

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 FRIGO MARTA  
(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_  
in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione  
\_\_\_\_\_  
(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

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 ECONOMICI

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 AL PROGETTO A31 VALDASTICO NORD

### PREMESSE

1) Secondo il rapporto ISPRA 2016 negli ultimi 2 anni in Italia abbiamo perduto altri 250 chilometri quadrati di territorio, ovvero in media circa 35 ettari al giorno. In termini assoluti si stima che il consumo di suolo abbia intaccato ormai circa 21,100 chilometri quadrati del nostro territorio.

Un ettaro di suolo contiene 3,8 milioni di litri d'acqua e se il suolo non drena più l'acqua le alluvioni proseguiranno sempre più intense, e il dissesto idrogeologico sarà sempre più grave. L'Ispra nel rapporto sopraccitato stima che il costo della perdita di suolo può arrivare a 55.000 euro all'anno per ogni ettaro di terreno consumato e cambia a seconda del servizio ecosistemico che il suolo non può più fornire per via della trasformazione subita. Si va quindi dalla produzione agricola (oltre 400 milioni), allo stoccaggio di carbonio (circa 150 milioni), dalla protezione dell'erosione (oltre 120 milioni), ai danni provocati dalla mancata infiltrazione dell'acqua (quasi 100 milioni) e dall'assenza di insetti impollinatori (quasi 3 milioni).

Poiché ad un aumento di 20 ettari per km quadrato di suolo consumato corrisponde un aumento di 0,6 gradi della temperatura superficiale, è stato sistemato che, solo per la regolazione del microclima urbano, il costo si aggira intorno ai 10 milioni l'anno.

Il Veneto in 40 anni ha cementificato 1800 km quadrati di territorio e nel 2015 ha superato il 10% di suolo consumato, risultando così la seconda regione italiana, dopo la Lombardia per consumo di suolo.

*Il suolo è alla base di qualsiasi politica di sviluppo economico e sociale.*

2) Le politiche europee sulla mobilità puntano a potenziare forme di trasporto meno impattanti per l'ambiente, come quello su ferrovia.

*L'idea quindi di realizzare un'altra autostrada risulta assolutamente in contrasto con le politiche comunitarie di mobilità sostenibile.*

3) I Piani di Assetto Territoriali, ai sensi dell'art. 4 della L. Regionale Veneta del 23/04/2004 n° 11, in attuazione della Direttiva comunitaria 2001/42/CEE devono "assicurare uno sviluppo urbanistico funzionale alla tutela delle risorse naturali e alla qualità della vita, attraverso la consapevolezza e la condivisione dei valori del territorio al fine di promuovere uno sviluppo sostenibile"

*Non si comprende come un'infrastruttura così impattante sul territorio e le comunità possa realizzare una simile finalità.*

Tutto ciò premesso la scrivente presenta le seguenti osservazioni

### **AMBIENTE, PAESAGGIO ED ECONOMIA DELLA VALLE**

La Val d'Astico è una delle più suggestive aree naturali in gran parte incontaminate del Veneto. Le sue caratteristiche di naturalità la fanno rientrare nei Siti di Interesse Comunitario denominati "Rete Natura 2000", in particolare per quanto riguarda i versanti dell'Altopiano di Asiago (sinistra Astico) e dell'Altopiano di Tonezza (destra Astico), aree interessate in parte dal tracciato dell'autostrada A31, nei lunghi tratti in galleria. (Vedi cartine allegate)

La comunità di questa valle, in questi anni ha investito in forme di produzioni legate al territorio che possano garantire un futuro in armonia e nel rispetto dell'ambiente: piccole produzioni agricole locali, forme di turismo lento e non impattanti per l'ambiente, piccoli laboratori di artigianato locale ecc.

E' evidente che l'autostrada, con i suoi 50 metri di larghezza che comporteranno il consumo di 1 milione di metri quadrati di prezioso territorio di fondovalle (pari a 103 ettari ovvero 268 campi vicentini), l'unico disponibile per la vita degli abitanti.

Inoltre la superficie occupata (temporaneamente ma per anni) dai lavori, sconvolgerà per sempre la

Ape. 3

SCHW, 27/10/17

Frajo Mantz

vita e l'economia delle popolazioni della valle, A Pedemonte oltre 1/4 della superficie utilizzabile verrebbe compromesso per sempre.

Lo scenario è facilmente prevedibile: danni enormi all'agricoltura per la perdita dei campi, minore qualità delle culture, minore concorrenzialità delle aziende agricole costrette a ridimensionarsi, danni alle fabbriche locali, alcune delle quali rischiano di chiudere.

L'autostrada, essendo un'arteria di scorrimento veloce costituirà un semplice corridoio che non porterà quindi alcun vantaggio alla popolazione residente nella valle, anzi ne comprometterà il futuro in quanto senza il suolo, risorsa unica e limitata non ci può essere futuro.

L'autostrada inoltre danneggerà il patrimonio culturale delle due chiesette di S. Agata e San Giorgio in Velo (la cui tutela è inserita nel PATI) e comprometterà lo splendido progetto della ciclopista che doveva attraversare tutta la valle, fino al confine con il Trentino, la via Imperiale, con il suo valore storico.

***Il progetto non presenta indicazioni precise e circostanziate sulla mitigazione degli impatti nelle aree inserite nella "Rete Natura 2000" e nell'area di fondovalle dove le popolazioni, a causa di quest'opera rischiano di vedere compromesso il loro futuro.***

***La sottoscritta fa presente che nell'ottobre 2016 l'Europa ha aperto una procedura di infrazione (l'ennesima) per la mancata designazione in Italia, nei tempi previsti dalla direttiva Habitat, delle necessarie misure di conservazione disposte per i Siti riconosciuti di Importanza Comunitaria (SIC), con particolare riferimento alla Regione Veneto.***

### **ASPETTI IDROGEOLOGICI**

Nella relazione geologica a pg. 102 si esprimono criticità legate alla costruzione delle gallerie, in relazione alla possibilità di intercettare cavità carsiche (dato che si tratta di Dolomia Principale) e vene d'acqua.

Numerose sono le sorgenti, in particolare la sorgente perenne Rutello e la sorgente Piangrande, ambedue captate per uso idropotabile poste a 290 m.slm sul piano di scavo della galleria Cogollo. L'impermeabilizzazione della galleria, proposta come rimedio rispetto all'intercettazione di una cavità carsica, se serve a proteggere l'opera, non serve a ripristinare il flusso d'acqua verso la sorgente in quanto la circolazione in condotta carsica, una volta interrotta non può essere ripristinata con la conseguenza che il fondovalle non riceva più l'acqua delle falde acquifere.

Accurati studi dimostrano che l'abbassamento delle piezometriche conseguente la costruzione delle gallerie rappresenta un continuo drenaggio dell'acquifero carsico con la conseguente perdita definitiva delle sorgenti poste alle quote maggiori e la diminuzione delle portate di quelle poste a quote inferiori. Non sono previste nel progetto mitigazioni e quando si presenteranno problemi alle sorgenti non sarà possibile intervenire in alcun modo per porvi rimedio.

Il rischio di un disastro di questo tipo si prospetta molto reale; basti pensare a quanto è successo nel Mugello attraversato dalle gallerie del TAV che hanno provocato la scomparsa di decine di corsi d'acqua, devastando l'equilibrio idrogeologico del territorio e creato disagi enormi alle popolazioni. Altrettanto gravi sono state le conseguenze della galleria del Gran Sasso

Nella relazione inoltre non risulta adeguatamente trattata la questione della galleria San Pietro, totalmente in roccia dolomitica in destra idrografica del torrente Astico. Dagli studi preliminari si deduce la presenza di un acquifero nel corpo roccioso che arriva a oltre 1700 m.slm. Considerando che la galleria potrebbe essere sottofalda le pressioni idriche potrebbero essere molto elevate.

***Manca nel progetto una carta idrogeologica che permetta di conoscere l'esatto andamento del corpo sotterraneo all'interno del corpo dolomitico.***

Si fa presente inoltre che il progettato viadotto sulla forra del torrente Astico tra Piovene Rocchette e Cogollo presenta gli appoggi in zona soggetta ad erosione, sia sulla spalla settentrionale che su quella meridionale.

Nel progetto inoltre non si fa cenno all'indicazione del l'IFFI (Inventario dei Fenomeni Franosi Italiani, banca-dati d'ambito CNR), sulla gravità del pericolo di una frana del volume di 20 milioni di metri cubi gravitante sulla località Casotto nel Comune di Pedemonte (VI) dove è prevista la

Dee. 3

SCHIO, 27/10/17

Frajo Marta

costruzione di un viadotto, un centro di manutenzione e un'area di servizio con autogrill. Questa omissione è stata ben denunciata nella relazione del consulente del Comune di Besenello, il Prof. Dario Zampieri docente di geologia dell'Università di Padova.

La relazione del Dr. Zampieri è stata inviata alla VIA regionale e all'Autorità di Bacino nel 2015, ma è evidente che non è stata considerata nella relazione geologica del progetto, cosa a mio parere molto grave.

