

**OSSERVAZIONI ALLE ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROPOSTE
EDIFICI 3A-3B PIRUEA POMARI**

1. Nell'alternativa 0 (zero) il proponente afferma che la richiesta di costruire i due edifici è legata alle richieste di mercato che però non sono documentate da ricerche o studi specializzati. È invece diffusa tra la cittadinanza la percezione di eccessiva offerta commerciale in città e dintorni, specie di grandi dimensioni, che ha provocato la progressiva diminuzione se non la scomparsa di piccole attività di quartiere, che non possono reggere il confronto dei prezzi o dei costi di gestione con le grandi distribuzioni ma che andrebbero sostenute per il ruolo sociale importante che rivestono.

Il proponente afferma anche che la sua finalità non può prescindere *dall'innegabile ricerca del vantaggio economico* e che una eventuale rinuncia *comporterebbe la necessità di aprire nuovi spazi commerciali* con conseguenti ricadute ambientali negative.

Si ritiene qui utile ricordare che il solo fine economico senza una reale utilità sociale non è sufficiente a garantire diritti ad alcuno e che le istituzioni pubbliche hanno l'obbligo di controllare, indirizzare e coordinare ai fini sociali le iniziative economiche. In mancanza di una reale necessità di offerta commerciale non sarebbero affatto necessarie aperture di spazi commerciali in altre zone.

2. Vi è una errata rappresentazione dei percorsi ciclabili realizzati nella Tavola n°3 – Viabilità lenta:
- la Tavola n°3 rappresenta il quadro complessivo della mobilità lenta, quindi i percorsi ciclabili e quelli pedonali. Vengono illustrati sia i tratti già esistenti e costruiti in passato, sia i tratti in progetto;
 - dall'analisi del documento emerge un errore piuttosto grave in quanto viene evidenziato come tratto esistente l'intero percorso ciclabile di via Quasimodo che, di fatto, è inesistente;
 - rispetto a questo percorso ciclabile si ritiene utile valutarne la sua effettiva realizzazione, tuttavia va verificato se la stessa non fosse già prevista nell'ambito del Piruea Pomari. In tal caso non è possibile farla rientrare tra le opere di compensazione poiché l'opera era già prevista.
3. Sistemazione area di sosta SVT: ingannevole considerarla una mitigazione:
- è scorretto considerare la sistemazione dell'area di sosta SVT dell'autobus linea n°1 come un'opera di mitigazione. Se da un lato risulta evidente che l'attuale sistemazione del capolinea SVT sia inadeguata, non si può pensare che la realizzazione proposta da Agrifutura possa avere come effetto quello di "promuovere la mobilità sostenibile", così come viene indicato nel documento SIA – Quadro Ambientale (cap. 3.10.1). Si tratta sicuramente di una miglioria che tuttavia non può passare come mitigazione rispetto alle nuove costruzioni anche perché non è in prossimità dei nuovi edifici e quindi difficilmente usufruibile dall'utenza degli stessi. Inoltre, non è chiaro come la sistemazione proposta possa andrebbe ad incrementare l'utilizzo del trasporto pubblico.
 - Volendo favorire lo spostamento coi mezzi pubblici per raggiungere le nuove strutture commerciali, si ritiene molto più utile la realizzazione di nuove pensiline a servizio dell'utenza su ambo i lati delle fermate SVT in via Onisto.

Stante quanto sopra, la Provincia e il Comune di Vicenza con l'occasione dell'analisi delle alternative per minimizzare o evitare l'impatto delle costruzioni richieste, dovrebbero valutare la modifica dell'attuale Piano degli Interventi riducendo l'area del Parco Commerciale Pomari e lasciare a verde la zona dove potrebbe sorgere un Parco come richiesto dagli abitanti dei quartieri confinanti e da tanti altri cittadini.

Il presidente
Sandro Maniglio

