

Prot. n. 2636 del 17.11.2017

Con riferimento all'oggetto si trasmette in allegato deliberazione del Consiglio Comunale n. 28 del 15.11.2017 avente ad oggetto "Autostrada Valdastico A31 Nord. Atto di mero indirizzo".

Distinti saluti

Sonia Eberle - Ufficio Anagrafe Segreteria Protocollo

Comune di Pedemonte

tel. 0445 747017

fax 0445 747188

e-mail anagrafe@comune.pedemonte.vi.it u. segreteria@comune.pedemonte.vi.it;

PEC pedemonte.vi@cert.ip-veneto.net



COMUNE DI PEDEMONTE

PROVINCIA DI VICENZA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

N. 28

Letto, confermato e sottoscritto

IL PRESIDENTE

F.to CAROTTA ROBERTO

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 **17 NOV. 2017**

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

F.to Eberle Sonia

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 15-11-2017

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

F.to Eberle Sonia

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

Addì **17 NOV. 2017**

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Eberle Sonia

OGGETTO:

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD. ATTO DI MERO INDIRIZZO.

L'anno **duemiladiciassette** il giorno **quindici** del mese di **novembre** alle ore **19:00** nella Sede Municipale in seduta **Pubblica, sessione Straordinaria di Prima convocazione**, sotto la presidenza del SINDACO CAROTTA ROBERTO 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:

| | |
|-------------------|----------|
| CAROTTA ROBERTO | Presente |
| CAROTTA DIEGO | Presente |
| LONGHI CARLO | Presente |
| CAROTTA SIMONE | Presente |
| CAROTTA GIANNI | Assente |
| BERTOLDI MAURO | Assente |
| LONGHI LORENZO | Assente |
| STERCHELE ROBERTO | Presente |
| SCALZERI BRUNO | Presente |
| FONDASE FIORELLA | Presente |
| CAROTTA SERGIO | Presente |
| | |

Presenti 8 - Assenti 3



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;

RICHIAMATA la delibera di Giunta Comunale n. 22 del 27.04.2017 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 alcune considerazioni in termini di mitigazioni ambientali e di compensazioni per il territorio, in senso generale nella approvazione della progettazione definitiva dell'opera (**allegato 1**);

RILEVATO che sono stati depositati in data 19.09.2017 al Prot. n. 2040 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;

VISTO la relazione del Sindaco prot. n. 2432 del 26.10.2017 inviata alla Commissione VIA e presso il Ministero dell'Ambiente in data 26.10.2017 (**allegato 2**);

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

Il Consigliere Comunale Sterchele dichiara tutta la Sua contrarietà assoluta al prolungamento autostradale in questione.

Con la seguente votazione espressa per alzata di mano:

Presenti: 8

Votanti: 8

Astenuti: 0

Favorevoli: 8

Contrari: 0

DELIBERA

I seguenti meri indirizzi:

1. Di esprimere la contrarietà al tracciato autostradale delineato nell'ambito territoriale così come sviluppato nella progettazione definitiva trasmessa in data 19.09.2017.

2. Di chiedere che le opere in oggetto siano iniziate solo dopo la definizione certa della connessione con l'autostrada A22 in Provincia di Trento.

3. Di condividere e sostenere le osservazioni dei Comuni di Valdstico e Cogollo del Cengio in merito alle modifiche da apportare al tracciato.

4. Di approvare e condividere:

- Le osservazioni espresse dalla Giunta Comunale n. 22 del 27.04.2017 alla procedura V.I.A. identificativo come da documento **allegato 1**);
- La relazione del Sindaco, **allegato 2**);

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: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
- alla Regione Veneto Unità Organizzativa Valutazione Impatto Ambientale PEC: coordinamento.commissioni@pec.regione.veneto.it
- ai Comuni di Piovene Rocchette, Cogollo del Cengio, Valdastico.

Di dichiarare la presente deliberazione 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: 8
Votanti: 8
Astenuti: 0
Favorevoli: 8
Contrari: 0

La seduta si chiude alle ore 20.04.

allegato 1)

COPIA



COMUNE DI PEDEMONTE

PROVINCIA DI VICENZA

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

N. 22

Letto, confermato e sottoscritto

IL PRESIDENTE
F.to CAROTTA ROBERTO

IL SEGRETARIO COMUNALE
F.to geom.cav.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.

Addi 03 MAG. 2017

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
F.to Eberle Sonia

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.

Addi 27-04-2017

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
F.to Eberle Sonia

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

Addi 03 MAG. 2017

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Eberle Sonia



[Handwritten signature of Sonia Eberle]

OGGETTO:

PROGETTO PRELIMINARE DEL PRIMO LOTTO PIOVENE ROCCHETTE / VALLE DELL'ASTICO DELL'AUTOSTRADA A31. ATTO DI MERO INDIRIZZO

L'anno duemiladiciassette il giorno ventisette del mese di aprile alle ore 20:10 nella Sede Municipale, sotto la presidenza del SINDACO CAROTTA ROBERTO e con la partecipazione del Segretario Comunale geom.cav.dott. BORTOLAN SIMONE, si è riunita la Giunta Comunale.