***Il rischio di danni gravissimi e irreversibili all'equilibrio idrogeologico della valle è altissimo e non adeguatamente preso in considerazione dal progetto che non dà indicazioni precise e circostanziate sul modo di affrontare queste criticità per scongiurare un disastro ambientale.***

### **INQUINAMENTO ATMOSFERICO E ACUSTICO**

L'aumento del traffico veicolare e la conseguente aumentata immissione di polveri e particolati, oltre al relativo disturbo acustico, implica necessariamente un peggioramento della qualità dell'aria, in contrasto con la normativa europea sul "mantenimento o miglioramento della qualità dell'aria (decreto legislativo 155/2010-2008/50/CE),

I Cantieri comportano tra l'altro una movimentazione imponente di materiale; si parla di oltre 7 milioni di mc di roccia, il 60% dei quali passerebbero per la viabilità ordinaria, il che comporterebbe il transito, stimato per difetto, di circa un mezzo pesante ogni 4 minuti per un periodo di almeno 6 anni, sottoponendo a forte stress una rete viabilistica già ora satura di traffico, insostenibile per le comunità interessate.

Nello studio preliminare del 2012, il traffico stimato era di 16,000 veicoli al giorno; nel progetto definitivo, questa previsione è innalzata a 30,000 veicoli al giorno. Nonostante questa stima sia palesemente sovrastimata è indubbio l'impatto degli inquinanti su una valle molto stretta come è la Val d'astico, in particolare è preoccupante l'emissione di gas tossici che verrebbero espulsi dagli sfiati posti agli imbocchi della galleria che passa adiacente all'abitato di Pedescale, gas che rimarrebbero nella valle, troppo stretta per poterli eliminare, con grave danno alla salute dei cittadini.

***Dalla documentazione allegata non è possibile stimare la quantità degli inquinanti cancerogeni e tossici per la salute umana, nè è stato fatto uno studio di impatto ambientale di tali inquinanti. Pertanto il principio di precauzione impone di non concedere l'autorizzazione alla realizzazione di un'opera potenzialmente dannosa per l'ambiente e la popolazione.***

### **UTILITA' DELL'OPERA**

Il Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi, già in vigore nei paesi confinanti e già approvato nelle linee generali dall'Italia, anche se mancante del protocollo specifico sui trasporti, sottopone la costruzione di nuove autostrade attraverso le Alpi ad uno stretto regime di valutazione dei criteri di necessità e sostenibilità ambientale,

Dal punto di vista viabilistico la nuova autostrada non ha molto senso, sicuramente non abbastanza per motivare l'investimento di circa 1 miliardo di euro (costo previsto per il tratto vicentino) per 17,8 km (costo che potrebbe lievitare di molto come accade sempre con tutte le grandi opere realizzate in Italia), soprattutto se si fermerà come attualmente prevede il progetto, alla fine della valle.

D'altra parte, se verrebbe realizzato anche il tratto trentino, sarebbe solamente una bretella verso l'Autobrennero, che farebbe risparmiare una sessantina di Km, quindi mezz'ora poco più...un vantaggio davvero poco significativo, Oltretutto se sulla Valdastico si facessero poi pagare ai viaggiatori pedaggi adeguati agli altissimi costi di costruzione di un simile tracciato, tutto gallerie e viadotti, il risultato non potrebbe essere che quello di scoraggiarne l'uso (rimanendo più conveniente il giro per Verona) e quindi si dovrebbe aprire a prezzi "scontati" aggravando dell'ammortizzazione dei costi di costruzione della Valdastico il sistema tariffario di tutta la Serenissima: qual'è il senso economico di tale operazione?

La Valdastico viene dichiarata da politici e media come parte del corridoio 1 (Berlino-Palermo), che andrebbe a connettere con il corridoio 5 (Lisbona-Kiev), inserendosi nel contesto di due dei progetti

Aee. 3

SCHIU, 27/10/17

Freyo Mantz

prioritari TEN-T, reti di trasporto trans-europee. In realtà il documento TEN-EN riguarda un corridoio ferroviario.

L'Ue non mira assolutamente alla estensione del traffico autostradale, ma prevede che a breve tutto il traffico commerciale per il Nord Europa dovrà montare su ferrovia, commutazione possibile non certamente a Vicenza, ma a Verona, sede di un nodo cruciale di interscambio, il "Quadrante Europa", con tutti i suoi servizi.

