

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a EROS ZECCHINI
(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

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

Autostrada A31 Valdastico nord

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

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) _____
-

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Vedasi l'allegato "Osservazioni_A31_Generale.pdf"

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

Allegato 3 - Osservazioni_A31_Generale.pdf____ (inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)

Luogo e data Piombino Locatello 06/10/2019
(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante


(Firma)

A31 VALDASTICO NORD

Analisi ed osservazioni delle comunità locali, dei Comitati e dei Cittadini

INQUADRAMENTO GENERALE

L'autostrada A31 della Valdadastico è stata concepita nei tardi anni '60 per motivi politici. Inizialmente il progetto prevedeva di connettere direttamente Trento (A22 del Brennero) con Rovigo (A13 Bologna-Padova), allo scopo anche di fungere da percorso alternativo rispetto al periplo di Padova, per i mezzi provenienti da sud.

Fin dall'inizio questa autostrada aveva una forte impronta **politica** (autostrada Pi-Ru-Bi) che prevaleva sugli aspetti di utilità.

Il primo tratto costruito è stato quello nell'area allora più sviluppata dal punto di vista manifatturiero: il "tratto di Rumor" che unisce Vicenza a Piovene Rocchette allora importante centro laniero ospitante la Lanerossi di proprietà dell'ENI che stava investendo miliardi di lire per trasformare il settore laniero dell'Alto Vicentino in un sistema produttivo in grado di competere sul mercato mondiale. Nel '72 cominciò a Piovene Rocchette la costruzione della "filatura più grande d'Europa" e forse del mondo, che dopo pochi anni cominciò subito a declinare verso un modello di sviluppo totalmente diverso, basato su una moltitudine di piccole-medie imprese ed una estrema frammentarietà e dispersione delle aree produttive che non sempre rende conveniente l'utilizzo di un percorso autostradale.

Il tratto Vicenza Rovigo era allora marginale e non venne neppure iniziato. Il tratto Piovene Rocchette - Trento presentava grandi difficoltà esecutive e venne allora accantonato.

Il blocco di nuove costruzioni autostradali pose fine al dibattito sull'autostrada A31. Solo l'avvicinarsi della scadenza della concessione fece tornare alla ribalta il completamento della A31, ma per vie traverse e solo come ultima soluzione.

LA CONCESSIONE ED IL RINNOVO

La costruzione della A31 sud e nord è strettamente legata al rinnovo della concessione autostradale. Com'è noto la A4 e la A31 sono legate alla stessa concessione: la A4 ha un traffico che permette entrate tra le più rilevanti d'Italia, non così la A31 che è del tutto marginale nel quadro del traffico autostradale.

Quando sta per scadere la concessione trentennale legata all'apertura della A31 (1976) la società concessionaria si offre per costruire nuove tratte. Nel 1990 la società concessionaria costruisce le tangenziali di Verona e Vicenza. Nel 1992 costruisce la tangenziale di Padova più raccordi vari.

Nel 1999 la concessione viene rinnovata, ma inciampa nella nuova normativa europeaⁱ che prevede che *"In base al diritto comunitario, la proroga di una concessione è assimilabile al rilascio di una nuova concessione"*. Interrogazione al Parlamento europeo E-3562/2003 Risposta del Commissario Bolkestein a nome della Commissione in data 16 gennaio 2004. L'Italia incappa in un'infrazione europea e viene condannataⁱⁱ.

La scadenza della concessione non è chiara ed è necessario interrogare l'Avvocatura generale dello stato che stabilisce la scadenza della concessione al 30 giugno 2013ⁱⁱⁱ.

Con delibera del 20 febbraio 2006, l'autorità concedente ANAS ha deciso di accordare una proroga di 23 anni (2013-2036) della concessione autostradale della quale è titolare la società Brescia-

