



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

E.prot DVA - 2012 - 0029759 del 06/12/2012

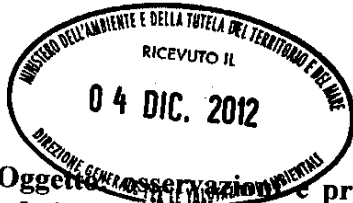
Spett.

Dir. Gen. per la Salvaguardia Ambientale,
Servizio V.I.A.

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

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 - ROMA



e p.c. Spett. Avv. Silvia Covolo
Sindaco del Comune di Breganze

Oggetto: Osservazioni e proposte in merito alla richiesta effettuata il 08-08-2012 e perfezionata il 22-10-2012, 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.

Il sottoscritto Ernesto Rizzato, cittadino italiano e residente nel comune di Breganze (VI), in merito all'oggetto della presente comunicazione:

Premesso

che le modifiche al progetto in itinere della Superstrada Pedemontana Veneta riguardano in particolare la tratta che si sovrappone all'attuale strada provinciale n. 111 denominata "Nuova Gasparona", costruita per razionalizzare ed integrare la viabilità di un'area con una popolazione di quasi 150.000 abitanti distribuiti in numerosi centri urbani, una conurbazione della città diffusa, con una notevole densità di piccole e medie aziende dislocate in diversi poli produttivi/industriali;

Considerato

che la legge 23 dicembre 1998, n. 448 (all'articolo 50, comma 1, lettera g) che finanzia la realizzazione della "Superstrada Pedemontana Veneta", stabilisce che *"La costruzione deve assicurare il massimo riutilizzo dei sedimenti 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.."* (Tra i sedimenti stradali esistenti, vi è la sopraccitata superstrada Nuova Gasparona, di recente nuova costruzione perché completata alla fine degli anni '80).

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 **"SUPERSTRADA IN PARALLELO ALLA SEDE DELL'ATTUALE GASPARONA**

- *L'intero tratto in questione dovrà rimanere più adiacente possibile e recuperare l'area di sedime dell'attuale superstrada Gasparona: dovranno essere approfonditi i progetti degli svincoli di Breganze, Marostica e Bassano mantenendo tutta la quota a piano campagna, in trincea e in galleria artificiale."*

La stessa delibera definisce anche che nel:

• **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. Per tale soluzione si ritiene necessario individuare una rilocalizzazione degli svincoli, che preveda almeno i seguenti: Breganze Ovest, Breganze Est-Mason, Marostica, Marostica/Nove.

Ritengo

che il progetto definitivo e le modifiche ai lotti oggetto di questa osservazione non si attengano alle prescrizioni richiamate precedentemente per i seguenti motivi:

- In tutto il tratto di sovrapposizione alla strada provinciale *Nuova Gasparona*, il tracciato a 4 corsie della nuova infrastruttura non si sovrappone all'area di sedime della strada attuale, ma si sviluppa alternativamente a nord ed a sud della stessa, in qualche punto anche di decine di metri. Questa scelta determina un considerevole aggravio dei costi dovuti al rifacimento di gran parte dei sottoservizi di attraversamento della strada attuale e ad un incremento del valore dell'esproprio dei terreni. Conseguentemente vi è anche un maggior consumo di territorio, destinato prevalentemente ad attività agricole.
- La scelta di adottare un sistema di esazione del pedaggio di "tipo chiuso" determina una maggior occupazione di suolo destinata agli svincoli, all'approssimarsi dei quali i veicoli in progressivo rallentamento ed arresto, li trasformano in poli accentratori di traffico in prossimità dei nodi stradali, e di conseguenza determinerà un maggior inquinamento dell'aria.
- La dislocazione poco lineare della viabilità complanare alla superstrada con continui scavalcamenti e sottopassaggi a nord ed a sud della stessa e le numerose rotoatorie utilizzate per la ricucitura della viabilità esistente, risultano poco efficienti ai fini della mobilità complementare, aumentano ulteriormente l'occupazione di suolo agricolo ed aggravano ulteriormente i costi di realizzazione.
- Gli standard di progettazione adottati, la costruzione di complanari in un tratto dove esiste già, di fatto, una superstrada come la *Nuova Gasparona* con corsie di marcia già molto ampie, indicano che il progetto fa riferimento alla realizzazione di una Autostrada, e non di una superstrada come prescritto.