Il Presidente, accertato il numero legale e dichiarata aperta la seduta, invita la Giunta Comunale a esaminare e ad assumere le proprie determinazioni sulla proposta di deliberazione in oggetto, alla quale partecipano:

| | |
|-----------------|----------|
| CAROTTA ROBERTO | Presente |
| CAROTTA DIEGO | Presente |
| LONGHI CARLO | Presente |
| | |

Presenti 3 - Assenti 0

LA GIUNTA COMUNALE

VISTA la delibera del CIPE n. 21 del 18.03.2013 con cui si approva la progettazione preliminare del primo lotto funzionale Piovene Rocchette – Valle dell’Astico dell’Autostrada A31 “Valdastico Nord”;

CONSIDERATO che il progetto insiste in modo significativo sul territorio del Comune di Pedemonte in località Casotto, con la presenza dello svincolo, centro servizi e area di sosta;

ATTESO che la presente delibera è atto di mero indirizzo e quindi non sono necessari i pareri tecnico e contabili, ai sensi dell’art. 49 del TUEL;

Con voti unanimi espressi nelle forme di legge

DELIBERA

I seguenti meri indirizzi:

- 1) Un approfondimento dello studio della definizione dell’area di casello di Pedemonte, al fine di ottenere un migliore inserimento nel contesto ambientale come indicato nella prescrizione punto 45 lettera A dell’allegato alla delibera del CIPE n.21/2013. Si richiede altresì una concertazione e un raffronto con l’amministrazione comunale di Pedemonte in sede di stesura dettagliata delle opere da realizzare sul territorio comunale. In particolare si chiede di:
 - Rivedere i volumi tecnici sotto il profilo architettonico cercando un inserimento maggiormente omogeneo con il contesto ambientale vallivo;
 - Abbassare la quota autostradale e limitare l’impatto del viadotto di attraversamento della valle anche ricorrendo il più possibile a rilevati stradali e mascheramenti naturali dell’asse viario.
- 2) La sostituzione del nome dello svincolo da USCITA VALLE DELL’ASTICO a USCITA PEDEMONTE.
- 3) La concertazione della futura cantierizzazione con l’Amministrazione come indicato nell’allegato parte seconda, punto 3 della predetta delibera CIPE.
- 4) Per quanto riguarda le misure compensative dell’impatto territoriale e sociale come previsto ai punti 1.4 e 2.2 della delibera CIPE n.21/2013 si chiede un impegno della società proponente al fine di realizzare le seguenti opere:
 - Sistemazione dell’Area fluviale del torrente Astico posta subito a monte dello svincolo autostradale, finalizzata sia alla riduzione del rischio idraulico, che alla creazione di un parco turistico ricettivo;
 - Realizzazione di un impianto funiviario di arroccamento dal fondo valle alla stazione sciistica di Fiorentini, al fine di rilanciare economicamente l’alta vallata e migliorare la viabilità verso gli altipiani;

- Messa in sicurezza della strada provinciale s.p.85 tra località Ciechi e la frazione Carotte in Comune di Pedemonte per la protezione e la mitigazione del rischio idrogeologico e caduta massi;
 - Inoltre si chiede che le aree boschive già di proprietà della Società Serenissima s.p.a. in località Carotte, acquisite con espropriazioni negli anni '70 per la realizzazione del primo tunnel di valico, visto il cambiamento del tracciato e quindi non più interessate da alcuna progettualità, siano cedute al Comune di Pedemonte.
- 5) Di richiedere le osservazioni e le compensazioni sociali e territoriali secondo quanto previsto dalla la delibera del CIPE n. 21 del 18.03.2013.
- 6) Di informare il Consiglio Comunale di quanto sopra e di trasmettere la presente delibera alla Società Serenissima spa e agli enti governativi competenti per l'approvazione del progetto definitivo.

Con separata ed unanime votazione, la presente deliberazione viene dichiarata immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 134, comma 4 del TUEL.

AUTOSTRADA VALDASTICO A31 NORD

1° LOTTO Piovene Rocchette – Valle dell’Astico

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

OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI PEDEMONTE**1. Osservazioni sul tracciato**

Con delibera di n. 22 del 27.04.2017, la Giunta Comunale di Pedemonte aveva chiesto al Proponente dell’opera uno spostamento del tracciato verso ovest rispetto alla soluzione del progetto preliminare.

Il Proponente ha quindi elaborato la Soluzione 2 che prevede un forte spostamento verso ovest del tracciato e un andamento più rettilineo (vedi Figura sotto).

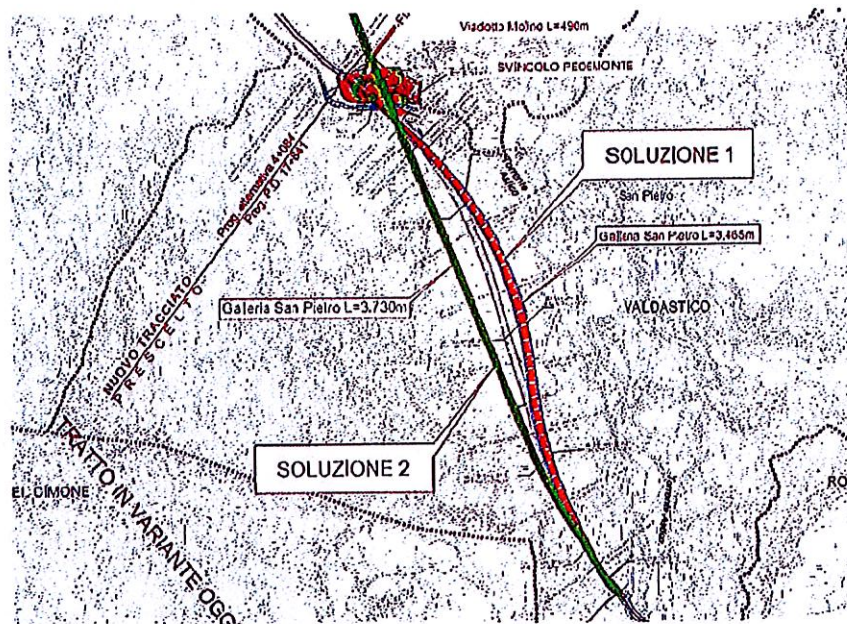


Figura 1 – Alternative di tracciato tra la pk 13+757 e la pk17+841 dall’elaborato del SIA 05-03-01-001-0101 Quadro di Riferimento Progettuale – Relazione - Figura 7.

