

Si trasmette in allegato la documentazione relativa all'oggetto.

Cordiali saluti.

Franca Baldessari

Ufficio Segreteria del Comune di Valdastico

Largo Savoia, 1 - 36040 Valdastico (VI)

tel. +39 0445 745003

fax. +39 0445 745566

email franca.baldessari@comune.valdastico.vi.it



COMUNE DI VALDASTICO

PROVINCIA DI VICENZA

Largo Savoia 1 - 36040 Valdastico (VI) - C.F. 84001010242 - P. IVA 01513240240
Tel. 0445/745003; Fax 0445/745566;

Prot. 3824

Addì, 26/10/2017

Spett.

Ministero Ambiente – Direzione valutazioni autorizzazioni ambientali

PEC dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Regione Veneto – Unità organizzativa V.I.A.

PEC coordinamento.commissioni@pec.regione.veneto.it

E P.C. spett. Comuni di Cogollo del Cengio, Piovene Rocchette e Pedemonte

OGGETTO: AUTOSTRADA A31 VALDASTICO NORD – TRONCO TRENTO – VALDASTICO – PIOVENE ROCCHETTE. VARIANTI DI TRACCIATO NEI TRATTI DAL KM 1+328 AL KM 11+169 E DAL KM 13+757 AL KM 17+841. VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (LEGGE OBIETTIVO 443/2001) CODICE PROCEDURA 3717. PRESENTAZIONE OSSERVAZIONI

In applicazione della delibera di Consiglio comunale n. 24 del 25/10/2017, si presentano alle S.V. le osservazioni alle procedure in oggetto come esplicitate nei seguenti documenti trasmessi in allegato alla presente:

- delibera di Consiglio comunale n. 24 del 25/10/2017 e relativi allegati;
- “osservazioni al progetto definitivo autostrada Valdastico A31 nord” NS. prot. 3778 del 23/10/2017, sottoscritte dal dott. Geol. Darteni e prof. Genevois.

Cordiali saluti

Il Sindaco
Claudio Guglielmi





COMUNE DI VALDASTICO

PROVINCIA DI VICENZA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

N. 24

Letto, confermato e sottoscritto

IL PRESIDENTE

F.to GUGLIELMI CLAUDIO

IL SEGRETARIO COMUNALE

F.to DOTT. BORTOLAN SIMONE

REFERTO DI PUBBLICAZIONE

Certifico io sottoscritto che copia della presente delibera viene oggi pubblicata all'albo pretorio comunale, ove resterà per 15 giorni consecutivi ai sensi dell'art. 124 del D.Lgs. 267/2000.

Addì 26-10-2017

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

F.to Baldessari Franca

DICHIARAZIONE DI ESECUTIVITA'

La presente deliberazione è divenuta esecutiva:

per il decorso del termine di 10 giorni dalla pubblicazione ai sensi dell'art. 134, comma 3, del D.Lgs. 267/2000.

per dichiarazione di immediata esecutività ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000.

Addì 25-10-2017

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

F.to Baldessari Franca

La presente copia è conforme all'originale agli atti di questo ufficio.

Addì 26-10-2017

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Baldessari Franca

OGGETTO:

AUTOSTRADA A31 VALDASTICO NORD - TRONCO TRENTO - VALDASTICO - PIOVENE ROCCHETTE. VARIANTI DI TRACCIATO NEI TRATTI DAL KM 1+328 AL KM.11+169 E DAL KM. 13+757 AL KM. 17+841. VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE (LEGGE OBIETTIVO 443/2001) CODICE PROCEDURA 3717 - OSSERVAZIONI - ATTO DI MERO INDIRIZZO

L'anno **duemiladiciassette** il giorno **venticinque** del mese di **ottobre** alle ore **18:00** nella Sede Municipale in seduta , sessione **Straordinaria di Prima convocazione**, sotto la presidenza del SINDACO GUGLIELMI CLAUDIO e la partecipazione del Segretario Comunale DOTT. BORTOLAN SIMONE, si è riunito il Consiglio Comunale.

Il Presidente, accertato il numero legale e dichiarata aperta la seduta, invita il Consiglio Comunale ad esaminare e discutere sulla proposta di deliberazione in oggetto, alla quale partecipano:

GUGLIELMI CLAUDIO	Presente
STEFANI STEFANO	Presente
TOLDO ENRICO	Assente
AGOSTINI GIULIO	Presente
PRETTO LORIS	Presente
MARANGONI GIO MARIA	Presente
LORENZI FRANCESCA	Presente
LORENZI MIRKO	Presente
TOLDO ALBERTO	Presente
SARTORI CLAUDIO	Assente
SERAFINI ROBERTA	Presente

Partecipa alla seduta l'Assessore Esterno Sartori Anna.

Presenti 9 - Assenti 2

PARERI RESI AI SENSI DELL'ART. 49 DEL D.LGS. 267/2000

Parere Favorevole in ordine alla **REGOLARITA' TECNICA**

Data 23-10-2017

Il Responsabile del Servizio
F.to GUGLIELMI CLAUDIO

IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATO QUANTO SEGUE:

- con deliberazione n.21 del 18.03.2013 il Comitato Interministeriale per la programmazione economica, C.I.P.E., ha approvato in linea tecnica, **con prescrizioni e raccomandazioni, nonché tenuto conto delle motivazioni espresse nel parere in data 7.03.2013 dalla 5^a sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**, il progetto preliminare dell'opera "Autostrada A31 Valdastico Nord – 1° lotto funzionale Piovene Rocchette-Valle dell'Astico" ad esclusione dei tratti tra le progressive 1,328 e 12,217 e per 300 m a partire dalla progressiva chilometrica 18,617, oggetto di prescrizione localizzativa da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministero per i beni e le attività culturali;
- la medesima deliberazione ha disposto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, commi 6 e 7, del d.lgs. n.163/2006, la variante del tracciato tra le progressive 1,328 e 12,217 e per 300 m a partire dalla progressiva chilometrica 18,617;
- in particolare, per quanto riguarda il tratto compreso tra il km 1,328 e il km 12,217, denominato variante "Cogollo 1A", per una lunghezza di 9,85 km, ha disposto uno sviluppo interamente in sinistra orografica del torrente Astico e la ricollocazione dello svincolo di Velo d'Astico, originariamente previsto in comune di Velo d'Astico, in territorio comunale di Cogollo del Cengio, incaricando il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni impartite con la stessa deliberazione, ferme restando le verifiche di competenza della commissione VIA;
- le prescrizioni impartite, contenute nell'allegato 1 alla deliberazione C.I.P.E. sopra citata e qui espressamente richiamate, definiscono criteri e modalità per la redazione della progettazione definitiva nonché per la realizzazione dei lavori;
- specificatamente, valgono le seguenti prescrizioni:

6. Nello sviluppo progettuale della Alternativa 1 "Cogollo del Cengio", in sede di progetto definitivo andrà valutata la possibilità di abbassare, per quanto possibile, la quota dell'asse autostradale al fine di ottenere un minor impatto paesaggistico dell'opera anche con un allungamento della galleria naturale posta a monte dell'abitato di Cogollo e dello svincolo autostradale di progetto, al fine di sottopassare la S.P. 350 e la frazione di Casale ad una quota più bassa; conseguentemente, andrà rivisitata la tipologia dello svincolo, privilegiando soluzioni di minor occupazione territoriale complessiva e più limitate opere di allargamento dei tratti in galleria.

- mentre sull'intero tratto le raccomandazioni contenute nella parte seconda dell'allegato 1, prevedono:

1. Con riferimento al patrimonio artistico archeologico e culturale, in considerazione delle problematiche relative ai punti dove il patrimonio artistico, architettonico e archeologico risulta piu' consistente, il progetto definitivo proponga soluzioni progettuali supportate da una attenta analisi visuale, supportata da foto simulazioni specifiche.

2. Deve essere garantita la prevenzione dell'inquinamento luminoso, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, preferendo l'uso della tecnologia a Led nei corpi illuminanti.

3. Concordare con le Amministrazioni comunali competenti la viabilita' in fase di cantiere, mettendo in atto deviazioni, obblighi e tutte le misure idonee ad impegnare al minimo la viabilita' locale anche realizzando, quando possibile, piste di cantiere sul futuro tracciato autostradale.

- giova altresì riportare in questa sede alcune delle motivazioni espresse dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, oggetto di presa d'atto da parte del CIPE, in particolare:

che l'opera completa consiste nel prolungamento verso nord dell'Asse autostradale A31 Valdastico in parte già esistente (tratto Vicenza - Piovene Rocchette), attraverso la realizzazione del tratto di autostrada compreso tra Piovene Rocchette e Trento;

che il progetto in esame riguarda pertanto il 1° lotto funzionale dell'Asse autostradale Valdastico nord, in territorio veneto, e si estende dal casello di Piovene Rocchette, attuale caposaldo nord della tratta esistente, al nuovo casello di Valle dell'Astico, per una lunghezza complessiva di 18,9 km;

ha altresì preso atto che la soluzione prospettata dalla Provincia autonoma di Trento risulta condivisa dalla Regione Veneto, la quale ha proposto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di sottoporre a questo Comitato l'approvazione di un lotto funzionale dell'opera ubicato nel territorio veneto, nella consapevolezza che la condivisione da parte della Provincia autonoma di Trento circa lo sviluppo dell'intero collegamento comprendente il suddetto «corridoio autostradale», da definire, non pregiudichi l'obiettivo di realizzare l'asse autostradale completo;

ha valutato che la sopra illustrata ipotesi, pure se da ritenere propedeutica alla valutazione di ulteriori soluzioni di tracciato, non possa al momento essere considerata quale proposta alternativa ai sensi dell'art. 165, comma 6, lettera a) (in quanto non supportata da un progetto preliminare e non presentata all'atto della manifestazione del dissenso), ma che, ai fini della prosecuzione dell'iter amministrativo, la stessa ipotesi potrà essere istruita

dalle competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti previa acquisizione del relativo progetto preliminare;

- si rammenta infine che la deliberazione CIPE n.21 del 18.03.2013, ha stabilito la seguente, ulteriore, disposizione:

2.1 In tempo utile e comunque entro il 30 giugno 2013, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà trasmettere a questo Comitato il progetto definitivo dell'intera tratta Valdastico Nord,

al fine di mantenere la scadenza della concessione al 2026, in ottemperanza all'impegno preso con la Commissione europea. Resta fermo che dovrà essere contestualmente presentato il piano economico finanziario aggiornato dell'intera opera, ai fini della relativa copertura finanziaria.

