

Prot.n. 112/2017

Brendola, 26 Ottobre 2017

Spettabile

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali  
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale,  
Via Cristoforo Colombo 44, 00147 Roma

Spettabile

Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti -  
Dipartimento per le Infrastrutture  
Sistemi Informatici e Statistici -  
Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali,  
Viale Nomentana 2,  
00161 Roma

oggetto "AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD, 1° LOTTO - PROCEDIMENTO  
DI PUBBLICA UTILITA'",

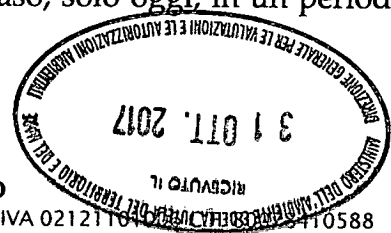
Il sottoscritto Andrea Spaliviero, in qualità di presidente della Associazione Italia Nostra, sezione Medio Basso Vicentino, presenta, ai sensi del D.Lgs.152/2006, le seguenti osservazioni al Progetto Autostrada A31 Valdastico nord.

L'autostrada Valdastico Nord viene proposta per **favorire l'interesse di un privato, la società Brescia-Padova**, la cui concessione è in scadenza, e dovrebbe essere sottoposta a bando di gara europeo. In realtà si intende eludere la normativa europea e si cerca di evitare le relative infrazioni, proponendo l'ennesima proroga (dal 1956!), solo per mantenere i ricchi guadagni (1 milione / giorno) garantiti dalla tratta Brescia-Padova, che per inciso è tra le più care d'Europa e il cui costo elevato incide pesantemente anche sulla competitività internazionale dei nostri prodotti, come più volte sottolineato anche dalla stampa nazionale. Per lo Stato, sarebbe più corretto e forse più redditizio tenere per sé, o riaffidare con una gara, la concessione.

L'interesse pubblico chiede che la proposta del privato in oggetto sia bocciata, e si vada subito alla gara europea. L'autostrada Valdastico Nord, sin dagli anni sessanta è rimasta ferma in quanto non redditizia; non terminata neanche nel periodo d'oro dello sviluppo industriale veneto e vicentino, è richiesta, guarda caso, solo oggi, in un periodo di crisi economica...!

SEZIONE MEDIO BASSO VICENTINO

via Carbonara 28 36040 Brendola (Vicenza) T..366 3570269 Fax 1782715068 P.IVA 0212110588  
mediobassovicentino@italianostra.org www.italianostra.org



L'intera opera è viziata sin dall'origine: una corretta progettazione delle infrastrutture deve partire da uno studio dei bisogni di mobilità, e solo in seguito decidere qual è la soluzione a questi bisogni. strane poi le presunte previsioni di traffico: sempre tanto quando serve all'approvazione e poco se utile al diniego.

La Valdastico Nord, destinata a terminare in mezzo ai monti, e ad essere conclusa il più tardi possibile, non corrisponde alle attuali normative europee, tese a garantire il giusto equilibrio tra esigenze viabilistiche e tutela dell'ambiente. Le grandi arterie stradali oggi non hanno più senso. Il vecchio modello di sviluppo nel Veneto basato su zone industriali sparse ovunque, che hanno causato il disastro urbanistico, è terminato. La soluzione patrocinata dall'Europa è il trasporto via ferro, che ha un impatto molto più basso rispetto alla strada. Serve poi ricordare che Austria, Svizzera, Francia hanno contingentato il numero massimo dei passaggi di TIR e impongono pesanti tasse per il passaggio dei camion eccedenti.

Manca un vero progetto; l'unico progetto predisposto, mai approvato, è stato abbandonato con l'accordo tra il Veneto e il Trentino del febbraio 2016. La mancanza di un progetto degno di questo nome, assieme al mancato accordo col Trentino, che al massimo accetterà una prosecuzione di tipo viabilità ordinaria (più utile al territorio, e molto meno impattante), sono motivi già in sé sufficienti per bocciare in pieno la proposta in oggetto.

A proposito poi della posizione del Trentino vogliamo ricordare le successive posizioni del governo Italiano: Il ministro Lupi sostenne che l'opera era indispensabile e strategica e quindi si poteva superare l'opposizione della regione autonoma; il ministro Del Rio, che gli subentrò, dichiarò che il parere del Trentino sulla prosecuzione dell'opera nel suo territorio era necessario, vincolante e insuperabile in quanto garantito dalla Costituzione Italiana. La posizione espressa da varie Amministrazioni del trentino che si sono succedute negli ultimi 30 anni (e che anche per questo sono state votate) è di totale contrarietà al proseguimento della Valdastico nel loro territorio.