Lo spostamento del tracciato, come elaborato dal Proponente, attraversa la valle in direzione quasi ortogonale, riducendo inevitabilmente lo spazio necessario alle corsie di accelerazione e decelerazione dello Svincolo Pedemonte.

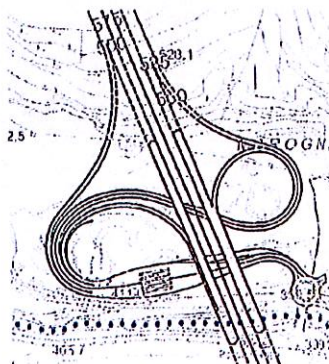


Figura 2 – Alternative di tracciato tra la pk 13+757 e la pk17+841 dall’elaborato del SIA 05-03-01-001-0101 Quadro di Riferimento Progettuale – Relazione - Figura 7.

La Soluzione 2 pertanto viene scartata dal Proponente perché ritenuta peggiorativa rispetto alla Soluzione 1, per i seguenti aspetti (cfr. Quadro di Riferimento Progettuale – pag. 27, 28 e 29):

- a) **Funzionalità e sicurezza stradale:** la Soluzione 2 comporta la realizzazione di rami di svincolo parzialmente in galleria che rendono meno performante tale soluzione sotto il profilo della sicurezza della circolazione;
- b) **Interferenze con aree di possibile criticità geologica:** il tracciato della Soluzione 2 si avvicina maggiormente alla zona dell'antica frana della Marogna e alla relativa zona di attenzione geologica del PAI n. 020133600, nei confronti della quale il tracciato della Soluzione 2 risulta qualitativamente più esposto;
- c) **Aspetto costruttivo e cantierizzazione:** aggravio di lavorazioni per l'esecuzione delle rampe di svincolo in galleria e riduzione degli spazi all'aperto per la futura realizzazione della galleria Monterovere, relativa al lotto 2.

Esaminati gli elaborati progettuali, questa Giunta rileva quanto segue:

La Soluzione 1 preferita dal Proponente, implica una interferenza e sovrapposizione del tracciato del lotto 2 con la ciclopista dell'Astico. La ciclopista, molto utilizzata dai turisti, è l'unico collegamento sicuro, ciclabile e pedonale, a servizio della comunità locale che unisce la frazione di Casotto al Comune di Pedemonte.

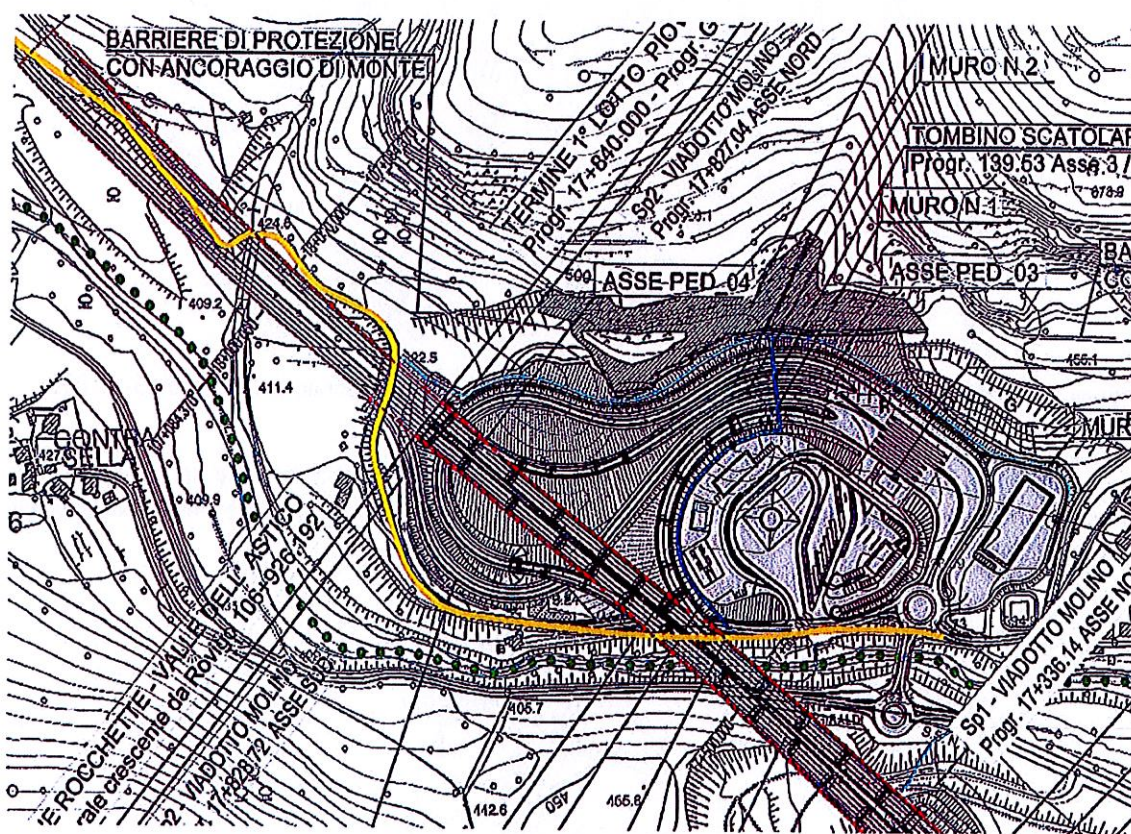


Figura 3 – Interferenza del tracciato – lotto 1 + lotto 2 – con la ciclopista dell'Astico (indicata in giallo).