- successivamente, in data 09.02.2016, il Comitato Paritetico tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Veneto e la Provincia Autonoma di Trento, costituito al fine di addivenire all'intesa sulla localizzazione dell'opera a livello interregionale, ha formalizzato l'intesa delle parti nell'identificazione di un cosiddetto "corridoio di interconnessione infrastrutturale tra la Valle dell'Astico, la Val d'Adige e la Valsugana", più precisamente:

- il Comitato Paritetico ha verificato che sussistono le condizioni per la prosecuzione dell'iter di perfezionamento dell'Intesa ai sensi dell'art. 19 del d.P.R. n. 381 del 1974 e dell'art. 1 della legge n. 443 del 2001 – anche ai fini dell'assenso previsto dal Piano urbanistico della Provincia autonoma di Trento - ed ha riconosciuto lo scenario maggiormente rispondente agli obiettivi strategici europei, nazionali e locali, analizzando e integrando le ipotesi progettuali allo studio nel quadro complessivo dei collegamenti che attraversano l'Arco Alpino Orientale, come risultante dai verbali e dai suoi allegati;
- lo scenario di comune interesse consiste nel corridoio d'interconnessione infrastrutturale tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige, che in territorio trentino si contestualizza anche come un collegamento tra viabilità ordinarie e, segnatamente, tra la SS 47" della Valsugana" e la SS 12 "dell'Abetone e del Brennero" il quale presenta le ricadute positive nel contesto dei territori interregionali, come riportato nelle premesse;
- lo scenario come sopra individuato sarà sottoposto in via preliminare al CIPE, come previsto dalla Delibera n. 55 del 6 agosto 2015, previa adozione di convergenti atti decisionali a carattere amministrativo degli organi provinciali, regionali e statali competenti, nonché previo svolgimento di una fase partecipativa a livello territoriale;
- la progettazione viabilistica, che sarà redatta, sulla base dello scenario riportato nelle premesse, dal Ministero comprensivo delle connesse attività, previa adozione degli atti decisionali – a carattere amministrativo e, ove ne ricorrano i presupposti, legislativo – degli organi provinciali, regionali e statali competenti, sarà sottoposto nuovamente al CIPE entro due anni dall'approvazione del presente documento da parte del CIPE stesso.

- si sottolinea quindi che la progettazione viabilistica di tale corridoio di interconnessione dovrà avvenire, previa adozione di convergenti atti decisionali a carattere amministrativo dei competenti organi provinciali, regionali e statali competenti, nonché previo svolgimento di una fase partecipativa a livello territoriale;

- si evidenzia come sinora, tale fase partecipativa, si è concretizzata attraverso la disponibilità della Regione Veneto, nonché della stessa Società concessionaria, a partecipare a numerosi incontri su richiesta dell'amministrazione comunale;

RICHIAMATA la delibera di Giunta Comunale n. 27 del 06.07.2017 con la quale, nell'ottica di ottemperare alla fondamentale funzione comunale di governo del proprio territorio, prevista dall'art. 13 del D.Lgs. 267/90, sono state formalizzate le condizioni considerate irrinunciabili per il Comune di Valdstico e per il territorio in senso generale nella approvazione della progettazione definitiva dell'opera;

ATTESO che la Giunta Comunale ha deliberato di mettere in atto, in caso di mancato recepimento delle condizioni deliberate, le azioni più idonee, nelle sedi più opportune, alla tutela del proprio territorio, dei valori in esso presenti e della propria popolazione

RILEVATO che sono stati depositati in data 19.09.2017 al prot. n. 3317 gli elaborati progettuali definitivi del prolungamento autostradale;

RILEVATO che la Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova S.p.A., quale soggetto proponente, ha attivato presso il Ministero dell'Ambiente la procedura identificativo n. 3717 di Valutazione dell'Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001) per la quale possono essere presentate osservazioni entro il 27.10.2017;

RILEVATO che la Regione Veneto ha contestualmente attivato la procedura di V.I.A. regionale;

PRESO ATTO che la progettazione definitiva prospetta soluzioni che non accolgono le richieste avanzate dal Comune di Valdastico con delibera di Giunta Comunale n. 27 del 06.07.2017;

RITENUTO pertanto, come preannunciato, di mettere in atto ogni azione idonea alla tutela del proprio territorio, dei valori in esso presenti e della propria popolazione, presentando formali osservazioni e proposte al Ministero dell'Ambiente e alla Regione Veneto in ordine al procedimento VIA succitato;

DATO ATTO che con determinazione del Responsabile del Servizio Tecnico LL.PP. in data 20.10.2017 è stato affidato allo Studio Giara Engineering Srl di Vicenza, specialista del settore, di effettuare uno studio per verificare le criticità geologiche e paesaggistiche del tracciato autostradale previsto nel progetto definitivo;

VISTO la relazione predisposta dal suindicato Studio Giara Engineering Srl prot. n. 3778/2017, depositata agli atti dell'Ufficio Tecnico, e ritenuto di approvare lo stesso per formulare le necessarie osservazioni e proposte sul VIA presso il Ministero dell'Ambiente;

VISTE le osservazioni dell'Amministrazione Comunale (allegato 1);

DATO ATTO che per la presente deliberazione è stato acquisito il parere favorevole di regolarità tecnica, ai sensi dell'art. 49 del T.U. n. 267 del 18.08.2000;

VISTO l'art.42 del D.Lgs n.267 del 18 agosto 2000;

Il Sindaco – Presidente illustra la proposta di delibera di cui al punto 2 dell'Ordine del Giorno della presente seduta.

Il Sindaco – Presidente invita poi il dott. Darteni ad illustrare l'argomento tecnicamente, il quale procede.

*Il Consigliere Marangoni legge un documento che poi consegna al Segretario comunale per essere allegato alla presente delibera (**allegato 2**).*

*Il Consigliere Alberto Toldo illustra una proposta di emendamento n. 1 (del Gruppo di Minoranza Idee in Comune) alla presente delibera e la consegna al Sindaco – Presidente (**allegato 3**).*

Il Sindaco – Presidente pone in votazione la predetta proposta di emendamento allegato 3, con il seguente risultato, espresso per alzata di mano:

Presenti n. 9

Votanti n. 9

Favorevoli n. 2 (Alberto Toldo e Serafini)

Contrari n. 6 (Guglielmi, Stefani, Pretto, Marangoni, Francesca Lorenzi, Mirko Lorenzi)

Astenuti n. 1 (Agostini)

Il Sindaco – Presidente dichiara respinta la proposta di emendamento allegato 3.

Il Sindaco – Presidente pone quindi in votazione la proposta di delibera di cui al punto 2 dell'Ordine del Giorno della presente seduta, con il seguente risultato espresso per alzata di mano:

Presenti n. 9

Votanti n. 9

Favorevoli n. 6 (Guglielmi, Stefani, Pretto, Marangoni, Francesca Lorenzi, Mirko Lorenzi)

Contrari n. 2 (Alberto Toldo e Serafini)

Astenuti n. 1 (Agostini)

DELIBERA

I seguenti meri indirizzi:

1. le premesse costituiscono parte sostanziale ed integrante del presente provvedimento;

2. di esprimere la contrarietà al tracciato autostradale delineato nell'ambito territoriale del Comune di Valdstico nella progettazione definitiva trasmessa in data 19.09.2017;

3. di approvare la documentazione predisposta dallo studio incaricato Giara Engineering Srl prot. n. 3778/2017 depositata agli atti dell'Ufficio Tecnico, in merito alle valutazioni e proposte sul tracciato autostradale previsto nel progetto definitivo del Prolungamento dell'Autostrada Valdstico A31 Nord – 1° Lotto tratto Piovene Rocchette Val d'Astico;

4. di approvare le osservazioni dell'Amministrazione Comunale alla procedura V.I.A. identificativo n. 3717 come da documento allegato 1, formulando le proposte alternative in essa contenute;

5. di trasmettere il presente provvedimento: al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la valutazioni e le autorizzazioni ambientali PEC: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it – alla Regione Veneto Unità Organizzativa Valutazione Impatto Ambientale PEC: coordinamento.commissioni@pec.regione.veneto.it – e ai Comuni di Piovene Rocchette, di Cogollo del Cengio e di Pedemonte;

Il Sindaco - Presidente dichiara che la proposta di delibera di cui al punto 2 dell'Ordine del Giorno della presente seduta è approvata.

6. di dichiarare la presente deliberazione urgente e, quindi, immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4 del D.Lgs 18.08.2000 n. 267, con la seguente votazione espressa per alzata di mano:

Presenti n. 9

Votanti n. 9

Favorevoli n. 8

Contrari n. 0

Astenuti n. 1 (Agostini)

La seduta si chiude alle ore 19,26.



COMUNE DI VALDASTICO

PROVINCIA DI VICENZA

Largo Savoia 1 – 36040 Valdastico (VI)

C.F. 84001010242 – P. IVA 01513240240

Tel. 0445/745003 - Tel. UTC 0445/745533 - Fax 0445/745566

E-mail: uffsegreteria@comune.valdastico.vi.it

PROPOSTA DI "VARIANTE VALDASTICO NORD A 31"

**LE PRESENTI OSSERVAZIONI DELL'AMMINISTRAZIONE
INTEGRANO LE OSSERVAZIONI TECNICHE AL V.I.A.**

Valdastico 23 ottobre 2017

i. PREMESSA

Questa Amministrazione in carica per il quinquennio **2014-2019** considera fondamentale che sia fornita a tutta la popolazione del territorio del Comune di Valdastico una informazione corretta e trasparente, in relazione ad un'opera così complessa ed impattante sul futuro della valle, quale è il progetto A31 Valdastico Nord, catalogata a livello statale come Opera di pubblica utilità.

Come amministratori abbiamo recepito e trasferito alla popolazione 2 concetti fondamentali:

- ❖ l'autostrada deve ASSOLUTAMENTE proseguire fino al Trentino
- ❖ qualunque opposizione sarà inutile, come lo saranno proteste e prese di posizione che avranno solo il risultato di rallentare un progetto che è in studio da decenni.

Il nostro impegno e il nostro lavoro si sono, pertanto, indirizzati a proteggere, salvaguardare e tutelare al massimo prima di tutto le persone, le loro proprietà e tutto il territorio, ben sapendo che durante il periodo di cantiere il territorio soffrirà, sarà martoriato e devastato per anni e le persone subiranno disagi immensi, che per il periodo di cantierizzazione, andranno oltretutto a modificare le loro abitudini di vita.

Abbiamo presentato 2 proposte di variante al progetto originario (2012) tenendo conto di quanto sopra.