Infatti, in previsione di questo, proprio intorno a Verona, già da un decennio, si stanno facendo rilevantissimi investimenti in infrastrutture per il passaggio delle merci dalla gomma alla rotaia.

Quella su ferro è sicuramente la modalità di attraversamento delle Alpi preferibile in quanto permette di abbattere l'inquinamento che si lasciano dietro i TIR e meno energivora (questo aspetto però, verrebbe meno con il modello TAV)

L'aggiramento dei nodi di Verona da parte dei flussi di merci su gomma provenienti dal Nord Est ma anche, grazie alla Valdastico Sud (Via Rovigo), dall'asse Adriatico, svuoterebbe di ogni funzione questi investimenti veronesi per il passaggio dalla gomma alla rotaia, condannando definitivamente l'asse del Brennero al ruolo di di puro e semplice budello autostradale, e le popolazioni che lo abitano ad un inquinamento incontrollabile, particolarmente grave in ambiente alpino a causa dell'effetto serra-causato dalle ristrette dimensioni, e dalla ripidezza della valle.

Inoltre la costruzione della A31 Nord è in conflitto con gli investimenti ventennali di Trento e Vicenza sulla Valsugana, che è quasi completata, mancano infatti solo 7 chilometri, dal costo molto più contenuto.

Isomma è evidente che la Valdastico Nord interessa solamente alla Società Autostrade BS-Pd per ottenere la proroga della concessione sulla tratta Brescia Padova, molto redditizia, evitando così di mettere in gara la concessione, come vuole l'Europa.

#### **INCOMPLETEZZA DELLA VIA PER INOSSERVANZA DELL'OBBLIGO PREVISTO DAL D.LGS. 183/2006**

Allo stato attuale 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° 183/2006 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.

***Quindi la valutazione di impatto ambientale non risponde ai criteri di appropriatezza e completezza previsti dalla normativa in quanto dovrebbe essere condotta sull'intero progetto di corridoio di interconnessione infrastrutturale, come delineato dal Comitato paritetico Stato -Regione Veneto-Provincia Autonoma di Trento***

#### **CONCLUSIONI**

In relazione alle premesse e a seguito delle osservazioni espresse, la scrivente, confortata in questo anche dal parere tecnico di tutti coloro che ne hanno analizzato il progetto e ne hanno messo in evidenza in modo obiettivo le criticità, ritiene che questa autostrada non abbia nessun motivo valido per essere realizzata e sia assolutamente negativa sotto tutti i punti di vista: tecnico, economico, ambientale e sociale, in quanto:

- 1) ***Il suo impatto sull'ecosistema ambientale dell'area interessata e sulla salute degli abitanti è insostenibile, e non sarebbe compensato dalle eventuali mitigazioni proposte;***
- 2) ***Il suo impatto sulla vita e l'economia delle popolazioni interessate è inaccettabile in quanto non solo non porterà alcun beneficio economico ma distruggerà per sempre le basi per il loro sviluppo futuro;***
- 3) ***E' in contrasto con gli strumenti di Pianificazione Territoriale (PATI);***
- 4) ***Comporta un'ulteriore consumo di suolo, risorsa preziosa e non rinnovabile;***
- 5) ***E' inutile in quanto manda in fumo gli investimenti fatti finora per lo sviluppo di una mobilità sostenibile, come chiede l'Europa;***

Aer. 3

SCM10 27/10/17

Fazio Marta

- 6) *E' antieconomica per gli altissimi costi di realizzazione e di mantenimento, che non verrebbero mai ammortizzati;*
- 7) *E' energivora, per l'altissimo consumo di energia che richiede e derivante da fonti non rinnovabili;*
- 8) *Non parte dallo studio del territorio e delle sue necessità, ma dalle esigenze di una società privata, quindi non può essere considerata un'opera di pubblica utilità.*

### **CONCLUSIONI**

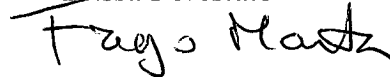
In relazione alle premesse e a seguito delle osservazioni espresse, la scrivente, confortata in questo anche dal parere tecnico di tutti coloro che ne hanno analizzato il progetto e ne hanno messo in evidenza in modo obiettivo le criticità, ritiene che questa autostrada non necessaria sia **assolutamente negativa sotto tutti i punti di vista: tecnico, economico, ambientale e sociale.**