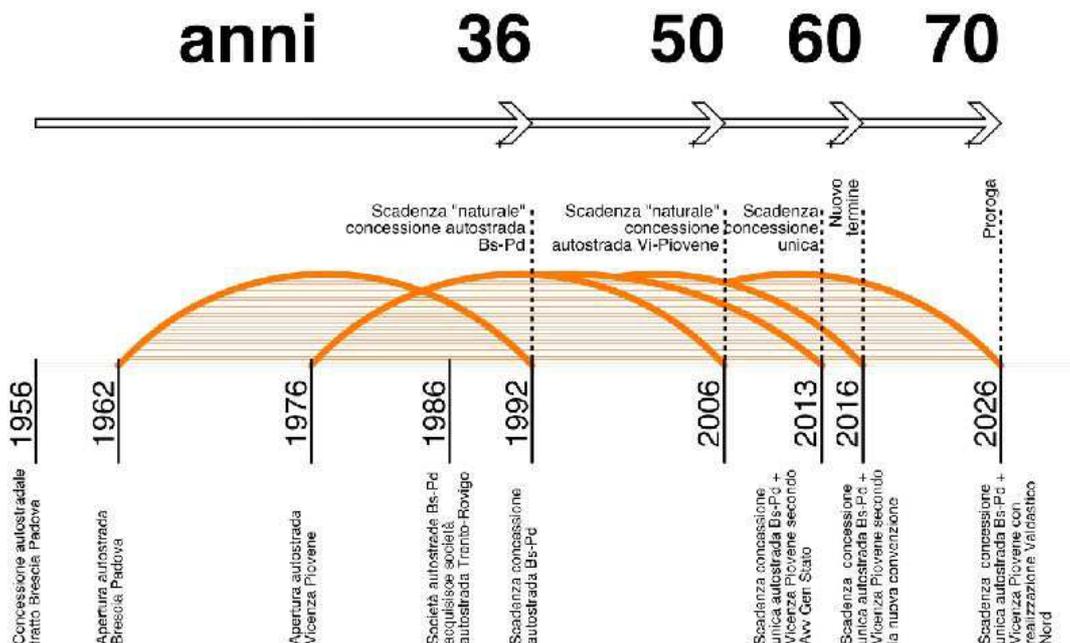
Padova ed ha approvato l'atto aggiuntivo diretto a modificare la convenzione di concessione in tal senso. Tuttavia la proroga è illegittima e incappa in un ulteriore stop da parte della Commissione europea^{iv}.

Nel tentativo di prorogare la concessione oltre i termini di scadenza si mobilita il parlamento, la Camera dei Deputati XV legislatura Servizio studi (Atti del Governo nr. 187, 188 e 189 art. 2, commi 82 e 84, DL 262/2006 n. 160) stabilisce *“Le autorità italiane hanno osservato che il concessionario non ha potuto realizzare interamente quest'ultima autostrada per ragioni ad esso non imputabili e che tale opera non potrà essere completata prima della scadenza dell'attuale concessione, essendo la fine dei lavori prevista per il 2016. La proroga della concessione attuale sarebbe dunque necessaria per permettergli di realizzare il tratto dell'autostrada Valdastico e di gestirlo per il tempo strettamente necessario a garantire una remunerazione suscettibile di permettere il finanziamento dei lavori.”* Da notare il carattere dubitativo della formulazione.

La procedura contiene un vizio logico. Se per costruire un'autostrada (tratto Vicenza Rovigo + Piovene-Trento totale km 94) servono 30 anni com'è possibile costruire i due tratti e ottenere un ammortamento dei costi in 10 anni?

Nel 2007 viene firmato un nuovo contratto di concessione che contiene la clausola della proroga al 2026. La proroga viene sottomessa alla *“approvazione del progetto definitivo relativo alla realizzazione della Valdastico Nord entro il 30.06.2013”* art 4.2 della concessione tra Anas e Società Autostrada Bs-Pd.

La concessione arriva a toccare i 70 anni di durata.



Nel 2012 viene presentato il progetto **preliminare**.

Nel 2017 viene presentato il progetto il progetto definitivo del 1° stralcio “funzionale” Piovene Rocchette - Pedemonte.

IRREGOLARITA' PROCEDURALI

1. Il progetto è stato presentato senza consultazione né accordo con la Provincia di Trento. La PAT fa ricorso alla Corte Costituzionale: un progetto che riguarda una regione/provincia a statuto speciale non può essere imposto ma va concordato. La Corte dà ragione Trento, ma afferma che nulla vieta la presentazione di un progetto fatto salvo che la approvazione è subordinata ad accordo^v.
2. La scadenza per la presentazione di osservazioni era il giorno 12/07/2013. Prima della scadenza delle osservazioni il giorno 8/6/2013^{vi} viene depositata una integrazione al progetto preliminare. Si tratta di fatto una variante sostanziale che sposta il tracciato dal territorio del Comune di Velo d'Astico interamente sul territorio del comune di Cogollo del Cengio. Nessuno ha potuto depositare osservazioni a tale modifica dato che il nuovo progetto non è mai stato ripubblicato né reso pubblico.
3. Il progetto preliminare è stato sottoposto a VIA regionale senza previa pubblicazione e tuttavia alcuni enti, tra cui il comune di Velo d'Astico ma non Cogollo del Cengio hanno potuto presentare osservazioni. La stragrande maggioranza degli stakeholders non hanno avuto notizia di questa procedura se non quando è stata pubblicata sul BURV. Non è stato sottoposto ad analoga procedura per la parte trentina.
4. Il progetto preliminare è stato sottoposto al CIPE (delibera 21/2013) che in data 18/03/2013 si è espresso approvando in linea tecnica il progetto, e dando 90 prescrizioni e 3 raccomandazioni. L'approvazione è subordinata alla seguente prescrizione "*In tempo utile e comunque entro il 30 giugno 2013, il MIT 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*". Dato che entro il 30 giugno dello stesso anno non è stato depositato il progetto **definitivo** completo, l'approvazione è decaduta.
5. Non essendo approvato il progetto definitivo entro i termini della convenzione del 2007 **la Concessione è scaduta ai sensi dell'art 4.2** dell'atto di concessione. Tuttavia né la Corte dei Conti né altri enti rappresentanti lo Stato hanno preso atto del mancato rispetto dei termini di contratto e la Concessione autostradale è stata prorogata in modo **illegittimo** senza nessun atto formale.
6. Il progetto definitivo presentato ufficialmente il 18/09/2017 non è completo. Manca infatti un documento importante l'appendice B (Elementi trasportistici - gennaio 2016- Documento elaborato dal MIT)^{vii} Tale carenza è stata segnalata tramite mail di Posta Certificata^{viii}. A tutt'oggi non ha ottenuto risposta.
7. Il progetto definitivo è stato oggetto di ripubblicazione in data 25/09/2018, al fine di integrare la documentazione mancante e di rispondere a rilievi e prescrizioni di Enti locali e organi centrali interessati.
8. Il progetto definitivo è stato oggetto di nuova ripubblicazione in data 18/09/2019, al fine di recepire rilevanti varianti (eliminazione di un casello a Cogollo del Cengio e realizzazione di una bretella sostitutiva) che comporteranno un notevole aggravio dei costi.
9. **Le Sentenze del Consiglio di Stato N. 00499/2019 del 21/01/2019 e N. 00650/2019 del 25/01/2019 hanno definitivamente annullato la delibera CIPE 18 marzo 2013, n. 21, su cui si basa l'intero procedimento approvativo.**
10. **La Procura presso la Corte dei Conti del Lazio ha chiesto agli allora vertici ANAS, in data 04/09/2019, un risarcimento per danno erariale di 600 milioni di euro**, relativamente al rinnovo della concessione ad A4 BS-PD, rinnovo che viene ritenuto illegittimo rispetto ad una condotta di Anas che avrebbe avvantaggiato il concessionario e cagionato alle casse della collettività un danno miliardario.

