortemente conurbata, della città diffusa con una popolazione di circa 150.000 abitanti, distribuiti in numerosi centri urbani tra Thiene e Bassano del Grappa, e con una notevole densità di piccole e medie aziende dislocate in diversi poli produttivi/industriali, con percorsi medi di 8-13 km;

tutto ciò premesso
si chiede

che venga operata una modifica progettuale, di semplice e rapida attuazione che rispetti la norma fondamentale e fornisca risposte coerenti con le vere esigenze del territorio.

A tale scopo si richiamano integralmente gli studi condotti in particolare dall'ing. Giampaolo Bergamin di Bassano del Grappa, già consulente dei rappresentanti di tutti i Sindaci interessati al tracciato e, in particolare,

1. sovrapposizione effettiva della Superstrada Pedemontana Veneta all'attuale Strada Provinciale n. 111 Nuova Gasparona, con il solo potenziamento della strada provinciale esistente.
2. eliminazione degli attraversamenti a raso mediante sottopassi;
3. semplice prolungamento dei sottoservizi esistenti (luce, gas, irrigazione, fognatura, cavidotti enel, telefono, condotte metano);
4. semplici svincoli in corrispondenza delle principali intersezioni;
5. inserimento ai lati della strada, di opere a verde per alcuni metri in larghezza, visto lo spazio recuperato (0,5% del territorio di Breganze e 1.000.000 di mq sull'asse Breganze-Rosà), quale mitigazione ambientale, considerandola dal punto di vista percettivo-paesaggistico, al pari di un fiume che attraversa la pianura da Est a Ovest.
6. gratuità del tratto tra Breganze e Bassano, almeno per i residenti e, solo se necessario, pedaggiamento elettronico o sistema di esazione a vignetta o bollino;
7. recupero integrale dell'unico finanziamento pubblico di 300.000.000 di euro concesso, e del finanziamento regionale al fine da ridurre l'esborso con il project e il conseguente onere di pedaggiamento successivo.

In subordine a quanto precedentemente esposto, nel mancato accoglimento delle osservazioni generali di cui sopra e riconferma della tipologia di strada in oggetto,

si espongono i seguenti punti in osservazione al progetto presentato:

1 - Viabilità

Premesso che:

Con una Superstrada-autostrada veloce, di attraversamento e a pagamento, come da progetto, in una realtà di città diffusa, un conurbamento con quasi 150 mila abitanti presenti nella fascia pedemontana tra Thiene e Bassano, diventa allora necessaria la presenza di una complanare per smaltire il traffico locale che copre mediamente 8-13 km cioè tra casello e casello, in collegamento con i centri dei paesi e le attuali intersezioni. Un errato dimensionamento delle strade e sistema di collegamento, causerebbe l'intasamento degli accessi ai caselli, delle strade locali e dei centri abitati, con conseguente danno ambientale e mancato servizio al territorio.

Recenti fatti come incidenti stradali lungo la SP 111 o la chiusura per lavori del ponte sul torrente Astico lungo la SP VIII Vecchia Gasparona, hanno messo in evidenza la fragilità del sistema infrastrutturale locale, con intasamenti e notevoli disagi alla viabilità e alle numerose attività industriali-artigianali e commerciali.

Breganze è sempre stato nei secoli un punto mediano di incontro per il traffico tra nord e sud (Valle dell' Astico e Altopiano di Asiago con Vicenza) e tra Est e Ovest (Pedemontana). Anche questo progetto che prevede il casello di Breganze rafforza questo ruolo, tanto che il nodo di Breganze, lungo la pedemontana, è da considerarsi di fondamentale importanza, secondo solo a quello di Bassano del Grappa. Questo si evince non solo dai flussi di traffico previsti, ma anche dall'effetto di concentratore di traffico che il casello di Breganze comporterà, convogliando non solo parte del traffico proveniente da Thiene e Sarcedo, ma anche tutto il traffico proveniente dalla bassa valle dell' Astico (Fara, Lugo, Calvene, Zugliano,...) e parte del traffico, soprattutto pesante, proveniente da Sandrigo e Vicenza. Non va dimenticato per ultimo, la presenza di due grosse industrie come 'Laverda' e 'Diesel', poste proprio al centro del nodo, che da sole movimentano almeno 1500 veicoli nelle ore di punta di inizio e fine dei turni lavorativi, senza contare il traffico pesante durante il giorno per la logistica.

Dall'introduzione al cap 17, 'Muoversi, bisogni e opportunità', del rapporto statistico della Regione Veneto 2012, si legge: *"Ogni anno, dal 2008 al 2011, vanno diminuendo il numero medio di spostamenti giornalieri, la distanza percorsa e il tempo dedicato alla mobilità quotidiana; restano nettamente predominanti gli spostamenti con mezzo di trasporto a motore. Ogni giorno, nel 2011, si effettuano 2,8 spostamenti pro capite, si percorrono mediamente 34,8 km e ci si impiegano quasi 57 minuti. Non varia il peso degli spostamenti per lavoro (39,4%), diminuiscono quelli per tempo libero (25,5%, 27,1 nel 2010), aumentano quelli per gestione familiare (33,3%, 30,1 nel 2010)".*

Dai mezzi di informazione, il Sole 24ore e Radio 24, settimana del 17-23 sett. 2012: si apprende che nel 2011-2012, le vendite di veicoli a due ruote (soprattutto biciclette) hanno superato quelle delle automobili, e che il direttore BMW afferma come oramai per l'Europa ci si debba rassegnare ad essere in una nuova fase storica di 'de-motorizzazione'.

Dalla 'Conferenza dei sindaci del 17.09.2009, 01.10.2009 e 13.10.2009, lettera del 14/10/2009, Prot. n° 8733 del Comune di Mason', presente Silvia Covolo, Sindaco di Breganze, al Punto 4 si legge: *"4. Vengano mantenute le complanari in posizione il più possibile aderente al sedime della SPV, e sovrapposte nei tratti di galleria artificiale, realizzando in aderenza a queste delle contro strade per dare accesso ai fondi agricoli, da utilizzare anche come piste ciclo/pedonali".*

e al Punto 6: *"6. Venga assicurata la continuità tra le complanari e la viabilità alternativa da Thiene a Bassano".*

Da "Aggiornamento studio del traffico veicolare - tratta Breganze-Bassano" del progetto definitivo (File n°: PV_D_GE_GE_GE_2_B_000-007_0_001_R_A_0 - Breganze, traffico veicolare), si vede come le indagini sul traffico, siano basate su dati del 2001, e quindi non aggiornati: PGTL. Piano Generale dei trasporti e della Logistica del 2001 e domanda di mobilità ISTAT 2001.

A pg. 9, nelle "sezioni più prossime alla viabilità in progetto, utilizzate per la calibrazione della domanda di mobilità dell'area, con particolare riferimento alla tratta compresa tra Breganze e Bassano Est", risultano mancanti in area Breganze, alcune 'sezioni di traffico' che ritengo invece importanti per l'asse nord-sud: in particolare per il traffico proveniente da Vicenza in Via Chizzalunga lungo la SP. 119, e quello proveniente da nord, Fara, Lugo, Calvene, Zugliano, SP 91. Non vi sono sezioni altresì nel tratto Breganze, Mason, Marostica. Il nodo di Breganze, si ritiene non secondario a quello di Bassano, e meritevole di maggiore attenzione, già oggi soggetto a frequenti intasamenti. Mentre per l'area di Bassano, sono presenti ben 6 sez. corrispondenti ai principali flussi di traffico da nord (1), est (3), sud (1), sud-ovest (1), non sono presenti sufficienti sez. per il nodo di Breganze.

Il modello di simulazione e il PGTL, si basano su aumenti di traffico al 2015 con tasso di crescita 'conservativo' 'basso' di circa + 1,3%, e un tasso di crescita 'alto' di circa il + 3% (pg. 7). Questo tasso di crescita è in netto contrasto con i dati reali, in quanto lo studio stesso rileva come tra le stime del 2006 e quelle odierne, vi sia una flessione di traffico del - 4 % (pg. 20)

Le stime di crescita del traffico veicolare, sono coerenti alla SPV solo considerando il nuovo progetto della Castelfranco-Bassano-Valsugana Nord, come dichiarato a pg. 26: "Tale risultato evidenzia che l'effetto trainante della Valsugana sui flussi lungo la SPV compensa l'eliminazione di un casello tra Breganze e Bassano, rispetto al progetto preliminare, e soprattutto il minor volume complessivo di traffico sulla rete dovuto al trend negativo della domanda attuale, anno 2012.", con un aumento del + 19% (46,700 veic/gg).

Non si evince purtroppo dallo studio, come l'ipotesi di un prolungamento della A 31 Valdastico, verso Trento, la cosiddetta 'Valdastico Nord' (il cui iter è già avviato con progetto preliminare e SIA), che collegherà Thiene-Piovene Rocchette con Rovereto-Trento, varierà i flussi di traffico. Inoltre, lo Studio di Impatto Ambientale (parte generale, riassunto non tecnico pg. 9 e 48, depositato presso il Ministero dell'Ambiente) del 'Progetto Preliminare alla Valdastico Nord', prende in considerazione la Pedemontana Veneta ma non la 'Castelfranco-Bassano-Valsugana Nord', considerando vari scenari di traffico e mettendoli a confronto con distanze e costi. D'altra parte, lo Studio di Impatto Ambientale nel progetto preliminare della 'Valsugana-Valbrenta -Bassano' con SIA del Giugno 2012, negli scenari proposti (sintesi non tecnica, pg. 4), considera la 'Pedemontana Veneta' ma non prende in considerazione la Valdastico Nord. Non vi sono in pratica studi e considerazioni generali su tutta la mobilità e le arterie previste per gli assi nor-sud ed est-ovest per l'area pedemontana tra Thiene e Bassano in rapporto alla mobilità nazionale e regionale.

Con due arterie verso nord, a traffico veloce a pagamento, poco distanti tra loro (25 km), si può presumere che il collegamento Breganze-Bassano non intercetti più il traffico Nord-Sud, e si ridimensioni nelle sue previsioni di traffico, mantenendo il solo ruolo di bretella a servizio dell'area pedemontana. Tale ruolo è rafforzato dal fatto che il cosiddetto 'corridoio 5' europeo, sta via via perdendo la sua importanza strategica.

Infine, dalle tavole grafiche in appendice si evince come, in tutti gli scenari proposti, la direttrice nord verso Asiago, nel tratto Breganze-Salcedo, sia considerata la SP. 91, che passa per Via Astico-Fara Vicentino, e non la direttrice che normalmente viene percorsa dal traffico locale, e cioè la SP. 69, che passa per S. Giorgio di Perlana. Questo ultimo tratto viene considerato anche nell'ipotesi preliminare del 2006 tanto da prevedere il casello Breganze Est per convogliare il traffico verso Asiago per Turra, SP VIII vecchia Gasparona, SP 69 per S. Giorgio di Perlana.

Dalla valutazione della qualità dell'aria eseguita da A.R.P.A.V., Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto, e dalla 'Zonizzazione Amministrativa 2006' approvata con D.G.R.V n. 3195 del 17.10.2006, si vede come quasi tutti i comuni interessati dalla SPV tra Thiene e Bassano, siano inseriti come 'A1 Provincia' cioè Comuni con densità emissiva di PM10 tra 7 e 20 tonn/anno kmq. Alcuni di questi sono anche limitrofi ad aree 'A1 Conglomerato' con densità > di 20 tonn. di PM 10. (link: <http://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/aria/qualita-dellaria/valutazione-qualita-dellaria>) A tal proposito si vedano anche il rapporto finale dello studio di 'Ottimizzazione della rete regionale di controllo della qualità dell'aria del Veneto e mappatura di aree remote' del 2006.

Di seguito poi si valuta come "i comuni con densità emissiva compresa tra 7 e 20 t/anno kmq, inseriti nelle aree "A1 Provincia", rappresentano una fonte media di inquinamento per se stessi e per i comuni vicini; ad essi devono essere applicate misure finalizzate al risanamento della qualità-densità dell'aria e se necessario, piani di azione di natura emergenziale."

Si Evidenzia:

1.0 -Viabilità sud e casello di Breganze (km 29,3-30,1):

Si ritiene che la soluzione di progetto non sia adeguata alle necessità del nodo viabilistico in quanto:

-Le rotonde su Via Chizzalunga a Breganze (rotatoria n° 4 - Mirabella e n° 5 - Diesel), non risultano adeguate a smistare tutto il traffico che vi converge in quel punto. Se il traffico si blocca, come oggi già accade su questo tratto, tutte le provenienze da Sud e Ovest, avranno difficoltà di accesso al casello.

-Il traffico proveniente dal casello di Breganze, verso Thiene, deve compiere un tortuoso tragitto prima di immettersi sulla SP 111, rischiando di bloccare il traffico sulla rotonda (n° 2) del casello .

-Nelle ore di punta, i veicoli che escono dalle industrie Laverda e Diesel e dalla zona industriale, non trovano un adeguato e fluente sbocco in via Chizzalunga e andranno sicuramente ad intasare le due rotonde a nord e Sud (n° 5 e 4).

- La bretella Sud, dal casello verso la Chizzalunga, pur convogliando il traffico proveniente da Sud (Sandrigo) e bypassando quello proveniente da Nord verso Sud (zona artigianale Breganze, Fara, Zugliano, Sarcedo,...), non risolve i problemi di traffico in località Mirabella. Tale bretella risulterebbe inoltre bloccata sulla rotonda Sud di Mirabella (n° 4), in caso di intenso traffico proveniente da Nord (Laverda, Diesel, Breganze centro, Mason-Marostica-Bassano).

per quanto esposto, chiede pertanto quanto segue:

1-0-1 -Che venga posta particolare attenzione a questo snodo, affinché possa assorbire in maniera fluida il traffico previsto e non si verifichino blocchi o rallentamenti nelle circonvallazioni e complementari, tali magari da inibire la funzionalità del casello stesso e riversare il traffico locale o di attraversamento sui centri abitati di Breganze e Sandrigo.

Si ritiene pertanto che sia da inserire uno svincolo a 'fagiolo' vicino al casello, che connetta direttamente tutte le direttrici, simile a quello previsto nel progetto preliminare.

1-0-2 - Ciò che si ritiene di fondamentale importanza variare, è l'assetto viario tra il casello di Breganze, la SP 111, le complanari alla SPV e la Chizzalunga SP 119. Risolvendo correttamente questo punto, si rende inutile anche la costruzione della bretella Sud lungo l'Astico, con notevole risparmio di territorio e risorse.

La soluzione che si prospetta e che viene esemplificata nell'allegato 1, è quella di un grande svincolo a forma triangolare a doppia o tripla corsia di marcia, a Sud della nuova superstrada, tra la industria Diesel e la Chizzalunga, corredato da una rotonda sull'itersezione della strada per l'abitato di Mirabella.

1-0-3 – Mantenere tutte le soluzioni svincolistiche e le strade complementari il più aderenti possibile alla SPV recuperando i sedimi esistenti, risparmiando risorse e territorio, diminuendo i tragitti di svincolo con notevole abbattimento di inquinanti atmosferici e acustici. Per questo ultimo punto, si pensi solo alla quantità di inquinanti da Pm 10 in meno con un tragitto di svincolo più corto di 1 km. per i 20.000-25.000 passaggi giornalieri di veicoli.

1-0-4 – Interessante sarebbe anche prevedere a nord della SPV, un punto sosta con parcheggio scambiatore, area camper, campeggio, un luogo di accoglienza turistica della Pedemontana. Il tutto dovrebbe comunque essere previsto a copertura alberata intensiva e ad impatto limitato, quale area di mediazione col paesaggio delle colline e la zona artigianale.

1.1 Bretella Sud, dal casello di Breganze a Mirabella per Strada della Seriola:

Premesso che:

- Così come da progetto, questa bretella sud che finisce all'incrocio di Mirabella, congiuntamente con la presenza dell'attuale Strada Provinciale 119 ad est e degli insediamenti produttivi a nord, di fatto circoscrive tutta l'area in oggetto e forma una sacca di territorio, che viene così definitivamente compromesso nella sua destinazione d'uso attuale cioè agricola e abitativa. Vista la presenza del nuovo casello e della SPV e di questa bretella, si ipotizza che in questo modo tutta quest'area potrà presto divenire appetibile per una urbanizzazione ad uso industriale e artigianale, cosa tra l'altro paventata e però già in parte cassata durante la costituzione del PATI "Terre della Pedemontana vicentina". Anche se le "Osservazioni del Comune di Breganze" come da Cons. Com. del 2/10/2012 al punto B, richiamano a: "Tale richiesta è finalizzata a una minore interferenza con il futuro sviluppo urbanistico dell'area e garantisce un collegamento diretto fra un'importante area produttiva e il casello di Breganze", così come altre osservazioni i merito, si fa presente come la viabilità locale-industriale può essere risolta con la viabilità esistente o con lo schema proposto allegato, e che il PATI, recentemente adottato, nelle aree a sud, verso Cà Pasin-Mirabella, non prevede nessun sviluppo urbanistico di tipo industriale. (vedi anche tav. P62900SU2C0100)

- La "Strada della Seriola", funge principalmente da accesso ai fondi agrari ed alle abitazioni limitrofe perché situata entro un ambito prettamente agricolo. La stessa risulta essere ad oggi l'ultimo accesso ciclo-pedonale rimasto al torrente Astico, utilizzato da molti cittadini, breganzesi e non, come percorso naturalistico ed area di svago.

Si chiede pertanto quanto segue:

1-1-1 - La bretella Sud, non debba essere costruita.

1-1-2 - E' inderogabile che nello stesso tempo si scongiuri la possibilità di ulteriori urbanizzazioni e sviluppi edilizi, in un'area di pregevole valore ambientale e agricolo, urbanizzazione che comunque non viene pregiudicata per il futuro.

1-1-3 - Si chiede comunque di mantenere l'accesso ciclo-pedonale al torrente Astico in continuità anche con l'attuale pista ciclabile Mirabella – Breganze, attuando nel contempo tutte le misure necessarie a rendere sicuro tale percorso per i mezzi non motorizzati.

1-2 - Rotonda di Mirabella di Breganze (n° 4)

premesse che:

-La presenza di questa rotatoria risulta importante in qualsiasi caso, sia per poter inserire il traffico tra l'industria Diesel, e la rotonda stessa a doppio senso unico di marcia con corsie separate, per evitare l'intersezione con la viabilità in uscita dalla Zona industriale, a metà di questo tratto: sia per migliorare le condizioni di sicurezza e di immissione-uscita dall'abitato di Mirabella.

- La soluzione di progetto, va a interagire con l'esistente Roggia Seriola a Est, con edifici di nuova costruzione a pochi metri di distanza e non risolve il problema di immissione di veicoli da strade limitrofe e abitati come Cà Pasin, manca altresì di soluzioni con attraversamenti per cicli e pedoni in sicurezza

- La rotatoria risulta da progetto di larghezza 57 mt, con 2211 v/h (epn- vetture equivalenti ora) di capacità pratica di traffico. Si ritiene che tali stime di traffico siano sottovalutate, come anche l'efficienza della stessa per la sua ridotta dimensione e per la prevista bretella di collegamento su strada della Seriola.

Si chiede pertanto quanto segue:

1-2-1 - Che tale rotonda, venga spostata più a Ovest, ed allungata, per aumentarne l'efficienza e permettere l'immissione di strade secondarie laterali, altrimenti inibite all'accesso sulla Chizzalunga in sicurezza.

1-2-2 - Tale modifiche eviterebbero lo spostamento della roggia Seriola adiacente e permetterebbe, su un vecchio sedime stradale, il passaggio ciclo-pedonale verso l'Astico.

1-2-3 - Vengano messi in sicurezza e previsti sui quattro bracci della rotatoria gli attraversamenti ciclo-pedonali con adeguate isole direzionali che permettano anche una sosta nell'attraversamento delle due corsie.

1.3 - Rotatoria su Via Riale a Breganze (n° 8)

Premesso che:

-La rotonda va a compromettere definitivamente un'area di pregio agricolo con vigneti specializzati e cenosi vegetazionale rientrante nelle tabelle come da 'SIC IT3220040 Bosco di Dueville', in prossimità del torrente Riale, e conseguente danno ambientale e alle attività agricole (vedi Allegato 4 – foto n° 4).

-La posizione di questa rotatoria, a nord della SPV costringe ad un passaggio della complanare a sud per connettersi con la viabilità di Mason, e a un tracciato tortuoso verso l'abitato di Maragnole, con un ulteriore spreco di terreno agricolo.

