

Spett.le
Provincia di Vicenza
Area Tecnica - Servizio Rifiuti, VIA e VAS
Contrà Gazzolle 1
36100 Vicenza
pec: provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

e p.c.

Spett.le Comune di Vicenza
pec: vicenza@cert.comune.vicenza.it

Spett. le
Ministero della Cultura
Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e
Paesaggio per le Province di Verona, Vicenza
e Rovigo
pec: mbac-sabap-vr@mailcert.beniculturali.it

Spett. le
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le Strade e le
Autostrade l'Alta Sorveglianza sulle
Infrastrutture Stradali e la Vigilanza sui
Contratti Concessori Autostradali
pec: svca@pec.mit.gov.it

Spett. le
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per lo Sviluppo del
Territorio, la Programmazione ed i Progetti
Internazionali pec: dg.prog-div3@pec.mit.gov.it

Spett.le
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Direzione Generale per le Strade e le
Autostrade l'Alta Sorveglianza sulle
Infrastrutture Stradali e la Vigilanza sui
Contratti Concessori Autostradali
Ufficio Territoriale di Bologna
pec: uit.bologna@pec.mit.gov.it

OGGETTO: verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/06 e dell'art. 8 della L.R. 4/2016.

Ditta proponente - Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova S. p. A. Progetto - prolungamento di via Aldo Moro dall'incrocio con la strada comunale di Bertesina alla S.S. Postumia in comune di Vicenza.

Visto la documentazione depositata in Provincia il 18.07.2023 ed integrata il 21.07.2023, il 28.08.2023 ed il 29.08.2023 ed in particolare l'elaborato 19_EACTRLE0002_Studio amb. "STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE – VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA" - Rev.00 datato 15.07.2022

Il sottoscritto Ing. **Luigino Fortuna**, residente a omissis

PREMESSO CHE

- la documentazione progettuale, redatta in vigore del d.Lgs 50/2016, in talune parti viene indicata come Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE), mentre in altre come Progetto Definitivo (PD), contribuendo così ad ingenerare confusione e, probabilmente, un non corretto iter amministrativo.
- sono presenti numerosi disallineamenti tra quanto rappresentato negli elaborati progettuali depositati in questa sede e quelli precedentemente utilizzati per suggerire al Giunta Comunale di Vicenza il tracciato “**scenario Anconetta**” quale scelta preferibile rispetto allo “**scenario Ospedaletto**”.
- tra la documentazione in atti non è rinvenibile una compiuta analisi comparata, invero normata all'art.23 c.5 del d.Lgs 50/2016, dove si stabilisce che “**Il progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) individua, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire**”.

CIÒ PREMESSO OSSERVA QUANTO SEGUE:

Osservazione n.1

A pag. 11 dello studio preliminare ambientale si indica che “Le tre ipotesi di tracciato (a tutti gli effetti due, con la terza che rappresenta una variante puntuale alla seconda soluzione)...”condividono tutte le medesime finalità. Di più: tra le soluzioni progettuali presentate ne esisterebbe una ulteriore (non rinvenuta agli atti), che il progettista Ing. De Stavola ha illustrato nell'assemblea pubblica tenutasi il 12 settembre e che prevedeva il transito del tracciato in affiancamento a sud della linea ferroviaria VI-TV, entro il parco di Villa Negri.

Occorre puntualizzare che, come riportato sempre a pag.11, “**La Tangenziale nord - opera prevista nella pianificazione, di cui si sta studiando la fattibilità – non pesa sostanzialmente sulla preferibilità delle varie ipotesi di tracciato, ma forse, sulla opportunità di prevedere il futuro eventuale raddoppio del numero delle corsie dei nuovi archi, in ragione del maggiore flusso di traffico attirato.**”

È quindi del tutto evidente che la valutazione di assoggettabilità a VIA dovrebbe riguardare tutti i tracciati anche nell'ipotesi di raddoppio del numero di corsie e in considerazione del tracciato, allo studio di ANAS, della tangenziale nord di Vicenza.

Osservazione n.2

A pag. 8 dello studio preliminare ambientale si riporta che “**La soluzione preferibile deriva dalle alternative progettuali presentate precedentemente e sottoposte, per osservazioni e commenti, al Committente e ai principali portatori di interesse.**”. In realtà, almeno in taluni casi, le “osservazioni e commenti” dei principale portatori di interesse sarebbero stati **acquisiti solo verbalmente**.

