

Perrone Raffaele



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

E.prot DVA - 2012 - 0024744 del 15/10/2012

Da: pierfranco.nemo@postacertificata.gov.it
Inviato: giovedì 11 ottobre 2012 21.47
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it; mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it; protocollo.generale@pec.regione.veneto.it
Oggetto: 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.
Allegati: Osservazioni SPV.pdf

Buona sera,

in allegato le osservazioni al progetto SPV perchè ne prendiate nota.

Distinti saluti
Nemo Pierfranco



Montecchio Precalcino, 7 Ottobre 2012

RACCOMANDATA A/R
Posta Elettronica Certificata

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 contemporanee.
- 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

OGGETTO: 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.

Il sottoscritto cittadino di Montecchio Precalcino Nemo Pierfranco

premesse:

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 con 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" nella persona dell'ing. Silvano Vernizzi;
3. che il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione prima) con Sentenza del 23.11.2011 N. 10184/2011 REG.PROV.COLL. N. 09866/2010 REG.RIC. ha dichiarato l'illegittimità degli atti amministrativi sopra citati, di fatto annullandoli completamente, richiamando nel contempo le autorità emananti al rispetto delle norme violate;
4. che il territorio interessato dalla superstrada / autostrada Pedemontana veneta tratto Breganze – Marostica interessa per le ripercussioni di tracciato che determina anche il territorio di Montecchio Precalcino, un territorio già coinvolto dal passaggio dell'opera in modo ancora più macroscopicamente scorretto rispetto ai presupposti di legge che originariamente avevano dettato le caratteristiche di questa strada come sotto si esporrà nei particolari :

richiamate

1. le leggi istitutive della Pedemontana Veneta del 23 dicembre 1998 n. 448 (Legge finanziaria per l'anno 1999; art. 50, comma 1, lett. g) e l'art. 145, comma 75, della Legge 23 dicembre 2000 n. 388 e le loro peculiari prescrizioni;
2. le chiare opzioni esercitate nelle due conferenze di servizi di Roma in data 1.3.2001 e Castelfranco Veneto in data 30.3.2001;

3. quanto nella sostanza richiesto dai Comuni, in modo circostanziato in quelle sedi, ai fini dell'esercizio dell'opzione superstradale,

visionato

il progetto posto in VIA relativo al lotto 2 tratta B che pur in modo parziale e tardivo è stato sottoposto alla procedura di compatibilità ambientale,

si rileva quanto segue:

il progetto è in totale sprezzante 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:

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

2. è totalmente disattesa la prescrizione relativa al massimo riuso dei sedimenti esistenti per la lunga tratta della S.P. Denominata "NUOVA GASPARONA" oggetto della pronuncia di compatibilità ambientale. In tal senso il "massimo riuso" si dovrebbe concretizzare tecnicamente solo con l'allargamento laterale rispetto all'asse geometrico della struttura stradale esistente e semplici raccordi adeguati e compatibili con la rete della viabilità esistente; 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 deve assicurare;

3. 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, masonensi e marosticensi. Proprio queste valutazioni d'impatto, unitamente al ribaltamento delle gerarchie trasportistiche, non dovrebbero privilegiare il puro attraversamento rispetto al servizio al territorio. Questo ruolo di servizio già era stato indicato dal Coordinamento dei Sindaci e dai Ministeri dell'Ambiente e dei Beni Culturali ed Architettonici, e avevano convinto l'allora ministro dei LL.PP. Nerio 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 superstradale, 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, pianoaltimetricamente lungo il pedemonte, con gravi impatti, non rendendo quel servizio al territorio (residenti, imprese, collegamenti alla rete principale) che costituiva invece la vera condizione della problematica da risolvere.

tutto ciò premesso

si chiede

che la presente Valutazione di Impatto Ambientale dia esito negativo, ovvero si richieda al soggetto proponente la realizzazione di un nuovo Studio di Impatto Ambientale conforme ai parametri di legge, in particolare per quanto riguarda la tratta in sovrapposizione alla superstrada Nuova Gasparona, nel quale si rispettino tutte le peculiari prescrizioni della legge istitutiva della SPV (Legge finanziaria 23 dicembre 1998 n. 448 art. 50, comma 1, lett. g) e l'art. 145, comma 75, della Legge 23 dicembre 2000 n. 388 e le loro peculiari prescrizioni) e le rimarcate prescrizioni del CIPE del 29.03.2006 G. U. 222/23.09.2006 che più precisamente si richiamano:

1. recupero dell'area di sedime dell'attuale Nuova Gasparona;

2. sistemi innovativi di riscossione dei pedaggi con minimizzazione di occupazione di suolo con gli svincoli;

3. verifica puntuale della salvaguardia dei pozzi e degli acquiferi, studio sulle possibili variazioni del regime di falda, convogliamento delle acque di dilavamento anche in condizioni accidentali di sversamento di inquinanti nella zona ad altissima vulnerabilità della fascia pedemontana.