La direzione del tracciato della Soluzione 1 comporta inoltre un notevole sviluppo del tratto all'aperto dell'autostrada pari a quasi 1,1 km (dalla progressiva 17+170 alla progressiva 18+269.50), prevedendo il futuro imbocco della galleria Monterovere ben oltre la Val Grossa.

Un modesto spostamento del tracciato verso ovest (molto ridotto rispetto alla Soluzione 2 del Proponente) avrebbe invece il pregio di :

- a) non interferire con la ciclo pista dell'Astico;
- b) ridurre di quasi un terzo la lunghezza del tratto all'aperto tra la galleria S. Pietro e la galleria Monterovere;
- c) mantenere nel contempo inalterati gli spazi sia per la cantierizzazione che per le corsie di accelerazione e decelerazione;
- d) lasciare pressoché invariato il tracciato a sud dell'Astico con riferimento all'interferenza geologica segnalata.

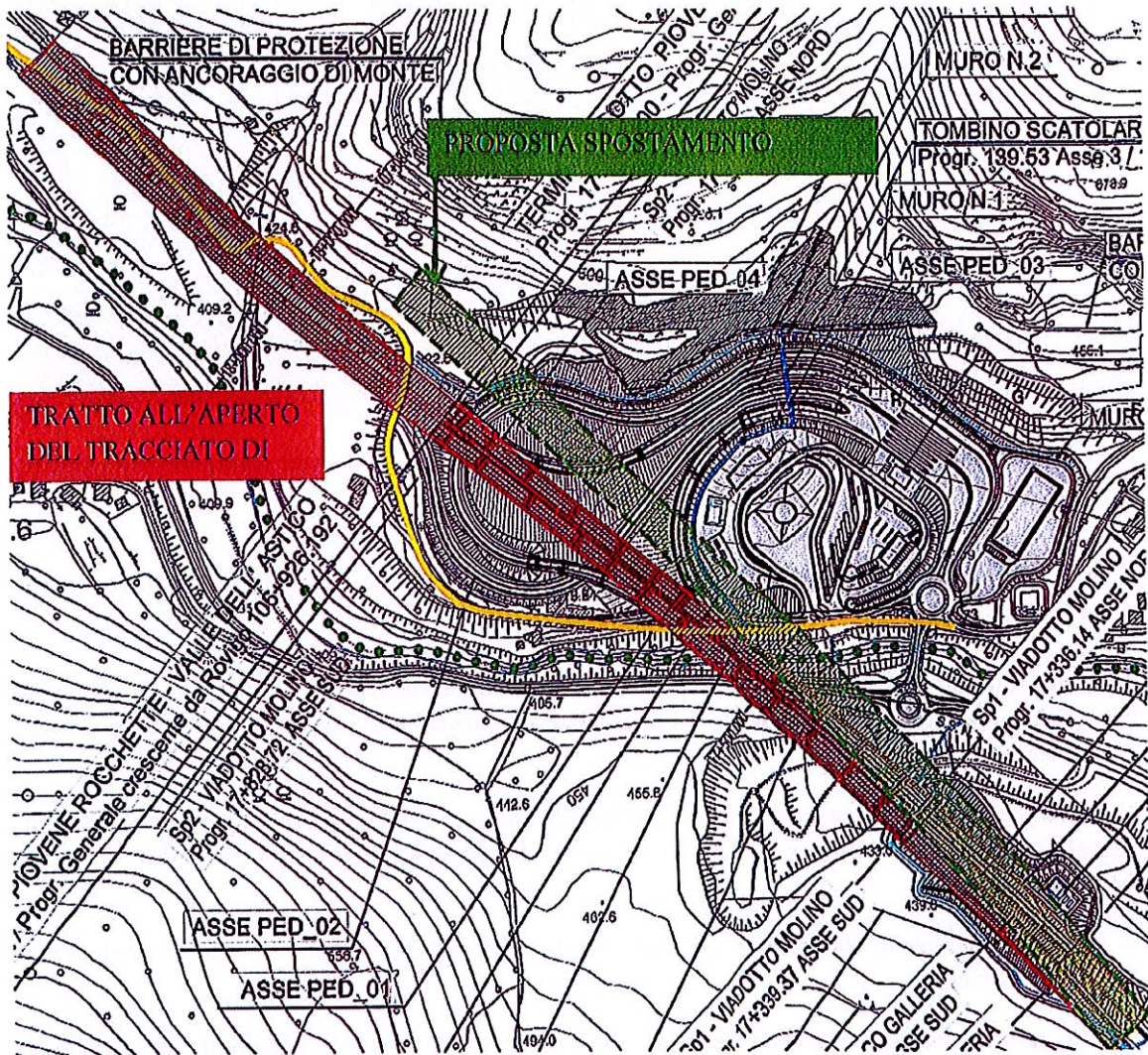


Figura 4 – Lunghezza del tratto all'aperto – Soluzione 1 del Proponente (in rosso) e soluzione proposta dal Comune (in verde). In giallo la ciclo pista dell'Astico.