Per questo motivo abbiamo incaricato un pool di professionisti ai massimi livelli di competenza europea per elaborare uno studio che ci permetta di avere tutte le sicurezze a supporto delle nostre proposte di variante. Gli ingegneri hanno elaborato una serie di indicazioni e commenti su leggerezze e inesattezze descritte nella relazione ufficiale della Società Autostrade, controbattendo i punti principali e arrivando alla conclusione che, tecnicamente, la variante proposta dall'Amministrazione è fattibile e può essere adottata tanto quanto il progetto ministeriale.

La relazione dello studio incaricato **al punto 1** riporta:...." *sono state impropriamente inserite all'interno della formazione della Dolomia Principale alcune cavità carsiche indicandole come "Probabili grotte/cavità carsiche) ed accompagnandole con un punto interrogativo. E' evidente che tali cavità non hanno alcun senso, anche perché in tal modo il numero di cavità presenti nella Dolomia Principale, formazione litologicamente meno predisposta ai fenomeni carsici, risulta maggiore di quello presente nei Calcari Grigi, formazione molto più predisposta a tali fenomeni."*

E continua: " *quota della galleria in destra Astico risulta di poco superiore a quella della sorgente sr33 - Rio Tevere e praticamente equivalente a quella della sorgente sr29 – Barcarola (vedi Sezioni Idrogeologiche 1 ed 1bis).*

Da questo punto di vista, la presenza, quindi, di cavità carsiche non ha diretta alcuna influenza sulla galleria secondo la variante "B" proposta.

La relazione **al punto 2** riporta: " *Da punto di vista geologico, geomorfologico e geomeccanico, come sottolineato dalla stessa Relazione tecnico-illustrativa, non vi sono elementi che inducano a preferire un tracciato rispetto all'altro: le gallerie progettate verranno, comunque, scavate nella Dolomia Principale e, quindi, in ammassi rocciosi con parametri gomeccanici equivalenti."*

E ancora: " *Nella Relazione tecnico-illustrativa della società autostrade si fa riferimento ad un quadro complessivo di maggiore criticità idrogeologica derivante da: i) "un maggior numero di cavità carsiche poste a quote comparabili con la livelletta stradale e periodicamente sature"; ii) la presenza di "maggiori interferenze idrogeologiche poste in destra Astico in corrispondenza delle*

sorgenti e relativi complessi carsici denominati rio Tevere e Barcarola (...) l'esame complessivo dei dati idrogeologici disponibili mette in evidenza quanto segue.

a) Nell'area è indicata la presenza di 4 sorgenti in sinistra Astico (...) In definitiva il versante sinistro della Valla dell'Astico drena una maggior quantità d'acqua e la presenza delle sorgenti mostra che le direzioni di flusso delle acque sotterranee in questo versante sono, almeno localmente, dirette verso ovest e sud-ovest;

b) le numerose sorgenti tracciate nelle carte geologiche allegare alla Relazione tecnico-illustrativa e definite come "Sorgente per la quale attualmente non si dispone di dati" possono essere considerate, molto probabilmente, come sorgenti effimere"

la direzione generale di flusso è, molto probabilmente, sempre verso Est, ma è localmente modificata dalla presenza dell'incisione valliva (.....) Questa condizione è, d'altronde, evidenziata dalle stesse Sezioni Idrogeologiche 1 ed 1bis (Relazione tecnico-illustrativa), anche se le locali direzioni di flusso sono incongruenti con la presenza stessa delle sorgenti.(.....) Tenendo conto di quanto sopra l'affermazione che in destra idrografica si abbia "... maggior presenza di acque sotterranee ed ammassi a maggior permeabilità ..." appare non suffragata dai dati osservati e rilevati. Si può, anzi, affermare il contrario: in sinistra idrografica l'assetto idrogeologico appare meno favorevole allo scavo della galleria.

Visto i risultati a cui si è giunti con il lavoro dello studio incaricato, visti i minori disagi alla popolazione che scaturiscono dalle varianti proposte, questa Amministrazione è oggi più che mai ancora più decisa a sostenere i progetti di variante proposti e a battersi perchè venga approvata la loro realizzazione.

Motivazioni storico-territoriali

Il territorio della Valle dell'Astico si presenta nella sua connotazione naturale e morfologica come un lungo e stretto canale, che poco spazio lascia alle aperture per insediamenti di attività economiche. Questo è risultato fondamentale nello sviluppo socio-economico della valle, diminuendo in questo contesto storico la possibilità di scelte di abitabilità e residenza da parte della popolazione, costretta a scegliere siti più agevoli al posto di lavoro o quant'altro. La mancanza di incentivi aumenta la scelta di abbandonare il territorio, portando la valle ad un livello crescente, anno dopo anno, di abbassamento demografico. Viene in questo modo tracciato un pericolo evidente per la sopravvivenza attiva del territorio destinato a tramutarsi in futuro in un deserto abbandonato da tutti. Chi sceglie di rimanere nella Valle deve avere garanzie future che una scelta così ardua sia salvaguardata e sostenuta dall'Amministrazione.

Il territorio della vallata è stato colpito, poi, duramente durante la 2° guerra mondiale. Le frazioni di Pedescala, Forni e Settecà, sono state luogo di un efferato eccidio da parte dei soldati tedeschi, che ha lasciato al suolo, nelle piazze e nelle case 82 morti, tra i quali bambini e donne. Riteniamo che andare a colpire con altri sacrifici la popolazione e la terra di queste frazioni sia umanamente un altro delitto.

Il dolore della perdita di parenti e familiari è ancora vivo (e lo sarà per sempre tramandato alle future generazioni) nel cuore della popolazione e, per alcuni viventi ancora oggi, anche negli occhi che hanno visto quelle morti innocenti.

Questi fatti di sangue hanno avuto un fortissimo impatto sulla comunità, in proporzione molto di più forte di quello alle Fosse Ardeatine o a Marzabotto, proprio per la caratteristica morfologica di questa valle lunga e chiusa che non fa uscire l'urlo di dolore provato dalla gente. Il numero così elevato di vittime, inoltre, ha ridotto in miseria la popolazione che si è trovata, nel giro di poche ore, privata delle braccia di uomini lavoratori e degli affetti nelle famiglie, con bambini ridotti orfani, senza un futuro.

82 morti in abitati rurali a così bassa residenza, in una piccolissima comunità come le frazioni di Pedescala, Forni e Settecà, sono **una strage che non si dimentica**. Il 30 aprile di ogni anno la cerimonia di ricorrenza della strage è accompagnata dal rintocco della campana. Ad ogni rintocco viene letto il nome di una vittima: un elenco interminabile, che fa sobbalzare il cuore in gola 82 volte!

Costruire un'infrastruttura così impattante sul territorio e così vicina a queste frazioni significa sfregiarne la memoria il cui monito "**mai più**" dovrebbe erigersi alto, solido e fiero, mentre verrà, ancora una volta, intaccato o sporcato.

Costruire un Mc Donald vicino alle Fosse Ardeatine non sarebbe concepibile. Perché lo diventa qui? Perché Valdastico, con la sua strage non può essere lasciata tranquilla e non le viene lasciata la possibilità di vivere e ricordare i propri lutti? Forse che i morti di questo territorio lasciano meno dolore tra coloro che si sono salvati? Questa strage è stata vissuta e patita nel silenzio dell'informazione. Il dolore non è mai stato pubblicizzato. E' stato vissuto da tutti con silenzio e dignità. Quella stessa dignità che oggi pretende di essere ricordata e portata ad esempio e non svilita e martoriata dall'apertura di una nuova ferita.

Quella stessa dignità che ha saputo dare dal punto di vista turistico e paesaggistico un nuovo volto al territorio. Con opere importanti che sono destinate a portare nuova linfa, anche nel settore economico imprenditoriale, con la nascita di nuove imprese e con l'attuare idee di giovani che fortemente vogliono mantenere un legame indissolubile con le proprie radici. Troppe sono state le famiglie costrette ad andarsene, ad emigrare in terre lontane, dapprima considerate straniere, ma che poi col tempo, la sofferenza e il tanto lavoro, hanno imparato ad amare e considerare la loro seconda casa. Troppi sono coloro che non hanno più potuto ritornare, e fra questi gli 8 lavoratori deceduti sui Pirenei Francesi per un incidente sul lavoro. Sogni infranti e giovani vite spezzate: a memoria di quanto la gente di questa valle ha già dato in sofferenza, dolore e tragedie.

Dal 1985 siamo gemellati con gli Amici della città di Encantado in Brasile, terra così lontana, ma che sentiamo vicinissima. Abbiamo radicati con loro i Valori di fratellanza, tolleranza e umanità. Perché le nostre famiglie hanno provato sulla loro pelle il senso di solitudine, di paura, di incertezza. Per questo in agosto 2017 questa Amministrazione ha inaugurato il Parco dell'Emigrante opera diventata per il territorio "casa di valori e storia".

Non possiamo pensare che un'opera così mastodontica ed invasiva per il territorio possa essere costruita senza che venga fatta una riflessione profonda del sacrificio che, nuovamente, viene chiesto a chi lo vive e lo fa vivere.

2. VISIONE DELL'AMMINISTRAZIONE

Le Amministrazioni che si sono susseguite della valle dell'Astico si sono da sempre attivate per la tutela e la salvaguardia del territorio. Nel 2012 i Consigli Comunali dei 3 Comuni di Lastebase, Pedemonte e Valdastico hanno prodotto un documento congiunto contenente le osservazioni sulle profonde criticità d'impatto ambientale e idrogeologico, acustico ed atmosferico rappresentate dall'opera in oggetto.

Nel documento si legge, tra l'altro: *"Siamo consapevoli dell'importanza strategica della Valdastico Nord per la nostra Regione e per la provincia. Al di là dell'occupazione e del lavoro che genera la realizzazione di una tale opera, essa può rappresentare un deciso fattore di competitività anche del sistema imprese. (...) Pur nel comprendere le ragioni di progettazioni del proponente per il collegamento a Nord, le tre Amministrazioni Comunali congiuntamente hanno avuto modo di affermare, e i 3 consigli comunali lo confermano, come la proposta tracciata inviata a tutti i soggetti coinvolti non possa essere accettata."*

"(...)nell'ambito del procedimento di approvazione dell'opera e nella piena consapevolezza dei limiti della legge obiettivo, proponiamo, pertanto, venga preso in considerazione il tracciato alternativo proposto, condiviso con i comuni confinanti e formalizzato con la presente osservazione. se invece si proponesse di realizzare l'opera a stralci, e cioè arrivando solo ai nostri comuni, siamo fermamente contrari a prescindere dal tracciato proposto".