Nella sostanza si chiede che venga operata una modifica progettuale, di semplice e rapida attuazione che rispetti la legge istitutiva e fornisca risposte coerenti con le vere esigenze del

territorio, in tempi brevi e soprattutto non spreco risorse.

A tale scopo, si richiamano:

- le raccomandazioni dell'allora Ministro Nerio Nesi, recatosi in sopralluogo specifico nel territorio;
 - le modifiche normative introdotte anche tramite i Senatori Sarto e Giaretta e dell'Onorevole Izzo;
 - le prescrizioni dei Ministeri dell' Ambiente e dei Beni Culturali a seguito dell'esercizio dell'opzione superstradale;
 - i verbali delle due Conferenze di servizi di Roma e Castelfranco Veneto, oltre a quanto sostenuto dalla Presidente VIA Professoressa Maria Rosa Vittadini;
 - gli studi e le puntuali indicazioni fornite dal Coordinamento dei Sindaci a sostegno dell'opzione superstradale tramite il tecnico allora incaricato ing. Giampaolo Bergamin di Bassano del Grappa, che sinteticamente di seguito si richiamano:
 - integrale riutilizzo della Nuova Gasparona mediante il semplice suo allargamento rispetto all'asse geometrico attuale e mantenimento della livelletta attuale, con ricavo finale delle 4 corsie, due per senso di marcia, con corsia d'emergenza;
 - eliminazione di tutti gli attraversamenti a raso mediante sottopassi, con il mantenimento del reticolo stradale esistente; rammendo urbanistico per la ricomposizione della maglia viaria e territoriale, e rispetto della partizione fondiaria e poderale;
 - semplice prolungamento dei sottoservizi esistenti (luce, gas, irrigazione, fognatura, cavidotti enel, telefono, condotte metano) con enormi risparmi economici e nei tempi di realizzazione;
 - semplici svincoli a pedaggiamento elettronico o sistema di esazione a vignetta o bollino (vedasi Austria, Rep. Ceca, Germania, ecc.) molto ravvicinati fra loro , evitando nel modo più assoluto i caselli e le assurde complanari inserite nell'originario progetto definitivo di Bonifica Spa; queste strutture infatti concentrano il traffico anziché diluirlo e possono nel tempo essere i terminali, i baricentri, di spregiudicate operazioni urbanistico-immobiliari. Nel formicaio della città diffusa il traffico andrebbe diluito non concentrato, e trasferito con infrastrutture flessibili che riescano ad inserirsi agevolmente nel ristretto reticolo esistente, senza alterare irreparabilmente il delicatissimo equilibrio ora raggiunto;
 - inserimento sulle zone laterali di fasce boscate, con piante autoctone e tipologie coerenti con le tradizionali siepi campestri rurali, e inserimento di barriere artificiali in tali ambiti nel caso di superamento dei livelli sonori ammissibili, come ad esempio realizzato nell'intera rete stradale austriaca;
- Oltre a questo si chiede di riscontrare e verificare:
- il recupero integrale **dell'unico vero finanziamento** pubblico di 300.000.000 di euro concesso dall'allora Governo Prodi e del finanziamento regionale poi aggiunto, al fine da ridurre l'esposizione bancaria e i relativi aggi per il finanziamento integrativo al project, per determinare in maniera rigorosa e contenere il più possibile l'entità del pedaggio;
 - riduzione dei costi di oltre 150.000.000 € per la sola tratta da Rosà a Breganze e risparmio di oltre 1.000.000 di mq. di prezioso territorio agricolo, mediante il semplice recupero integrale della Nuova Gasparona;
 - verificare perchè dal 2001 si son persi 11 anni per scorciatoie, pasticci procedurali e vertenze per l'assegnazione dell'opera: Il territorio, i cittadini, non possono ora essere presi in giro con "Avvisi" ferragostani con tempi contingentati, mentre c'è chi ha impiegato un decennio e oltre a disegnare "scorciatoie", anzichè far realizzare l'opera già concordata da tutti nel 2001.
 - verificare come l'opera si inserisca nel contesto viabilistico e della mobilità nazionale e regionale e se i flussi di traffico pervisti risultino confermati. Valutare quindi, in maniera puntuale, i flussi di traffico sulla SPV in progetto, congiuntamente a strade di scorrimento veloce e autostrade lungo l'asse Nord-

Sud, quali la 'Valsugana Valbrenta-Bassano' da Calstelfranco verso Trento e il prolungamento della A 31 Valdastico, verso Trento, la cosiddetta 'Valdastico Nord', già programmate, il cui iter è avviato, con progetto preliminare e SIA presentati presso il Ministero dell'Ambiente.

