

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**  
**A31 Autostrada Valdastico Nord**  
**codice procedura 3717**  
**Valutazione d'impatto ambientale (VIA) art 24 co. 3 dlgs 152/2006 smi**

Il/La Sottoscritto/a Robert Maddalena  
*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al progetto Definitivo relativo a:  
A31 - Autostrada Valdastico Nord

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

**TESTO DELL' OSSERVAZIONE**

VEDI ALLEGATO 3

Osservazioni sul primo lotto della Valdastico Nord A31  
Piovene Rocchette - Valle dell'Astico



## Osservazioni sul primo lotto della Valdastico Nord A31 Piovene Rocchette - Valle dell'Astico ALLEGATO 3

La Val d'Astico può essere astrattamente scomposta in due parti: una prima parte pianeggiante e appartenente ancora alla pianura dell'altovicentino e una seconda parte molto più stretta che si incunea tra gli altipiani dei Sette Comuni e di Tonezza.

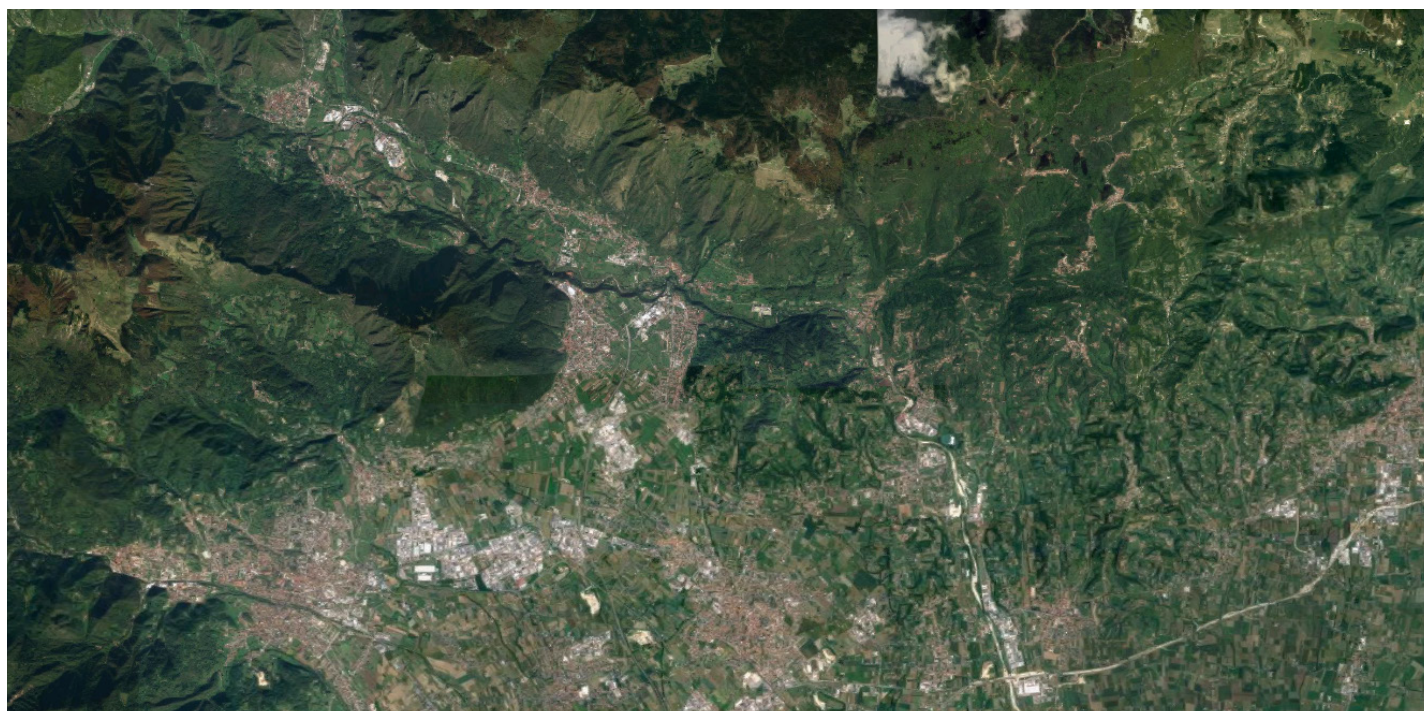
Qualsiasi opera rilevante ipotizzata in essa va studiata e giudicata assieme all'intero arco di territorio che va da Schio a Thiene; una visione ecosistemica per poter capire impatti e costi. Il suddetto territorio è, a tutti gli effetti, una conurbazione composta dai centri preesistenti assieme alla dispersione urbana generatasi negli ultimi 40/50 anni. Una sorta di nebulosa urbana (città diffusa) i cui "centri" vivono comunque tra loro in simbiosi pur non avendo unità amministrativa. La campagna tra un centro e l'altro è ormai ridotto ai minimi termini, gli spazi naturali antropizzati oramai si equivalgono agli spazi urbanizzati. Aspetto che viene anche sempre più riconosciuto dagli strumenti pianificatori, i quali tendono a salvaguardare questi spazi vuoti rimasti tra una realtà e l'altra ben sapendo che hanno funzioni agricole, ambientali ed ecologiche di non poco conto.

La prima parte della Valle ha, per certi versi, alcuni caratteri simili a questa nebulosa: tre centri (Arsiero, Cogollo e Velo) si affacciano sull'unica campagna rimasta; campagna ricchissima di storia, di presenze paesaggistiche importanti e vero e proprio "cuscinetto" ambientale ed ecologico per le tre realtà urbane che in tutto fanno quasi 10.000 abitanti. Appena fuori dalla Valle, Piovene Rocchette si affaccia anch'esso su ciò che rimane della campagna, stretto tra il Summano e la parte dell'autostrada Valdastico sinora costruita.

Spostandoci verso Sud si incontrano altre realtà: Carre, Chiuppano, Zanè e Thiene. In tutto circa 38.000/40.000 abitanti spalmati su un continuum di cui si fatica ad individuare i confini amministrativi, tra un centro e l'altro pochi spazi verdi. A tutti i livelli pianificatori quegli spazi vengono (a fatica) salvaguardati, consapevoli che sono dei veri e propri cuscinetti ambientali che influenzano positivamente il microclima delle realtà urbane dell'altovicentino.

Questa premessa è doverosa in quanto qualsiasi opera che intervenga su questo territorio non può prescindere dalle conseguenze che essa provoca su di esso in termini ambientali e dagli effetti collaterali che essa provocherà in futuro. Qualsiasi giudizio risulta pertanto monco se non arricchito dalla valenza ecologica di questi spazi di cui, a tutti gli effetti, parte della Val d'Astico appartiene.

Piovene, Carre, Chiuppano, Zanè e Thiene. Una conurbazione di oltre 40.000 abitanti spalmati su un continuum di cui si fatica ad individuare i confini amministrativi, tra un centro e l'altro pochi spazi verdi. A tutti i livelli pianificatori quegli spazi vengono (a fatica) salvaguardati, consapevoli che sono dei veri e propri cuscinetti ambientali che influenzano positivamente il microclima delle realtà urbane dell'altovicentino.





**Nella fig 01** sono emesse in evidenza (in maniera schematica) le aree libere del territorio in questione mentre in arancio vengono evidenziate le aree urbane. Lo schema ovviamente non dà l'idea dello sfrangiamento e della iper dispersione ma comunque serve per evidenziare l'importanza dell'ultima campagna rimasta tra una realtà che tende a saldarsi tra un centro e l'altro. Di questo sistema verde la prima parte della Val d'Astico appartiene a tutti gli effetti, è la naturale conseguenza delle campagne rimaste tra Piovene, Carrè, Chiuppano e Zanè-Thiene. Arricchita tra l'altro dalla presenza del Torrente Astico e dalla sua Forra.



**La fig 02** mette in evidenza anche un altro aspetto ambientale estremamente importante: la brezza valliva che influenza beneficamente non solo i centri in valle ma anche i centri appena fuori dall'imbocco della Valle.



**La fig 03** mette in evidenza l'impatto che può avere una infrastruttura come un'autostrada su un tale ecosistema già di suo sofferente per il notevole consumo di suolo unito a una forte dispersione. L'autostrada, assieme al casello costituisce di per sé un ulteriore consumo di suolo che coi suoi 30.000 veicoli giornalieri tende a vanificare i benefici che tuttora una valle che, fortunatamente non del tutto urbanizzata, propaga verso i centri limitrofi. La prosecuzione della A31 è, a tutti gli effetti, un primo passo verso la completa urbanizzazione della Valle.

