

La posizione di Villaverla in merito alla vicenda Pedemontana è riassumibile nelle posizioni assunte a suo tempo dall'Amministrazione comunale, e così sintetizzata:

PREMESSE GENERALI

In data 23.08.2005 la Giunta Regionale del Veneto ha reso noto, tramite pubblicazione sui quotidiani a diffusione nazionale e locale, la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, ai sensi dell'Art. 18 del D.to Leg.vo 190/2002, relativamente al progetto di Superstrada Pedemontana Veneta (SPV) essendo quest'opera inclusa fra quelle che necessitano di una valutazione di impatto ambientale (SIA).

Il tracciato sottoposto alle valutazioni dello SIA interessa anche parte del territorio del Comune di Villaverla nella direttrice che proviene da nord-est, intercettando prima il tratto di autostrada A 31 immediatamente a nord dell'abitato di Via San Simeone per poi attraversare da est ad ovest tutto il territorio nord di Villaverla nella direzione verso Malo.

Nel ribadire la necessità di una infrastruttura stradale che sia utile al sistema economico del Veneto, soprattutto in questa area regionale caratterizzata da un tessuto urbanistico diffuso e da una carenza di collegamenti viari alle principali vie di comunicazione, si ritiene che la filosofia progettuale dovrebbe avere come punto di riferimento lo snellimento del traffico e dei collegamenti su gomma nella direttrice est-ovest di tutta la fascia pedemontana veneta ponendosi al servizio di essa in modo puntuale e rendendo minimo e comunque sopportabile il "sacrificio" del territorio attraversato.

In altri termini la nuova direttrice stradale dovrebbe configurarsi con le seguenti caratteristiche:

- 1) duttile sul territorio in modo da adattarsi al tessuto insediativo e produttivo esistente;
- 2) permeabile al reticolo di strade locali interferite garantendo puntuali e sicuri allacciamenti;
- 3) capace di arrivare vicino ai maggiori nuclei insediativi o di agglomerazione di zone industriali,
- 4) adattarsi alla particolarità del territorio attraversato, utilizzandolo in modo accorto in quanto risorsa ormai scarsa e quindi preziosa al fine di garantire ancora spazi di respiro tra un agglomerato e l'altro.

Il progetto della SPV oggetto di studio di valutazione si caratterizza quale tracciato che male si adatta alle caratteristiche del territorio attraversato.

La soluzione si configura infatti come un segno deciso e permanente in tutto il territorio della fascia pedemontana veneta e non solo in quello del nostro Comune o dell'Alto Vicentino. Sembra che esso obbedisca alla sola condizione di collegare nel modo più breve possibile due punti ben individuati (Spresiano e Montebello Vicentino), caratterizzandosi come soluzione esclusivamente viabilistica e infrastrutturale senza che per essa siano state fatte considerazioni e analisi preliminari di tipo urbanistico su ampia scala territoriale.

In particolare si evidenzia la poca flessibilità e la carente permeabilità al sistema delle strade locali esistenti che vengono collegate in modo ed in numero non sufficiente al bisogno. La notevole distanza relativa delle immissioni previste (caselli) indurrà il traffico locale a utilizzare ancora una volta la viabilità locale per arrivare al casello più vicino.

1. OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE RELATIVE ALLE SOLUZIONI INDICATE

Rispetto al tracciato che interessa l'Alto Vicentino si osserva quanto segue:

- il traffico generato nell'area di Bassano del Grappa e diretto verso Vicenza e il suo hinterland non è adeguatamente servito in quanto il flusso di traffico troverà più comodo svincolarsi dalla SPV in corrispondenza di Marostica e Breganze per proseguire verso sud lungo la viabilità provinciale esistente riducendo in questo modo percorso e costo di percorrenza. In tal senso il precedente tracciato proposto fin dal 1997, già oggetto di accordi stipulati fra vari enti territoriali e supportato da analisi e studi approfonditi, prevedeva il collegamento fra la SPV e l'autostrada Valdastico A31 in corrispondenza di Dueville, l'utilizzo di un tratto di autostrada A31 Valdastico nel tratto Dueville-Thiene e il proseguimento verso ovest in nuova sede lungo il confine nord fra Malo e Villaverla. Si reputa pertanto che una soluzione simile a quella del 1997 con intersezione fra SPV e A31 nella zona fra Montecchio Precalcino e Dueville, l'utilizzo del sedime della A31 fra tale intersezione e Thiene e il successivo proseguimento a ovest verso Malo, sia più funzionale con l'effetto di ridurre l'impatto dovuto alla viabilità di raccordo che, così come proposto dalla società Pedemontana Veneta Spa nel Progetto Proposta e nello S.I.A., presenta rilevanti opere di collegamento ed un problematico impatto territoriale ed ambientale, nella zona a nord di Villaverla (abitato di Via S.Simeone) interessando anche i Comuni di Thiene, Montecchio Precalcino e Sarcedo.
- l'utilizzo del sedime della attuale Nuova Gasparona sottraendola di fatto alla viabilità locale oltre a problemi di mantenimento della viabilità durante il cantiere di realizzazione dell'opera, presenta, a meno di più approfondite valutazioni, il rischio di un aumento del traffico di circolazione che si riverserebbe sulla viabilità locale residua. La realizzazione di strade complanari al tracciato principale o carreggiate a tre corsie per senso di marcia, produrrebbero soluzioni migliorative rispetto alla viabilità attualmente progettata che non presenta vere e proprie complanari, ma propone viabilità alternative nel tratto Breganze-Bassano che si discostano molto dal sedime della attuale Nuova Gasparona e che comporterebbero un aumento del traffico significativo sulla viabilità ordinaria.
- In riferimento a direttive comunitarie aventi per oggetto l'utilizzo del territorio e l'uso delle infrastrutture improntato allo sviluppo sostenibile ma anche nel rispetto dell'Art. 50 della Legge 448/1998 si propone la liberalizzazione della percorrenza per il tratto Bassano del Grappa-Thiene e viceversa, nel caso non vengano realizzate le complanari, in modo da garantire la "massima compatibilità dell'opera con i territori attraversati".