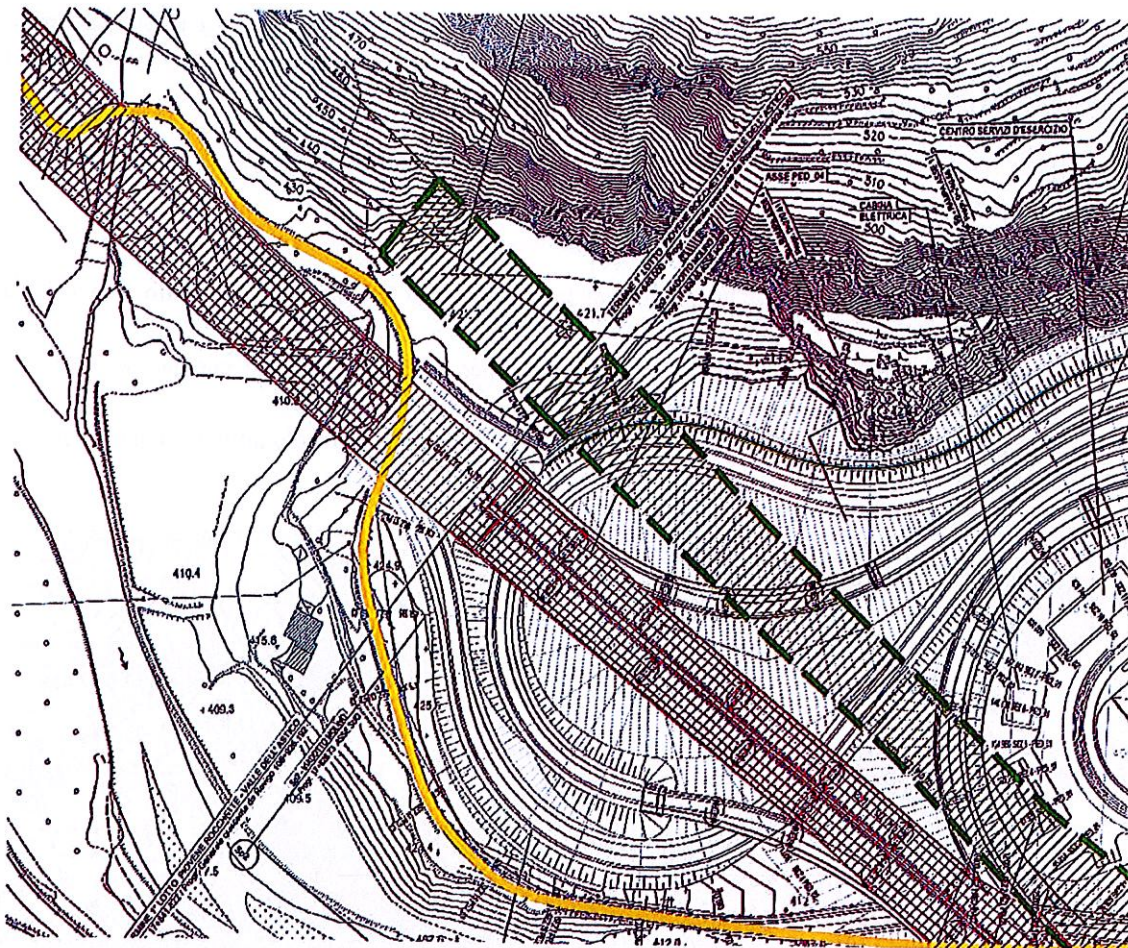


Figura 5 – Particolare spostamento proposto e nuovo imbocco galleria Monterovere sul rilievo dello stato di fatto.

2. Osservazioni sull'interferenza con la zona di attenzione geologica del PAI (frana Marogna)

Come già anticipato nelle osservazioni precedenti, la principale pericolosità della Zona di attenzione geologica n. 020133600, deriva da fenomeni di caduta massi proveniente dalla parete La Gioia, in Comune di Valdastico.

Tale Zona di attenzione viene evidenziata e perimetrata all'interno della cartografia tematica (Carta della pericolosità geologica) del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Brenta-Bacchiglione.

In particolare, all'interno di tale area ricadono l'uscita della galleria S. Pietro, il viadotto Molino e lo Svincolo Pedemonte.

Data la natura e l'importanza delle opere previste e date le integrazioni della Regione Veneto richieste alla Giunta Comunale in merito ad un altro progetto ricadente in tale area, si ritiene necessario venga effettuata la valutazione e la classificazione della pericolosità geologica della Zona di attenzione 020133600 succitata, secondo quanto prescritto dalle Norme di Attuazione e dalla Relazione Generale del Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del fiume Brenta-Bacchiglione.

In particolare, di seguito si elencano nel dettaglio la metodologia, le analisi e le modellazioni da condurre per la classificazione della pericolosità geologica secondo la procedura richiesta dall'Autorità di Bacino (metodo di Buwal modificato) e degli standard minimi per la stesura di carte di suscettibilità e pericolosità da crollo (MassMove Interreg IV):

