



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

E.prot DVA – 2012 – 0029778 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.

La sottoscritta Giuliana Carolo, cittadina italiana e residente nel comune di Breganze (VI), in merito all'oggetto della presente comunicazione:

Premesso

che le modifiche proposte in fase esecutiva al progetto della "Superstrada Pedemontana Veneta" riguardano in particolare la tratta che si sviluppa lateralmente alla attuale S.P. 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 con una popolazione di circa 150.000 abitanti, distribuiti in numerosi centri urbani, e 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.."*

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.



Osservo

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

- il tracciato della nuova infrastruttura così come presente nel progetto, non si sovrappone all'area di sedime della attuale strada provinciale *Nuova Gasparona*, ma si sviluppa alternativamente a nord ed a sud della stessa, in qualche punto anche di decine di metri. Questa scelta determina un maggior consumo del territorio interessato dai lavori, ora destinato ad uso prevalentemente agricolo, e soprattutto la distruzione dell'opera preesistente.
- Il sistema di esazione del pedaggio adottato, determina una maggior occupazione di suolo destinata agli svincoli, una maggiore occupazione di terreno agricolo ma soprattutto rende meno fluido lo scorrimento del traffico in prossimità dei nodi stradali di intersezione, e di conseguenza determinerà un maggior inquinamento dell'aria.
- Nel caso specifico che riguarda la viabilità di collegamento in prossimità del casello di Breganze ovest, il progetto attuale, obbliga i veicoli che transitano lungo la direttrice Marostica-Thiene, a fare un lungo percorso a "U" attraverso una nuova bretella da costruirsi lungo l'argine del torrente Astico. Inoltre, nel tratto della S.P. n.119 *Chizzalunga* compreso tra le due nuove rotatorie, si concentreranno anche tutti coloro che attraversano la stessa zona in direzione Breganze-Sandriago. Questa soluzione non è migliorativa rispetto alla viabilità attuale, ma anzi causerà maggiori rallentamenti in tutte le strade adiacenti.

Propongo

1. Per il tratto in oggetto venga realizzata una sovrapposizione effettiva della Superstrada Pedemontana Veneta all'attuale S.P. n.111 *Nuova Gasparona*, con il solo potenziamento della strada provinciale esistente. Trattandosi in tale prospettiva di potenziamento di arteria stradale esistente, pertanto già bene pubblico, si ritiene logica la conseguente non realizzazione di caselli di accesso, con ulteriore riduzione dei costi ed ulteriore significativo risparmio di terreno agricolo. Inoltre, sempre in tale prospettiva, le complanari perderebbero la loro funzione e potrebbero essere stralciate, con notevole riduzione dei costi e di occupazione di suolo agricolo.
2. **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, sia realizzato adiacente alla nuova S. P. V. utilizzando il sedime della attuale S.P. 111 *Nuova Gasparona*, a nord degli stabilimenti Laverda e Diesel, oppure in alternativa utilizzare la strada comunale già esistente denominata Via F.lli Laverda. La rotatoria di collegamento con la S.P. 119 *Chizzalunga*, sia ampliata per ridurre la possibilità di rallentamenti nelle strade di accesso alla stessa (vedi tavola allegata).**
3. **In relazione alla prevista rotatoria sulla medesima S.P. n. 119 posta a sud, 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 Mirabella - Breganze e la strada rurale esistente, denominata *via della Seriola* (ad es. con sottopasso scatolato), in modo da mantenere l'accesso ciclo-pedonale al torrente Astico e di conseguenza al percorso ciclabile che da nord scende lungo gli argini del suddetto torrente (vedi tavola allegata).**

Auspucando 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

Giuliana Carolo
Via Cà Pasin, 3 - 36042 - Breganze, Vicenza