2. OSSERVAZIONI DI CARATTERE PUNTUALE RELATIVE ALLE SOLUZIONI INDICATE NELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Dall'esame degli elaborati per quanto riguarda l'attraversamento del territorio di Villaverla nel tratto intersezione A31 e proseguimento verso Malo al fine di salvaguardare l'edificato residenziale, gli edifici vincolati, l'intersezione con il sistema della viabilità locale e mitigare il più possibile l'impatto ambientale si ritiene opportuno sia valutata l'ipotesi di un tracciato che sia collocato il più a nord possibile del territorio.

Si distinguono per ogni tratto territoriale le osservazioni al "Progetto proposta" e al "Progetto variante".

2.1 TRATTO VILLAVERLA-THIENE, PROGETTO PROPOSTA:

La collocazione nell'area a nord di Villaverla, e precisamente dell'abitato della zona di Via San Simeone caratterizzata da una significativa densità abitativa, degli svincoli di collegamento tra il tratto di SPV proveniente da nord-est e la A31 a ridosso delle abitazioni determina, per la limitatezza delle aree e dei corridoi a disposizione, una situazione di incompatibilità ambientale dovuta all'inquinamento prodotto (rumore, dispersione di polveri), che porta alla non condivisione della proposta e alla necessità di individuare altri ambiti territoriali per la realizzazione di tale svincoli. Si fa presente, infatti, che tale zona è già gravata da un notevole impatto territoriale e ambientale dovuto alla presenza della citata autostrada A31, dai vincoli territoriali determinati dal collettore di scarico dell'impianto di depurazione di Thiene, dalle servitù conseguenti al posizionamento di reti tecnologiche interrato e aeree. A tale proposito si invita a valutare in modo approfondito e positivo la soluzione in fase di studio e di cui si allega lo schema di massima (allegato sub A) proposta dai comuni di Thiene, Montecchio Precalcino e Sarcedo che individua altre aree site più a nord-est per la localizzazione degli svincoli.

Nel tratto di attraversamento aderente all'abitato di Via San Simeone e fino al superamento di Via Pasubio si ritiene opportuna la realizzazione di un tratto di galleria a salvaguardia dei nuclei abitati.

2.2 TRATTO VILLAVERLA-THIENE, PROGETTO VARIANTE VILLAVERLA:

E' condivisibile la realizzazione di un tratto di galleria a nord dell'edificato di Via S.Simeone. Tuttavia, considerato che in tale zona è già previsto un ampliamento delle aree residenziali verso ovest fino alla S.S. 349 Pedemontana Costo (Variante n. 35 al P.R.G.) e che ad ovest di tale S.S. 349 è indispensabile salvaguardare l'area commerciale esistente, il Nucleo Rurale Tipico "Pesavento" e l'edificato di via Pasubio, si ritiene opportuno prolungare tale galleria verso ovest fino a dopo l'intersezione con via Pasubio (Km 21+500m). In tale contesto, la proposta di modifica della localizzazione degli svincoli tra A31 e SPV studiata dai Comuni di Thiene, Montecchio Precalcino e Sarcedo di cui al punto precedente, fa venir meno la necessità dello svincolo di collegamento tra A31 e SPV verso Malo e pertanto se ne chiede l'eliminazione in quanto non più funzionale al sistema viabilistico. Nell'impostazione data si concorda con lo spostamento a ovest del tratto Villaverla-Montecchio Precalcino-Sarcedo che comporta l'aumento del raggio di curvatura del tracciato e con la soluzione del passaggio in trincea.