- 1 La zonazione della pericolosità geologica deve essere definita come la probabilità che un certo punto dello spazio sia interessato (colpito, attraversato) da un evento di caduta massi caratterizzato da una certa intensità in un certo intervallo di tempo. La pericolosità è funzione della probabilità di innesco (legata alla suscettibilità alla rottura dei versanti in roccia) e della probabilità di propagazione (funzione delle caratteristiche del moto dei blocchi) a loro volta dipendenti dall'intensità del fenomeno
- 2 Nella zonazione della pericolosità deve essere seguito l'approccio già proposto nel progetto Massmove Interreg IV per la definizione del vettore RHV Rockfall Hazard Vector (altezza dei rimbalzi, energie cinetiche e numero di passaggi per cella)
- 3 L'analisi deve avere un approccio tridimensionale (3D) che consenta di valutare per una data zona sorgente, il grado di dispersione delle traiettorie lungo il versante, ed evidenziare la massima distanza di espansione e le fasce entro le quali tendono a convogliarsi i percorsi di caduta (nelle analisi 2D)
- 4 Nella fase successiva deve essere fatta una valutazione sito specifica dei percorsi di caduta, in termini di energia cinetica ed altezza di rimbalzo attraverso simulazioni bidimensionali (2D) lungo le traiettorie più significative ottenute in esito della modellazione tridimensionale (3D)
- 5 Tutte le simulazioni (con particolare riferimento alle 2D) e le modellazioni devono essere georiferite (Gauss Boaga ovest) e prodotte in shape file, e devono avere la caratteristica di essere riproducibili e ripercorribili
- 6 Le modellazioni devono essere effettuate su base topografica dello stato attuale (scenario A) e finale delle opere (scenario B)
- 7 La base topografica e in particolare il Modello Digitale del Terreno (DEM) devono rappresentare con accuratezza il versante; pertanto l'ampiezza delle celle dovrà essere 5 m. come prescritto dagli standard minimi per la stesura di carte di suscettibilità e pericolosità da crollo (MassMove Interreg IV) che ha già trovato applicazione nell'ambito territoriale della Autorità di Bacino Alto Adriatico
- 8 Nella fase di definizione della suscettibilità in parete, propedeutica alla analisi di propagazione del blocco lungo il versante, devono essere individuati lungo la parete della Gioia, le zone di distacco dei blocchi con particolare riferimento alle caratterizzazione geomeccanica
- 9 La simulazione della propagazione deve considerare un blocco di progetto valutato sulla base delle evidenze geomeccaniche più conservative valutando un masso anche di 100 mc. La simulazione della propagazione del blocco deve avvenire nelle condizioni più gravose attuali e finali del versante a seguito della coltivazione (presumibilmente 38° di inclinazione del pendio e con coefficienti di restituzione normali e tangenziali tipici della roccia nuda), i coefficienti di restituzione tangenziale (kt) e normale (kn) dei materiali lungo la direzione di propagazione devono essere prodotti in shape file lungo le sezioni scelte
- 10 Il numero di lanci deve permettere una analisi statistica delle simulazioni bidimensionali (2D) e tridimensionali (3D)
- 11 Nella valutazione della pericolosità geologica deve essere applicata la procedura indicata nella relazione del P.A.I. (metodo Buwal modificato)
- 12 Devono essere progettate, con livello di progettazione almeno definitiva, le opere paramassi e previsto un piano di manutenzione dell'opera
- 13 Devono essere simulate le traiettorie di caduta dei blocchi e le energie residue di impatto sul rilevato e i volumi disponibili anche in relazione alla eventualità che si verificano eventi che mobilitano alcune decine di migliaia di metri cubi (60.000) come evidenziato nello studio di Ferrero A. & Mandrone G. (2015) citato nella Relazione del Quadro di riferimento ambientale con codice J16L1_050401001_0101_OPD_02

3. Osservazioni sul lay-out dell'area dello Svincolo Pedemonte

Sull'angolo sud orientale dello Svincolo Pedemonte il progetto prevede il posizionamento della cabina elettrica primaria, praticamente a ridosso delle abitazioni di via Vittorio Emanuele.

Poco più a nord viene posizionato anche il grande fabbricato per il ricovero dei mezzi invernali.

Il lay-out elaborato dal Proponente è condizionato dalla situazione morfologica della cava rilevata qualche anno fa e non tiene conto delle opere in corso di realizzazione.

Sulla parte orientale della cava Molino sono infatti in corso i lavori di riduzione del rischio di caduta massi a protezione dell'abitato di Casotto e della strada comunale (autorizzati con permesso di costruire n. PC/113/2016 del 29/02/2016).

Tali lavori, che si raccordano con la coltivazione della cava, prevedono l'asportazione di tutta la conoide detritica presente, per la formazione di un unico pianoro che si sviluppa tra la strada comunale e la parete rocciosa.