Questa amministrazione ha proposto 2 varianti che vuole difendere e far avallare come esempio di salvaguardia del Bene Pubblico amministrato. Ritiene indispensabile che la variante proposta venga approvata dal Ministero, essendo il risultato di un approfondito studio di molteplici fattori: naturali, idrogeologici, tecnici. Ma ancor di più scaturite da una conoscenza delle problematiche sociali, economiche e quotidiane del territorio, individuabili in maniera profonda e capillare **esclusivamente** da chi il territorio lo conosce, lo vive e lo amministra. Viene dato come imprescindibile il completamento dell'opera fino al territorio trentino, considerando che "l'opera di pubblica utilità" debba comprendere territori allargati e strategie di sviluppo di valenza nazionale.

Nostro compito è quello di tutelare, proporre soluzioni, farci parte garante nei confronti della popolazione di ciò che ci compete e che consideriamo nostro patrimonio in un territorio difeso con lotta, guerre, lavoro e sangue.

3. IL LAVORO DELL'AMMINISTRAZIONE

Il lavoro dell'Amministrazione in questi ultimi 2 anni è stato incessante e continuo.

Numerosissimi sono stati gli incontri tecnici in Regione con i funzionari per spiegare la valenza delle nostre varianti proposte, oltre a quelli di carattere più propriamente politico, atti a sollecitare l'aspetto legato all'impatto dell'opera sulla popolazione e sul suo futuro.

Abbiamo cercato di relazionarci con diverse modalità con i tecnici della Società autostrade che si sono dimostrati aperti ad accogliere le nostre esigenze e a condividere la situazione di disagio del territorio.

Abbiamo incontrato i manager della stessa società per trovare una giusta linea strategica di progettualità, trasferendo le nostre perplessità e argomentazioni in modo che potessero confrontarsi con i loro colleghi tecnici per proporre soluzioni migliorative e necessarie alla realizzazione dell'opera.

Abbiamo invitato i media locali e provinciali per far giungere al maggior numero di persone il nostro pensiero e la nostra visione del progetto, toccando i punti fondamentali del volere con tutte le nostre forze difendere e tutelare un territorio già troppo sacrificato.

Abbiamo incaricato un pool di professionisti ai massimi livelli di competenza europea per elaborare uno studio che ci potesse permettere di avere tutte le sicurezze possibili a supporto delle nostre proposte di variante sia dal punto di vista idrogeologico che tecnico progettuale .
...VEDI CURRICULA ALLEGATI.

Riteniamo sia doveroso, infatti, far sentire la nostra voce, adducendo relazioni competenti e pareri autorevoli che possano controbattere con argomentazioni esclusivamente tecniche ai progetti della proponente Società autostrade, avvalorando la validità delle nostre proposte, frutto della conoscenza del territorio amministrato.

4. OPERE DI MITIGAZIONI E COMPENSAZIONE

Il progetto presentato propone anche la possibilità da parte della Società Autostrade di effettuare opere di mitigazione e compensazione per i danni recati all'ambiente e al territorio. Questo per poter pensare ad un ripristino territoriale che torni a dare decoro al panorama paesaggistico e all'abitato delle frazioni. Molti sono, infatti, i progetti in essere di questa Amministrazione che potranno portare uno sviluppo turistico ed economico alla comunità. Tra questi vogliamo ricordare i più innovativi e corposi in termini di risultato e impatto sull'utenza turistico-sportiva non solo regionale.

- ❖ Via Ferrata
- ❖ Pista ciclabile
- ❖ Progetto privato Cammino delle Apparizioni

L'interesse di alcune di queste realizzazioni andranno sicuramente a toccare un bacino di utenti dei Paesi stranieri d'Oltralpe oltre ad avere un impatto notevole su tutte le organizzazioni sportive e turistiche a livello nazionale.

Viene qui fornito un elenco, non definitivo, che ci riserveremo di integrare in una fase successiva, delle principali opere sulle quali intervenire:

- ❖ sistemazione Forte Ratti,
- ❖ sistemazione alveo del fiume Astico, Assa e corsi d'acqua in affluenza
- ❖ sistemazione strada provinciale
- ❖ secondo ponte a Pedescala
- ❖ sistemazioni in porfido delle piazze principali a Pedescala- Forni - Settecàò polifunzionale

- ❖ sistemazione canonica con centro polifunzionale
- ❖ sistemazione totale strada val d'Assa
- ❖ sistemazione strada comunale delle Banchette
- ❖ cimitero
- ❖ parcheggio al cimitero Pedescala
- ❖ sistemazione sentieri
- ❖ sistemazione strada vicinale Bregona
- ❖ sistemazione attraversamento Assa vicino al ponte di Pedescala
- ❖ strada collegamento chiesa Forni-Cimitero,
- ❖ passerella Forme-Soglio
- ❖ posa porfido a Settecà - Forni e Contrà Sella-Barcarola
- ❖ sistemazione sentieri Forme-Settecà
- ❖ sistemazione strada frazione Grotta
- ❖ intervento economico per danni eventuali alla struttura esterna di costruzioni private

5. CONCLUSIONI

Una Amministrazione ha il compito di gestire una Comunità sia dal punto di vista economico finanziario, sia dal punto di vista politico, garantendo alla popolazione la sicurezza del proprio quotidiano, assicurando un monitoraggio continuo degli standard della qualità della vita e fornendo linee di indirizzo per lo sviluppo futuro del territorio.

Dalla data di insediamento l'attuale Amministrazione ha sempre svolto una capillare e puntuale attività di informazione con la popolazione, cercando di trasmettere il valore imprescindibile di lavorare per il bene del territorio e di chi lo vive.

Nel presentare la variante al Progetto A31 Valdastico Nord siamo determinati a proporre una variante che limiti al massimo i disagi, antepoendo a qualsiasi altra valutazione la necessità che il progetto non si fermi e prosegua fino al Trentino.

Lavoriamo affinché il futuro del territorio sia garantito e protetto e permetta alla fine della cantierizzazione di tornare a vivere una vita di serenità e prosperità quale tutti noi meritiamo.

Siamo coscienti che le opere di compensazione sono un palliativo all'invasività dell'autostrada, ma abbiamo intenzione di adoperarci al massimo per ottenere quanto più possibile ci spetta.

Il Sindaco

CONSIDERAZIONI CIRCA

L'AUTOSTRADA A31 - VALDASTICO NORD

Noi Consiglieri Gio Maria Marangoni e Loris Pretto, in qualità di rappresentanti della frazione di Pedescala, vorremmo portare all'attenzione del Consiglio Comunale alcuni importanti aspetti riguardanti l'Autostrada Valdastico A31 Nord - 1° lotto Piovene Rocchette Valle dell'Astico.

Non vi nascondiamo che la scrittura di questa lettera ci è costata fatica. Non una fatica fisica.

Quello che andremo ad esporre sarà pesante come un macigno.

Dal progetto definitivo dell'opera si rileva che l'impatto ambientale, visivo e acustico insiste in maniera significativa sulla frazione di Pedescala, in particolar modo durante le fasi di cantiere, ragion per cui siamo molto preoccupati per i risvolti negativi dal punto di vista della salute pubblica e della tranquillità alla quale siamo abituati.

A maggior ragione ci preme sottolineare come il progetto presentato dalla Società Autostrada riguardi unicamente il tratto che va da Piovene Rocchette a Casotto. Va ribadito chiaramente che il proseguimento dell'Autostrada verso il Trentino deve essere prioritario al fine di dare all'opera la sua completa utilità. Risulta infatti evidente che una terminazione dell'A31 all'altezza dello svincolo di Casotto non avrebbe senso alcuno, infatti la percorrenza sarebbe limitata a pochi veicoli al giorno, che comunque si ritroverebbero a dover impegnare la viabilità ordinaria.

Vista la situazione, questa Amministrazione si è trovata nelle condizioni di poter presentare delle osservazioni volte a tutelare il più possibile i propri cittadini, visto che il percorso dell'autostrada risulta essere fonte di grosso disagio per la nostra vallata.

Siamo qui a discutere quindi sulle varianti presentate, la cui bontà è stata suffragata dai tecnici qui presenti.

Ribadiamo la nostra contrarietà al tracciato che prevede la realizzazione di due viadotti, uno a Pedescala e uno tra Forni e Settecà, ed essendo desiderosi di tutelare al meglio i nostri concittadini siamo convinti che l'approvazione della variante proposta sia il minore dei mali, quindi tutta in galleria in destra Astico da prima di Barcarola fino a Casotto.

Il fatto che queste varianti potrebbero anche essere respinte dagli Enti preposti alla loro valutazione ci portano a temere che Pedescala venga per l'ennesima volta messa a ferro e fuoco, cosa che non possiamo più accettare. Abbiamo già dato.

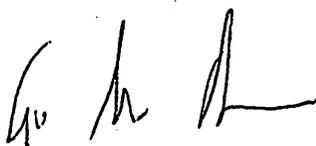
Lo diciamo con estrema chiarezza: potremmo anche non votare le varianti, però così facendo apriremmo le porte alla Società Autostrade, che andrebbe avanti sulla base del progetto presentato, con conseguenze che nessuno può immaginare.

Ben vengano le varianti, se approvate, ma evidenziamo ancora una volta che siamo assolutamente contrari al percorso Autostrada Valdastico Nord A31 1° Lotto Piovene Rocchette Valle dell'Astico così come proposto dalla Società Autostrade, che da Piovene arriva allo svincolo di Casotto. L'opera sarebbe inutile.

Chi di voi qui presente metterebbe nero su bianco che l'Autostrada andrà in Trentino? Avremmo piacere di essere smentiti, intanto si accettano volontari.