Da quanto riportato nella tabella riepilogativa a pag. 12 e 13 dello studio preliminare ambientale si desume che inizialmente fosse stato prospettato un unico tracciato (vedasi “segnalazione/osservazione” in data 18/05/2021 del Servizio VIA della Provincia di Vicenza che “*richiede l'esame e la valutazione di più alternative di tracciato...*” e che pertanto il logico “suggerimento” dato dalla Soprintendenza in data 20/05/2021 di “*Valutare la possibilità di localizzazione l'infrastruttura il più possibile all'interno del corridoio già interessato dalla linea dell'elettrodotto esistente (Terna) e compatibilmente con i vincoli del reticolo idrografico*” non avesse considerato altri tracciati molto meno impattanti sul contesto figurativo di Villa

Imperiali Lampertico.

Terna invece si era chiaramente espressa a favore dello "scenario Ospedaletto" poiché molto meno impattante con la linea dell'elettrodotto.

Stranamente tra i "portatori di interesse" non è stata contattato l'UNESCO che peraltro a riguardo della tangenziale Nord-Est si era così espresso nella Relazione sulla Missione consultiva ICOMOS/UNESCO per la Città di Vicenza e Ville del Palladio nel Veneto (C 712bis) del 28 – 31 marzo 2017: ***"E' evidente che i progetti nei loro dettagli devono seguire le attuali prescrizioni ed essere integrati quanto più possibile nel paesaggio rurale. Allo scopo di preservare il paesaggio rurale, il numero di cavalcavia dovrebbe essere ridotto al minimo e questi dovrebbero essere progettati con attenzione"***.

Sicuramente non è stato il criterio ispiratore assunto dai progettisti visto che per un tratto di strada lungo meno di 3 km sono riusciti ad inserire 2 cavalcavia e 3 nuove rotonde!

Osservazione n.3

A pag14 dello studio preliminare ambientale, dove si illustra lo "scenario Anconetta", si descrive la rotonda con diametro esterno di 50 m "Postumia nord", collocata a ridosso del parco di Villa Imperiali Lampertico, spiegando che *"l'intersezione connette l'asse principale con la viabilità secondaria diretta a nord che confluisce sulla SP42 - Stradone Nicolosi: tale bretella rappresenta l'innesto funzionale al futuro collegamento con la Tangenziale Nord-Est di Vicenza che verrebbe intercettata appunto in corrispondenza della SP42"*: in realtà **tale bretella è stata eliminata dal progetto** e pertanto lo studio preliminare ambientale va conseguentemente rivisto!

Il progetto mantiene la rotonda con la motivazione, fornita dal progettista durante la seduta della Commissione Territorio del Comune di Vicenza del giorno 25.09.2023, di garantire una riduzione della velocità poiché diversamente sarebbe stato necessario inserire una curva con raggio troppo ampio! Ottima soluzione prevedere una rotonda in curva nella tangenziale di Vicenza!

Osservazione n.4

Lo "scenario Anconetta" devasta il contesto figurativo di Villa Imperiali Lampertico e di Villa Bonioli Guiotto, entrambe inserite nel Sistema delle Ville Venete normato, tra l'altro, nel PTCP. In particolare la rotonda "Postumia nord" si colloca proprio in corrispondenza al cono visuale raffigurato nell'allegato A scheda 47 dell'elenco delle Ville Venete di particolare interesse Provinciale. L'art.45.2 lett.b delle Norme del PTCP stabilisce che: ***"Le nuove infrastrutture devono essere previste all'esterno del contesto figurativo, salvo la localizzazione all'interno per comprovate esigenze che rendono non opportuna o non possibile la localizzazione esterna, la valutazione di assenza di interferenze rilevanti con la tutela del contesto, e con l'utilizzo di idonee tecniche di mitigazione; inoltre devono essere possibilmente progettate senza viadotti e preferibilmente in trincea nel caso di grandi dimensioni;"*** Sembra che nulla di tutto ciò sia stato considerato dai progettisti.

Lo "scenario Ospedaletto" consente di invadere marginalmente il contesto figurativo di Villa Guiotto e potrebbe anzi contribuire al mascheramento di parte della linea ferroviaria.