La VIA non ottempera all'obbligo ex art. 183 comma 2, ultimo capoverso del D.Lgs. 163/2006; infatti, dovrebbe essere condotta sull'intero progetto di corridoio di interconnessione infrastrutturale tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige delineato dal Comitato paritetico Stato-Regione Veneto-Provincia autonoma di Trento. Il progetto definitivo del lotto Piovene-Valle dell'Astico non ottempera all'obbligo previsto dal comma 2, ultimo capoverso, dell'art. 183 del d.lgs. n.163/2006 in quanto lo Studio di impatto ambientale redatto non prende in considerazione il lotto successivo da Valle dell'Astico alla Valsugana o alla Valle dell'Adige.

C'è il serio rischio che l'opera non venga mai conclusa. Il disastro della Pedemontana veneta dovrebbe insegnare qualcosa al riguardo. Il progetto è faraonico e troppo costoso (3,1 miliardi di euro!). Prevede 60 km in galleria, 30 per ogni direzione, che sono la somma dei tunnel del Monte Bianco, del Frejus e del San Bernardo, ma con un traffico risibile. Secondo una semplice stima, per andare in pareggio il pedaggio Piovene Rocchette-Trento verrebbe a costare 60-80 euro per ogni auto, 150-250 euro per ogni camion. Impossibile arrivare al pareggio.

**L'impatto ambientale è grave. La Valle dell'Astico è stretta tra il massiccio del Pasubio e l'Altipiano dei Setti Comuni, e rappresenta una delle più suggestive aree**

naturali incontaminate del Veneto. Il progetto non rende conto del carico dell'inquinamento, sia in fase di cantiere che di esercizio; va da sé, che un'autostrada chiusa in una valle molto stretta crea grave impatto sotto questo punto di vista. La valle è stretta e inadeguata ad una autostrada. Già ora, nei comuni attraversati dalla A31 la mortalità per malattie associate all'inquinamento atmosferico è superiore rispetto alla media regionale. Inoltre, da tempo la montagna veneta combatte per la sopravvivenza delle sue comunità, investendo risorse in forme di economia compatibili col territorio e sostenibili nel tempo. Il modello di economia "asfalto e cemento" aggraverà la crisi delle comunità locali, degradando un territorio fragile, allontanando i turisti e riducendo la terra coltivabile. L'autostrada si piazza nel fondo valle entrando in conflitto con la viabilità ordinaria, con le esigenze di sviluppo degli abitanti, con la produzione agricola, con il paesaggio e, in definitiva, con le migliori risorse dei luoghi. Per gli interessi economici di una società privata si andrà a compromettere tutto un territorio.

Il progetto ignora i gravi problemi sulle comunità locali in fase di cantierizzazione, dovuti all'impatto dei lavori e dei mezzi pesanti sulla già problematica viabilità locale.

Altresì, non è dato sapere da dove arriveranno i materiali necessari alla costruzione dell'opera, né come sarà condotto lo smaltimento di quanto estratto dalle immense gallerie costruite. Facile immaginare, che la nuova autostrada costituirà il perfetto pretesto per aprire, a casaccio e in spregio a ogni normativa, nuove e devastanti cave. Si rammenta che la Regione Veneto, in materia di cave opera in sostanziale regime di illegalità praticamente dal 1982, mancando il prescritto Piano per la Attività di Cava nonostante i molti e ripetuti richiami e pronunciamenti, al riguardo, della Magistratura.

Solo il primo lotto prevede un progetto definitivo; per quanto riguarda il secondo lotto, che dovrebbe collegare la Valle dell'Astico con la Valsugana prima e l'A22 poi, non vi è invece alcunché di definito. E' del tutto insensato approvare l'avvio di una autostrada, per la quale è previsto il solo progetto definitivo parziale, e non vi è minima certezza di completamento verso il Trentino.

L'opera è in contrasto con i trattati stipulati con gli altri paesi alpini europei che prevedono il divieto e ci impegnano a non aprire nuove grandi arterie di attraversamento delle Alpi.

Non vi sono ad oggi garanzie sufficienti per la salvaguardia ambientale del territorio in oggetto. La costruzione della Valdstico sud è stata occasione per lo smaltimento illecito di migliaia di tonnellate di rifiuti tossici contaminati da metalli pesanti cancerogeni: Cromo, arsenico, nichel ecc .. come evidenziato dal processo in corso a Vicenza. Vicenda da cui appare evidente l'incapacità delle istituzioni pubbliche di prevenire, correggere e sanzionare comportamenti criminali a danno della collettività.

Alla luce di quanto esposto, si chiede il pieno diniego a quanto proposto dal progetto.

Il Presidente  
Andrea Spaliviero

