



Comunicato Stampa

LA PEDEMONTANA?

SI'

MA DEVE ESSERE AL SERVIZIO DEL TERRITORIO

Un'opera al servizio del territorio: gratuita, altamente percorribile e rispettosa dell'ambiente che attraversa. Non un'autostrada, ma una tangenziale pedemontana che serva a razionalizzare il traffico e non ad aumentarlo come alternativa nord al Passante. Il Partito Democratico mette nero su bianco la sua posizione sulla Superstrada Pedemontana Veneta. E lo fa con un documento che sarà inviato a tutti i circoli locali del Pd dell'area interessata dal progetto. Presentato questa mattina, il testo racchiude alcune proposte migliorative al progetto in termini viabilistici, ambientali ed economici, con un risparmio stimato in circa 240 milioni di euro. Ma punta anche il dito contro il diverso trattamento finanziario riservato al Veneto rispetto alla Pedemontana lombarda (finanziata dallo Stato con 1 miliardo 200 milioni di euro) e contro il ritardo di dieci anni con cui prendono il via i lavori. Un'attesa senza la quale si sarebbe potuto evitare il ricorso al project financing, con le conseguenze che questo comporterà per i cittadini. Alla presentazione del documento sono intervenuti l'onorevole Daniela **Sbrollini**, Laura **Puppato**, capogruppo PD in consiglio Regionale, i consiglieri regionali Stefano **Fracasso** e Giuseppe **Berlato Sella** e i delegati per la PDV del PD vicentino Alberto **Rigon** e Alfio **Piotto**.

La Pedemontana è un'opera strategica per il territorio, per i cittadini e il sistema produttivo. Questa la posizione del Partito Democratico. Ma con una fondamentale precisazione: è strategica se sarà un'arteria davvero al servizio del territorio. E quindi: gratuita, intergrata al sistema infrastrutturale esistente e costruita con modalità e soluzioni all'insegna della sostenibilità e del rispetto dell'ambiente che ne circonda il percorso.

In questo senso il documento racchiude anche delle proposte migliorative relative a tre diversi tratti del percorso con la rivisitazione del progetto nel tratto Montecchio – Malo, la previsione di accessi più semplici ed agevoli tra Mussolente e Mason e infine il recupero e l'adeguamento della Gasparona tra Thiene e Bassano. Una modifica, quest'ultima, che consentirebbe di evitare una duplicazione della strada e di risparmiare almeno 260 mila metri quadrati di campagna e circa 240 milioni di euro.



Documento integrale

OSSERVAZIONI AL PROGETTO DEFINITIVO DELLA SPV

PREMESSA

Presa visione

della cartografia finora disponibile del progetto definitivo della SPV e

tenuto conto

della normativa tuttora vigente e in particolare:

- della legge 23 dicembre 1998 n. 448, la quale, all'art. 50 comma 1 lett. g) ove si precisava che : "...la costruzione deve assicurare il massimo riuso dei sedimi 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" ;
- della legge 23 dicembre 2000 n. 388 all'art. 145 comma 75;
- della delibera CIPE n. 96 del 29.3.2006 – G.U. n. 222 del 23.9.2006

Si rileva

palesamente che l'attuale progetto interpreta al contrario la legge istitutiva sulla pedemontana e le modifiche e pareri successivi, rendendola anziché una superstrada aperta e a servizio del territorio una arteria chiusa autostradale utile esclusivamente a dirottare traffico della A4 nella città diffusa pedemontana.

Progetto per il quale tra il 2000 e 2001 il Parlamento e la Conferenza di servizi si espressero optando per una superstrada a servizio del territorio e contro il progetto autostradale.

Paradossalmente l'attuale progetto anziché drenare traffico da una zona fortemente urbanizzata, va a canalizzare dentro i centri abitati una mole di traffico estraneo e di puro attraversamento. Inoltre un servizio già esistente come la Gasparona di 27 Km. viene completamente reso inutilizzabile. La stessa nuova infrastruttura non prevede l'allargamento sui due lati della Gasparona, ma la costruzione ex novo del nuovo sedime a volte a nord e altre a sud distruggendo e non recuperando affatto il sedime esistente e scompaginando tutta le rete viabile esistente posta nella direttrice nord-sud.