Chiedo pertanto:

1-3-1 - Razionalizzare la viabilità complementare che si inserisce sulla rotatoria in prossimità del torrente Riale (km 33+285), in modo da rendere meno tortuoso il percorso a sud del tracciato della Superstrada. A tal proposito lo schema allegato 3 con lo spostamento della suddetta rotatoria a sud, ha il vantaggio di ridurre l'impatto ambientale, abbassare i costi di realizzazione ed aumentare la permeabilità della nuova infrastruttura con il territorio.

1.4 - Complanari alla SPV e flussi di traffico di previsione:

Premesso che:

- L'attuale strada Nuova Gasparona SP111, ha svolto in questi ultimi decenni, un doppio ruolo: di spostamento per lunghe e medie distanze, e di collegamento tra i vari centri abitati per il traffico locale. Con l'incremento del traffico di questi ultimi 20 anni, questo doppio ruolo ha perso di funzionalità, essendo poco utile ad un traffico a scorrimento veloce, e diminuendo anche la funzione di collegamento e gronda tra i vari centri urbani. Le cause di questo non sono solo dovute all'intensità di traffico, ma anche alla presenza di numerosi passaggi a raso e incroci pericolosi, rotonde, ecc.. Per questo motivo andrebbe potenziata e sistemata.

- Il territorio che va da Thiene e Bassano, risulta ad alta densità abitativa, tanto da configurarsi oramai come una città continua. Considerando poi altri centri urbani poco distanti dalla pedemontana, come Sandrigo, Schiavon, Nove, Rosà, senza però conteggiare altri comuni come Zanè, Marano o Romano d'Ezzelino che appartengono più alla conurbazione di Thiene e Bassano, la Nuova Gasparona ha un bacino di raccolta di quasi 150 mila abitanti; una vera e propria bretella di collegamento e di circonvallazione in un'area conurbata della città diffusa.

Una Città di 100-150 mila abitanti senza una circonvallazione, risulterebbe completamente caotica e bloccata dalla circolazione veicolare.

- Le opere complementari alla SPV su quest'area, non comprendono una complanare fluida e di sezione adeguata o regolare, che funga da circonvallazione. Le complementari adiacenti vengono continuamente spostate a nord o sud, e portate verso la viabilità dei centri abitati, inibendo completamente la funzione che aveva la Nuova Gasparona.

Tale progetto sarebbe nefasto per la circolazione nei centri abitati, riversando la gran parte del traffico locale sulla strada Vecchia Gasparona, che passa per i centri storici e centri abitati, ad oggi già spesso intasata e non più adeguata ai flussi di traffico soprattutto pesante.

- Nel caso di Breganze, le due rotatorie in zona Breganzina (n° 7 e 8), a nord della SPV, porterebbero un aumento notevole di traffico lungo Via S. Gaetano-Zanella, in pieno centro abitato, su una carreggiata di sez. assolutamente inadeguata e dunque pericolosa. Allo stesso modo l'innestarsi della complanare con rotatoria (n° 6) su Via Olmo, porterebbe tutto il traffico in centro abitato su una carreggiata altrettanto inadeguata.

- Tale progetto va in contrasto con gli obiettivi della SPV che intendono alleviare dal traffico i centri abitati.

-Da 'Analisi rotatorie' (ident. N°: PV_D_GE_AP_GE_2_B_000-006_0_003_R_A_0) si evince che: "Le ipotesi degli scenari dei flussi di traffico, considerati per il dimensionamento della rotatoria, si riferiscono alle stime dei valori dei flussi di traffico del documento "Studio impatto ambientale – Studio del traffico", edito nel 2005 nell'ambito del progetto preliminare della superstrada a pedaggio "pedemontana Veneta". Si considera per la verifica quanto esposto nel paragrafo 8.1 di tale documento dove si individua il traffico ipotizzato negli anni fino al 2035. " Si ritiene pertanto che tale analisi siano da integrare e riallineare ai flussi di traffico odierni, tenendo conto che il progetto preliminare del 2005, non prevedeva le complanari continue su tutto il tracciato.

- Il dimensionamento delle rotatorie sembra inadeguato ai flussi di traffico reali e di previsione anche in relazione al D.M. 19 aprile 2006 -'Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali.' Non si evince come rotatorie siano correttamente dimensionate, pur avendo dimensioni diverse ma flussi di traffico simili. Con flussi di traffico di 700 veic. equiv. su tutto l'asse est-ovest da Marostica a Breganze, e di 400-500 veic. equiv., in alcune intersezioni sull'asse nord-sud, la n° 12 di Mason-Villaraspa e la n°16 di Marostica hanno 80 metri di diametro, mentre altre rotatorie aventi comunque 400 veic. equiv. sui rami nord-sud hanno diametri molto ristretti di circa 52-58 mt, come la n° 10, n°9, n°8, e in particolare la n° 5 a Breganze in via Chizzalunga di fronte alla Diesel (diam. di 56 mt.). Tutte le rotatorie sono previste con una capacità pratica di traffico dai 2420 ai 2250. Si prenda in esame anche la rotatoria in via S. Gaetano a Breganze, la n° 7, con 2170 veicoli di capacità pratica, con un diametro di 39 metri.

Si fa presente che a tal proposito, l'attuale rotatoria sulla SP 111 a Breganze, ha un diametro di circa 70 metri, con due corsie, ma nei periodi di punta, mattino e sera, risulta già oggi intasata, con tempi di attesa di alcuni minuti e code di autoveicoli lunghe fino a 2 km., in tutte le direzioni e in particolar modo nella direttrice entrante da Sud (Vicenza-Sandrigo).

-Secondo il Dec. Min. 5/11/2001, nella sua introduzione si legge: "Dette norme, devono essere improntate anche alla sicurezza della circolazione di tutti gli utenti della strada, alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, ed al rispetto dell'ambiente e di immobili di notevole pregio architettonico o storico." All' art. n° 3,4,2 p 18, si legge poi come le corsie per veicoli quali autobus, autocarri, trattori agricoli, devono avere carreggiata minima di 3,5 mt con strada almeno di tipo F1.

-Alcuni tratti dello svincolo del casello di Breganze, hanno strade di tipo C2, a mio parere inadeguate al flusso di traffico previsto in quel nodo.

-Dal Casello di Breganze, in raccordo con Zona industriale verso nord, è progettata una strada tipo F2, non adatta all'accesso ad una zona industriale con traffico pesante, come da Dec. Min. 5/11/2001!

-Allo stesso modo, risulta strada di tipo F2 anche il tratto di complanare che va dalla rotonda Diesel di Breganze alla rotonda su via Riale, mentre successivamente, fino a Marostica, tutta la complanare risulta di tipo C1. Tale diversità di larghezza del tracciato, con strozzatura nel territorio di Breganze non risulta idonea al tipo di traffico e ai flussi previsti, visto che anche da 'Da aggiornamento studio del traffico veicolare tratto Breganze Bassano' (Ident. N° PV_D_GE_GE_2_B_000-007_0_001_R_A_0 - Breganze, traffico veicolare), in alcuni scenari proposti, il traffico locale lungo la viabilità complementare si attesta tra i 10.200 e gli 11.000 veicoli/gg, e dalle analisi alle rotatorie si prevede un traffico equivalente sull'asse est-ovest di 700 veicoli dalle 8 alle 9 del mattino. Si fa anche notare come alcuni dati risultino in contrasto tra le varie ipotesi ed analisi, come per esempio quando nell'aggiornamento allo studio del traffico veicolare di Breganze si ipotizza un traffico sul tratto Via Riale-Via Chizzalunga di 4,800-9,600 veicoli/gg (cap. 5.2 pg. 29) ma si dice anche che in momenti di massimo utilizzo, sono previsti rallentamenti o intasamenti, mentre nel documento di dimensionamento delle rotatorie si fa una previsione di 700 veicoli/ora, su una strada di tipo F2 con 3,25 mt di corsia.

Chiedo pertanto:

1-4-1- Che sia verificata tutta la viabilità complementare e complanare di progetto adeguando le soluzioni progettuali ai flussi di traffico reali e programmati e alle tipologie di autoveicoli idonei e previsti, come da leggi vigenti (Dec. Min. 5/11/2001, D.M. 19 aprile 2006, e scgg.)

1-4-2 - Che venga eseguita una complanare continua tra Bassano e Sarcedo, di sezione adeguata (almeno di tipo C1) a contenere un traffico scorrevole utilizzabile anche da autobus, autocarri, e trattori agricoli, eliminando ove possibile tutte le intersezioni a raso. Tale complanare-

circonvallazione deve avere principalmente lo scopo collegare e captare il traffico locale dai centri abitati.

1-4-3 - Il posizionamento di rotonde ogni 2-3 km di adeguata dimensione in corrispondenza con le intersezioni delle strade principali di collegamento tra i vari abitati o la Vecchia Gasparona, garantirebbe un fluido scorrimento del traffico locale, ed un veloce collegamento tra gli abitati e verso i caselli della SPV.

1.5 - Intersezione con Via Olmo (km 31,3):

Premesso che:

-Anche in questo caso si ritiene inadatta la soluzione di progetto definitivo, in quanto la prevista complanare con la rotonda in posizione centrale, agevolerebbe l'immissione su via Olmo, una strada stretta (5,5 mt), in piena zona residenziale del centro di Breganze. Tale soluzione va in contrasto con gli obiettivi della SPV, cioè di separare il traffico e portarlo al di fuori dei centri abitati.

propongo pertanto

1-5-1 - La soluzione proposta nell'Allegato 2, è quella di mantenere la complanare a Sud della SPV, inserendo la rotonda nel proseguo di via Bragetti.

La prosecuzione con Via Olmo a Nord, verso il centro di Breganze, può avvenire in sottopasso, di profondità limitata, o con la SPV in trincea, in sovrappasso di max 3-4 mt di altezza, escludendo il traffico pesante, garantendo così anche un limitato accesso all'abitato per il traffico proveniente da Est.

1.6 - Variazioni di altimetria della SPV, gallerie, trincee e cavalcavia:

Premesso che:

-Anche se migliorato e diverse volte modificato dal progetto preliminare ad oggi; Il tratto tra Sarcedo e Mason risulta ancora fin troppo movimentato nella sua altimetria; una specie di ottovolante autostradale: in soli 5 Km, passiamo da quote di -6/7 mt rispetto al piano di campagna nella galleria di Madonetta-Sarcedo, a + 5 mt sul ponte dell'Astico, a -3,5 mt. nella rampa di accesso e uscita del casello di Breganze (asse 1 sud), a - 10 mt dopo appena 1 km sull'intersezione con la Chizzalunga, a -6,5 mt dopo 1,5 km sull'intersezione con Via Olmo, per andare sul piano di campagna e risalire due volte, a + 5 mt sul nuovo ponte del torrente Chiavone e dopo una discesa in zona S. Gaetano a + 1,5 mt, a + 8,5 mt sul ponte del torrente Laverda.

-Il primo tratto tra Sarcedo e il torrente Chiavone fino poi al torrente Laverda risulta pertanto molto sinuoso nella sua altimetria e flessuoso con curve a Dx e Sx, tale da renderlo anche pericoloso per la limitata visuale, soprattutto in concomitanza con l'uscita ed entrata del casello di Breganze e nei dossi. Si vedano anche a tal proposito le 'SEZIONI TIPO E PARTICOLARI DESCRITTIVI-Generale-Diagrammi di visuale libera' (Iden. n° PV_D_GE_AP_GE_2_B_000-006_0_001_R_A_0) in cui viene prospettata una infrastruttura con velocità di progetto di 120 km/h e spazi di frenata di 250 metri circa, dove però nei: 'Diagrammi di visibilità' (Iden. n° PV_D_GE_AP_GE_2_B_000-006_0_002_R_A_0) appare una visibilità anche di soli 500 metri.

propongo pertanto

1-6-1 - Tenendo pure fissi i punti altimetrici dei Torrenti Astico, del Chiavone e del Laverda, di mantenere sulla quota di campagna le livellette della costruenda SPV (+1 o 1,5 mt), o in alternativa di limitare al massimo la profondità della trincea con profondità max 3-4 mt., inserendo dei sovrappassi alti al massimo 3-4 mt. per i collegamenti con l'abitato di Breganze.

Tale soluzione oltre che abbassare l'altezza e quindi l'impatto visivo del ponte dell'Astico, diminuirebbe la variazione di altimetria della SPV, migliorando la sicurezza stradale ed evitando anche lo spostamento del torrente Chiavone. Altresì, limitando la profondità della trincea, verrebbe allo stesso modo mitigato l'impatto ambientale sulla falda acquifera e l'assetto idrogeologico.

1-6-2 - In generale, su tutto il tratto della SPV, al fine anche di ottenere un minore impatto ambientale e per mitigare l'impatto sul paesaggio, si ritiene che le soluzioni in trincea profonda o galleria, non siano ottimali.

1-6-3 - Visto che comunque le soluzioni in trincea anche profonda, prevedono un terrapieno laterale di contenimento (dunette o strade di servizio) a quota di + 1 mt, portando sopra il piano di campagna eventuali sovrappassaggi, si ritiene che portare tutti i sovrappassaggi a 3-4 metri di altezza sul piano di campagna, conseguentemente innalzando la trincea a massimo 3-4 metri di profondità, sia una buona soluzione di mediazione.

1-6-4 - E' inderogabile rinforzare poi con una cortiva alberata continua larga alcuni metri, i lati della strada e sui terrapieni. Assieme alle varie aree di risulta, boscate, si otterrebbe lo stesso impatto percettivo e visivo di un fiume di pianura; migliorando notevolmente anche il paesaggio ante-SPV.

1-7 - Viabilità ciclo-pedonale:

Premesso che:

- La nuova arteria SPV non essendo traversabile sul ciglio stradale da pedoni, biciclette, ecc., taglia definitivamente in due il territorio della pedemontana, tra pedecollina e pianura.

- Oltre alle strade minori o serventi il fondo agricolo, vi sono molti collegamenti ciclo-pedonali esistenti che pur non essendo delle vere e proprie piste ciclabili, ma delle carrarecce o strade con poco traffico veicolare, vengono normalmente usati dalla cittadinanza per il passaggio tra i due lati della SPV, e ora con la costruenda SPV, rischiano di non essere più ripristinati inibendo il collegamento tra contrade, frazioni e paesi.

- L'area, al fine di rafforzare la sua vocazione turistico-ludico-ricettiva, ha visto un rifiorire di molte iniziative e percorsi ciclo-pedonali-ippici sia in collina che in pianura.

- Il collegamento tra le frazioni del Comune di Breganze e il centro stesso, ed i percorsi per i luoghi principali di interesse naturalistico-paesaggistico-storico, sono spesso eseguiti a piedi o in bicicletta.

Si chiede pertanto che:

1-7-1 - Vengano mantenuti tutti gli attuali percorsi ciclo-pedonali presenti sul territorio attraversato dalla SPV valutando anche quelli non rientranti nelle piste ciclabili, registrando anche quanto previsto dal piano urbanistico attuativo del Comune.

1-7-2 - Venga redatta, una rete infrastrutturale ciclo-pedonale di collegamento tra i centri abitati, contrade, e i luoghi di interesse storico-culturale-paesaggistico-ludico del territorio, in modo tale da poterla inserire nella progettazione della SPV qualora questa rete intersechi l'arteria stessa

1-7-3 - Vengano realizzati almeno quei tratti che permettano l'attraversamento della SPV e delle strade complementari, anche e soprattutto in corrispondenza delle rotonde con adeguate isole di transito, sottopassi o sovrappassi. Le proposte e rettifiche redatte dal Comune di Breganze, in questo senso, sono incomplete o poco razionali. Viene in mente, per esempio il proseguimento da Via Chizzalunga verso Via Don Battistella, lungo un viadotto e una strada molto trafficata, non collegato a piste ciclabili esistenti e che sfocia in un marciapiede inadeguato e non ciclabile.

1-7-4 - Allo scopo di cui sopra, sono in particolare da tenere in forte considerazione i seguenti attraversamenti o collegamenti ciclo-pedonali (vedi anche allegati grafici n° 1,2,3.):

- ▲ Collegamento tra Mirabella, l'argine del torrente Astico e la zona Cave verso Sandrigo;
- ▲ Collegamento lungo l'argine dell'Astico da Sud a Nord in prossimità del ponte sul torrente stesso;
- ▲ Collegamento tra le industrie Laverda e Diesel e il centro di Breganze lungo la strada dei Mulini e la pista ciclabile di Strada delle Miliane;
- ▲ Collegamento tra la pista ciclabile del Maglio e l'argine dell'Astico;
- ▲ Collegamento tra Via Olmo e Mirabella-Maragnole;

- ▲ Collegamento tra Via Olmo e Via S. Gaetano con Maragnole in prossimità del torrente Chiavone;
- ▲ Collegamento tra Via S. Gaetano e Via Breganzina con Maragnole;
- ▲ Collegamento tra Via Breganzina e S. Biagio di Mason;
- ▲ Collegamento tra Strada dell'Albero, torrente Laverda e Mason (loc Cantarana)-Schiavon.

1-7-5 - In particolare si considera completamente inadeguata la soluzione proposta su Strada delle Miliane, con eliminazione della pista ciclabile ora presente e collegata ad altre piste ciclabili, con un tunnel scatolare di 106 mt poco sicuro e praticabile da biciclette, per bypassare la viabilità complementare. La soluzione grafica proposta, (All. 1) risulta più razionale e congrua, con mantenimento e potenziamento della pista ciclo-pedonale in sede propria, più l'eventuale strada a sez. ristretta di collegamento interpodereale, evitando il tunnel scatolare ma con un'unica cavalcavia che attraversa sia la SPV che la viabilità complementare aderente alla SPV stessa.

1-7-6 - Si chiede anche che il sottopasso sulla rotonda intersecante via F.lli Laverda, venga posta a Sud della rotonda stessa per un miglior collegamento con le industrie Laverda, Diesel e la struttura scolastica dell'asilo Diesel.

1-7-7 - Infine, si fa notare come la ciclo-pedonale lungo il Chiavone, ora correttamente posizionata lungo l'argine nord, dovrebbe essere meglio collegata alla viabilità limitrofa e alle direttrici per Maragnole e Mason.

2 - Valutazione di Impatto ambientale

2.1- Impatto dell'opera sull'assetto Idro-Geologico in particolare nell'area compresa tra il torrente Chiavone il Riale e il Laverda:

Premesso che:

- Tutta l'area di pedecollina tra il Chiavone a Breganze e loc. S. Biagio di Mason, e sempre stata, come si evince dalle mappe storiche, un'area paludosa, con acque ristagnanti, facilmente alluvionabile. Le stesse carte geo-pedologiche, confermano questa affermazione.

- In quest'area si trovano anche alcune depressioni del terreno, che favoriscono il ristagno delle acque.

- L'unione tra il torrente Chiavone e il Laverda in loc Albero a Maragnole di Breganze a 800 mt sud dalla SPV, crea uno sbarramento che impedisce il naturale deflusso delle acque superficiali.

- In quest'area vi sono continuamente allagamenti, e in loc. Albero (Allegato 4 – foto n° 1), nel punto di risacca, si sono recentemente verificati innalzamenti del livello dell'acqua sopra il livello di campagna anche di un metro.

- Il torrente Riale, e profonde canalizzazioni, raccolgono le acque del bacino, una delle quali, lungo Via Breganzina, bypassa il torrente Chiavone.

- La mancata manutenzione delle scoline e dei canali e talvolta il loro interrimento, hanno compromesso il sistema idrico originario. Il torrente Riale che si collega col Laverda, talvolta non è in grado di far defluire le proprie acque, straripando e provocando allagamenti.

- Tutta l'area risulta a forte rischio idro-geologico (Allegato 4 – pg. 1), aggravato dalla presenza di un terreno non drenante e in parte argilloso.

- Si ritiene che la Superstrada Pedemontana Veneta, passando in trincea e progettando l'attraversamento di molti canali e torrenti (il Riale stesso) con tombini scatolari a sifone o ponti canali, diminuisce la permeabilità delle acque superficiali e sotterranee, tale da peggiorare lo stato di fatto e aumentare il rischio di allagamento anche in aree abitate poste a nord dell'infrastruttura stessa. Ciò aggraverebbe notevolmente il rischio idro-geologico e potrebbe inibire o danneggiare l'attività agricola.

Pertanto chiedo:

2-1-1 - Che siano prese tutte le precauzioni possibili per diminuire il rischio idro-geologico dell'area.

2-1-2 - Che sia previsto un piano di interventi al fine di risolvere o migliorare il rischio idraulico: tale piano potrebbe prevedere un riscavo dei canali o scoline interrati, il mantenimento canali esistenti, aumentandone la profondità; l'inserimento di uno scolmatore sul torrente Riale, collegato al canale lungo Via Breganzina, che bypassa il torrente Chiavone verso Sud .

2-1-3 - Che non venga eseguito il tombinamento del torrente Riale, inserendo un ponte, e che tutti i ponti previsti vengano allungati oltre gli argini, in maniera tale da permettere un naturale deflusso delle acque superficiali in caso di eventi eccezionali, creando degli spazi che in regime normale, fungono da corridoi ecologici.

2-1-4 - Allo stesso modo, visto che la strada attraversa e taglia, andando in trincea, una fascia delicatissima di ricarica della falda acquifera, la più grande d'Europa, che dà sostegno idrico a metà del Veneto, e attraversa anche un tratto della 'rete ecologica Natura 2000' (SIC IT3220040 Bosco di Dueville e Risorgive limitrofe); si chiede di valutare inderogabilmente, soluzioni alternative per non interagire sul sistema idraulico e il suo equilibrio ambientale.

2.2 – Impatto su flora e fauna (Allegato 4)

Premesso che:

- La tratta attraversa in più punti la 'rete ecologica Natura 2000' (SIC IT3220040 Bosco di Dueville e Risorgive limitrofe);

- Il SIC IT322004 include completamente il biotopo "Bosco di Dueville" che rappresenta la Zona di Protezione Speciale IT3220013, situata ad una distanza di circa 9,5 km dall'area del torrente Chiavone, Riale, Laverda (Km 32+350 - Km 33+720);

- Per l'attraversamento dei torrenti Chiavone e Laverda è prevista la realizzazione di ponti mentre per il torrente Riale è prevista la realizzazione di un tombino scatolare

- La 'tavola di incidenza' (ident. P62900SGCA0500) a pg. 25 necessita di integrazioni e verifiche, in particolare per l'analisi sul torrente Riale che presenta realtà di cenosi da tutelare in maniera più consistente sia a nord che a sud dell'arteria, e nella parte nord sul Chiavone;

- L'area, tra il Chiavone e il Laverda a Nord della SP 111 e tra il Chiavone e il Riale a Sud della SP 111, vista la presenza di numerosi torrenti e un'agricoltura non intensiva, risulta con una alta naturalità, tra le più alte della fascia pedemontana pedecollinare, non a caso segnalata come area SIC. In particolare il torrente Riale presenta una elevata naturalità come citato anche nella 'Tavola di Incidenza';

- che una progettazione e realizzazione dell'opera in maniera non adeguata, con una separazione e taglio netti tra il lato nord e sud, può inibire anche la possibile e auspicabile rinaturalizzazione di aree o argini dei torrenti;

- La presenza di specie faunistiche come la rana, anche di specie rare, è stata segnalata più volte sia a nord che a sud della SP 111;

Si chiede pertanto che

2-2-1 - Venga posta particolare attenzione a questo tratto di SPV, integrando eventualmente gli elementi conoscitivi sullo stato di fatto e sull'impatto ambientale dell'opera stessa su flora e fauna, valutando soluzioni alternative progettuali.

2-2-2 - Che non venga eseguito il tombinamento del torrente Riale, inserendo un ponte, e che tutti i ponti previsti vengano allungati oltre gli argini, in maniera tale da permettere una maggiore connessione, creando degli spazi che fungono da corridoi ecologici.

2-2-3 - che siano eseguite dunque 'Opere di deframmentazione faunistica' lungo i torrenti Astico, Chiavone, Riale, Laverda, ed altri canali o scoline al fine di favorire l'attraversamento della fauna e la rinaturalizzazione.

2.3 – Impatto visivo-acustico e ambientale:

Premesso che:

Impatto visivo e percettivo-paesaggistico:

-La nuova arteria SPV avrà, comunque eseguita, un forte impatto sul territorio e sul paesaggio del nord vicentino e trevisano.

-La sede stradale della larghezza di circa 20 metri, compresa nelle opere complementari che raggiungono larghezze di 50- 60 metri, sono da considerarsi dal punto di vista percettivo-paesaggistico, al pari di un fiume, un nastro trasportatore, che attraversa la pianura, difficile, se non impossibile da mascherare.

-L'impatto visivo non cambia, sia che quest'opera sia posta in rilevato o in trincea, visto che le colline circostanti che l'opera attraversa, colline di notevole pregio ambientale e paesaggistico, tra le più belle del Veneto e d'Italia, sono un ottimo punto di vista verso la pianura e quindi anche verso la nuova arteria SPV.

-Vista dalla pianura, data anche la presenza di rilevati ai lati della sede in trincea, la percezione visiva della SPV nei tratti in trincea, sarà del tutto simile a quella di un fiume o di un torrente con i suoi argini in rilevato sui lati.

-L'unico impatto visivo forte dal punto di vista della pianura, sarà quello dove sono presenti viadotti o rilevati molto alti (es: ponti, intersezioni con altre strade, superamenti di torrenti o fiumi).

Impatto idrogeologico:

-La direzione di scorrimento delle acque superficiali e sotterranee lungo la pedemontana, va generalmente da Nord verso Sud. La SPV attraversa in senso trasversale da Ovest ad Est il territorio.

-Qualsiasi rilevato artificiale (anche quelli ai lati della trincea), crea uno sbarramento alle acque di scorrimento superficiale, col rischio idraulico di accentuare fenomeni di allagamento a Nord dell'arteria SPV, soprattutto se non sono adeguatamente progettati gli attraversamenti idrici (canali di scolo naturale, scoline, torrenti, ecc.).

-La presenza di una trincea più o meno profonda determina, per effetto di dinamiche relative al principio dei vasi comunicanti, un abbassamento, nel suo intorno, del livello di flusso delle acque sotterranee, con conseguente abbassamento del livello di falda. Tanto più profonda sarà questa trincea, e tanto maggiore sarà questo effetto. Nel territorio di Breganze e Sandrigo, sono ben vivi e testimoniati i fatti e i ricordi di questo effetto, quando nei decenni passati, a causa dell'escavazione dell'alveo dell'Astico e delle numerose cave, soprattutto in zona Mirabella, terreni che in passato, in periodi piovosi dell'anno presentavano fenomeni di risorgiva o acqua affiorante sono oggi divenuti aridi. Molti pozzi si sono inoltre prosciugati.

-Dove poi la falda acquifera non è molto profonda, e anzi vi sono fenomeni di impermeabilizzazione del terreno o di ristagno superficiale delle acque, la presenza di una barriera come una trincea o galleria, può causare fenomeni di compressione delle acque nel sottosuolo, innalzando a nord il livello delle falde superficiali, e aumentando fenomeni di ristagno o riaffioramento superficiale. Anche la presenza di un rilevato o cavalcavia, se non adeguatamente progettato con frequenti attraversamenti idraulici, aumenta fenomeni di ristagno o riaffioramento superficiale, cosa che già avviene per esempio con l'attuale Nuova Gasparona in corrispondenza con l'attraversamento del torrente Riale e Laverda.

Impatto acustico:

-L'effetto acustico di una trincea o di una galleria, è quello di comprimere e direzionare verso l'alto il rumore. Tale fenomeno non sempre mitiga l'intensità acustica sulla lunga distanza, per effetto della riflessione delle onde acustiche, possono causare l'incremento del livello di rumore in aree remote o nelle zone sopraelevate soprattutto di collina. E' quindi da tenere in grande considerazione questo effetto nell'abbattimento dei livelli acustici della SPV tenendo presente che le colline, di notevole pregio paesaggistico, oggi quasi esenti da inquinamento rumoroso, si trovano a poche centinaia o decine di metri dall'opera che prevede un notevole incremento del traffico, soprattutto pesante.

-Similarmente, l'impatto acustico di una strada in rilevato o su piloni, può essere elevato.

-Si fa notare inoltre che le barriere acustiche artificiali (vetro, cemento, legno, ecc) sono di forte impatto visivo, anche se occupano uno spazio limitato, mentre invece un adeguata barriera acustica eseguita con elementi arborei richiede una fascia boscata di almeno 25-35 metri, ma migliora

notevolmente l'impatto visivo e percettivo paesaggistico dell'opera. La barriera verde anzi, unita ad un tracciato sul livello di campagna, diventa uno dei pochi strumenti per mitigare questo impatto.

Impatto paesaggistico-ambientale ed economico (Allegato 4):

-La presenza sul territorio di un'opera dal forte impatto ambientale in un'area pregevole dal punto di vista storico – naturale – paesaggistico, con vocazione turistico ricettiva oltre che agricola o industriale, potrebbe sul lungo periodo, creare notevoli danni economici diminuendo il valore aggiunto di quest'area, cioè il binomio agricoltura-enogastronomia e paesaggio.

Si chiede

2-3-1 - di primaria l'inserimento, lungo tutto il tratto della SPV, di una barriera verde continua ad alto fusto sulle scarpate, negli spazi residui e di ritaglio, sui lati anche delle strade complanari stesse, per alcuni metri di larghezza. Si dovrebbe cioè limitare al massimo l'uso di barriere acustiche, accoppiandole sempre e comunque da una barriera verde anche se di ridotte dimensioni (filare alberato o boscato) per mitigarne l'impatto visivo-percettivo.

2-3-2 - L'uso massiccio di opere a verde, non solo migliorerebbe il paesaggio, ma potrebbe divenire anche economicamente vantaggioso, individuando piantumazioni a bassa manutenzione, sfruttabili poi nella filiera legno-energia. A questo scopo potrebbe risultare utile una gestione di questo verde da parte dei Comuni stessi o di Consorzi predisposti.

2-3-3 - Viste le considerazioni finora fatte, per quanto concerne i tratti in trincea o galleria, si chiede che questi siano da adottare solo ove necessari. Si fa notare anche come, in molti tratti lungo quasi tutta la SPV vi sia la presenza di ghiaia nel sottosuolo, considerata tra l'altro di ottima qualità; si chiede quindi di vigilare sull'escavazione affinché non diventi motivo improprio per la costruzione di gallerie e trincee.

3 - Valutazioni e individuazione di elementi storici, architettonici-archeologici

-Si ritiene indispensabile l'integrazione delle tavole di analisi e di Studio di Impatto Ambientale per gli aspetti storici e in particolare l'individuazione e catalogazione di elementi o edifici storici sul territorio interessato dalla SPV, allo scopo di una migliore valutazione di impatto sui siti stessi. Si fanno di seguito alcuni esempi.

