

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Il/La Sottoscritto/a SENTELLI GIUSEPPE
(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al **Progetto**, sotto indicato.

Autostrada A31 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) _____

Osservazioni inerenti lo studio trasportistico allegato al progetto definitivo.

La prima considerazione riguarda la non pubblicazione dello studio originale, che doveva essere allegata come appendice B, la quale però riporta solamente il titolo dello studio.

Sono poi analizzati due scenari: programmatico e progettuale, manca lo scenario con l'autostrada che termina al casello della Valle dell'Astico, visto che ovviamente sarebbe percorsa da un traffico irrisorio.

Spero che quindi non si avvii nessun cantiere fintanto non vi sia la conclamata sicurezza del proseguimento fino alla destinazione finale.

Un appunto sulle tabelle dello scenario programmatico che analizzano le ipotesi senza l'A31 nord.

In dette tabelle è riportato il traffico dell'A31 nord, cosa che ingenera fraintendimenti nella valutazione.

Si tratta di errori formali, che però denotano a mio avviso una certa superficialità nella stesura dello studio.

Cosa ben più grave e di "sostanza" è la palese incongruenza con lo studio trasportistico allegato al progetto preliminare del 2012.

In detto studio (che a mio avviso era esso stesso sovrastimato, ma non è questo l'argomento dell'osservazione..)

Si riportano più analisi di previsione del TGM (traffico giornaliero medio) della prevista arteria.

Dette analisi si basano su più ipotesi di crescita % per arrivare a stimare un traffico compreso tra un minimo e un massimo.

L'ipotesi minima (come riportato a pag. 35 nel preliminare) nell'intervallo 2011-2016 è 1.02% annuo per il traffico passeggeri e 1.62% annuo per le merci.

Se però si prendono i dati 2010 (l'ultimo che presumo fosse pubblicato alla stesura dello studio, ma i dati 2011 sono analoghi) e si confrontano con i dati 2016, prendendo i dati da AISCAT (Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori) dell'A22 Verona-Brennero e A4 Brescia-Padova, che sono le tratte più attigue dell'A31 nord, si rileva questo:

Tratte autostradali	TGM Anno 2010	TGM anno 2016	Variazione % in 6 anni
A22 Verona - Brennero	39358	41017	4.2%
A4 Brescia - Padova	92628	92481	0%
Somma	131986	133498	1.13%

La somma e la relativa % è ovviamente un dato sommario ma concreto, per ipotizzare l'aumento del traffico nella zona interessata dal progetto. Ipotizzando anche un 2% in 6 anni (circa un 0.3% annuo) si ottiene un dato ben inferiore rispetto all'incremento che si ipotizzava nello studio trasportistico preliminare.

Pertanto logica vorrebbe che lo studio allegato al definitivo, avendo i miei stessi dati (ed anzi sicuramente molti di più..) adottasse stime più cautelative rispetto allo studio preliminare.

Ed invece le previsioni al 2030 e 2031 (che consideriamo equivalenti), ci dicono:

Tratte A31	Anno 2031 Studio preliminare	anno 2030 studio definitivo	Variazione %
Cogollo – Valle Astico	17417	30095	+72.8%
Valle Astico – allacciamento A22*	19311	32044	+65.9%

* per il tracciato definitivo faccio la media aritmetica tra le tratte Valle Astico-Caldonazzo e Caldonazzo-All. A22 che differiscono nello specifico di solamente 126 unità.

In sintesi: invece di adottare stime più cautelative nelle previsioni, visto l'aumento irrisorio del traffico nel periodo 2011-2016, si è arrivati ad una stima di circa il 70% in più.

Se questo poteva essere forse ipotizzato (con delle forzature..) nel tratto Caldonazzo-All.A22 per il sommarsi di parte del traffico proveniente dalla Valsugana, questo non ha alcuna giustificazione nel tratto Valle dell'Astico-Caldonazzo che ha stime di traffico analoghe alla tratta terminale.

Tali stime sono pertanto irrealistiche se confrontate con lo studio (sempre della parte proponente) del 2012.

Altro punto in cui esprimo forti perplessità, riguarda le stime di traffico a sud dell'allacciamento con l'A22 nelle ipotesi con o senza A31 nord: sempre nel 2030 avremmo nella tratta questi valori di TGM (traffico giornaliero medio)

Anno 2030	Senza A31 nord	Con A31 nord	Variazione %
A22 Rovereto Nord-Rovereto Sud	46673	32552	-30.3%

Anche qui dubito fortemente che l'A31 nord appena completata possa influire in maniera così determinante sull'A22 che ha un bacino reale ben superiore, arrivando addirittura ad un traffico equivalente.