**All. 3**

Schio, 27 Ottobre 2017

Frigo Marta

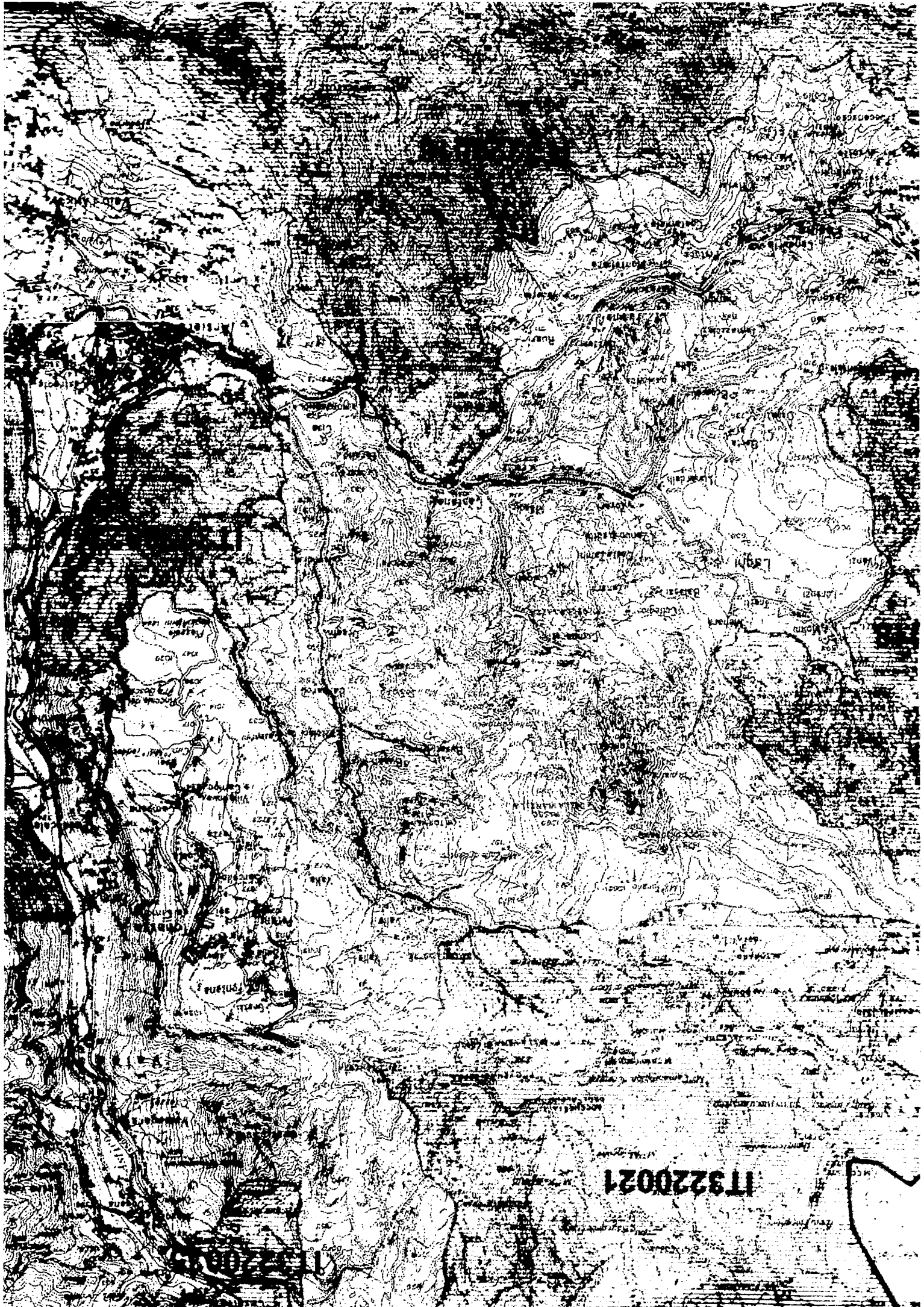
*Dr.ssa Forestale*





132200







IT3220021

IT3220021

Alberini  
Azzolini  
Cappella  
Focchette  
Nicolussi  
Bitti Lenzi  
Dama  
Peccolini  
Boselli  
Cappella  
Focchette  
Nicolussi  
Bitti Lenzi  
Dama  
Peccolini  
Boselli

Alberini  
Azzolini  
Cappella  
Focchette  
Nicolussi  
Bitti Lenzi  
Dama  
Peccolini  
Boselli

Alberini  
Azzolini  
Cappella  
Focchette  
Nicolussi  
Bitti Lenzi  
Dama  
Peccolini  
Boselli

Alberini  
Azzolini  
Cappella  
Focchette  
Nicolussi  
Bitti Lenzi  
Dama  
Peccolini  
Boselli

Castellotto

Fontana

Castellotto

Castellotto