-Sulle tavole di 'Studio di impatto ambientale' – Identificativo n°. P62900SGCA0320- Quadro di riferimento ambientale- tomo II – alla pagina 104-105- 'Individuazione dei beni storico-testimoniali', nel territorio di Breganze, mancano alcune evidenze storico-architettoniche e sono sbagliate le datazioni sui periodi storici di alcuni edifici; in particolare manca per esempio:

- ▲ la datazione della 'Tor Bissara' (XIII sec.) posta tra il chiavone e via S. Gaetano, in posizione di collina, a 450 mt dall SPV;
- ▲ la datazione del 'Mulino Viero' (XIII-XVI sec.) in via Strada del Mulino, a circa 100 metri dal casello di Breganze e dalla sede stradale della SPV;
- ▲ errata la datazione del Maglio di Breganze, in via Strada del Mulino, a 550 metri dalla SPV, un importantissimo sito tutelato, con museo e maglio funzionante 'tra i più importanti d'Europa' con evidenze del XVI-XVII sec. ma di sicura origine medioevale (http://www.museomagliobreganze.it/Museo_dell'Antico_Maglio_di_Breganze/Home.html);
- ▲ incompleta l'indicazione di tracce o sedimenti di centuriazione romana, che attraversano o lambiscono il tracciato della SPV (vedi: 'Mille anni di Storia della viticoltura e del territorio di Breganze', La Serenissima, 2008, cap. 1);

4 - Il ponte sul Torrente Astico (Km 29)

premesso che

-l'alveo dell'Astico è in pratica l'unico ambiente naturale rimasto in pianura, e considerato che questo tratto della SPV è una porta d'entrata da Ovest verso la pedemontana vicentina e verso Breganze,

si chiede

4-1 - che venga posta particolare attenzione alla progettazione del ponte sul torrente Astico, cercando comunque di non entrare in contrasto con l'ambiente e con il ponte adiacente della Nuova Gasparona SP 111. Si prevedano dunque almeno dei varchi ecologici su entrambi i lati dell'argine.

Mi auspico che gli Enti preposti prendano in seria considerazione le osservazioni sopra riportate e le possano tradurre in modifiche e/o prescrizioni al progetto esecutivo prodotto dalla società esecutrice, con l'obiettivo comune di realizzare questa grande opera in modo meno impattante possibile con il territorio, per garantirne la vivibilità e uno sviluppo compatibile con chi, in questo ambito ci vive e ci lavora.

Ringraziando per la Cortese Attenzione, Distinti Saluti

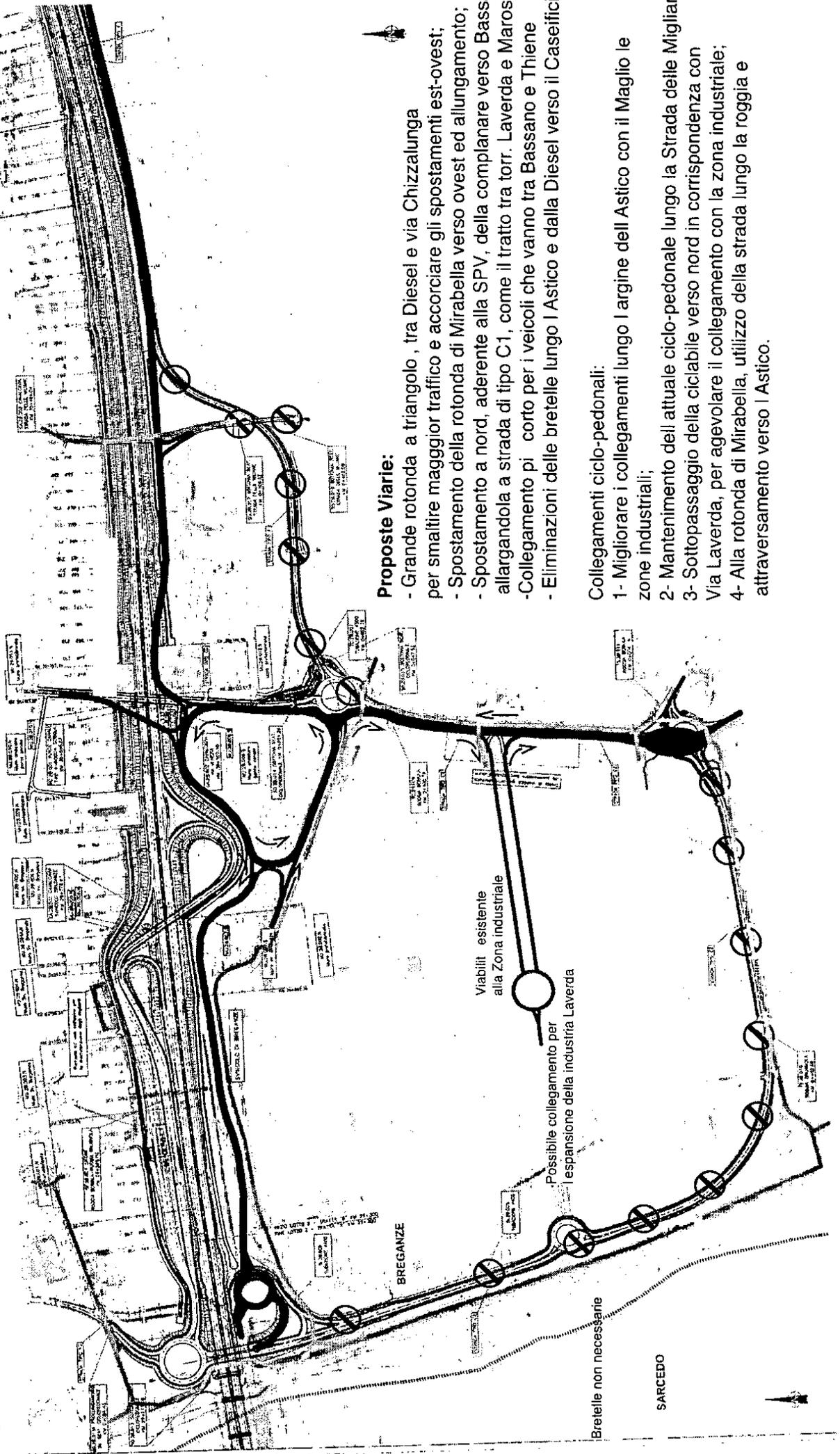
Allegati:

- 1 - Allegato 1 - Svincolo casello- Proposta Tiziano Rizzato 2012
- 2 - Allegato 2 - Via Olmo- Proposta di Tiziano Rizzato 2012
- 3 - Allegato 3 - Breganzina- Proposta di Tiziano Rizzato 2012
- 4 - Allegato 4 - Documentazione fotografica

In fede

Tiziano Rizzato

Allegato 1 - Superstrada Pedemontana Veneta, Proposte di Tiziano Rizzato da Osservazioni - 2012
 Svincolo del Casello di Breganze



Proposte Viarie:

- Grande rotonda a triangolo, tra Diesel e via Chizzalunga per smaltire maggior traffico e accorciare gli spostamenti est-ovest;
- Spostamento della rotonda di Mirabella verso ovest ed allungamento;
- Spostamento a nord, aderente alla SPV, della compianare verso Bassano, allargandola a strada di tipo C1, come il tratto tra torr. Laverda e Marostica;
- Collegamento più corto per i veicoli che vanno tra Bassano e Thiene
- Eliminazioni delle bretelle lungo I Astico e dalla Diesel verso il Caseificio.

Collegamenti ciclo-pedonali:

- 1- Migliorare i collegamenti lungo l'argine dell'Astico con il Maglio le zone industriali;
- 2- Mantenimento dell'attuale ciclo-pedonale lungo la Strada delle Migliane
- 3- Sottopassaggio della ciclabile verso nord in corrispondenza con Via Laverda, per agevolare il collegamento con la zona industriale;
- 4- Alla rotonda di Mirabella, utilizzo della strada lungo la roggia e attraversamento verso I Astico.