Valdastico, 25/10/2017

Gio Maria Marangoni



Loris Pretto



COMUNE DI VALDASTICO

Ufficio: SEGRETERIA

**PROPOSTA DI DELIBERA DEL CONSIGLIO COMUNALE
N.27 DEL 23-10-2017**

Oggetto: AUTOSTRADA A31 VALDASTICO NORD - TRONCO TRENTO - VALDASTICO - PIOVENE ROCCHETTE. VARIANTI DI TRACCIATO NEI TRATTI DAL KM 1+328 AL KM.11+169 E DAL KM. 13+757 AL KM. 17+841. VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE (LEGGE OBIETTIVO 443/2001) CODICE PROCEDURA 3717 - OSSERVAZIONI - ATTO DI MERO INDIRIZZO

Parere Favorevole in ordine alla **REGOLARITA' TECNICA**

Data: 23-10-2017

Il Responsabile del servizio
GUGLIELMI CLAUDIO

Proposta di emendamento n° 1

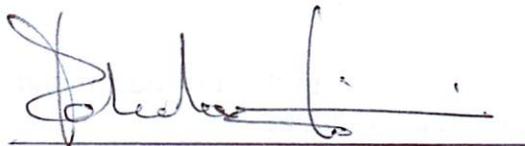
DEL GRUPPO DI MINORANZA IDEE IN COMUNE

Consiglieri

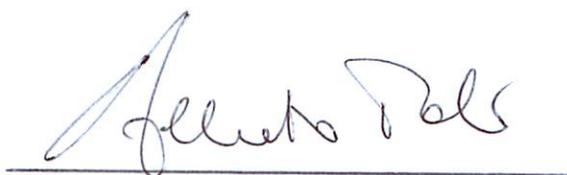
SARINO CLAUDIO



SERAFINI ROBERTA



TOUSO ALBERTO



IL CONSIGLIO COMUNALE

CONSIDERATO QUANTO SEGUE:

- con deliberazione n.21 del 18.03.2013 il Comitato Interministeriale per la programmazione economica, C.I.P.E., ha approvato in linea tecnica, **con prescrizioni e raccomandazioni, nonché tenuto conto delle motivazioni espresse nel parere in data 7.03.2013 dalla 5^a sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**, il progetto preliminare dell'opera "Autostrada A31 Valdastico Nord – 1° lotto funzionale Piovene Rocchette-Valle dell'Astico" ad esclusione dei tratti tra le progressive 1,328 e 12,217 e per 300 m a partire dalla progressiva chilometrica 18,617, oggetto di prescrizione localizzativa da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del Ministero per i beni e le attività culturali;
- la medesima deliberazione ha disposto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 167, commi 6 e 7, del d.lgs. n.163/2006, la variante del tracciato tra le progressive 1,328 e 12,217 e per 300 m a partire dalla progressiva chilometrica 18,617;
- in particolare, per quanto riguarda il tratto compreso tra il km 1,328 e il km 12,217, denominato variante "Cogollo 1A", per una lunghezza di 9,85 km, ha disposto uno sviluppo interamente in sinistra orografica del torrente Astico e la ricollocazione dello svincolo di Velo d'Astico, originariamente previsto in comune di Velo d'Astico, in territorio comunale di Cogollo del Cengio, incaricando il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni impartite con la stessa deliberazione, ferme restando le verifiche di competenza della commissione VIA;
- le prescrizioni impartite, contenute nell'allegato 1 alla deliberazione C.I.P.E. sopra citata e qui espressamente richiamate, definiscono criteri e modalità per la redazione della progettazione definitiva nonché per la realizzazione dei lavori;
- specificatamente, valgono le seguenti prescrizioni:

6. Nello sviluppo progettuale della Alternativa 1 "Cogollo del Cengio", in sede di progetto definitivo andrà valutata la possibilità di abbassare, per quanto possibile, la quota dell'asse autostradale al fine di ottenere un minor impatto paesaggistico dell'opera anche con un allungamento della galleria naturale posta a monte dell'abitato di Cogollo e dello svincolo autostradale di progetto, al fine di sottopassare la S.P. 350 e la frazione di Casale ad una quota più bassa; conseguentemente, andrà rivisitata la tipologia dello svincolo, privilegiando soluzioni di minor occupazione territoriale complessiva e più limitate opere di allargamento dei tratti in galleria.

- mentre sull'intero tratto le raccomandazioni contenute nella parte seconda dell'allegato 1, prevedono:

1. Con riferimento al patrimonio artistico archeologico e culturale, in considerazione delle problematiche relative ai punti dove il patrimonio artistico, architettonico e archeologico risulta piu' consistente, il progetto definitivo proponga soluzioni progettuali supportate da una attenta analisi visuale, supportata da foto simulazioni specifiche.

2. Deve essere garantita la prevenzione dell'inquinamento luminoso, secondo quanto previsto dalla normativa vigente, preferendo l'uso della tecnologia a Led nei corpi illuminanti.

3. Concordare con le Amministrazioni comunali competenti la viabilita' in fase di cantiere, mettendo in atto deviazioni, obblighi e tutte le misure idonee ad impegnare al minimo la viabilita' locale anche realizzando, quando possibile, piste di cantiere sul futuro tracciato autostradale.

- giova altresì riportare in questa sede alcune delle motivazioni espresse dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, oggetto di presa d'atto da parte del CIPE, in particolare:

che l'opera completa consiste nel prolungamento verso nord dell'Asse autostradale A31 Valdastico in parte già esistente (tratto Vicenza - Piovene Rocchette), attraverso la realizzazione del tratto di autostrada compreso tra Piovene Rocchette e Trento;

che il progetto in esame riguarda pertanto il 1° lotto funzionale dell'Asse autostradale Valdastico nord, in territorio veneto, e si estende dal casello di Piovene Rocchette, attuale caposaldo nord della tratta esistente, al nuovo casello di Valle dell'Astico, per una lunghezza complessiva di 18,9 km;

ha altresì preso atto che la soluzione prospettata dalla Provincia autonoma di Trento risulta condivisa dalla Regione Veneto, la quale ha proposto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di sottoporre a questo Comitato l'approvazione di un lotto funzionale dell'opera ubicato nel territorio veneto, nella consapevolezza che la condivisione da parte della Provincia autonoma di Trento circa lo sviluppo dell'intero collegamento comprendente il suddetto «corridoio autostradale», da definire, non pregiudichi l'obiettivo di realizzare l'asse autostradale completo;

ha valutato che la sopra illustrata ipotesi, pure se da ritenere propedeutica alla valutazione di ulteriori soluzioni di tracciato, non possa al momento essere considerata quale proposta alternativa ai sensi dell'art. 165, comma 6, lettera a) (in quanto non supportata da un progetto preliminare e non presentata all'atto della manifestazione del dissenso), ma che, ai fini della prosecuzione dell'iter amministrativo, la stessa ipotesi potrà essere istruita

dalle competenti strutture del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti previa acquisizione del relativo progetto preliminare;

- si rammenta infine che la deliberazione CIPE n.21 del 18.03.2013, ha stabilito la seguente, ulteriore, disposizione:

2.1 In tempo utile e comunque entro il 30 giugno 2013, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà trasmettere a questo Comitato il progetto definitivo dell'intera tratta Valdastico Nord,

al fine di mantenere la scadenza della concessione al 2026, in ottemperanza all'impegno preso con la Commissione europea. Resta fermo che dovrà essere contestualmente presentato il piano economico finanziario aggiornato dell'intera opera, ai fini della relativa copertura finanziaria.

- successivamente, in data 09.02.2016, il Comitato Paritetico tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Veneto e la Provincia Autonoma di Trento, costituito al fine di addivenire all'intesa sulla localizzazione dell'opera a livello interregionale, ha formalizzato l'intesa delle parti nell'identificazione di un cosiddetto "corridoio di interconnessione infrastrutturale tra la Valle dell'Astico, la Val d'Adige e la Valsugana", più precisamente:

- il Comitato Paritetico ha verificato che sussistono le condizioni per la prosecuzione dell'iter di perfezionamento dell'Intesa ai sensi dell'art. 19 del d.P.R. n. 381 del 1974 e dell'art. 1 della legge n. 143 del 2001 – anche ai fini dell'assenso previsto dal Piano urbanistico della Provincia autonoma di Trento - ed ha riconosciuto lo scenario maggiormente rispondente agli obiettivi strategici europei, nazionali e locali, analizzando e integrando le ipotesi progettuali allo studio nel quadro complessivo dei collegamenti che attraversano l'Arco Alpino Orientale, come risultante dai verbali e dai suoi allegati;
 - lo scenario di comune interesse consiste nel corridoio d'interconnessione infrastrutturale tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige, che in territorio trentino si contestualizza anche come un collegamento tra viabilità ordinarie e, segnatamente, tra la SS 47" della Valsugana" e la SS 12 "dell'Abetone e del Brennero" il quale presenta le ricadute positive nel contesto dei territori interregionali, come riportato nelle premesse;
 - lo scenario come sopra individuato sarà sottoposto in via preliminare al CIPE, come previsto dalla Delibera n. 55 del 6 agosto 2015, previa adozione di convergenti atti decisionali a carattere amministrativo degli organi provinciali, regionali e statali competenti, nonché previo svolgimento di una fase partecipativa a livello territoriale;
 - la progettazione viabilistica, che sarà redatta, sulla base dello scenario riportato nelle premesse, dal Ministero comprensivo delle commesse attività, previa adozione degli atti decisionali – a carattere amministrativo e, ove ne ricorrano i presupposti, legislativo – degli organi provinciali, regionali e statali competenti, sarà sottoposto nuovamente al CIPE entro due anni dall'approvazione del presente documento da parte del CIPE stesso.
- si sottolinea quindi che la progettazione viabilistica di tale corridoio di interconnessione dovrà avvenire, previa adozione di convergenti atti decisionali a carattere amministrativo dei competenti organi provinciali, regionali e statali competenti, nonché previo svolgimento di una fase partecipativa a livello territoriale;

- si evidenzia come sinora, tale fase partecipativa, si è concretizzata attraverso la disponibilità della Regione Veneto, nonché della stessa Società concessionaria, a partecipare a numerosi incontri su richiesta dell'amministrazione comunale;

RICHIAMATA la delibera di Giunta Comunale n. 27 del 06.07.2017 con la quale, nell'ottica di ottemperare alla fondamentale funzione comunale di governo del proprio territorio, prevista dall'art. 13 del D.Lgs. 267/90, sono state formalizzate le condizioni considerate irrinunciabili per il Comune di Valdastico e per il territorio in senso generale nella approvazione della progettazione definitiva dell'opera;

ATTESO che la Giunta Comunale ha deliberato di mettere in atto, in caso di mancato recepimento delle condizioni deliberate, le azioni più idonee, nelle sedi più opportune, alla tutela del proprio territorio, dei valori in esso presenti e della propria popolazione

RILEVATO che sono stati depositati in data 19.09.2017 al prot. n. 3317 gli elaborati progettuali definitivi del prolungamento autostradale;

RILEVATO che la Autostrada Brescia - Verona - Vicenza - Padova S.p.A., quale soggetto proponente, ha attivato presso il Ministero dell'Ambiente la procedura identificativo n. 3717 di Valutazione dell'Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001) per la quale possono essere presentate osservazioni entro il 27.10.2017;