2.3 TRATTO VILLAVERLA-MALO, PROGETTO PROPOSTA:

Proseguendo verso nord-ovest in direzione Malo oltre che tagliare trasversalmente notevoli ambiti territoriali utilizzati ai fini agricoli, a confine con il comune di Malo, per riprendere l'ipotesi di tracciato di collegamento con la galleria di Priabona, si interferisce nuovamente con i nuclei abitativi di via Bassi e via Rossi per cui diviene difficile, anche in questo contesto territoriale, intervenire senza arrecare un grave disagio ai residenti.

Deve essere comunque rivisto il passaggio fra gli edifici residenziali posti a nord prima dell'attraversamento del Timonchio in quanto non sembra essere sufficiente il corridoio individuato fra i due edifici. Inoltre va salvaguardato il nucleo rurale vincolato dalla L.1089/39 (Braglio) con la realizzazione di un tratto di galleria che estenda quella prevista per il sottopasso del torrente Rostone.

Il Comune di Villaverla ha già approvato la Variante al PRG per la individuazione di un tracciato di variante alla S.P. 349 Pedemontana Costo. L'ipotesi di passaggio della SPV andrebbe ad interferire con il tracciato

proposto nella variante che è già stata approvata dal Consiglio Comunale ed elemento fondamentale per un miglioramento della viabilità non solo per l'attraversamento dell'abitato di Villaverla, oggi congestionato dal traffico, ma anche per il collegamento funzionale tra area dell'Alto Vicentino e la città di Vicenza.

Il tracciato proposto per la nuova superstrada non può non considerare questi aspetti legati ad un riordino funzionale della viabilità comunale e provinciale. L'intervento per la variante alla S.P. 349 è stato inserito nel piano delle OO.PP. 2004-2006 dell'Amministrazione Provinciale per l'annualità 2005. (vedi Osservazione successivo punto 2.4b).

2.4 TRATTO VILLAVERLA-MALO, PROGETTO VARIANTE MALO:

2.4.a) Non è accettabile la proposta di Variante inserita nello S.I.A. che prevede lo spostamento a sud del tratto di tracciato Villaverla-Malo in quanto:

- 1) provocherebbe il taglio trasversale di notevoli ambiti territoriali utilizzati ai fini agricoli;
- 2) verrebbero isolati i nuclei abitativi di via Bassi e via Rossi ed una significativa parte del territorio di Villaverla (circa 3,0 Km²);
- 3) si avvicinerebbe notevolmente il tracciato della SPV al centro abitato di Villaverla con pesanti ricadute dal punto di vista dell'inquinamento ambientale;
- 4) precluderebbe lo sviluppo urbanistico del territorio di Villaverla in tutta l'area nord-ovest.

Tale proposta che trae origine dalla necessità di salvaguardare il nucleo di Borgo Redentore in Comune di Malo è sicuramente peggiorativa per Villaverla causando e anzi aggravando gli effetti negativi che hanno generato la proposta di Malo.

2.4b) L'inserimento del tracciato della SPV in questo ambito, data la complessità dell'impianto viabilistico, dell'intervento tecnico strutturale e della compatibilità con l'edificato residenziale ed agricolo esistente, determina la necessità di esaminare attentamente le possibili soluzioni riguardanti l'interferenza con la nuova viabilità di Variante alla S.P. 349 già approvata, peraltro non inserita nello SIA come tracciato e come analisi delle soluzioni tecniche progettuali proposte dal Comune di Villaverla.

In relazione alle successive fasi di gestione della procedura si esprimono le seguenti valutazioni:

1. Non si è registrata alcuna modifica dell'atteggiamento di chiusura della Regione Veneto nel rapporto con gli enti locali. Si è mantenuto il confronto nell'ambito delle procedure formali, senza modificare impostazioni e metodi che abbiamo a suo tempo criticato.
2. Sono state accolte, per quanto riguarda il problema dell'attraversamento del territorio comunale di Villaverla, solo parziali modifiche al tracciato che non risolvono i problemi sollevati a suo tempo e tuttora presenti:
 - a. Forte e impatto per la realizzazione con un tratto significativo che attraversa in superficie il territorio;

- b. Mancato spostamento a nord del percorso, come richiesto anche dall'attuale amministrazione, dovuto soprattutto all'atteggiamento intransigente e non collaborativo dei comuni di Malo e Thiene.

Da registrare inoltre, sul piano politico, l'assoluta incapacità o mancanza di volontà espressa dalla Provincia in merito alla possibilità di mediare le varie posizioni tra gli enti territoriali e di svolgere un ruolo di coordinamento indispensabile per trovare una sintesi tra le varie posizioni e sostenere le legittime richieste espresse dai comuni della provincia di Vicenza.

Il PD a Villaverla, in accordo con gli altri gruppi consiliari di minoranza, ha votato un ordine del giorno in cui si dà mandato al Sindaco di attivare tutte le azioni possibili (tecniche, procedurali e legali) per respingere e modificare l'attuale proposta progettuale.

Villaverla, 12 luglio 2010



Enrico Storti