Certe ipotesi di tracciato, come la deviazione da Breganze verso Montecchio Precalcino Villaverla, anziché utilizzare la Gasparona fino al casello di Thiene, derivano palesamente non da scelte trasportistiche e territoriali, ma da imposizioni illegittime e forvianti.

Tutto ciò premesso e considerato



IL PARTITO DEMOCRATICO

1. SOSTIENE

La Pedemontana come opera strategica per il territorio, per i cittadini e il sistema produttivo. Ma con una fondamentale precisazione: deve e dovrà essere un'arteria davvero al servizio del territorio. E quindi: gratuita, integrata al sistema infrastrutturale esistente e costruita con modalità e soluzioni all'insegna della sostenibilità e del rispetto dell'ambiente che ne circonda il percorso.

2. RILEVA:

in relazione al finanziamento pubblico, una macroscopica differenza fra quanto assegnato alla Pedemontana Lombarda e quanto riservato alla Pedemontana Veneta. Richiede quindi che venga pertanto previsto un finanziamento aggiuntivo per compensare tale divario;

3. DENUCIA :

il ritardo nella realizzazione di almeno 10 anni, e le chiare responsabilità amministrative di questa lunga attesa senza la quale si sarebbe potuto evitare il ricorso al project financing, e il conseguenti danni di impatto territoriale e di permeabilità dell'opera con le conseguenze che questo comporterà per i cittadini.

4. CHIEDE :

al Commissario delegato di inserire gli opportuni correttivi al fine garantire il rispetto delle leggi ed evitare inutili sprechi di risorse economiche e inammissibili compromissioni del territorio ed in particolare:

- a) di prevedere come indicato dalla Legge, il riutilizzo della Gasparona da Breganze fino a Thiene e l'utilizzo del corridoio già previsto dal PRG, dalla fine della Gasparona fino alla connessione con l'A31. Ciò facendo si recupera un tratto della lunghezza di circa 6.5 Km e si evita di invadere la campagna fra Sarcedo, Montecchio Precalcino e Villaverla con nuove occupazioni di oltre 260.000 mq. e maggiori oneri per circa 40.000.000 di €;

- b) di allargare esclusivamente il sedime della Gasparona da Thiene a Bassano/Rosà, consentendo la realizzazione delle due corsie per senso di marcia ed emergenza, eliminando tutti gli attraversamenti a raso; evitare pertanto scostamenti dall'asse stradale permettendo il riuso concreto e funzionale come sempre previsto dalla legge della Gasparona. Ciò facendo sulla tratta di circa 27 km. si possono risparmiare oltre 200.000.000 di €;
- c) che tutta la tratta da Thiene a Bassano/Rosà sia effettivamente di tipo superstradale aperto per compensare il riutilizzo pubblico dell'arteria, con accessi e uscite in corrispondenza della viabilità principale intersecata, con semplici svincoli e corsie di accelerazione e decelerazione;
- d) che sia valutata attentamente la sostenibilità della tratta di collegamento Valle dell'Agno – Thiene, il cosiddetto lotto 1 individuato nel progetto, ove è previsto un tunnel di circa 6000 ml. dai costi rilevantissimi. Si consideri che il crinale di Priabona da superare è modestissimo, un dislivello di appena 200 ml. con modesti flussi di traffico esistenti. Tutto ciò non giustifica affatto un investimento così oneroso. Esempi anche recenti si sono rilevati fallimentari rispetto alle aspettative (vedasi tunnel poco più a nord Schio-Valdagno) dovrebbero indurre a delle valutazioni approfondite sulla sostenibilità nel tempo dell'opera. Tale onere in ogni caso ricadrà pesantemente sull'entità del pedaggio e scoraggerà ancor più ogni utilizzo locale che continuerà a servirsi dei vari attraversamenti presenti.
- e) che i nuovi tratti stradali siano in trincea medio profonda in modo da contenere l'interruzione territoriale e prevedano lateralmente fasce boscate che favoriscano la ricucitura ambientale e paesaggistica.
- f) che la viabilità di programmazione Provinciale inserita erroneamente nella cartografia del Progetto definitivo (indicata in blu nelle tavole grafiche), venga stralciata. Sono state infatti riportate tratte oramai da tempo superate o che il Consiglio ha deliberato anche di recente di non prevedere.