Si cita, a dimostrazione dell'importanza della relazione territorio urbanizzato e clima, lo studio pubblicato dalla Regione Veneto e liberamente scaricabile da internet.

[http://ptrc.regione.veneto.it/web/ptrc/dettaglio-news?\\_spp\\_detailId=2981393](http://ptrc.regione.veneto.it/web/ptrc/dettaglio-news?_spp_detailId=2981393)

#### ***Pianificazione urbanistica e clima urbano. Manuale per la riduzione dei fenomeni di isola di calore urbano***

L'infrastruttura non è edificato ma (si veda le immagini successive) **dimensionalmente è equiparabile, così come l'impermeabilizzazione e il consumo di suolo che genera, pertanto può essere confrontato comunque come una sorta di isola di calore che determina cambiamenti microclimatici:**

**Dal manuale: *Le isole di calore hanno un impatto che va oltre quello locale (che è quello più macroscopico), contribuendo infatti sulla scala vasta all'incremento delle temperature medie, ma soprattutto sottolineano in maniera inequivocabile la relazione che intercorre tra urbanizzazione e cambiamenti ambientali.***

*Più specificatamente, per isola di calore (Uhi) si fa riferimento a quel fenomeno fisico che si sviluppa nei*

maggiori agglomerati urbani in cui si determina un microclima più caldo all'interno delle aree urbane rispetto alle zone rurali circostanti.

In tale prospettiva i piani e le politiche urbanistiche diventano strumenti fondamentali per l'**individuazione e la salvaguardia di ambiti liberi da costruzioni, da destinare a forestazione urbana e/o di aree verdi percorribili e a parco urbano**, caratterizzati da una dimensione sufficiente alla rigenerazione ambientale e in grado di divenire collegamento tra l'urbano e il rurale.



Nelle due immagini viene evidenziata l'impatto dimensionale dell'opera. I tre tratti A, B e C appaiati (**fig 05**) corrispondono quasi all'intero edificato edificato di Cogollo del Cengio (circa 3250 abitanti).

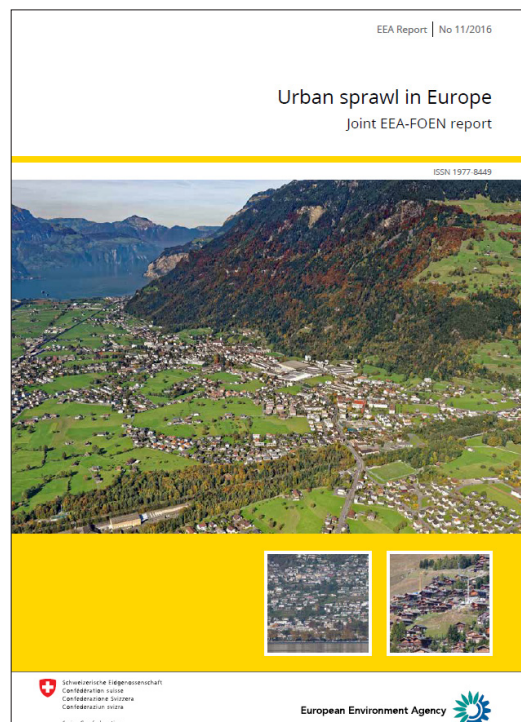
Si può notare la forte prevalenza (A e B) di autostrada in trincea o comunque fuori terra. Il tratto B (in galleria) è minimale come lunghezza in confronto all'impatto notevole in termini dimensionale degli altri due che vanno modificare in maniera irreversibile parti di campagna con funzioni ambientali e produttive.

Il tratto C chiude letteralmente Piovene Rocchete rispetto al suo rapporto con la campagna Est e col torrente Astico.





Altra questione che andrebbe valutata e attentamente ponderata rispetto ad una tale opera è legata agli “effetti collaterali” che essa produce a livello edificatorio, di consumo di suolo e di dispersione urbana. Una vasta letteratura scientifica ha dimostrato che le strade e le autostrade sono “produttrici di sprawl”. A tale riguardo l’Agenzia Europea dell’Ambiente produce analisi rispetto a questo fenomeno.



Si riporta uno stralcio di un Report del 2016:

*Transport infrastructure strongly contributes to urban sprawl, as our analysis has demonstrated. European transport infrastructure projects have had a particularly strong influence on spatial development in Europe, since transport and settlement development reinforce each other (Section 4.3). This is important to consider on all planning levels because road and railway infrastructures last for generations, and their influence on future sprawl will, essentially, be permanent. However, the influence of these infrastructures differs. Railway lines are linear features of the landscape that have stops at only certain locations, while roads provide access to much larger areas of the landscape, because they can easily be branched into hierarchies of highways and access roads. Therefore, new railway lines can either decrease or increase urban sprawl, depending on the location and density of the built-up areas around the railway stations, while new roads, most often, lead to an increase in urban sprawl. This is apparent from the statistical analysis: road density is more significantly correlated with urban sprawl than railway density. Accordingly, planning should give a much higher priority to the development of public transport rather than new roads, and give more emphasis to high-density urban development around public transport stations.*

Sostanzialmente l’estratto mette in evidenza che se da un lato le infrastrutture consentono la mobilità, dall’altro, soprattutto strade e autostrade, sono produttrici di sprawl, incentivano quindi la dispersione urbana. Per questo motivo sono preferibili le ferrovie anche se anch’esse hanno sicuramente impatti ma sostanzialmente assai minori. Dall’altro invitano a incentivare

i trasporti pubblici rispetto al trasporto individuale e privato. Questo approccio dell’Unione Europea non è affatto filoeologico ma anzi, deriva da un’ampia letteratura scientifica che ha dimostrato **i costi dello sprawl sull’intera collettività**.

Questa breve citazione dimostra l’importanza che viene data ai più alti livelli istituzionali al fenomeno. Invece, nelle relazioni allegate, tali effetti collaterali non sono citati, anzi a pagina 16 della Relazione Generale si ipotizza una alquanto strana visione, la diminuzione dell’inquinamento grazie al minore tragitto:

*Non da ultimo si evidenziano i vantaggi ambientali su vasta area conseguenti alla riduzione complessiva dei chilometri percorsi, in particolare per quanto attiene la riduzione delle emissioni inquinanti.*

Effettivamente fare meno strada si consuma meno sostanze inquinanti meno ma, se la teoria che si propone fosse vera, sarebbe bene connettere tutti i luoghi possibili con strade e autostrade arrivando così al consumo completo di suolo. Lo studio di impatto ambientale sarebbe bene ripulirlo da certe visioni alquanto strane, è ben più ampio e complesso di un: fare il giro più corto.

In altra relazione (*Pianificazione urbanistica e tutela ambientale - Relazione pg 5 e 6*) è riportato:

*Nell’ottica infine di sostenere l’economia delle aree montane con politiche di “serravalle”, il prolungamento dell’autostrada A31 nella valle dell’Astico crea da un lato, la possibilità di realizzare un accesso privilegiato ad aree “interne” dall’altro, le condizioni per contrastare la tendenza all’abbandono di aree deboli (specie in periodi di crisi), rafforzando i presidi insediativi e socioeconomici del territorio nella più autentica interpretazione della funzione delle infrastrutture.*

**Questo approccio dovrebbe essere sottoposto ad una attenta verifica di Costi/Benefici.** Se il problema sono le aree interne, la sostenibilità ambientale ed economica sono la prima questione che va posta soprattutto se l’opera, come anticipato prima, è foriera di produrre non presidio ma bensì sprawl vista come patologia territoriale; col rischio (che è una certezza dimostrata) di espandere nelle valli i guasti prodotti in pianura.

**PC3 ACQUA, FERRO E FUOCO**

GAL MONTAGNA VICENTINA > PSR 2014-2022 > I 4 PROGETTI CHIAVE > PC3 ACQUA, FERRO E FUOCO

**Ambito territoriale**  
Sono interessati i comuni di Arsiero, Velo d'Astico, Laghi, Lastebasse, Posina, Santorso e Tonezza del Cimone rappresentati dall'Unione Montana Alto Astico che assume il ruolo di Ente Capofila.

**Finalità**  
La valorizzazione delle risorse del territorio si consolida nella proposta di due itinerari principali, entrambi sviluppati su tracciati esistenti legati al piano regionale della Mobilità Dolce e alla Rete Escursionistica Veneta; la valorizzazione di un terzo percorso, percorso Fogazzaro-Roi, accompagna lo sviluppo dei primi due collegando i comuni afferenti al progetto chiave ad un contesto di respiro provinciale e regionale:

- itinerario dall'archeologia rurale a quella pre-industriale;
- itinerario delle linee di massima resistenza della Grande Guerra;
- percorso Fogazzaro Roi;

Il progetto prevede sia interventi di valorizzazione degli itinerari (dal punto di vista degli interventi immateriali e materiali), sia interventi strutturali legati alla realizzazione, adeguamento, ristrutturazione di immobili per offerta di servizi turistici. Particolare attenzione è dedicata ai temi della formazione e al tema della cooperazione tra i privati al fine di facilitare la nascita di reti di impresa tra i diversi attori socioeconomici presenti ed operanti sul territorio.

**Obiettivi**

1. Aumentare l'attrattiva dell'area in oggetto
2. Identificare e consolidare i percorsi/itinerari a tema
3. Favorire la fruibilità e l'accessibilità dei turisti con particolare attenzione alle persone diversamente abili
4. Promuovere attività di formazione dedicate ad operatori turistici
5. Sviluppo della comunicazione, dell'identità visiva e presenza online: portale/sito web/social
6. Sviluppo e adozione di nuovi sistemi e strumenti per l'informazione e la promozione es. app mobile e bluetooth beacon, totem multimediali.

**Motivazioni**  
L'acqua, importante risorsa che ha contribuito allo sviluppo di questo territorio, con la sua forza ha trasformato l'ambiente e azionato mulini, segherie, magli, cantieri, oggi anche le diverse centrali idroelettriche: energia che lega e salda tra loro eventi ed epoche diverse. Il Ferro, dalle tracce lasciate dalle antiche fonderie/fucine, passando per le chioderie di Posina sino alle importanti industrie metallurgiche attualmente presenti in valle: una storia che si snoda dal periodo proto storico alla nostra contemporaneità; il Fuoco, alimentato dal carbone dei boschi che ha consentito di fondere e forgiare, ma anche il "fuoco" della Grande Guerra con la "Linea di Massima Resistenza" che attraversava la Val d'Astico nei caposaldi di Meda verso il monte Cengio, e verso il sistema Summano - Colletti di Velo - Prafiora.

Assieme a questi temi, altre "storie" legate al mondo rurale ma anche al mondo letterario (Fogazzaro) creano quella cornice che inquadra una parte dell'altovicentino che ha tutte le caratteristiche e le potenzialità per poter essere inseriti nel mercato del turismo territoriale

Il progetto accoglie le manifestazioni di soggetti privati che operano nel territorio per la promozione del turismo sostenibile e cicloturistico e di altri che lavorano nel sociale, i quali testimoniano la necessità e opportunità di rinnovare il ruolo delle aree rurali al fine turistico.

**ACQUA FERRO E FUOCO**  
uomo, energia e natura

- il fuoco della Grande Guerra l'uomo e gli eventi bellici
- fucine
- centrali e dighe idroelettriche
- mulini e magli
- emergenze/resti della civiltà rurale
- punto info-bike
- percorso Fogazzaro Roi
- ciclabili esistenti
- ciclabili di progetto/realizzazione
- siti ecosistema Grande Guerra

**ACQUA FERRO E FUOCO**  
TRA ASTICO E POSINA  
le risorse del territorio come opportunità di sviluppo turistico sostenibile

Sezioni in evidenza

CH DAMO TERRITORIO

Il presidio socio-economico di cui parla la relazione confligge con un generale riassetto di questi territori che si stanno riattrezzando per uno sviluppo sostenibile e adeguato alle più innovative esperienze di riuso e gestione del territorio.

Nell'arco del 2017 il Gal Montagna Vicentina ha iniziato a portare avanti quattro progetti chiave previsti dal PSR (Piano di Sviluppo Rurale). A proposito di questi progetti si legge sul sito del Gal:

*1.2 Sostenere le filiere corte nel settore agroalimentare e l'aumento del valore aggiunto dei prodotti agricoli;*

*3.2 Valorizzazione sostenibile del patrimonio naturale culturale ai fini dello sviluppo economico del settore turistico;*

Uno di questi è relativo alla Val d'Astico - asse portante è il turismo dolce, lento e sostenibile - e ad esso hanno aderito diversi comuni della valle assieme ad operatori privati.

Contemporaneamente in questi ultimi anni è stata terminata la ciclabile che porta da Piovene a Lastebasse, si sta completando quella che porta da Arsiero a Posina e vi sono sempre più frequenti interventi per lo sviluppo di sentieri, itinerari e percorsi.