RILEVATO che la Regione Veneto ha contestualmente attivato la procedura di V.I.A. regionale;

PRESO ATTO che la progettazione definitiva prospetta soluzioni che non accolgono le richieste avanzate dal Comune di Valdastico con delibera di Giunta Comunale n. 27 del 06.07.2017;

RITENUTO pertanto, come preannunciato, di mettere in atto ogni azione idonea alla tutela del proprio territorio, dei valori in esso presenti e della propria popolazione, presentando formali osservazioni e proposte al Ministero dell'Ambiente e alla Regione Veneto in ordine al procedimento VIA succitato;

DATO ATTO che con determinazione del Responsabile del Servizio Tecnico LL.PP. in data 20.10.2017 è stato affidato allo Studio Giara Engineering Srl di Vicenza, specialista del settore, di effettuare uno studio per verificare le criticità geologiche e paesaggistiche del tracciato autostradale previsto nel progetto definitivo;

VISTO la relazione predisposta dal suindicato Studio Giara Engineering Srl prot. n. 3778/2017, depositata agli atti dell'Ufficio Tecnico, e ritenuto di ~~approvare~~ ^{trattenere} lo stesso per formulare le necessarie osservazioni e proposte sul VIA presso il Ministero dell'Ambiente;

VISTE le osservazioni dell'Amministrazione Comunale (allegato 1);

DATO ATTO che per la presente deliberazione è stato acquisito il parere favorevole di regolarità tecnica, ai sensi dell'art. 49 del T.U. n. 267 del 18.08.2000;

VISTO l'art.42 del D.Lgs n.267 del 18 agosto 2000;

CONSIGLIERI PRESENTI N. _____

CONSIGLIERI ASSENTI N. _____

CON VOTI _____ favorevoli espressi per alzata di mano;

DELIBERA

I seguenti meri indirizzi:

1. le premesse costituiscono parte sostanziale ed integrante del presente provvedimento;
2. di esprimere la contrarietà al tracciato autostradale delineato nell'ambito territoriale del Comune di Valdastico nella progettazione definitiva trasmessa in data 19.09.2017;
3. di esprimere la piena contrarietà a qualsiasi ipotesi di avvio alla realizzazione di tratte autostradali nel territorio comunale di Valdastico sino alla conclusione dell'iter di approvazione del progetto definitivo ed esecutivo anche del tratto trentino del "corridoio di interconnessione infrastrutturale tra la Valle dell'Astico, la Val d'Adige e la Valsugana";
4. di impegnare il Sindaco di Valdastico a farsi promotore presso le amministrazioni comunali di Pedemonte e Lastevasse, che approvarono il documento originario di osservazione al progetto, di una posizione comune contraria ad ogni ipotesi di prolungamento parziale sino a Casotto di Pedemonte, privo, senza il collegamento trentino, di qualsiasi presupposto di pubblica utilità;
5. di approvare la documentazione predisposta dallo studio incaricato Gira Engineering Srl prot. n. 3778/2017 depositata agli atti dell'Ufficio Tecnico, in merito alle valutazioni e proposte sul tracciato autostradale previsto nel progetto definitivo del Prolungamento dell'Autostrada Valdastico A31 Nord – 1° Lotto tratto Piovene Rocchette Val d'Astico;
6. di ~~approvare~~ ~~trasmettere~~ le osservazioni dell'Amministrazione Comunale alla procedura V.I.A. identificativo n. 3717 come da documento allegato 1, formulando le proposte alternative in essa contenute;
7. di trasmettere il presente provvedimento: al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la valutazioni e le autorizzazioni ambientali PEC: DGSalvaguardia.Ambientale@PECminambient.it – alla Regione

Veneto Unità Organizzativa Valutazione Impatto Ambientale PEC:
coordinamento.commissioni@pec.regione.veneto.it – e ai Comuni di Piovene
Rocchette, di Cogollo del Cengio e di Pedemonte;

8. di dichiarare la presente deliberazione urgente e, quindi, immediatamente
eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4 del D.Lgs 18.08.2000 n. 267, con voti ____
favorevoli _____ espressi per alzata di mano.



AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD

1° LOTTO FUNZIONALE: PIOVENE ROCCETTE-VALLE DELL'ASTICO

TITOLO ELABORATO:

OSSERVAZIONI AL PROGETTO DEFINITIVO AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD

DATA:

OTTOBRE 2017

I RELATORI:

COMMITTENTE:

dott. geol. Giuseppe Franco
DARTENI

prof. Rinaldo
GENEVOIS

COMUNE DI
VALDASTICO

00

23 Ottobre 2017

Revisione

Data

Descrizione

Redatto da:



1 PREMESSA

La progettazione riguarda il primo lotto dell'autostrada Piovene Rocchette-Valle dell'Astico.

Tale opera trova una giustificazione solo se la progettazione e le opere relative verranno completate con il collegamento a nord nella provincia di Trento, altrimenti tutta l'opera è da considerare inutile o meglio dannosa per i territori che attraversa.

A seguito del completamento della progettazione preliminare e relativa verifica ai sensi dell'art. 165 del D.lgs. 163/2006 e s.m.i., Autostrada Brescia - Verona - Vicenza – Padova S.p.A. ha attivato in data 19 marzo 2012 la Valutazione di Impatto Ambientale.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ha richiesto una documentazione integrativa al progetto preliminare e allo studio di impatto ambientale, volta a individuare proposte di tracciato alternative che mitigassero particolari criticità ambientali. Tale documentazione è stata consegnata al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in data 18/07/2012. Analogamente, su richiesta del Ministero per i Beni e le Attività Culturali è stata predisposta un'analoga documentazione integrativa consegnata in data 07/06/2012 e assunta dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS in data 03/07/2012. Con nota prot. CTVA-2012-004600 del 13/12/2012 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ha formulato **PARERE POSITIVO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE** sul progetto preliminare dell'Autostrada Valdastico A31 Nord, condizionato, all'atto della presentazione del progetto definitivo, all'ottemperanza delle prescrizioni indicate nel medesimo atto, e in data 19/12/2012 il Ministero per i Beni e le Attività Culturali ha espresso **PARERE POSITIVO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE** a condizione che siano rispettate, le prescrizioni contenute nel parere tecnico espresso dalla Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee con nota D.G. PaBAAC prot. n. 34901 del 14/12/2012.

L'esito dell'intera procedura approvativa ha portato all'approvazione con prescrizioni del 1° Lotto Funzionale da Piovene Rocchette allo svincolo di Valle dell'Astico.

Con Parere n. 1112 del 7 dicembre 2012 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare è stato richiesto alla prescrizione n. 1 di "Sviluppare la soluzione progettuale di cui ai tracciati contenuti nella documentazione integrativa e denominati Alternativa 1 "Cogollo del Cengio", Opzione A" che rispetto al tracciato preliminare pubblicato aumenta il tratto in sotterraneo.

Con DGR n. 2451 del 4 dicembre 2012 la Regione Veneto ha recepito l'alternativa planoaltimetrica di cui alla Delibera del Consiglio Comunale di Valdastico n. 43 del 13/11/2012, al fine di verificarne la concreta fattibilità sotto il profilo tecnico ed idrogeologico nonché i relativi impatti.

All'interno della Relazione Tecnico-Illustrativa della Fattibilità Tecnica ed Idrogeologica del Tracciato proposto dal Comune di Valdastico si mettono a confronto il tracciato di progetto preliminare (Alternativa 1 Opzione A), richiesta dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e dalla Regione del Veneto nell'ambito della procedura di V.I.A., e tre possibili tracciati di variante indicati con "B", "C" e "D", sottolineando gli aspetti geometrici, cantieristici, geologici e idrogeologici dei 4 tracciati considerati.

In tabella seguente vengono riportati i dati geometrici e i metodi di scavo per le 4 varianti considerate.

Tracciato	Lunghezza Galleria Cogollo		METODO DI SCAVO	Lunghezza Galleria Pedescala		METODO DI SCAVO	Lunghezza Galleria S. Pietro		METODO DI SCAVO
	NORD	SUD		NORD	SUD		NORD	SUD	
B	4.670	4.644	Meccanizzato				7.408	7.552	Meccanizzato /Tradizionale
C	5.388	5.368					6.804	6.922	
D	5.705	5.685					6.637	6.752	
1A	6.316	6.318		1.750	1.735	Tradizionale	35.07	3.586	

Tralasciando le ipotesi progettuali "B" e "C" che non rivestono per il comune di Valdastico alcun interesse in quanto vanno ad interessare il comune di Arsiero, non interessato dal progetto, rimangono da confrontare la variante di Progetto "D" come prioritaria ed in subordine la Variante "1A" modificata.

L'analisi dei tracciati è limitata alla sola parte dei tracciati inserita nel territorio comunale.

Nel presente documento vengono pertanto messe a confronto la variante di tracciato "D", corrispondente all'ipotesi suggerita dal Comune di Valdastico (Delibera del C.C. n. 43/2012), la variante "1A", prescritta durante la procedura di approvazione di V.I.A., e la variante "1A" con l'abbassamento di quota della galleria.

Per maggiori dettagli e per quanto non contenuto nella presente si rimanda alla Relazione Tecnico-Illustrativa (Elab. 13.01.01.001 rev. 2) allegata alla Fattibilità Tecnica ed Idrogeologica del Tracciato proposto dal Comune di Valdastico per il 1° Lotto Funzionale: Piovene Rocchette – Valle dell'Astico.

2 VARIANTE DI TRACCIATO 1A E VARIANTE 1A CON ABBASSAMENTO DI QUOTA DELLA GALLERIA IN CORRISPONDENZA DELLA VAL D'ASSA

Il tratto della variante "1A" che deve essere analizzato si sviluppa tra le progressive km 1+328 e km 12+217 (media rispetto ai due assi), cioè da poco prima dell'imbocco della galleria S. Agata fino allo sbocco della galleria S. Pietro, con una lunghezza pari a 9.850 m.

Il quadro riepilogativo delle opere d'arte viene di seguito riportato.

Opera	Carreggiata dir. Nord	Carreggiata dir. Sud	Valore medio
	L (m)	L (m)	L (m)
Galleria S. Agata 1	100,00	100,00	100,00
Galleria S. Agata 2	1.227,00	1.204,00	1.215,50
Galleria Cogollo	6.316,00	6.318,00	6.317,00
Viadotto Assa	105,00	105,00	105,00
Galleria Pedescala	1.750,00	1.734,85	1.742,425
Viadotto Settecà	424,79	422,68	423,735
Galleria S. Pietro	3.507,10	3.586,20	3.546,65

La variante "1A" con abbassamento di quota della galleria in corrispondenza della Val d'Assa, di seguito indicata come variante "1A versione 2", prevede lo scavo al di sotto dell'alveo e la conseguente eliminazione del viadotto Assa.