Viabilità esistente alla Zona Industriale

Possibile collegamento per l'espansione della industria Laverda

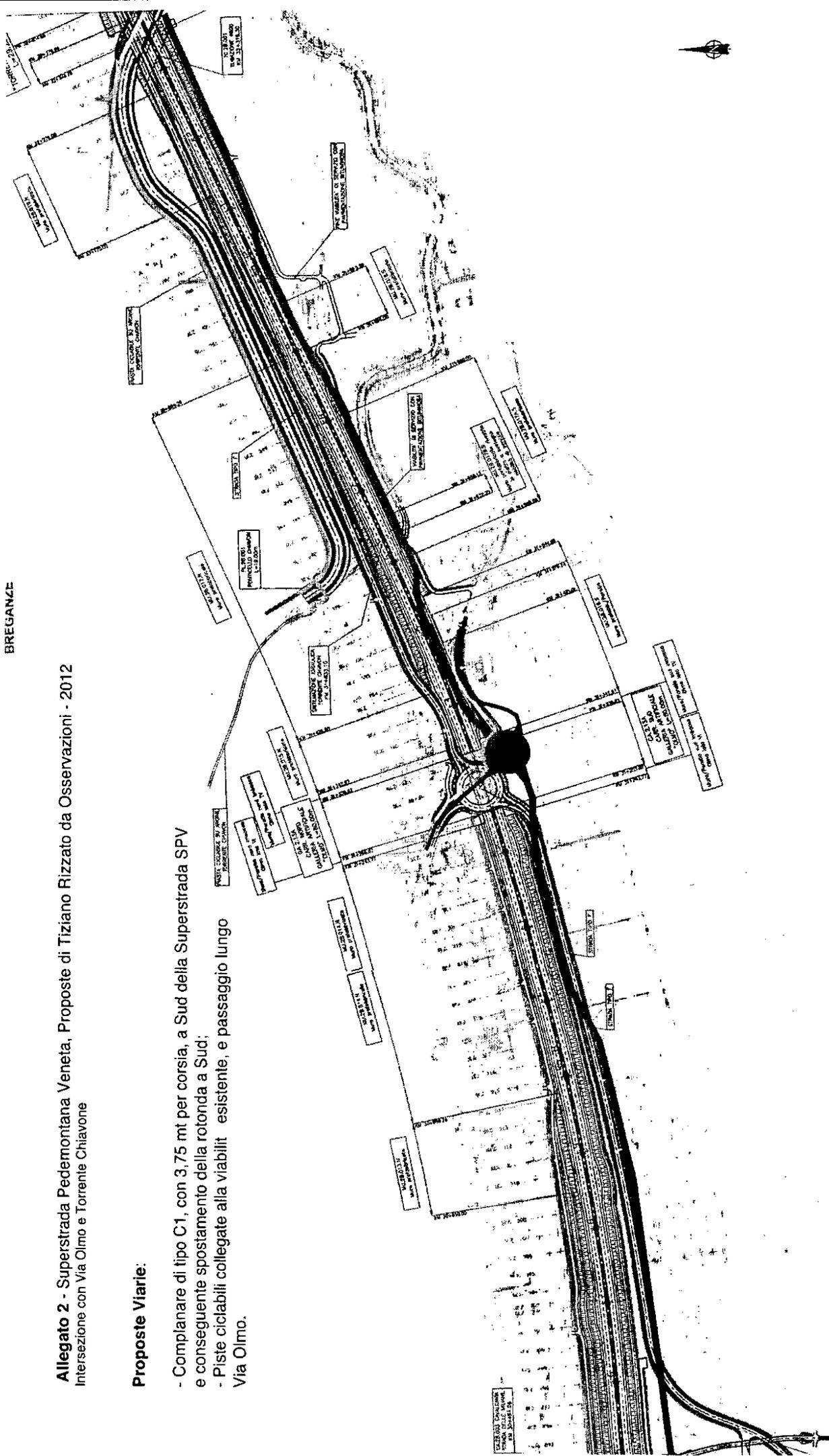
Bretelle non necessarie

SARCEDO

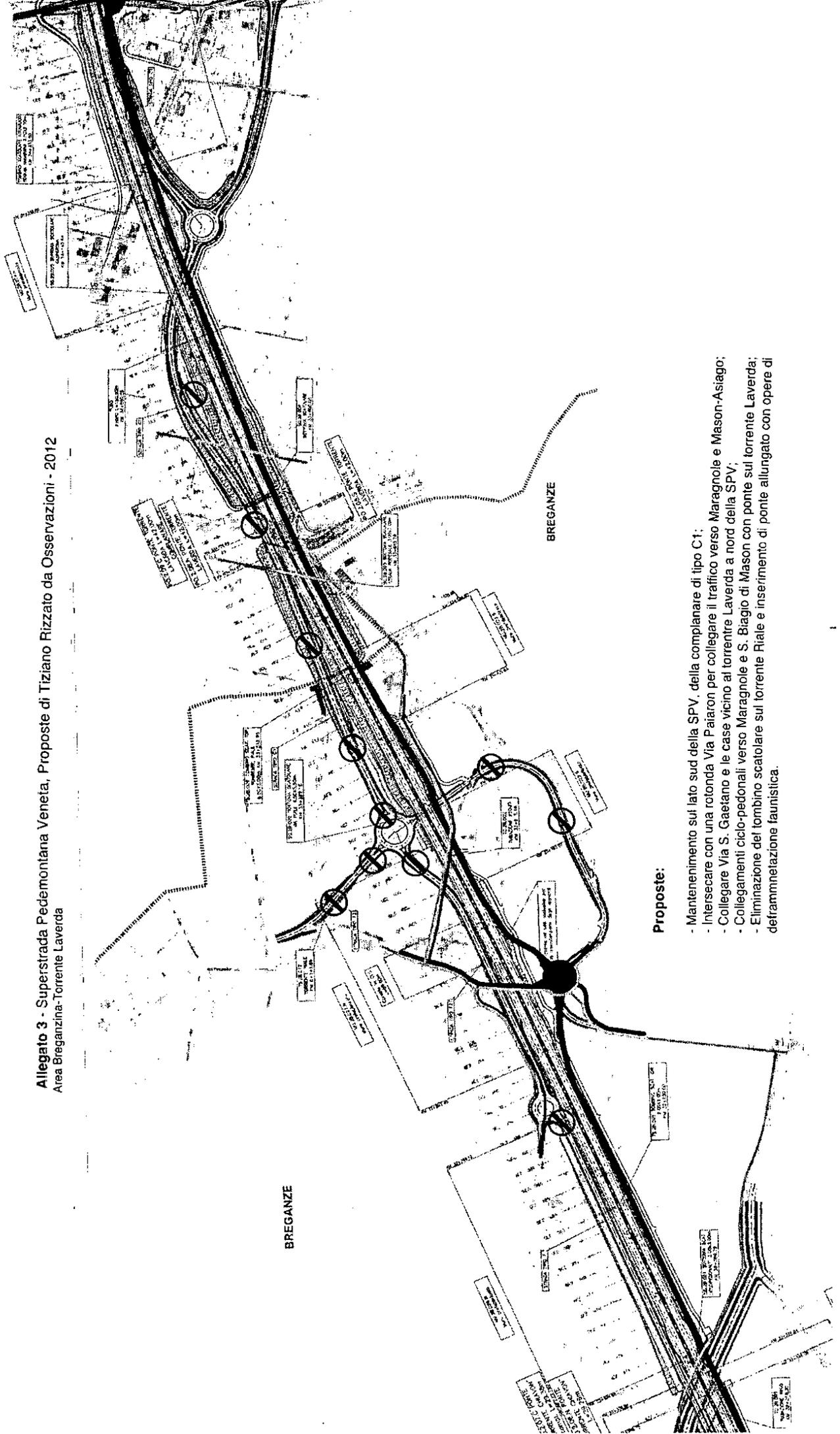
Allegato 2 - Superstrada Pedemontana Veneta, Proposte di Tiziano Rizzato da Osservazioni - 2012
Intersezione con Via Olmo e Torrente Chiavone

Proposte Viarie:

- Completare di tipo C1, con 3,75 mt per corsia, a Sud della Superstrada SPV e conseguente spostamento della rotonda a Sud;
- Piste ciclabili collegate alla viabilità esistente, e passaggio lungo Via Olmo.



Allegato 3 - Superstrada Pedemontana Veneta, Proposte di Tiziano Rizzato da Osservazioni - 2012
Area Breganzina-Torrente Laverda



Proposte:

- Mantenimento sul lato sud della SPV, della complanare di tipo C1;
- Intersecare con una rotonda Via Pataron per collegare il traffico verso Maragnole e Mason-Asiago;
- Collegare Via S. Gaetano e le case vicino al torrente Laverda a nord della SPV;
- Collegamenti ciclo-pedonali verso Maragnole e S. Biagio di Mason con ponte sul torrente Laverda;
- Eliminazione del tombino scottolare sul torrente Riale e inserimento di ponte allungato con opere di detrammelazione faunistica.

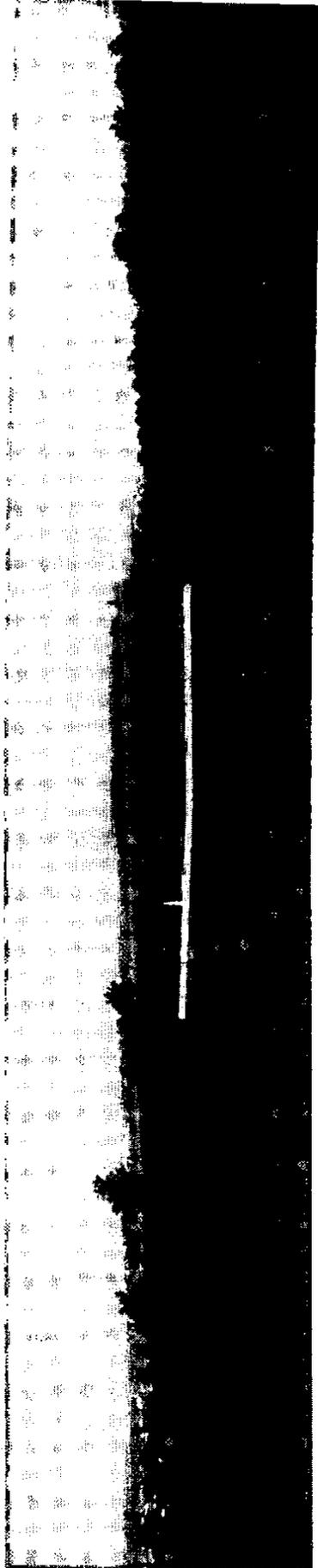


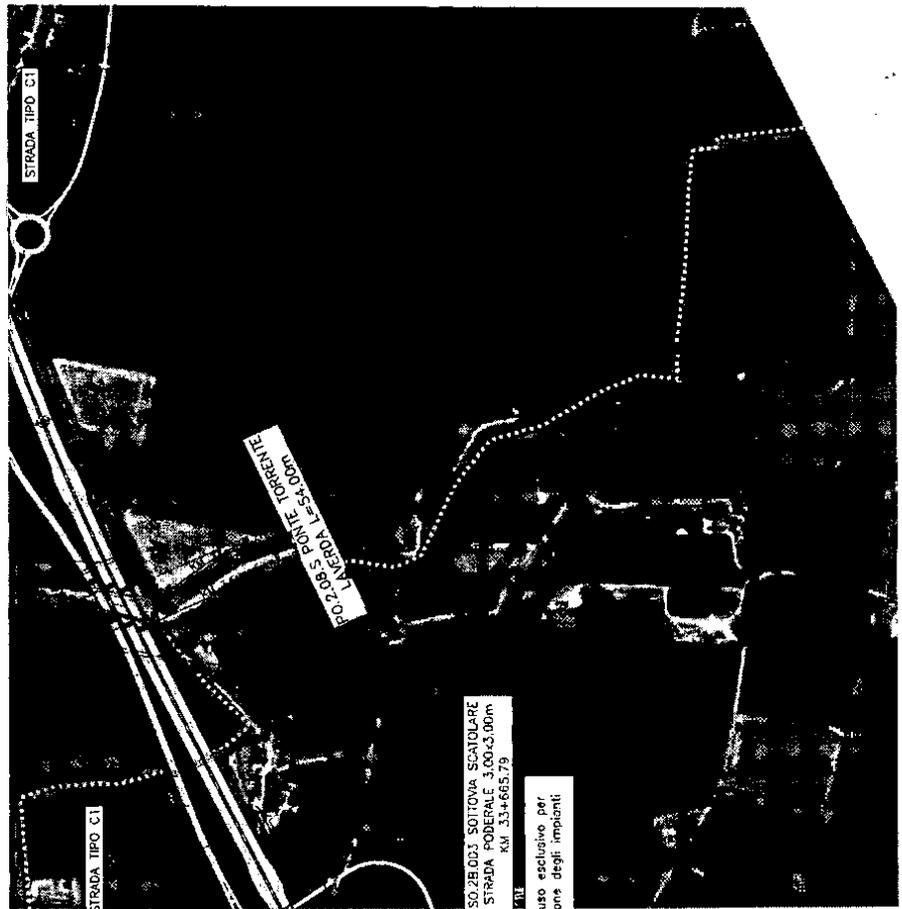
Foto n° 1

Area del torrente Riale e Laverda, con sullo sfondo le colline di Mason e il campanile di San Giorgio e Mason