5. I CIRCOLI CHIEDONO:

La posizione del Circolo del PD di Malo VI

Il giorno 5.07, in occasione dell'incontro di Coordinamento allargato, è stata assunta dal CIRCOLO la seguente posizione in merito alla prospettiva di realizzazione della "PEDEMONTANA".

L'opzione numero 1 per il Circolo del Pd di Malo è che la Pedemontana si fermi, provenendo da Treviso, all'innesto della A31 – Valdastico, con la possibilità che questa venga eventualmente potenziata con tre corsie per far defluire il traffico sulla A4.

Il tratto corrispondente **al lotto 1 del progetto definitivo** di questa arteria autostradale, che dopo aver profondamente devastato il territorio di Villaverla e di Malo con gallerie autostradali si immette nelle valli dell'Agno e del Chiampo, è ritenuto inutile, non corrispondente alle finalità dichiarate, oltreché pericoloso e devastante dal punto di vista ambientale.

Le motivazioni dell'opzione 1 - Stop a Thiene:

- il territorio che soffre la mancanza di accesso al sistema autostradale è quello identificato nella fascia pedemontana da Thiene verso Bassano e Treviso, per cui è stato fatto il progetto originario della superstrada nel 2001;
- l'alto vicentino accede già all'infrastruttura autostradale (A31 a Thiene, Piovene, Dueville; A4 a Montecchio Maggiore). Ciò di cui ha urgente bisogno quest'area del vicentino è un'adeguata rete provinciale che, ben collegata e gerarchizzata a quanto già esistente, dia servizio all'economia e tolga il traffico di attraversamento alzando la qualità della vita dei centri abitati, affrontando e risolvendo, per Malo e Monte di Malo, la questione della Priabonese;
. L'autostrada pedemontana non dà risposte a questo bisogno anzi sottrae spazio e risorse economiche a quelle soluzioni, scaricando su comuni e provincia i costi per gestire nella rete viaria comunale e provinciale il traffico indotto dai caselli.
- a fronte di minori ricavi da traffico di attraversamento ci sarebbe anche una notevole riduzione dei costi di realizzazione (nessun traforo)
- il traffico di attraversamento del corridoio Barcellona-Kiev porta vantaggi economici esclusivamente al gestore dell'opera, ma svantaggi a chi in quel territorio abita e vive.
- la clausola dell'uso gratuito per vent'anni ai residenti è il solito modo di far pagare i costi delle scelte di oggi non a questa, ma alle prossime generazioni di veneti. In pratica si crede di essere competitivi oggi facendo pagare i costi delle infrastrutture ai nostri figli, che ovviamente non votano oggi e quindi
- le linee guida, le pianificazioni di realizzazione sulla mobilità non dovrebbero essere pilotate da chi costruisce e gestisce autostrade. Dovrebbe essere la politica, regionale e provinciale, a definirle con una lungimirante "visione del futuro" e con il supporto qualificato di competenze tecniche, apportate da professionisti liberi da condizionamenti e da interessi nella gestione economica diretta delle infrastrutture.

L'opzione numero 2 (eventuale modifica e miglioramento del progetto) scatta esclusivamente nel caso che non si riuscisse ad ottenere il risultato di bloccare la realizzazione del lotto n. 1 nel progetto definitivo in corso di approvazione.