· una decisa iniziativa parte del Commissario e degli altri Organi ed Istituzioni direttamente o indirettamente coinvolte nella procedura VIA, per sollecito provvedimento in autotutela,

al fine di poter realizzare l'opera secondo l'originario disposto normativo, a servizio del territorio, senza sprechi e irreparabili compromissioni territoriali. Pubblicazione della convenzione economica sul project, al fine di un suo esame ed eventuale modifica/integrazione per rendere effettivamente l'opera sostenibile, sulla scorta dei reali flussi di traffico, evitando sorprese in futuro per la Pubblica Amministrazione. **Ciò facendo, si consentirà una realizzazione in tempi rapidi, in collaborazione costruttiva con i Comuni e il territorio (dando così concreta attuazione alle modifiche introdotte al Titolo quinto della carta costituzionale) e anche delle imprese assegnatarie, attuando quella una perfetta sinergia che sta alla base delle più recenti ed apprezzate VIA a livello europeo. Nella finalità condivisa del bene comune, non si possono aprioristicamente escludere degli attori, ma tutti devono poter produrre il loro contributo.**

Se questo non avverrà nell'immediato, come cittadini, rappresentati istituzionali, associazioni economiche, territoriali e sindacali e religiose, appartenendo ancora ad uno stato di diritto, chiederemo agli Organi preposti, e nello specifico la Magistratura ordinaria e contabile, di verificare i provvedimenti finora emessi, al fine di scongiurare ingenti e inutili sprechi di risorse finanziarie, gravi ripercussioni territoriali, paesaggistiche ed ambientali e conseguenti danni e richiesta di recupero degli stessi ove già eventualmente consolidatosi.

Siamo inoltre molto preoccupati, come minuziosamente e argutamente rilevato dalla Prima Sezione del TAR del Lazio, che il combinato disposto della Legge Obiettivo-Opera Strategica e le Ordinanze di protezione civile e conseguente Commissariamento, possano aver sottovalutato o addirittura trascurato quelle inderogabili procedure e verifiche che un'opera così imponente, per normativa nazionale ed europea, deve obbligatoriamente e comunque rispettare.

Contestualmente, però, sarà chiesto alla Politica e agli attuali attori **come si siano potute totalmente ribaltare peculiari indicazioni di legge e consolidare scelte così avulse dalle esigenze vere del territorio**, ad esempio non recuperando affatto la Nuova Gasparona, ritardando di decenni la realizzazione dell'opera e arrivando ora ad imporre al territorio scelte con procedure da zone terremotate o alluvionate. Se si accetta una emergenza traffico fra le Province di Vicenza e Treviso, tale da giustificare l'intervento di protezione civile, nelle altre aree del Veneto con maggior congestione da traffico, quali provvedimenti sono stati adottati? Perché, improvvisamente, una infrastruttura già lanciata con procedure fulminee dalla Legge Obiettivo, a ferragosto del 2009 (quando tutti i parametri sui flussi di traffico erano in forte decrescita rispetto alle rilevazioni degli anni precedenti) riceve una ulteriore accelerazione attingendo all'ormai noto filone delle emergenze di protezione civile? E' mai possibile che per quest'opera non si possa procedere ordinariamente, risparmiando tempo, risorse e danni al territorio?

Non è un caso, che ad ovest (zona di Montecchio Precalcino-Villaverla) l'infrastruttura si stia quasi infilando in falda, sotto corsi d'acqua naturali non regimati a monte, tagliando in due la delicatissima fascia di ricarica della falda che fornisce acqua a metà Veneto, in zone ad altissima probabilità di esondazione e ad est sia cozzata contro una discarica da 1.350.00 mc. di rifiuti tossico-nocivi: finché si è in tempo, rimediamo agli errori progettuali, agli sprechi e alla devastazione del territorio.

Infine, anche se poco "ordinarie", vogliamo riportare delle considerazioni di carattere generale, che consentono una lettura più completa e meno superficiale della vicenda.

Lo sappiamo bene che la "regia" di questo intervento sta puntando tutto sui lavori in corso di un primo lotto (iniziato nelle opere senza VIA nel progetto definitivo, obbligo peraltro rimarcato dal CIPE al punto 2.2), forse anche per legittimare gli orrori su altri lotti e tratte di cui la Magistratura amministrativa ha già individuato rilevanti illegittimità .