Valutando l'aspetto finanziario della realizzazione dell'infrastruttura si denota che:

- La delibera CIPE 29/03/2006 n. 96 prende atto che: *"il costo complessivo del progetto e' pari a euro 1.989.688.000, di cui 1.136.000.000 per lavori e 853.688.000 per somme a disposizione"*
- *La stessa delibera che: "Il costo di 1.989,688 Meuro, indicato nella «presa d'atto», rappresenta il limite di spesa dell'intervento".*
- La spesa complessiva dell'opera è attualmente stimata in circa 2.300 Meuro, che equivale ad un costo per metro lineare di oltre 23.400-€, il quale risulta di molto superiore al valore compreso tra 3.100 e 12.000 € m/l, mediamente previsto per la realizzazione di una strada in categoria A in Italia (*Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici - Osservatorio dei lavori pubblici - La determinazione dei costi standardizzati per la categoria di opere strade ed autostrade*). Questo aggravio di spesa è funzione delle scelte progettuali attuate, come evidenziato precedentemente.
- I costi di costruzione dell'opera che avviene in regime di Project Financing, saranno coperti dai proventi dell'esazione dei pedaggi, derivanti nella maggior parte da traffico locale. **I cittadini e le aziende residenti nel territorio saranno quindi privati di un bene e di un servizio pubblico quale è l'attuale strada provinciale 111 e nello stesso tempo dovranno pagare un pedaggio per usufruire del medesimo servizio.**

In seguito alle considerazioni precedenti, propongo che:

- In tutto il tratto dove la *Superstrada Pedemontana Veneta* si sovrappone al tracciato della strada provinciale 111 *Nuova Gasparona*, non siano costruiti caselli di accesso o sistemi di esenzione del pedaggio. In questa tratta, vale il principio che esiste già un'infrastruttura da considerarsi bene pubblico che solo bisogno di essere potenziata. In questo caso le strade complanari perderebbero la loro funzione sostitutiva della viabilità esistente e potrebbero essere stralciate, con una notevole riduzione dei costi.
- I previsti caselli di Breganze Ovest e Bassano Est, mantengano la funzione di punto d'accesso al sistema viario comprendente S.P.V. - Autostrada A31 - Autostrada A27, ma utilizzando sistemi di riscossione del pedaggio di tipo dinamico, si trovi una soluzione progettuale che non costringa i veicoli a fermarsi ai caselli.
- **In particolare, riguardo ai lavori insiti nel territorio del comune di Breganze, il collegamento tra la rotatoria d'uscita del casello di Breganze Ovest (km 29+110) e la strada provinciale 119 *Chizzalunga*, sia realizzato adiacente alla nuova Superstrada utilizzando il sedime della attuale s.p. 111 *Nuova Gasparona*, a nord degli stabilimenti Laverda e Diesel, oppure utilizzare la strada comunale già esistente denominata *Via F.lli Laverda*. Si evita in questo modo di costruire una lunga complanare che partendo a ridosso dell'argine del torrente Astico, circonda parte della zona industriale a sud di Breganze oltre che la zona agricola ad ovest dell'abitato di Mirabella. Si ritiene che la soluzione adottata nel progetto abbia un impatto ambientale sproporzionato, un costo economico ingiustificato e sia assolutamente inadeguata sotto l'aspetto viabilistico.**
- Sempre nello stesso tratto (tavola 1 di 15, ID: PV-D-GE-AP-GE-2-B-000-003-0-001-D-A-0) riguardo la prevista rotatoria sulla s.p. 119 *Chizzalunga* posta in prossimità dell'abitato di Mirabella, sia eliminata la strada di collegamento ad ovest verso il torrente Astico e si realizzi un collegamento sicuro tra la pista ciclabile esistente Mirabella -Breganze e la strada rurale esistente denominata *via della Seriola* (es. con sottopasso scatolato), per mantenere l'accesso ciclo-pedonale al torrente Astico e di conseguenza al più esteso percorso ciclabile che da nord scende lungo gli argini del suddetto torrente. Con l'attuale progetto si eliminerebbe l'unico accesso ciclo-pedonale attualmente esistente al torrente Astico, nel territorio compreso tra i centri abitati di Breganze e Sandrigo.
- 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 si consideri la possibilità di spostare la suddetta rotatoria a sud, Anche quest'ultima soluzione avrebbe il vantaggio di ridurre l'impatto ambientale, abbassare i costi di realizzazione ed aumentare la permeabilità della nuova infrastruttura con il territorio.

Auspico che le osservazioni e le proposte qui elencate siano accuratamente valutate e che possano contribuire concretamente alla realizzazione di un'infrastruttura efficiente e di qualità, vogliate gradire i miei saluti.

Breganze, lunedì 26 novembre 2012

Ernesto Rizzato
Via Cà Pasin, 3
36042 - Breganze, Vicenza