L'unione delle gallerie Cogollo e Pedescala al di sotto della Val d'Assa, a una quota altimetrica di circa 310 m s.l.m. comporta la realizzazione di un'unica galleria con lunghezza complessiva di circa 8,2 km.

Rispetto alla variante "1A" del Proponente la modifica riguarda l'abbassamento della quota della galleria al di sotto della Val d'Assa. L'analisi dei tracciati e delle quote d'imbocco e di uscita della galleria e delle relative pendenze evidenziano che l'abbassamento è possibile e, nel caso in esame, auspicabile. Con tale accorgimento si verrebbe a preservare il territorio della

frazione di Pedescala che risulta, nell'ipotesi "1A" avanzata dal Proponente, pesantemente interessato dalle opere di cantierizzazione. L'abitato di Pedescala conserva ricordi ancora vivi di un grave episodio di barbarie avvenuto alla fine della seconda guerra mondiale ed il cimitero della frazione, monumento perenne a ricordo delle atrocità subite, è situato proprio allo sbocco della Val d'Assa e verrebbe ad essere pesantemente interessato dalle opere previste.

Il cantiere previsto a valle dell'abitato di Pedescala e le relative infrastrutture, con l'eliminazione dell'uscita e del viadotto Assa non sono più necessarie e l'uscita della TBM può essere fatta più a monte in corrispondenza del viadotto Setteca.

3 MITIGAZIONE IMPATTO VISIVO DEL VIADOTTO SETTECA'

Un aspetto importante evidenziato dalla comunità è la necessità di mascherare gli appoggi e gli impalcati del viadotto Setteca. Il residente di Setteca o il viaggiatore che percorre la SP 350 si trova infatti ad incrociare il viadotto di Setteca che attraversa tutta la valle dell'Astico e che si trova per buona parte sospeso su prati e prati arborati.

La richiesta riguarda la possibilità di realizzare il viadotto su terrapieno o di seguire il tracciato con arginature laterali opportunamente rinverdite e piantumate.

Gli ecosistemi presenti sul fondovalle e la distribuzione della vegetazione sono la conseguenza della progressiva frammentazione degli habitat e la creazione di nuove nicchie ecologiche.

Il progressivo abbandono delle colture agricole, dello sfalcio e del regresso del pascolo, ha portato all'aumento della copertura boschiva e alla diffusione di specie che meglio di altre si avvantaggiano dell'abbandono colturale.

Gli elementi paesaggistici maggiormente peculiari e distintivi, in questo ambito territoriale, sono rappresentati da aree boscate lungo le pendici, da prati arborati e da boschi di recente formazione, intervallati a lembi residui di prati, nella parte di fondovalle, mentre nelle zone di alveo si riscontrano formazioni ripariali.

Il viadotto in esame taglia nettamente tale paesaggio e pertanto uno specifico studio per l'inserimento di elementi di copertura-mascheramento-ricucitura sono del tutto necessari.

4 ZONA DI ATTENZIONE

Nella porzione nord-occidentale del comune di Valdastico e nella porzione meridionale del comune di Pedemonte è presente una Zona di Attenzione Geologica identificata all'interno della cartografia tematica (Carta della pericolosità geologica) del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Brenta-Bacchiglione.

All'interno di tale area ricadono l'uscita dalla galleria S. Pietro, il Viadotto Molino e lo Svincolo di Pedemonte.

Ai sensi dell'Art. 5 delle Norme di Attuazione del Piano stralcio succitato, si ha quanto segue:

- 1) *Sono definite "zone di attenzione" le porzioni di territorio ove vi sono informazioni di possibili situazioni di dissesto a cui non è ancora stata associata alcuna classe di pericolosità e che sono individuate in cartografia con apposito tematismo. L'associazione delle classi di pericolosità avviene secondo le procedure di cui all'art. 6.*
- 2) *Sono considerate pericolose nei territori per i quali non è stata ancora perimetrata e riportata su cartografia la perimetrazione della pericolosità:*
 - a. ...

- b. *in assenza di studi o specifiche previsioni urbanistiche, le aree che sono state storicamente interessate da fenomeni di dissesto idraulico e/o geologico e/o valanghivo.*
- 3) *... le amministrazioni comunali provvedono a verificare che gli interventi siano compatibili con la specifica natura o tipologia di dissesto individuata, in conformità a quanto riportato nell'art. 8.*

Data la natura e l'importanza delle opere previste, si chiede pertanto la valutazione e la perimetrazione della Zona di Attenzione presente in corrispondenza dell'uscita dalla galleria S. Pietro, del viadotto Molino e dello Svincolo Pedemonte, secondo quanto prescritto dagli artt. 6 e 8 delle Norme di Attuazione del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Brenta-Bacchiglione.

5 VARIANTE DI TRACCIATO D

Il tracciato "D" segue il tracciato dell'alternativa "1A" da inizio intervento fino circa alla progressiva km 5+682 dove prosegue il rettilineo per poi curvare decisamente verso ovest, in modo da sbucare in Valle dell'Astico circa alla progressiva km 10+320. In questo tratto la valle e il torrente Astico vengono scavalcati con il viadotto Barcarola di lunghezza pari a circa 220 m per poi rientrare in sotterraneo alla progressiva circa km 10+600 con la galleria S. Pietro che aumenta la sua lunghezza a 6.712,50 m.

6 CONFRONTO DEGLI ASPETTI GEOMETRICI DEL TRACCIATO

Dal punto di vista della geometria autostradale i tre tracciati analizzati sono considerati paritetici, come scritto nella stessa Relazione tecnico-illustrativa.

Il Proponente esprime delle perplessità al riguardo del tracciato "D" in prossimità dell'abitato di Barcarola perché vi comporta l'abbattimento di un edificio residenziale, mentre il tracciato "1A" attraversa la Val d'Assa in prossimità dell'abitato di Pedescala, ma senza esserne visto, e la Valle dell'Astico (viadotto Settecà) senza interferire con zone abitate o comunque prossime al tracciato autostradale. Inoltre, la galleria in sinistra Astico non avrebbe problematiche per lo scavo con TBM avendo gli spazi necessari per la cantierizzazione.

Il tracciato "1A versione 2" presenta le stesse caratteristiche del tracciato "1A" ma elimina le interferenze con la Val d'Assa poiché il tracciato si sviluppa tutto in galleria.

Sull'aspetto del tracciato "D" e sul fatto che comporta l'abbattimento di un edificio residenziale non risulta che vi sia stato un approfondimento del tema con il proprietario dell'immobile.

Nel caso in cui vi fosse un consenso della proprietà per un abbattimento del fabbricato, dietro equo indennizzo, il problema riguarda solamente la corresponsione del valore dell'immobile senza ulteriori problematiche sociali.

Un approfondimento della percorribilità dell'ipotesi con la proprietà e con le autorità locali è senz'altro necessaria per una corretta valutazione dell'alternativa.

7 CONFRONTO DEGLI ASPETTI GEOMORFOLOGICI, GEOLOGICI E GEOMECCANICI

Anche dal punto di vista geomorfologico, geologico e geomeccanico è riscontrata una sostanziale equivalenza: le opere in sotterraneo attraversano la formazione della Dolomia Principale caratterizzata da parametri geomeccanici equivalenti. Le soluzioni "1A" e "1A versione 2" in destra Astico sono ritenute dal Proponente preferibili rispetto alla variante "D" proposta dal Comune di Valdastico

Le principali opposizioni al tracciato "D" riguardano principalmente gli aspetti idrogeologici e di cantierizzazione, che verranno di seguito trattati con la dovuta attenzione.

7.1 ASPETTI IDROGEOLOGICI

Nella Relazione tecnico-illustrativa si sottolineano i seguenti aspetti critici che si opporrebbero alla realizzazione del tracciato in destra Astico:

- 1) *"... il corridoio in destra Astico presenti un maggior numero di evidenze carsiche, in massima parte posizionate sulla verticale della galleria S. Pietro (nel tratto meridionale che non viene interessato dal tracciato 1A) con cavità periodicamente sature poste a quote comparabili con la livelletta stradale.*
- 2) *"...se si escludono le sorgenti Torre Alta e Valpegara poste rispettivamente nella parte iniziale e finale del tracciato del 1° lotto funzionale, le maggiori interferenze idrogeologiche si ubicano in destra Astico in corrispondenza delle sorgenti e relativi complessi carsici denominati rio Tevere e Barcarola." e "... elementi come la maggior presenza di acque sotterranee ed ammassi a maggior permeabilità determinano, infatti, condizioni durante lo scavo che lasciano presagire la possibilità quasi certa di trovare ed intercettare cavità di origine carsica, anche sature ed importanti in termini di dimensioni e portata, con flussi paragonabili ad un sistema idrologico superficiale."*

I precedenti aspetti vengono qui di seguito puntualmente trattati.

Punto 1

La distribuzione delle cavità carsiche, quale risulta dai Profili Geologici Asse Nord, indica che queste sono ubicate per la maggior parte a quote superiori ai 900 m s.l.m. e solo tre a quote tra 380 m e 400 m s.l.m. (tra le progressive 9200 e 8600 circa e a distanze di 970-1050 m dall'asse).

Le Sezioni Idrogeologiche 1 e 1 bis trasversali (poste rispettivamente in corrispondenza della Sorgente sr33 – Rio Tevere e sr29 – Barcarola) mostrano, infatti, chiaramente che le evidenze di carsismo sono quasi tutte poste a quote superiori a 900 m s.l.m.. A tal proposito, si tiene a sottolineare che, in queste sezioni, sono state impropriamente inserite all'interno della formazione della Dolomia Principale alcune cavità carsiche indicandole come "Probabili grotte/cavità carsiche" e accompagnandole con un punto interrogativo. E' evidente che tali cavità non hanno alcun senso, infatti, oltre a non essere state evidenziate dai sopralluoghi eseguiti, il numero di cavità presenti nella Dolomia Principale, formazione litologicamente meno predisposta ai fenomeni carsici, risulta maggiore di quello presente nei Calcari Grigi, formazione molto più predisposta a tali fenomeni.

Tenendo conto solo di quanto oggettivamente osservato, la quota della galleria in destra Astico risulta di poco superiore a quella della sorgente sr33 - Rio Tevere e praticamente equivalente a quella della sorgente sr29 – Barcarola (si veda Sezioni Idrogeologiche 1 ed 1bis).

