

Osservazioni riguardanti l'infrastruttura viabilistica denominata "Superstrada Pedemontana Veneta"

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

In conseguenza alla comunicazione avvenuta in data 8/8/2012 attraverso quotidiani nazionali e locali dell'avvenuto deposito di: E. prot. DVA - 2012 - 0024677 del 12/10/2012

- progetto definitivo riguardante "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"
- e Studio di Impatto Ambientale

delle opere stesse presso le Amministrazioni Provinciali di Vicenza e Treviso e presso i competenti uffici della regione Veneto, noi sottoscritti, in qualità di cittadini abitanti nella regione Veneto interessati al bene comune e alla difesa dell'ambiente e del territorio desideriamo presentare le seguenti osservazioni:

preMESSo:

1. 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;
2. 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;
3. che il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione prima) ha dichiarato con doppia sentenza 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;



rilevato che:

A) 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 accoglie i precetti stabiliti dal legislatore e nello specifico:

1. vengono assunti parametri di dimensionamento esclusivamente autostradali in totale violazione di quanto deliberato dal Parlamento;

2. è totalmente disattesa la prescrizione che si riferisce al massimo riutilizzo del sedime esistente della Nuova Gasparona (S.P. 111) poiché il progetto proposto appartiene invece 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 dovrebbe assicurare;

3. il servizio al territorio determinato dal progetto proposto è inesistente rispetto all'impatto prodotto dall'attraversamento di una struttura autostradale sovradimensionata che va ad alterare irreparabilmente l'importante contesto paesaggistico-ambientale della fascia pedemontana e delle colline bassanesi, marosticensi, breganzesi, maladensi e della Valle dell'Agno;

B) L'opera taglia trasversalmente la fascia di ricarica della più estesa falda acquifera d'Europa costituendo un'effettiva fonte d'inquinamento della risorsa idrica utilizzata da più di 800.000 persone residenti nelle provincie di Vicenza, Padova e Rovigo, a causa di:

1. diretta dispersione in falda delle acque di seconda pioggia (ossia superiori ai cinque mm di precipitazione), recanti con sé sostanze nocive presenti sul manto stradale. **Ricordiamo che, come scrivono i progettisti nella relazione idraulica, in caso di eventi meteorologici eccezionali (che sono ultimamente sempre più ricorrenti) la differenza del carico inquinante tra acque di prima pioggia e acque di seconda pioggia è irrilevante;**
2. tipo di progettazione dei pozzetti di raccolta di acque di prima pioggia che sono a rischio di tracimazione in caso di pioggia battente;
3. tecnica di desoleazione delle acque di prima pioggia basata su metodo a coalescenza che richiede costante e puntuale manutenzione delle lamine filtranti ed è pertanto causa di ulteriore rischio;
4. eventuali sversamenti accidentali (idrocarburi, carburanti, olii, sostanze chimiche trasportate, olii alimentari etc.) sarebbero convogliati in vasche di raccolta ampiamente insufficienti a garantire la non immissione in falda;
5. Eventi meteorologici di durata superiore alle 48 ore non permetterebbero il rispetto della normativa che prevede entro tale termine lo svuotamento delle vasche di accumulo di prima pioggia;
6. Su 60 km di trincea ben 36 sono dichiarati "a rischio idraulico" per la loro vicinanza alla superficie di falda e ai corsi d'acqua che sono interferiti in senso trasversale (*gli stessi progettisti a proposito del punto B.1 auspicerebbero un aumento delle opere di filtraggio pari a tre volte quelle previste nel progetto, ma tale indicazione non è recepita a causa dei "conseguenti aumenti di costo"*);