A Fianco:



evidenza delle alberature lungo gli argini



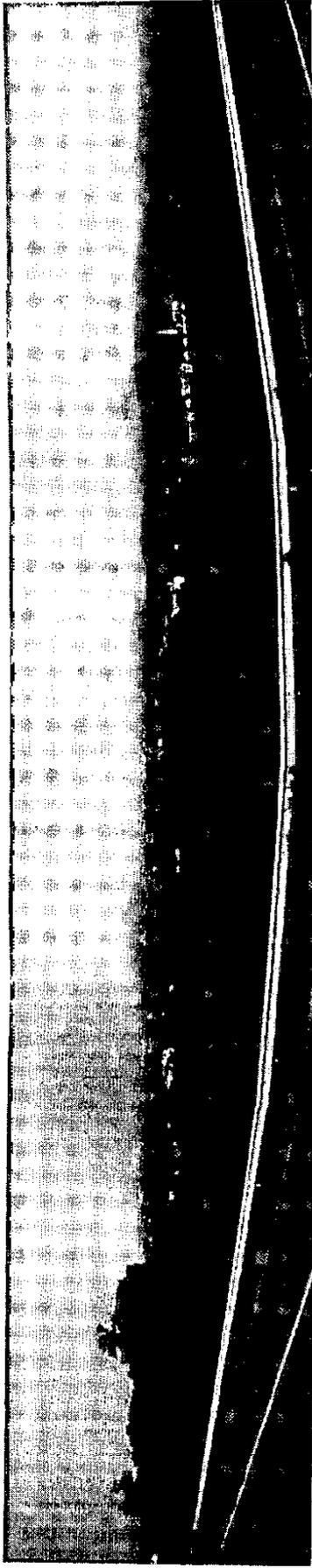
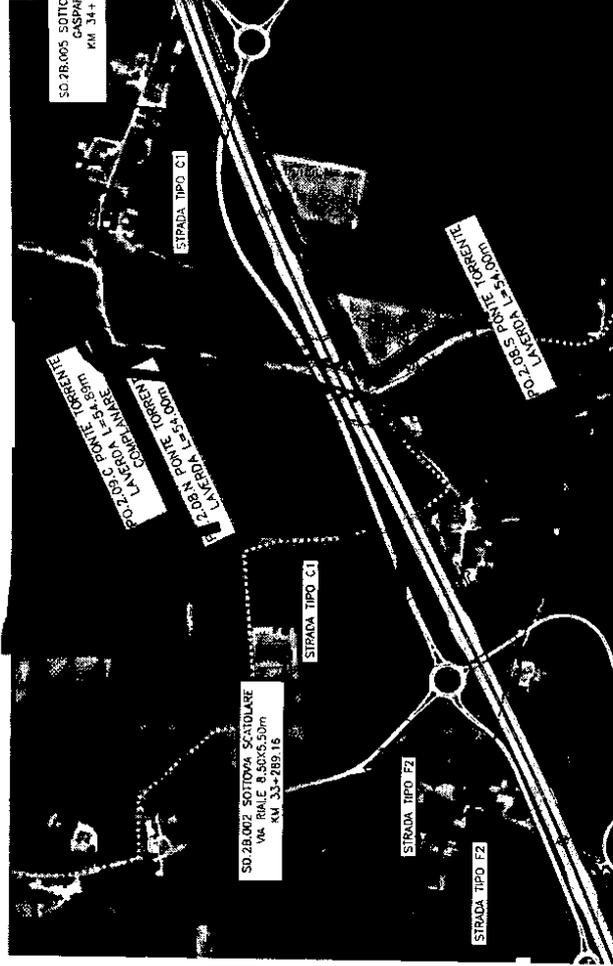


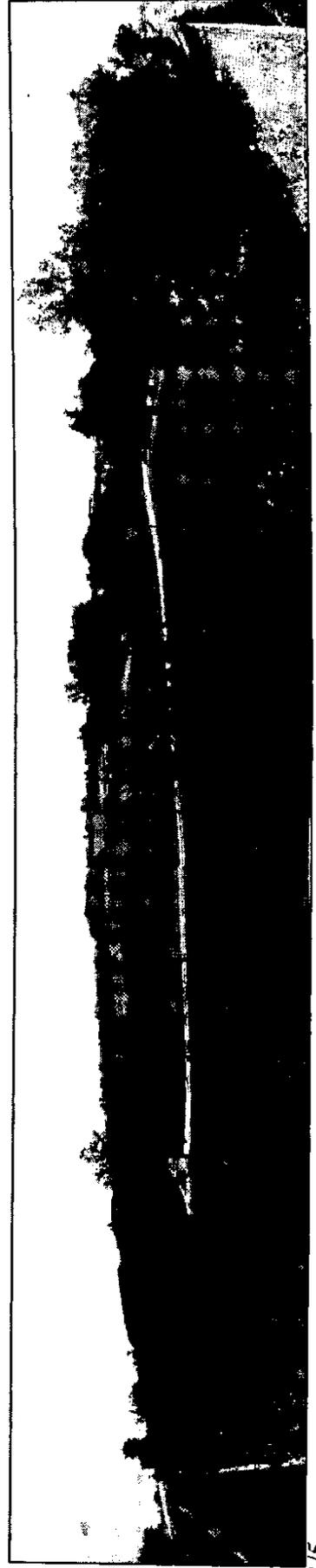
Foto n°2
 Dal Riale al Laverda,
 Vista Nord da SP 111
 Panorama sulle colline di
 Breganze e Mason



Indicazione delle
 alberature presenti



Foto n°3
 Dal Riale al Laverda,
 Vista Sud da SP 111



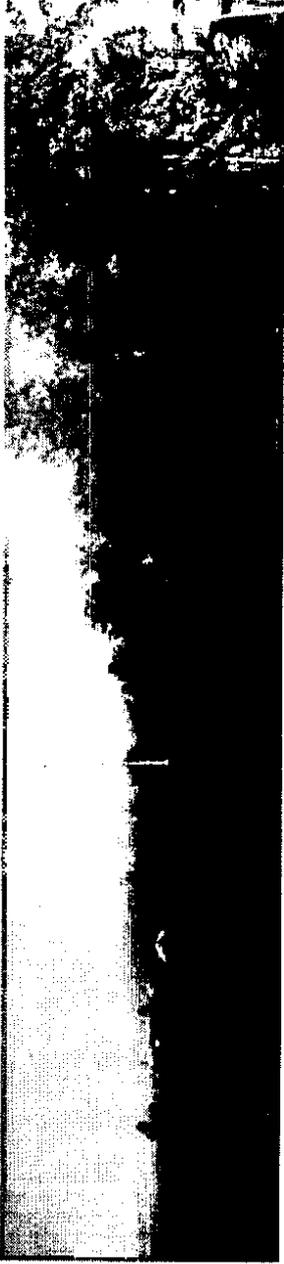


Foto n° 6
 Vista da Nord-Ovest del torrente Chiavone con le colline breganzesi sullo sfondo e la trecentesca Tor-Bissara

Foto n° 5
 Vista da Nord-Est del torrente Chiavone, sull'area dove verrà deviato il corso



Evidenza delle Alberature presenti

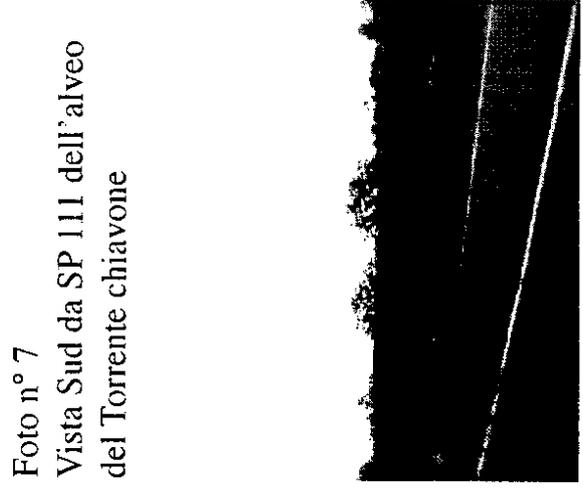
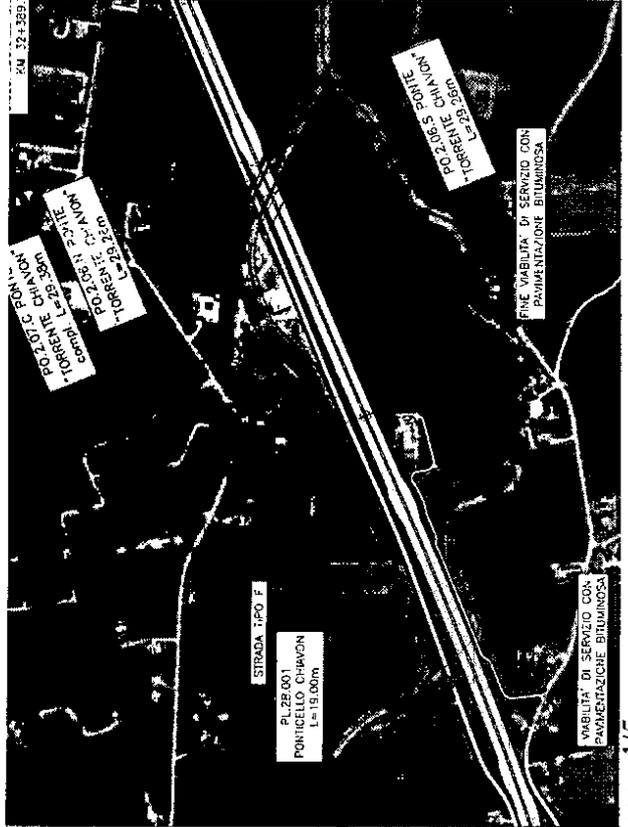


Foto n° 7
 Vista Sud da SP 111 dell'alveo del Torrente chiavone



Foto n° 8
 Vista Nord dell'alveo del torrente Chiavone



Foto n° 9
Alveo del torrente
Laverda lato nord



Foto n° 11
Alveo del Riale
verso Nord con il
complesso di San
Biagio e le col-
line sullo sfondo



Foto n° 10
Alveo del Riale
lato Sud

Foto n° 4 - L'area dove è previsto l'inserimento di una rotonda con complanari e collegamenti con Via Riale