Pertanto, da questo punto di vista, la presenza di cavità carsiche non ha alcuna influenza diretta sulla galleria della variante "D" proposta.

Punto 2

Da punto di vista geologico, geomorfologico e geomeccanico, come sottolineato dalla stessa Relazione tecnico-illustrativa del Proponente, non vi sono elementi che inducano a preferire un tracciato rispetto all'altro: le gallerie progettate verranno, comunque, scavate nella Dolomia Principale e, quindi, in ammassi rocciosi con parametri geomeccanici equivalenti.

In merito al contesto idrogeologico in cui i due tracciati si inseriscono si fanno qui di seguito alcuni appunti e alcune critiche sulla ricostruzione proposta.

Nella Relazione tecnico-illustrativa si fa riferimento ad un quadro complessivo di maggiore criticità idrogeologica in destra idrografica derivante da:

- i. *"un maggior numero di cavità carsiche poste a quote comparabili con la livelletta stradale e periodicamente sature"*;
- ii. *la presenza di "maggiori interferenze idrogeologiche poste in destra Astico in corrispondenza delle sorgenti e relativi complessi carsici denominati rio Tevere e Barcarola"*.

Al precedente Punto 1 si è già ampiamente dimostrata l'insussistenza di un maggior numero di cavità carsiche in destra Astico rispetto alla sinistra. Al riguardo della loro periodica saturazione è un'ipotesi non solo non dimostrata, ma anche molto difficilmente sostenibile.

In effetti, l'esame complessivo dei dati idrogeologici disponibili mette in evidenza quanto segue:

- a) Nell'area è indicata la presenza di 4 sorgenti in sinistra Astico, tre con portate superiori a 10 l/s (Sr12, Sr20-Torre Alta e Sr39-Rio Torretta) e una con portate inferiori a 10 l/s (Sr14), e di 3 sorgenti in destra Astico con portate inferiori a 10 l/s (Sr33-Rio Tevere, Sr29-Barcarola ed SR37).

In definitiva il versante sinistro della Valla dell'Astico drena una maggior quantità d'acqua e la presenza delle sorgenti mostra che le direzioni di flusso delle acque sotterranee in questo versante sono, almeno localmente, dirette verso ovest e sud-ovest;

- b) Le numerose sorgenti tracciate nelle carte geologiche allegate alla Relazione tecnico-illustrativa e definite come "Sorgente per la quale attualmente non si dispone di dati" possono essere considerate, molto probabilmente, come sorgenti effimere. Esse sono per la maggior parte distribuite all'interno della formazione definita come "Materiali sciolti (alluvioni attuali e recenti, detrito di versante, detrito di conoide, depositi glaciali, depositi fluvioglaciali ed alluvionali)"; solo alcune si trovano al contatto tra i depositi glaciali e i sottostanti Calcari Grigi e tra questi e la sottostante Dolomia Principale. Queste sorgenti sono, quindi, correlate all'esistenza di livelli freatici all'interno dei materiali sciolti, anche se non si possono escludere alimentazioni in sottterraneo da parte delle rocce dolomitiche presenti sia al di sotto che lateralmente.

In definitiva l'area in esame è caratterizzata dalla presenza di un acquifero costituito dalla formazione della Dolomia Principale, mentre i più permeabili Calcari Grigi costituiscono acquiferi temporalmente e spazialmente molto limitati.

I livelli freatici e le direzioni di flusso dell'acquifero dolomitico sono condizionati soprattutto dalla presenza della rilevante incisione del T. Astico. In effetti, il flusso delle acque sotterranee, generalmente diretto da Ovest verso Est, viene interrotto dall'incisione valliva che determina le tre sorgenti perenni presenti in destra idrografica del T. Astico, le cui portate relativamente moderate sono dovute alla non elevata permeabilità della Dolomia Principale.

Sul versante sinistro del T. Astico la direzione generale di flusso è, molto probabilmente, sempre verso Est, ma è localmente modificata dalla presenza dell'incisione valliva: in corrispondenza del versante e per una profondità non ben definibile la direzione di flusso è verso Ovest nel settore settentrionale dell'area e verso Sud-Ovest in quello meridionale, come chiaramente indicato dalla presenza delle sorgenti perenni ivi esistenti.

Questo assetto idrogeologico fa sì che la probabile quota della falda freatica equivalente sia posizionata su questo versante a quote anche se di poco maggiori di quelle del piano stradale. Questa condizione è, d'altronde, evidenziata dalle stesse Sezioni Idrogeologiche 1 ed 1 bis (Relazione tecnico-illustrativa), anche se le locali direzioni di flusso sono incongruenti con la presenza stessa delle sorgenti.

Inoltre, le maggiori portate delle sorgenti in sinistra idrografica possono essere correlate solo ad una maggiore estensione del bacino di alimentazione (alquanto improbabile vista l'omogeneità litologica dell'acquifero) o, molto più probabilmente, ad un maggior grado di fratturazione dell'acquifero stesso causato dalla presenza di una faglia certa Nord-Sud sul bordo dell'affioramento della Dolomia Principale.

Tenendo conto di quanto sopra, l'affermazione che in destra idrografica si abbia "... *maggior presenza di acque sotterranee ed ammassi a maggior permeabilità ...*" appare non suffragata dai dati osservati e rilevati. Si può, anzi, affermare il contrario: in sinistra idrografica l'assetto idrogeologico appare meno favorevole allo scavo della galleria. Inoltre, va sottolineato che le principali direzioni di deflusso sotterraneo in sinistra Astico dirigono verso i tracciati 1A e 1A versione 2.

In conclusione, dal punto di vista idrogeologico il tracciato "D" in destra Astico appare, anche se di poco, preferibile ai tracciati 1A e 1A versione 2.

7.2 ASPETTI RELATIVI ALLA LOCALIZZAZIONE DELL'OPERA

Si fa qui riferimento principalmente alle modalità costruttive e di cantierizzazione delle opere. La Relazione tecnico-illustrativa arriva alla conclusione che è preferibile il tracciato 1A per due motivi:

1. Localizzazione delle opere: il tracciato "D" in destra Astico evita l'aggiramento dell'abitato di Pedescala e, quindi, l'attraversamento in viadotto della Val d'Assa e dell'Astico eliminando così due viadotti ed una galleria, ma l'attraversamento della Valle dell'Astico avviene in situazioni di evidenti presenze antropiche (loc. Barcarola). Di contro i tracciati 1A e 1A versione 2 permettono l'attraversamento della Valle dell'Astico senza interferire con zone abitate o comunque prossime al tracciato autostradale.
2. Modalità costruttive e di cantierizzazione delle opere: la Relazione tecnico-illustrativa non è affatto chiara a questo proposito (pag. 44). Tuttavia, sembra di capire che gli aspetti prevalenti che farebbero preferire l'alternativa 1A sono relativi alla velocità di avanzamento con lo scavo meccanizzato e agli spazi necessari per la cantierizzazione.

Trattando le motivazioni addotte si deve sottolineare quanto segue.

L'attraversamento in viadotto della Val d'Assa è trattato sbrigativamente affermando che esso non sarebbe visibile, ma non tenendo conto delle esigenze degli abitanti al riguardo della loro memoria storica. Tale fattore verrebbe pertanto annullato sia con la variante "D" che con la variante "1A versione 2".

L'attenzione alla sola velocità di avanzamento e agli spazi necessari per la cantierizzazione appare alquanto riduttiva, non venendo fatto un reale confronto tra i due differenti metodi di scavo alla luce degli aspetti geologici e idrogeologici rilevati.

In effetti, come affermato nella stessa Relazione tecnico-illustrativa, l'attraversamento in sotterraneo di cavità carsiche di grandi dimensioni comporta notevoli complicazioni da un punto di vista costruttivo. Da questo punto di vista sarebbe opportuno uno

scavo in tradizionale che permetterebbe l'esecuzione in avanzamento di fori preliminari al fine di stabilire l'esistenza di cavità e di eventuali acque sotterranee in pressione. L'adozione del metodo di scavo tradizionale eviterebbe, inoltre, la necessità della disponibilità di ampi spazi all'imbocco di partenza per il montaggio della fresa e all'uscita per il suo smontaggio.

8 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Una corretta analisi dei dati e della cartografia proposta nella Relazione tecnico-illustrativa porta a concludere che non si possa temere alcun impatto idrogeologico rilevante conseguente alla realizzazione della galleria in destra Astico (variante "D"). Anzi, si può affermare il contrario: il livello della falda equivalente in sinistra Astico, anche se non chiaramente definibile, appare essere superiore alla livelletta esistente almeno in corrispondenza delle due Sezioni Idrogeologiche 1 ed 1bis.

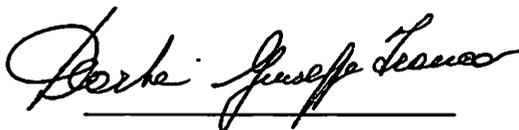
Le difficoltà di avanzamento in ammassi fortemente carsificati sono più facilmente affrontabili utilizzando il metodo di scavo tradizionale. Se è certamente vero che le velocità di avanzamento sono maggiori con lo scavo meccanizzato, questo si verrebbe ad ottenere a scapito della sicurezza del personale di cantiere.

In definitiva, la soluzione "D" proposta appare certamente preferibile e perseguibile.

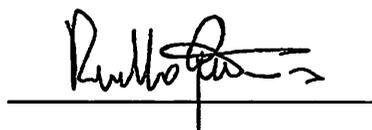
Vicenza, 23 ottobre 2017

I relatori:

dott. geol. Giuseppe Franco Darteni



prof. Rinaldo Genevois



Allegati in forma digitale:

1. ALLEGATO 1: Tavola "Corografia d'inquadramento" con codice 2505_130102001_0101_OPP_01 del Novembre 2016
2. ALLEGATO 2: Planimetria variante D rif. Elaborati con codice 2505_130401001_0204_OPP_00 e 2505_130401001_0304_OPP_00 del Maggio 2013
3. ALLEGATO 3: Profilo schematico variante 1A versione 2 rif. Elaborato con codice J16L1_05_03_04_003_0101_OPD_02 del Luglio 2017
4. ALLEGATO 4: Tavola "Sezioni idrogeologiche trasversali" con codice 2505_130901001_0103_OPP_01 del Novembre 2016
5. ALLEGATO 5: Inquadramento sorgenti su Carta Tecnica Regionale
6. ALLEGATO 6: Carta della pericolosità geologica (Tav. 2 di 3) del Comune di Valdastico del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Brenta-Bacchiglione