- C) la legge istitutiva della S.P.V. precedentemente citata, non fa cenno dell'attuale "lotto 1" che correrebbe tra Montecchio Maggiore e Villaverla. Pertanto, tale tratto è da ritenersi completamente fuorilegge ossia illegale;
- D) il progetto non tiene conto delle mutate condizioni economiche avvenute negli ultimi dieci anni ed in particolare dall'inizio della crisi globale del 2007-2008.
Con il progredire della crisi i flussi di traffico si sono ridotti di volume in modo percepibile persino "a occhio nudo";
Pertanto la sostenibilità economica dell'opera stessa, basata su flussi di traffico non adeguati, è completamente da rivedere, anche alla luce del fatto che non è a oggi possibile accedere al piano economico finanziario né alla convenzione economica stipulata dal Commissario Delegato tra Regione Veneto e Concessionario (S.I.S) nonostante due sentenze del TAR del Lazio che obbligano il Commissario stesso a rendere disponibili tali documenti;
- E) in un mondo in perenne cambiamento, dove l'attività umana è in continua evoluzione, i costi umani e ambientali dovrebbero eguagliare o superare quelli puramente economici in ogni progetto di cambiamento dei territori. Il progetto della SPV non tiene conto di tale evoluzione epocale, essendo tarato su paradigmi ormai superati nei fatti (economia in espansione perenne) e dall'evolvere degli equilibri politici, economici, geografici ed antropici.

Tutte queste considerazioni di impatto, sia di carattere generale che puntuale, 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(S.P. 111), attraverso un progetto susperstradale, cassando senza appello il progetto definitivo autostradale di Bonifica spa, commissionato da Anas. Tale progetto veniva infatti ritenuto totalmente inidoneo sotto il profilo trasportistico, territoriale, ambientale e paesaggistico.

Tutto ciò premesso, si richiede:

A) che sia operata una modifica progettuale, di semplice e rapida attuazione che rispetti la norma fondamentale e fornisca risposte coerenti con le vere esigenze del territorio tramite:

- 1) eliminazione degli attraversamenti a raso mediante sottopassi;
- 2) eliminazione delle rotatorie che sono causa di rallentamenti e possibili incidenti;
- 3) semplice prolungamento dei sottoservizi esistenti (luce, gas, irrigazione, fognatura, cavidotti ENEL, telefono, condotte metano);
- 4) accessi all'infrastruttura paralleli al percorso, con corsia di immissione sufficiente a garantirne la facile fruibilità;
- 5) recupero integrale dell'unico finanziamento pubblico di 309.874.139 euro concesso con legge finanziaria 488/98 (articolo 50, comma 1bis lettera G) e del finanziamento regionale al fine da evitare l'esborso con progetto di finanza e il conseguente onere di pedaggiamento successivo;

B) che sia operata una modifica progettuale per quanto riguarda la messa in sicurezza della falda acquifera con revisione integrale e adeguato dimensionamento dei dispositivi di smaltimento delle acque di dilavamento;

C) che sia definitivamente cancellato dal progetto il tratto definito "Lotto 1 dal KM - 4+274,31 al KM 23 + 600,00";

D) che i cittadini veneti abbiano la possibilità di verificare la sostenibilità economica dell'opera tramite pubblico e immediato accesso ai documenti:

- 1) piano economico finanziario relativo alla S.P.V.;
- 2) convenzione economica tra Regione Veneto e Società Concessionaria (S.I.S.);

E) che l'opera sia rivalutata alla luce delle mutate condizioni economiche e ambientali e che i costi ambientali siano computati con la corretta incidenza rispetto ai costi economici attraverso la sospensione (moratoria) della stessa per un periodo di 18 mesi durante i quali sarà possibile attuare quanto finora non è stato fatto:

- 1) rivalutare la strategicità dell'opera stessa alla luce di quanto scritto nel punto E) delle premesse;
- 2) informare in modo corretto i cittadini dei territori interessati sul reale impatto economico, ambientale e antropico dell'opera;
- 3) Permettere una discussione democratica e partecipata dell'opera stessa ai cittadini interessati dal suo passaggio o interferiti dalla stessa.

Si confida nell'accoglimento delle succitate osservazioni e richieste.

Data 05/10/12

Il sottoscritto, SCHIAVO PIETRO, nato a Castelgomberto il 22/02/35, residente in via Copo 19 - 36070 - Castelgomberto (VI)

Firma