Ciò significherebbe che ben il 30% del traffico che ora impegna l'A22, verrebbe da zone dove risulterebbe conveniente l'A31 nord, ovvero l'area gravitante su Vicenza e tutto ciò che è ad est.

Non si conoscono i dati di traffico portati dall'A31 sud, ma se si vedono i flussogrammi del definitivo si noterà come questa, anche in orari di punta, abbia un traffico da provinciale...

Inoltre, se si considera l'interscambio Veneto-Trentino, esiste ed esisterà sempre un traffico per la Valsugana, che continuerà ad esercitare un ruolo di connessione interregionale. Ricordiamo che la SS47 ha problemi di saturazione nelle tratte terminali, determinato dal traffico a corto raggio, non dal traffico di attraversamento.

In uno studio del 1995: "sintesi non tecnica del progetto definitivo A31 nord", redatto dalla IDROESSE, si ipotizzava un calo sulla A22, a seguito della costruzione dell'A31 nord, di un 10% circa.

Pur essendo uno studio datato, non mi sembra ci siano stati degli stravolgimenti macro economici tali da arrivare a triplicare questo dato.

Ritengo pertanto quello che riporta il progetto definitivo, poco credibile.

Ultimo punto è il traffico a nord dell'allacciamento su A22. qui, sempre come orizzonte temporale al 2030 si avrà un aumento dovuto all'A31 di 4000 unità circa; questo sta a significare che i 30000 veicoli al giorno sono principalmente spostati, non generati e questo lo si rileva con il forte calo in A22.

È credibile? Qui mi fermo al punto di domanda; tecnici all'altezza sono sicuramente presenti al ministero.

Conclusioni:

le criticità che ho evidenziato nello studio trasportistico, sono basate principalmente su dati oggettivi e che a mio avviso dovrebbero portare la commissione VIA a sottolineare le molte ambiguità che questo progetto presenta.

Nello specifico dello studio analizzato, si arriva a delle conclusioni che forzatamente individuano l'A31 nord come risolvete numerose problematiche:

-un buon traffico (30000 sono quasi il doppio dello studio scorso) che giustifica un'opera autostradale.

-una forte riduzione del traffico in A22 a sud dell'allacciamento con l'A31 con diminuzione dei fenomeni di saturazione: come non essere favorevoli...

-un modesto aumento a nord dell'allacciamento A31-A22, che poi via via diminuisce con la prosecuzione: ininfluente alla fine...

ma sono realistiche queste conclusioni?

Non è credibile una previsione di traffico così elevata né tantomeno un'influenza così rilevante sull'A22.

Ovviamente ci sarebbero delle migliorie, ma modeste e che non giustificerebbero in nessun modo un investimento di tale portata.

È necessaria invece una cabina di regia indipendente dalle dinamiche finanziarie che sono alla base dell'accelerazione del progetto A31 nord, visto che è l'unico escamotage permesso per un rinnovo senza gara della concessione della gestione delle tratte in carico ad A4 Holding.

Ci sono opere viarie sicuramente più utili da realizzare, ma nello specifico del collegamento a nord diventa imprescindibile una forte spinta verso l'intermodalità, al fine di non vanificare ingenti investimenti pubblici di potenziamento delle ferrovie, a partire dal tunnel di base del Brennero.

Si chiede pertanto alla commissione VIA del Ministero dell'Ambiente:

-la pubblicazione dello studio completo sul traffico.

-la prescrizione che non possa iniziare nessun cantiere fintanto non vi sia la certezza del proseguimento a nord fino all'allacciamento con la A22, ovvero con il pieno recepimento di quest'opera in tutti gli strumenti urbanistici trentini e che questa sia supportata da un solido piano finanziario.

-la completa verifica dello studio trasportistico allegato al progetto definitivo, partendo dalle incongruenze che ho segnalato. Questo in funzione dell'enorme investimento che ciò comporta, e del pesante impatto ambientale che quest'opera avrà, che non è accettabile se non saranno chiariti i tanti dubbi sollevati.

-che si valuti a tal fine anche l'opzione zero, ovvero la non costruzione di un'autostrada, ma la realizzazione di opere minori ma più rispondenti alle necessità della popolazione e della viabilità locale.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Luogo e data **PEDEMONTE 27/10/2017**

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante

