

Gentilissimi,

il Sottosegretario Micillo chiede cortesemente di sottoporre l'allegata richiesta al Direttore Generale per un suo parere in merito, al fine di verificare quanto rappresentato.

Si ringrazia per la cortese collaborazione.

Con i migliori saluti.

Antonella Staiano

untitled 2

Antonella Staiano

Funzionario dell'Ufficio del Sottosegretario di Stato

on. Salvatore Micillo

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 - Roma

tel. 06 5722 5617 - fax 06 5722 5606

staiano.antonella@minambiente.it

Da: Sara Cunial

Inviato: mercoledì 17 ottobre 2018 13:31

A: A: GAB Segreteria Micillo <Segreteria.Micillo@minambiente.it>

Oggetto:

Buongiorno Salvatore,

sono Sara Cunial, portavoce m5s veneto.

Ho avuto il suo contatto da Gaetano Marzulli della segreteria del Ministro Toninelli. In seguito all'incontro avuto da noi parlamentari veneti del m5s con il ministro Toninelli, abbiamo convenuto di organizzare un incontro con Lei riguardo il progetto A31 Valdastico Nord per un momento di breve approfondimento sull'opera per poterne valutare la fattibilità, l'impatto e l'iter e le azioni a tutela della popolazione e del territorio. Per il M5S l'opera non va fatta perchè progettata solo per il rinnovo delle concessioni e totalmente inutile, oltrechè fortemente impattante. Essendo ancora in fase di valutazione VIA, possiamo pensare di valutarne insieme le criticità? pensavo ad un incontro con Lei ed un esponente m5s locale che possa interloquire con i territori in maniera efficace e costruttiva. in allegato una breve descrizione della questione.

Ti ringrazio per la disponibilità.

Resto a disposizione per qualsiasi chiarimento



Lo scorso 25 settembre è stata pubblicata sul sito del Ministero dell'Ambiente una integrazione della documentazione relativa alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto della **A31 Valdastico Nord**.

<http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/1395>

Si è quindi riaperta la possibilità di inviare osservazioni da parte del pubblico e dagli Enti, entro il 25 ottobre 2018.

La "**Comunità Salviamo la Valdastico**", come già fatto in occasione della pubblicazione del progetto preliminare, redigerà e metterà a disposizione un sunto ed un fac-simile di osservazioni che chiunque potrà utilizzare, integrare ed inviare al Ministero dell'Ambiente.

Sono presenti diverse novità. In particolare appaiono, ad un primo esame, ridotte le piste e le aree di cantiere, che comunque rimangono **incardinate in larga parte sulla viabilità locale e spesso in zone residenziali**.

Sono previsti non più 1 ma 2 "campi base", uno in zona Colombara come previsto, ed uno in zona Settecà.

Pare inoltre **NON siano state accolte le richieste di variante del Comune di Cogollo**, visto che "...non si è dato seguito alle richieste contenute nella nota dell'Amministrazione comunale, in quanto non sono pervenute indicazioni in tal senso dalle amministrazioni competenti alla conduzione della Valutazione d'Impatto Ambientale ed in quanto appare necessaria la verifica di compatibilità con le prescrizioni della delibera CIPE 21/2013 di approvazione del progetto preliminare".

Di sicuro interesse le tempistiche previste dal Cronoprogramma:

- per la sola galleria di Cogollo sono previsti 5,9 anni di lavori ("tempo complessivo di realizzazione stimato in 2.169 giorni naturali e consecutivi") salvo imprevisti, in pratica 3 anni per ogni canna, più spiccioli;
- minimo 12 mesi per l'ordine della fresa TBM ("Talpa");
- **tempo totale per l'esecuzione dell'opera: 7,9 anni** (2889 gg, comprensivi di progettazione esecutiva);
- inizio progettazione esecutiva/espropri: ottobre 2020;
- inizio lavori sulle "interferenze" (strade statali e locali, linee elettriche/acqua/gas): aprile/maggio 2021;
- inizio lavori effettivi stimato: settembre 2022;
- **termine lavori previsto per 3° trimestre 2029 (quindi 3 anni dopo la scadenza teorica della concessione)**.

E' chiaro che le problematiche di gestione dei cantieri saranno un problema delle attuali amministrazioni, di quelle successive e di quelle dopo ancora.

Si arriverebbe a fine 2029, ma solo per uscire a Casotto di Pedemonte. E il vantato collegamento con Trento?

Forse lo vedranno i nostri pronipoti, se mai si farà.

Particolarmente impattanti per il traffico locale, anche se solo temporanee, potrebbero essere le deviazioni/lavori previsti per la ss350 in zona Cogollo-S.Agata, Cogollo-Casale, Forni e Casotto, che potrebbero avere ripercussioni sugli assi viari Arsiero-Velo-Meda-Piovene, Seghe-San Giorgio-Meda-Piovene e Cogollo-Mosson-Caltrano.

Per quanto riguarda l'impatto ambientale, pare che filo conduttore del progetto sia il motto "**se non lo vedo, non c'è**" (opere in galleria, colori neutri e abbinabili alle strutture esistenti, aggiunta di vegetazione nei rendering), ma è chiaro che per noi l'impatto ambientale è ben altra cosa. I recentissimi esempi di discariche disseminate e rinvenute lungo il tracciato della **Superstrada Pedemontana Veneta** dovrebbero essere un buon esempio di cosa non fare, così come gli **scarti di fonderia** che, ormai anche giudiziariamente accertato, sono stati utilizzati per il fondo della "**Valdastico Sud**", ma evidentemente a volte l'esempio non basta.

Sono state pubblicate diverse integrazioni sul rischio idro-geologico, sicuramente un ottimo lavoro dal punto di vista teorico, ma che a nostro parere non rispondono ai timori più volte espressi dai nostri esperti e dalla popolazione.

Per citare il "Governatore più amato dai Veneti" : "... **l'interesse del territorio non può mai essere piegato a quello degli affari e che la salvaguardia delle persone e dell'ambiente è la prima responsabilità della buona amministrazione e della buona politica.**" Come la proverbiale tagliola, rimaniamo in paziente attesa che a queste parole, che sacrosantamente sottoscriviamo, segua un concreto e attivo percorso istituzionale.

Per quanto riguarda la zona di frana Marogna sono previsti rilevati, opere di difesa e in pratica la ri-modellazione del fianco della montagna, quindi anche qui sembra che le osservazioni dei cittadini e dei tecnici avessero visto giusto nel segnalare una zona di pericolo; se quanto previsto sia sufficiente o meno sarà oggetto di successive analisi.

Oltre alle aree limitrofe al tracciato, risultano ancora utilizzate per il deposito di materiali di risulta le cave "Bai" di Zanè e "Vianelle" di Thiene, quindi ci sarebbe comunque un elevato traffico di mezzi pesanti che insisterà sulla viabilità locale; ricordiamo inoltre che, a differenza di quanto recentemente affermato da alcune Amministrazioni Comunali, i materiali conferiti da scavi in galleria NON è "materiale da costruzione pregiato cui potranno attingere Thiene e i territori limitrofi", ma sono **rifiuti di perforazione contenenti olii ed altre sostanze, e perciò classificati come "rifiuti speciali" che richiedono apposito stoccaggio e trattamenti.**

Non vi è cenno alcuno alla prosecuzione in territorio trentino, salvo citazioni di progetti storici che davano il collegamento con la Valsugana in zona Pergine, mentre a Trento, in piena campagna elettorale per le elezioni provinciali, si sproloquia di cambi di tracciato e uscite a Rovereto, o altre linee sulla carta, cosa che comporterebbe un radicale ripensamento del tracciato e dei progetti.

Ricordiamo infine che **il progetto non è MAI stato pubblicamente presentato alle comunità** dei territori sui quali grava maggiormente l'impatto dell'opera e dei cantieri; confidiamo che, prima di tagli di nastri o di primi colpi di mazzuolo, i proponenti abbiano almeno la decenza di venire in valle e di spiegare cosa, ma soprattutto perché quest'opera debba essere fatta.

Dal punto di vista strettamente tecnico ed accademico, se non fosse assolutamente inutile e sproporzionato sarebbe anche un bel progetto. Tuttavia, per sintetizzare: ad alcune prescrizioni il proponente ha risposto, ad altre si è svincolato, ma ancora non è chiaro quale siano l'utilità e il senso di quest'opera. A parte, naturalmente, **l'interesse squisitamente economico e privatistico di ottenere il rinnovo di quella che rischia di diventare una concessione "eterna".**

A31 VALDASTICO NORD – PRIMO LOTTO FUNZIONALE (PIOVENE ROCCHETTE-CASOTTO DI PEDEMONTE)

L'autostrada della Valdastico (A31) nasce alla fine degli anni '60, nell'ottica di fornire un asse viario alle nascenti zone industriali del vicentino; il progetto originale prevedeva il collegamento con la A22 del Brennero e con la A13 Bologna Padova, ma la crisi economica degli anni '70 e mutate condizioni politiche portarono al completamento del solo tronco Vicenza-Piovene Rocchette. Negli ultimi 20 anni si è ripresa in esame la possibilità di completare tale arteria; la parte a sud, pur con svariati problemi in ambito ambientale e tutela di beni culturali, è stata completata fino a Badia Polesine, **SENZA** un collegamento autostradale con la A13, ed è in corso una **inchiesta della Magistratura in merito all'utilizzo di rifiuti tossici e scarti di fonderia per la realizzazione del fondo stradale**; la parte Nord, da Piovene Rocchette a Casotto di Pedemonte, è in corso di progettazione e approvazione, mentre sul versante trentino non vi è, tra quanto disponibile al pubblico, alcuna ipotesi di collegamento o tracciato, salvo la pre-intesa tra Regione Veneto e Provincia Autonoma di Trento firmata nel Febbraio 2016 relativamente ad un **"corridoio di transito su viabilità ordinaria che colleghi la Valsugana, la Valdastico e la zona dei Laghi"**, che escluderebbe pertanto ogni ipotesi di autostrada e di collegamento con la A22 del Brennero.

Anche nel caso di collegamento diretto con la A22 (ipotesi smentita a tutti i livelli dalle istituzioni trentine) dal punto di vista viabilistico e trasportistico **canalizzare un ulteriore flusso di traffico su una arteria (la A22) già satura** e per la quale non sono previsti ampliamenti risulta essere decisamente **contro ogni logica**.

A livello locale si sono costituiti, sul lato veneto, Comitati ed Associazioni (Comitato No Valdastico Nord, Pro-Casale, Comunità Salviamo la Valdastico oltre alle varie associazioni ambientaliste) che hanno promosso incontri pubblici e manifestazioni sul territorio per illustrare l'opera ed hanno portato avanti ricorsi al TAR e Osservazioni in sede VIA con l'appoggio di alcune Amministrazioni Comunali, mentre da parte del proponente e delle Istituzioni di livello gerarchicamente superiore si è sempre assistito ad un generale disinteresse verso le obiezioni dei cittadini e dei comitati, al punto che **il progetto non è mai stato presentato alle popolazioni interessate**.

Sul lato trentino l'associazionismo è stato, fino a poco tempo fa, di minore rilevanza dato che contro l'opera si erano sempre mossi in prima persona e direttamente i Comuni interessati e la Provincia Autonoma di Trento, ma alcuni sviluppi degli ultimi mesi stanno portando ad aggregare diverse realtà, portando la questione in primo piano nella campagna elettorale per le elezioni provinciali trentine attualmente in corso.

I fautori di quest'opera portano, tra gli argomenti a favore:

- La necessità di sgravare il traffico in Valsugana (questione smentita dagli studi viabilistici e trasportistici effettuati dall'Università di Trento)
- **"Ce lo chiede l'Europa"**, nell'ambito del completamento dei corridoi di transito europei (ipotesi smentita dal Commissario europeo ai trasporti Siim Kallas, che interrogato in merito nel 2013 affermava che **"...Il progetto di autostrada 'Valdastico Nord' non fa parte ... dell'attuale rete trans-europea dei trasporti"**, cfr. anche "Regolamento UE n° 1315/2013" <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/HTML/?uri=OJ:L:2013:348:FULL&from=IT>)
- La necessità di sgravare il traffico dell'Alto Vicentino, che in particolare nel periodo estivo risulta critico in corrispondenza del "collo di bottiglia" di Piovene Rocchette-Cogollo tramite uno "sbocco a Nord" (utilizzare una autostrada per risolvere i **problemi di traffico locale** è inefficace, nei casi in cui lo si è fatto si è poi dovuta affiancare all'autostrada una **tangenziale non a pagamento**, vedasi casi di Verona, Vicenza, Padova, Venezia, Treviso, Brescia, Bergamo, Milano, Torino, Bologna, Roma etc. o in alternativa rendere gratuito il tratto autostradale).

I principali problemi che sono stati rilevati riguardano in particolare il **forte impatto (sia ambientale che sociale)** che avrebbe questa opera, pensata negli anni '70, su un **territorio profondamente mutato, fortemente urbanizzato e industrializzato**; in particolare la valle dell'Astico è molto stretta, e con la realizzazione dell'opera e dei relativi cantieri rischierebbe di diventare un semplice **"corridoio"** (nei corridoi non ci si vive, ci si passa soltanto) amplificando il già in atto **processo di spopolamento delle valli** e delle montagne che misure legislative sia regionali che nazionali cercano invece di disincentivare.

Per ovviare in parte a questo impatto la variante di percorso prescelta dalla proponente (A4 Holding) prevede uno sviluppo prevalentemente in galleria (27 km su 39), variante che ha un forte impatto sui costi di costruzione (2 mld Euro stimati dal proponente, altre fonti parlano di una cifra che si avvicina ai 5); tale tracciato pone però seri interrogativi sulle ripercussioni **sull'assetto idrogeologico** di un territorio molto delicato, che rappresenta una fetta rilevante del **bacino di ricarica delle falde acquifere** dell'alta pianura veneta (altipiani di natura calcarea e struttura carsica, veri e propri "serbatoi d'acqua", non vi è alcuna considerazione sulle conseguenze in caso di perforazioni come quelle in progetto).

Sono inoltre sorti pesanti dubbi sulla remuneratività dell'opera, dati gli alti costi che lo sviluppo in galleria prevede; in particolare una stima prudenziale del Comitato "No Valdastico Nord" pone l'accento sul fatto che, per ammortizzare l'investimento in 30 anni, sarebbe necessario fissare il pedaggio da Piovene Rocchette a "nonsisadove" in circa 50 euro per gli autoveicoli, stima elaborata per comparazione con le tariffe di transito autostradale di altri trafori (es. Monte Bianco, di soli 11 km è di circa 43 euro), costi che **renderebbero anti-economico l'utilizzo di questa tratta**, oppure in alternativa aumentare fino al 25% (da oggi al 2026) il pedaggio nel resto delle tratte gestite da A4 Holding (ipotesi già prevista nel Piano Economico e Finanziario).

Quindi perché si spinge tanto per la realizzazione di quest'opera?

Occorre premettere che il tratto Brescia – Padova della A4 è **uno dei tratti più remunerativi** di tutto il sistema autostradale, sia per i bassi costi di gestione (tutto in pianura e senza grandi opere in galleria o di "scavalco"), sia per la mancanza di alternative viabilistiche, sia per la connessione che assicura tra grandi aree produttive sia agricole che manifatturiere con gli hub per il Nord Europa (Verona - Brennero), l'Est ed i Balcani ed i porti adriatici.

La concessione, **scaduta il 30 Giugno 2013 e rinnovata senza gara fino al 2026 con il vincolo della realizzazione della "A31 – Valdastico Nord"**, è in mano ad **A4 Holding**, il cui pacchetto di maggioranza è stato recentemente ceduto agli spagnoli di **Abertis** dal precedente gruppo di controllo (che comprendeva, tra gli altri, **Intesa San Paolo**); **Abertis** è stata a sua volta oggetto di OPA ed acquisita da parte di **Atlantia**, che già controlla gran parte delle concessioni autostradali italiane, quindi in definitiva si può affermare che **Atlantia** è, indirettamente, la concessionaria di A4 BS-PD e A31; il contratto di cessione ad **Abertis** prevede che, in mancanza di rinnovo della concessione, vi sia la risoluzione del contratto stesso, quindi sono evidenti gli **interessi finanziari** connessi alla realizzazione di quest'opera.

Per contram, il **progetto** depositato ed attualmente in fase di valutazione VIA presso le competenti istituzioni, oltre ad essere **assolutamente parziale** (limitandosi al lotto veneto) presenta diverse criticità, in primis lo svicolo posto in località Casotto di Pedemonte, posto in area ad **alto rischio per la presenza di una frana attiva** ("Marogna") come evidenziato dalla perizia del prof. Zampieri.

I tronchi già esistenti della A31 risultano inoltre già adesso sotto-utilizzati, a causa sia della **dispersione delle aree produttive** che attraversano, che degli alti costi che il trasporto su gomma comporta sulle brevi distanze interessate.

Le province di Trento e Bolzano e la regione Tirolo austriaca stanno investendo (in accordo con le linee guida dell'Unione Europea in merito) sulla **conversione del trasporto merci su rotaia** con l'obiettivo di ridurre il traffico su gomma (specialmente quello pesante), sviluppando gli **interporti di Verona e Trento e realizzando la galleria ferroviaria di base del Brennero**, pertanto la realizzazione di quest'opera renderebbe **meno incisivi gli investimenti fatti** e tutt'ora in corso. Risulta inoltre (documento citato da molti politici locali e fonti di stampa, ma ancora non disponibile al pubblico) che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici abbia dato **parere sfavorevole** all'approvazione del progetto definitivo, stante la mancanza di ipotesi progettuali sul proseguimento dell'opera in territorio trentino.

A livello locale e regionale assistiamo da parte di esponenti politici trasversali (Lega, PD, FI etc..) al solito mantra ripetuto all'inverosimile ("l'autostrada porta sviluppo", "Ce lo chiede l'Europa" etc.) senza effettuare un serio studio viabilistico e trasportistico, ed in contrasto con le linee guida di trasferimento su rotaia del trasporto merci da parte dell'UE, mentre per raccogliere consenso elettorale la Lega sta ventilando, nelle aree Trentine interessate, di spostare il tracciato dalla zona Valsugana – laghi a Rovereto, cosa che comporterebbe un **sistema di tunnel da far concorrenza a quello sotto la Manica**. L'opera è stata inserita, purtroppo, nella famigerata "**Legge Obbiettivo**", e pertanto è prevista tutta una serie di deroghe in materia di appalti, espropri, dibattito pubblico, partecipazione delle Amministrazioni Locali etc..

In conclusione, riteniamo che **la realizzazione di quest'opera sia volta unicamente al mantenimento di una rendita di posizione finanziaria** da parte di **A4 Holding** e, in ultima istanza di **Atlantia**, senza ricadute positive per il territorio se non per i "soliti noti", con costi ambientali assolutamente improponibili e sproporzionati rispetto alle risibili entrate economiche previste dal Piano Economico Finanziario che, con un **flusso veicolare** stimato (ed a ns parere già eccessivo) di 16 mila veicoli/giorno, **non coprirebbe neanche i costi di esercizio e manutenzione**, stante l'imponente sistema di gallerie previste dal progetto.

Chiediamo pertanto che in sede di CIPE il Min. Toninelli esprima parere sfavorevole all'approvazione del progetto definitivo – 1° lotto della Valdastico Nord; Rimaniamo a disposizione per fornire ulteriori analisi, considerazioni e documentazione.

Luca Canale Comunità "Salviamo la Valdastico"