Il Circolo del Pd di Malo richiede che l'opera venga fatta in trincea per quanto più possibile su tutto il territorio comunale ed inoltre che venga rivisto l'innesto con la Strada Statale 46. Il progetto attuale prevede la creazione di una bretella dalla Pedemontana verso la Statale che porterà, di fatto, tutto il traffico della arteria dentro i centri abitati di Isola Vicentina e Malo. Nello specifico il Circolo del Pd chiede invece che venga fatto da subito un nuovo tratto della prevista Nuova Statale in modo da evitare i problemi di traffico di cui sopra.

Il Circolo ha preso atto che ora è in corso di approvazione il progetto definitivo.

In altre parole: **o si interviene ORA e si portano a casa le mitigazioni richieste prima dell'approvazione del definitivo, o non si interviene più perché con l'esecutivo il promotore dovrà semplicemente "star dentro" alle indicazioni del definitivo, per rispettare i costi preventivati.**

Nel dettaglio per Malo Il Circolo del Pd chiede:

- Autostrada Pedemontana in trincea per quanto più possibile su tutto il territorio comunale.
- Rivedere l'area dello svincolo al casello e l'intersezione con la Nuova Strada Provinciale 46. Il progetto sul tavolo attualmente prevede l'autostrada in rilevato con le corsie di svincolo che scendono a raso e passano sotto l'asse principale. Anche la nuova SP46 passa (non si capisce bene come) sotto la Pedemontana. Non essendoci particolari problemi di falda acquifera si potrebbe mantenere a raso svincolo e Nuova SP e portare in trincea l'asse principale. Se sul tavolo c'è la revisione complessiva del sistema di esazione per allinearla alle indicazioni europee la riprogettazione ci potrebbe stare.
- In alternativa alla bretella che dal casello di Malo corre parallela alla Pedemontana e si innesta a San Tomio sulla vecchia SP46, i comuni di Malo, Isola Vicentina e Villaverla si accordino perché venga fatto da subito un nuovo tratto della prevista Nuova SP46 in modo da non portare tutto il traffico generato dal casello dentro i centri abitati di Isola Vicentina e Malo.
- Compensazioni, mitigazioni, fasce boschive, dune, barriere, impianti, sistemi e accorgimenti per la riduzione dell'impatto acustico e di quello su aria e acqua nel progetto definitivo siano studiate, evidenziate in dettaglio (non con sezioni tipo) in funzione del reale territorio attraversato, comunicate alle comunità residenti e con esse discusse e concordate.

La posizione del Circolo del PD di Breganze VI

1. Si chiede il completamento della Complanare da Via Olmo fino alla rotatoria della Chizzalunga;
2. Si chiede che nel tratto dalla Rotatoria della Chizzalunga fino a via Bragetti la Superstrada venga fatta in trincea;
3. Si chiede il passaggio sotto il torrente Chiavone tramite un ponte canale;
4. Si chiede che l'incrocio di Via Bragetti venga totalmente rivisto evitando l'attuale sovrappasso ma con la creazione di una galleria e relativo smistamento del traffico proveniente dalla complanare da Bassano con il nuovo tratto di complanare a sud della pedemontana in modo da servire anche gli utenti del Caseificio;
5. Si chiede che nel tratto dal Torrente Chiavone fino al torrente Lavarda sia creata la trincea;
6. Si chiede che il Torrente Lavarda venga passato sotto il suo letto così come fatto a Sarcedo nell'attraversamento del torrente Igna che non è pensile come questo torrente;
7. Si chiede che la Bretella di collegamento al Casello di Breganze Ovest con la Zona Artigianale Sud di Breganze (area Diesel) venga portata più a Sud possibile per evitare l'intasamento del traffico a ridosso dell'incrocio di Via Chizzalunga e Via Mirabella.

Si conferisce infine mandato ai nostri consiglieri provinciali, regionali e comunali di intraprendere tutte le possibili azioni presso gli organi statali, regionali, provinciali e comunali alla fine di ottenere l'accoglimento delle predette richieste.