Osservazione n.5

La Conferenza dei Servizi del 26.08.2010 tra Comune di Vicenza e Regione Veneto ha approvato il PAT del Comune di Vicenza ai sensi dell'art. 15 comma 6 della L.R. 11/2004, ratificato dalla Giunta Regionale del Veneto con provvedimento n. 2558 del 02.11.2010, pubblicato nel B.U.R. n. 88 del 30.11.2010.

il PAT, così come il PTCP, indicano il tracciato del prolungamento di Via Aldo Moro sostanzialmente analogo alla "soluzione Ospedaletto".

La Commissione Regionale VAS - Autorità Ambientale per la Valutazione Ambientale Strategica, con parere n. 18 del 22 marzo 2010, si è espressa anche sulle 16 osservazioni pervenute al Comune di Vicenza 16 che riguardavano il Rapporto Ambientale, ovvero con attinenza con questioni prettamente ambientali. Tra queste vi è anche la n.90 presentata dal Comitato spontaneo di Ospedaletto rappresentato dai Sigg. Cunico Giovanni, Zolio Lucia, Zarantonello Pietro, Caoduro Luigi che chiedevano di **"che il prolungamento di via Aldo Moro sia ripristinato secondo le previsioni del PRG vigente, in quanto si configura quale soluzione migliorativa in termini di inquinamento atmosferico, acustico, del consumo del territorio."**

Il valutatore, in ordine a tale osservazione, si esprime nel seguente modo: *"Pertinente con il PAT. L'osservazione si configura come portatrice di interessi collettivi, coerenti con gli obiettivi del documento preliminare e tendente a proporre ipotesi alternative a quelle proposte dal piano. La proposta, che si riferisce ad una previsione di PRG, è finalizzata alla modificazione di una previsione infrastrutturale di carattere strutturale che, rispetto alla indicazione del PAT ipotizza la realizzazione dell'opera in un'area rurale aperta, oggi interessata esclusivamente dalla presenza di pochi edifici di origine rurale e da una linea di elettrodotto. **La proposta del PAT prevede invece un tracciato che, sviluppandosi lungo l'esistente linea ferroviaria, limita sia l'effetto di frazionamento del territorio e riduce l'effetto vincolante sull'area rurale.** In riferimento agli obiettivi del Documento Preliminare, la proposta non appare accoglibile. Si evidenzia per altro che il tratto del tracciato dell'infrastruttura di cui all'osservazione, in quanto parte di una infrastruttura di più grande sviluppo e già oggetto di una attività tecnica in accordo con la Provincia e gli altri Comuni interessati, sarà sottoposta a VIA, procedimento che dovrà valutare le possibili alternative di tracciato. Il valutatore esprime parere positivo di coerenza, **non essendo accoglibile l'osservazione** gli esiti e i bilanci valutativi rimangono inalterati."*

Il parere della Commissione VAS fu il seguente: **"Si condivide il parere del valutatore anche in relazione ai chiarimenti forniti in sede istruttoria sul Rapporto Ambientale"**.

Ora si vorrebbe far entrare dalla finestra quello che era uscito dalla porta!

Osservazione n.6

Gli imponenti rilevati stradali previsti in prossimità degli scavalchi della linea ferroviaria e della strada Postumia e le tre nuove rotatorie comportano un enorme impronta al suolo pari a circa 14 Ha di suolo agricolo e un ingente quantitativo di movimentazione di materiale per gli sterri ed i riporti. L'elaborato 30_EGTTTRQS0002_Put "Piano gestione terre e rocce da scavo" indica un fabbisogno di materiale proveniente da cava di 205.020,59 m³ e la necessità di un conferimento in cava/discarica di 14.057,85 m³.

I tragitti avranno una lunghezza variabile dai 10 ai 26 km ed interesseranno anche aree ricadenti in ZPS e SIC con conseguente interferenza con tali ambiti protetti.

Si ritiene preferibile valutare l'alternativa di realizzare il solo viadotto a scavalco della ferrovia utilizzando la collaudata tipologia di travi in acciaio cor.ten. flangiate su pilastratura, soluzione sicuramente meno impattante e che comporterebbe una sensibile riduzione dell'impronta al suolo.

Vicenza, li 28.09.2023

Luigino Fortuna