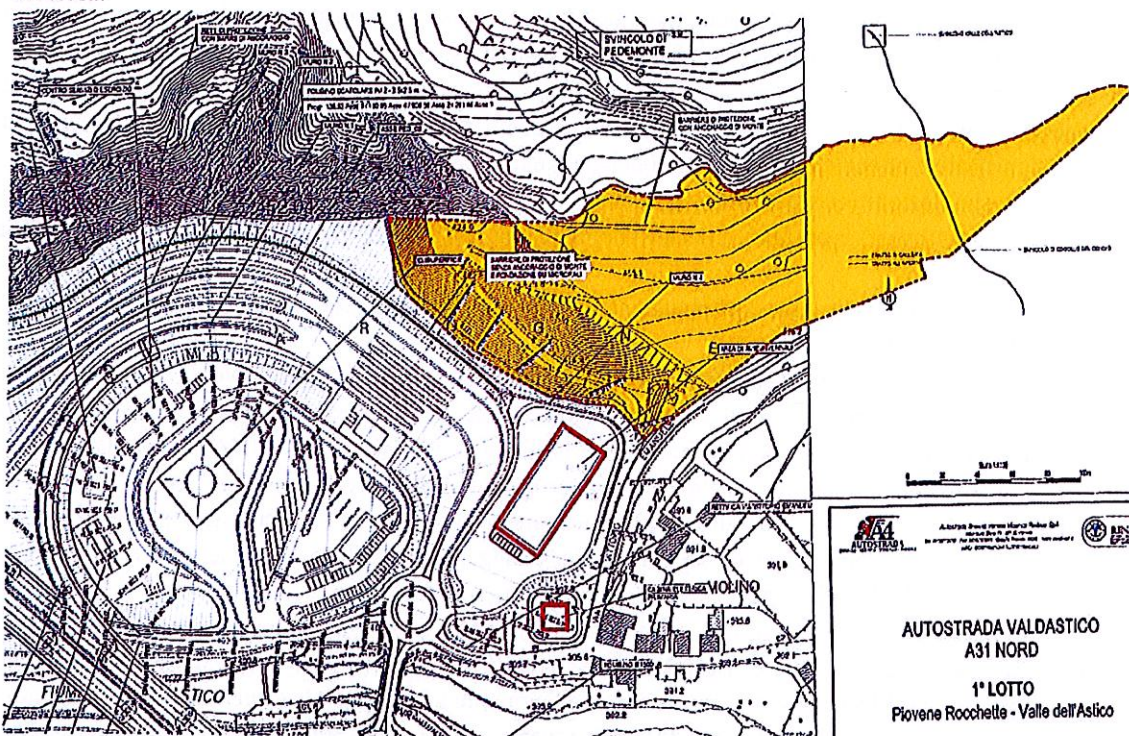


Figura 6 – Planimetria dello Svincolo Pedemonte – In giallo evidenziata l'area interessata dai lavori di scavo per la riduzione del rischio di caduta massi. In rosso la cabina primaria e il capannone per servizi invernali posti in prossimità della frazione di Casotto bassa.

Tutto ciò premesso la Giunta Comunale propone che l'area oggi occupata dalla conoide detritica (e presto liberata dai lavori di scavo in corso) venga utilizzata per dare collocazione sia alla cabina primaria che al capannone per servizi invernali, allontanandoli così il più possibile dalle abitazioni della frazione.

L'area vicina alle abitazioni potrebbe rivestire la funzione di "cuscinetto" per mitigare l'impatto della presenza dello svincolo rispetto alla frazione di Casotto.

Si propone che in tale area possano essere realizzate strutture adibite a ristoro e pernottamento, sia a servizio dell'autostrada che della comunità e del turismo locale, oppure possano essere individuate come area di parco pubblico.

Si propone inoltre che gli edifici tecnici, cioè cabina primaria e capannone per servizi invernali, vengano costruiti con tecniche poco invasive e rispettose delle caratteristiche dei luoghi, si propone altresì che siano interrati o parzialmente interrati con copertura sistemata a prato.

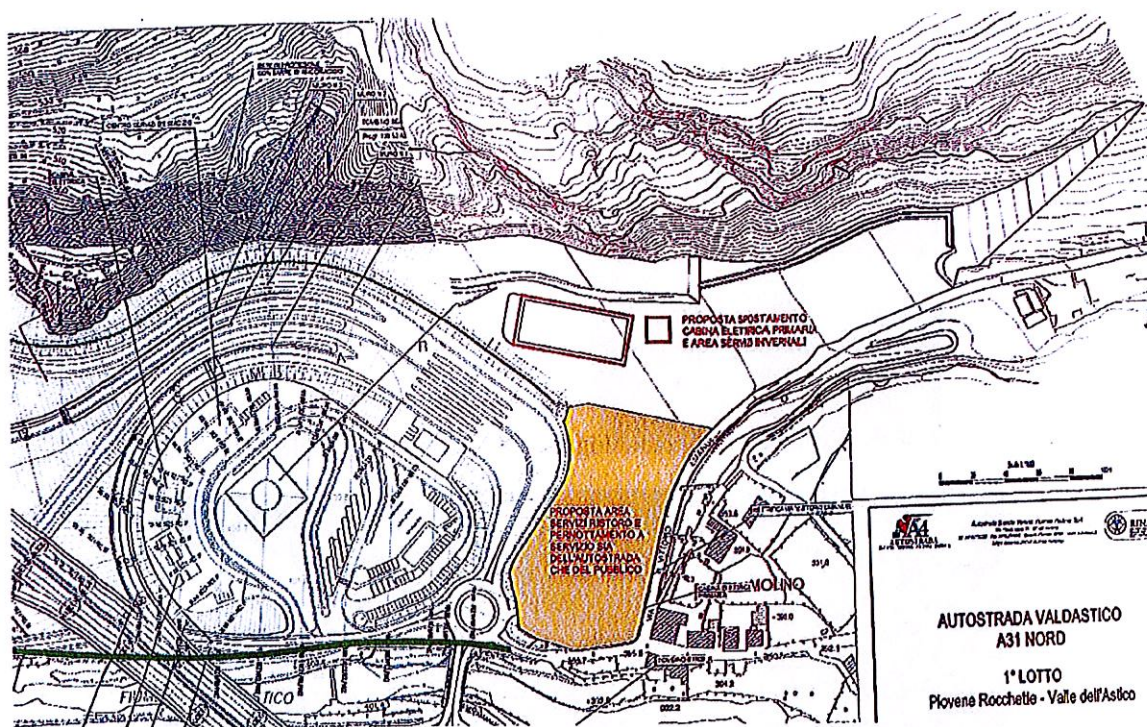


Figura 7 – Planimetria dello stato dei luoghi al termine dei lavori di scavo in corso – in rosso la proposta di allontanamento dei fabbricati dalla frazione di Casotto. In verde l’area “cuscinetto” per ristoro e pernottamento.

4. Osservazioni sui viadotti

La soluzione progettuale proposta dal Proponente, prevede la realizzazione del viadotto Pedemonte e delle rampe dello svincolo su piloni, per compensare il dislivello con il fondo cava.

Tale soluzione però risulta notevolmente impattante sotto il profilo paesaggistico, tanto più che si inserisce in un’area, per anni sfruttata dall’attività estrattiva, che è stata finalmente rinaturalizzata e restituita alla comunità.

A questa comunità si chiede oggi di rinunciare definitivamente a questa porzione di territorio, che la cava ha restituito pianeggiante e coltivabile, per ospitare l’unico svincolo della Valle dell’Astico.

Questo sacrificio merita maggiore attenzione del punto di vista dell’inserimento ambientale dell’opera e maggiore attenzione alla modifica della qualità della vita della comunità di Casotto.