**Nel turismo sostenibile il prodotto è il territorio stesso, con le sue storie, le sue bellezze paesaggistiche, i suoi patrimoni culturali e storici.**

Una tale infrastruttura autostradale confligge platealmente con tale tipo di sviluppo locale sostenibile. Confligge il cantiere con tutte le sue problematiche, confligge in generale rispetto al tipo di sviluppo con cui si sta riattrezzando la valle rispetto alle proposte del passato di cui l'autostrada, vista come possibile "presidio", è l'emblema più vistoso di un modo insostenibile sotto tutti i punti di vista, anche quello dei costi in quanto produttrice di consumo di suolo, di alterazione degli equilibri che inevitabilmente ricadranno sulle popolazioni locali e non solo.

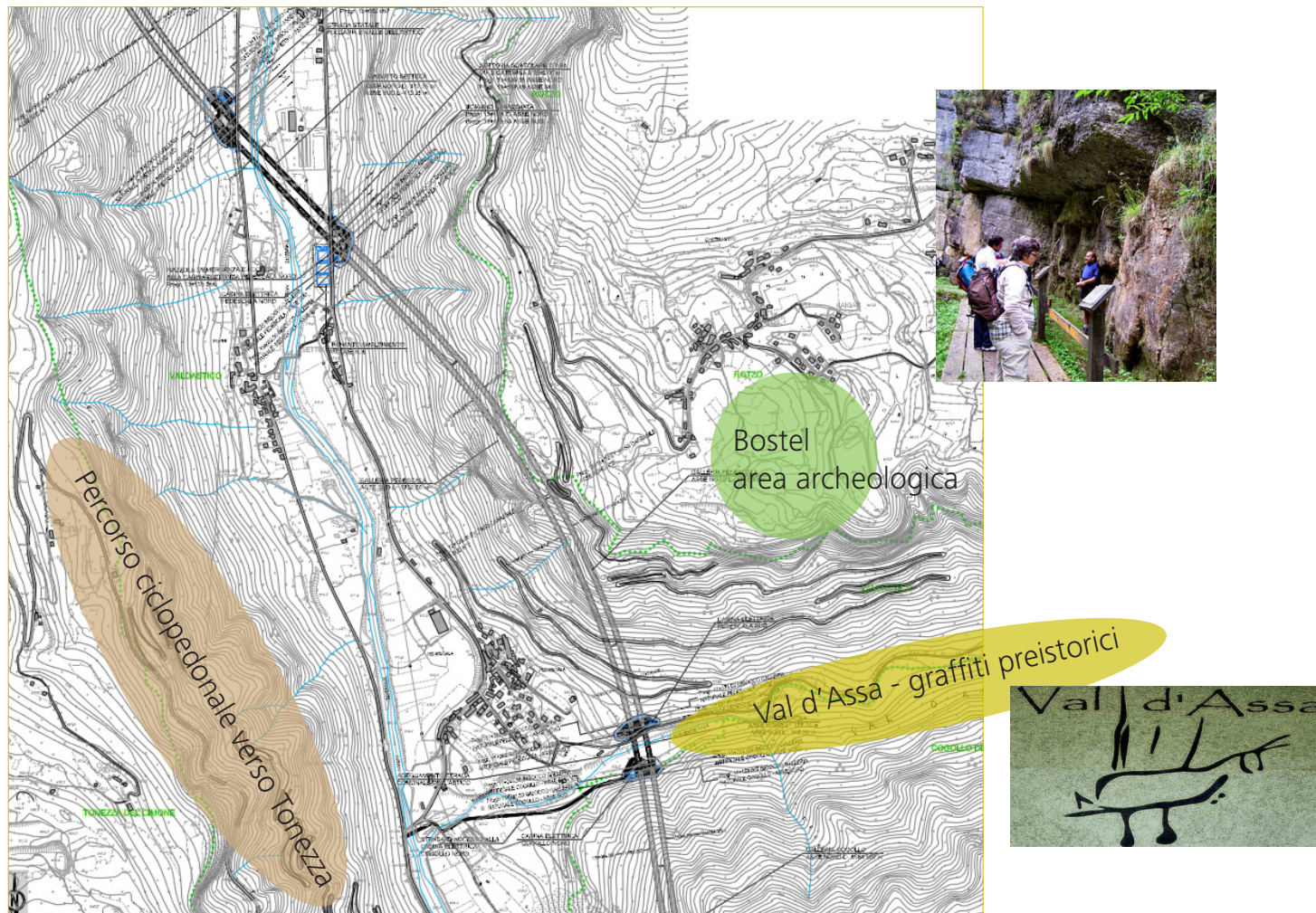
Definizione di turismo sostenibile secondo il WTO:

*Lo sviluppo del turismo sostenibile soddisfa i bisogni dei turisti e delle regioni ospitanti e allo stesso tempo protegge e migliora le opportunità per il futuro*



A tale riguardo si porta come esempio il nodo di intersezione tra Val d'Assa e Val d'Astico.  
In tale punto ritroviamo:

- Val d'Assa - graffiti preistorici
- Bostel sulla piana di Castelletto di Rotzo - area archeologica
- Risalita ciclopedonale che porta verso Tonezza che si affaccia per l'intero percorso verso la Val d'Assa



Praticamente, in questo punto nodale nel percorso di ingresso e visita dell'intera valle, dopo il "biglietto da visita" della campagna totalmente alterata tra Arsiero Cogollo e Velo d'Astico, il visitatore si troverà a dover risalire il percorso che porta a Tonezza, oppure a incamminarsi verso i graffiti della Val d'Assa, oppure a visitare l'area archeologica del Bostel risalendo il costo di Rotzo, **continuamente affacciato verso due viadotti accompagnato dal rumore del traffico che scorre su di essi.**

**Il conflitto tra turismo dolce e autostrada è emblematico.**

Questa infrastruttura rischia di essere un'ipoteca non da poco su possibilità di sviluppo alternative assai più sostenibili.

## Conclusioni e Osservazioni

- Il progetto non approfondisce in maniera adeguata costi e benefici di una tale opera, non analizza in maniera ponderata e oggettiva gli effetti collaterali e le conseguenze non solo sulla valle ma anche sui territori limitrofi. Parte da un approccio non oggettivo dando per scontata l'equivalenza infrastrutture uguale sviluppo, **senza analizzare i costi che inevitabilmente un territorio deve sopportare nel momento in cui il suolo diventa urbanizzato**. Le motivazioni dell'infrastruttura appaiono viziate all'origine e scontano un approccio figlio degli anni '50'60 dello scorso secolo, decenni in cui non erano ancora apparsi all'orizzonte temi come la sostenibilità ambientale ed economica che devono invece essere attentamente studiati oggi.
- Analizza impatti acustici, percettivi-paesaggistici (anche se non completamente), influenze sull'inquinamento ma **esula completamente da eventuali alterazioni microclimatiche dovute a impermeabilizzazione e consumo di suolo e territorio urbanizzato prodotti**.
- **Confligge con un tipo di sviluppo sostenibile** che parte del territorio in questione ha intrapreso e rischia come opera ed anche come cantiere di generare **danni economici alle attività in questione**.
- Sarebbe pertanto necessaria una **completa revisione non solo del progetto ma dell'intera strategia che sta alla base di una tale infrastruttura** con una precisione: l'intero progetto definitivo dà per scontato che nel corso degli anni giunga a completamento l'intero percorso sino in territorio trentino. Attualmente l'accordo formale del 9 febbraio 2016 fra la provincia di Trento, la Regione Veneto e il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, stabilisce in maniera sommaria e solamente come suggerimento un collegamento tramite viabilità ordinaria tra la Val d'Astico e la provincia trentina. Questo accordo non costituisce impegno preciso da parte di Trento ad accettare la prosecuzione ma semplicemente invia ad un percorso condiviso tra Regione e Provincia. Pertanto, all'oggi, non vi è alcuna sicurezza che la Piovene-Casotto, una volta terminata, sia prolungata sino a in territorio trentino. Questo aspetto inficia la strategia complessiva anche dal punto di vista economico e della mobilità.
- Pertanto si chiede una attenta, ponderata, approfondita e oggettiva analisi su Costi e Benefici di tale infrastruttura, tenendo conto che attualmente non può essere studiata se non sino a Casotto, diventando lampante in questo modo **il suo essere totalmente sovradimensionata** (caso di over design). Un'analisi costi-benefici di una infrastruttura che porti sino in provincia di Trento richiede innanzitutto un progetto ben definito che giunga almeno al livello di fattibilità preliminare dell'intera autostrada in modo da poterne analizzarne costi collettivi e benefici in maniera esaustiva.