Questa Giunta richiede quindi un maggiore sforzo progettuale per lo Svincolo Pedemonte e propone vengano valutate soluzioni alternative ai viadotti su piloni, quali, ad esempio:

- 1) Innalzare il piano della cava utilizzando parte del materiale di scavo della galleria che dai dati progettuali risulta essere in esubero per qualche milione di mc. In tal modo si risolve anche parte del problema relativo alla destinazione del materiale di risulta;
- 2) Realizzare quindi lo svincolo in piano con sormonto delle rampe in sottopasso (tombotti);

- 3) Accorciare la lunghezza del viadotto sull'Astico e sostituire la tipologia a piloni con un ponte a funi, analogo a quelli utilizzati nella tratta A31 Valdastico Sud. Tale tipologia conferisce maggior leggerezza all'opera e preserva maggiormente lo spazio sottostante.

Di seguito, in Figura 8 si riporta una proposta di ponte che può essere utilizzata sull'Astico e, alle figure successive, le simulazioni fotografiche delle due soluzioni.

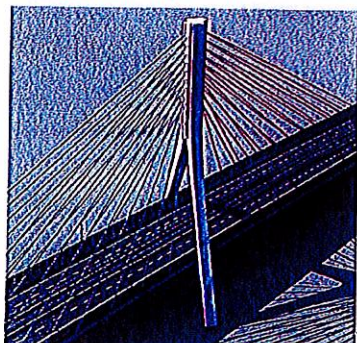


Figura 8 – Tipologia di ponte a funi

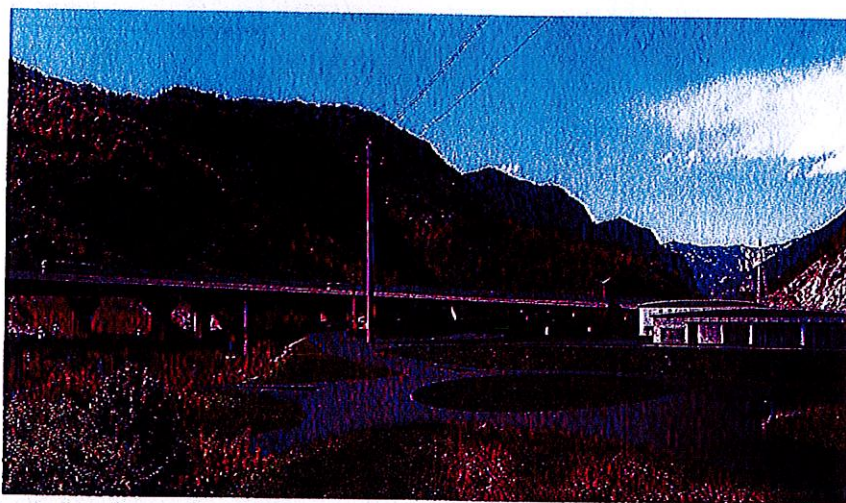


Figura 9 – simulazione fotografica del Proponente

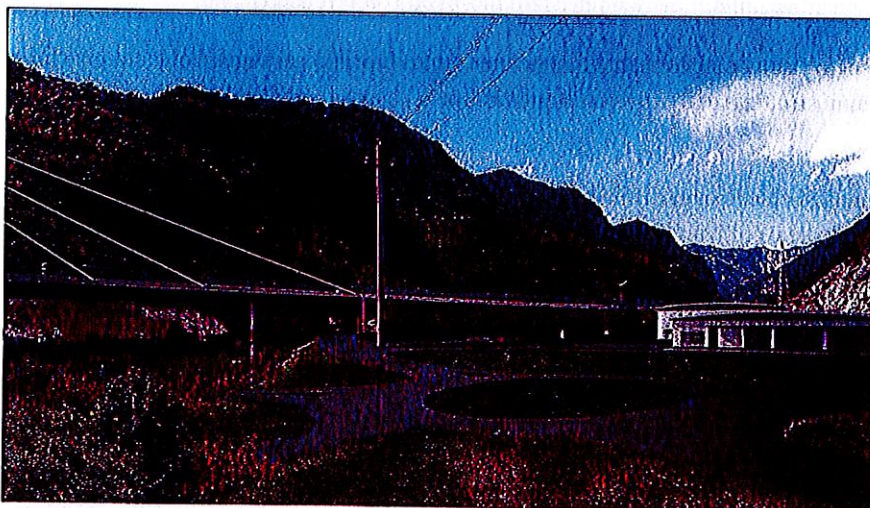


Figura 10 – simulazione fotografica della proposta dell'Amministrazione comunale con svincolo su rilevato e con ponte a funi.

5. Osservazioni sul Piano Espropri in località Carotte

Nel piano degli espropri e nelle pubblicazioni sui quotidiani sono indicati mappali da espropriare che si trovano in località Carotte, frazione posta a nord del Comune di Pedemonte, a 7km circa dalle zone interessate dalla costruzione dell'Autostrada.

Dette zone non hanno alcun interesse né di passaggio né come cantiere e quindi non si capisce la fattiva utilità per la società proponente di acquisire le aree, che furono interessate dalla progettazione fino agli anni '70.

Chiediamo quindi che queste aree non siano prese in considerazione e stralciate dal piano degli espropri.

In conclusione, questa Amministrazione, a fronte del rilevante impegno cantieristico e di utilizzo degli spazi per lo Svincolo Pedemonte, chiede una rivalutazione della soluzione proposta dal Proponente secondo le indicazioni contenute nelle presenti osservazioni al fine di mitigare quanto più possibile l'impatto dell'opera nel territorio del Comune di Pedemonte e nel cuore della comunità di Casotto.

Pedemonte, 25 ottobre 2017

 *Il Sindaco*
Roberto Carotta