ILLOGICITA' DELLE SCELTE

1. Con lo slittamento dei tempi è decaduta la premessa che aveva permesso la proroga eccezionale della concessione contro le regole europee. Se infatti appariva illogico nel 2006 ipotizzare che il concessionario potesse *“realizzare il tratto dell'autostrada Valdastico e gestirlo per il tempo strettamente necessario a garantire una remunerazione suscettibile di permettere il finanziamento dei lavori”* oggi questo non è più possibile: l'autostrada non potrà essere completata entro la scadenza della concessione 31/12/2026 anzi neppure il 1° lotto Piovene Rocchette - Pedemonte. L'effetto più logico di tale constatazione sarebbe quello di dichiarare decaduta la concessione e procedere ad una gara per affidare a un nuovo concessionario la gestione dell'autostrada.
2. Il 18 settembre 2017 è stato presentato il progetto di autostrada Valdastico nord primo lotto. Il primo stralcio riguarda il tratto Piovene Rocchette - Pedemonte. Non essendo stato progettato il tratto completo, il progetto presentato non si può definire stralcio di qualcosa che non c'è. Ad esempio se prendesse piede la proposta del nuovo presidente della Provincia di Trento (ottobre 2018) che preme per uno sbocco a Rovereto, il tracciato di primo stralcio dovrebbe fermarsi ad Arsiero e il tratto Arsiero - Pedemonte con quasi 20 km di gallerie dovrebbe essere abbandonato. Lo spreco sarebbe enorme.
3. Vi è un unico documento che mette d'accordo la Regione Veneto, la Provincia di Trento e lo Stato ed è il protocollo d'intesa del febbraio 2016. In questo i tre enti firmano un'intesa che prevede al punto 2 *“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”*. Se a Trento deve arrivare una strada ordinaria perché da Piovene Rocchette deve partire un'autostrada?
4. Nelle relazioni allegate alle ultime integrazioni il crono programma parla apertamente che il termine dei lavori è previsto nel 3° trimestre 2029. Parliamo del solo tratto Piovene-Pedemonte. Ribadendo quanto già detto al punto 1 il progetto serve a legittimare una proroga oltre i termini della concessione e non per eseguire un'opera.
5. Ad Ottobre 2018 la nuova Amministrazione della Provincia Autonoma di Trento si dichiara favorevole alla realizzazione dell'opera, ma con una importante variazione di tracciato.
6. Ad Aprile 2019 il Presidente della Provincia Autonoma di Trento invia al MIT una lettera in cui concretizza la richiesta di studiare un tracciato alternativo (vedasi apposito paragrafo) con uscita in zona Rovereto Sud e non più in zona Trento/Valsugana/Besenello (come ipotizzato in fase di progettazione preliminare) fermo restando quanto già progettato ed in corso di valutazione per il tratto veneto.
7. Il MIT affida ad A4 Bs-Pd il compito di realizzare uno studio di fattibilità sul tracciato ipotizzato dal Presidente Fugatti.
8. Ad oggi (Settembre 2019) si è in attesa dello Studio di Fattibilità sul tracciato con uscita a Rovereto Sud.
9. Il 18 Settembre 2019 viene pubblicata una nuova versione del progetto del tratto veneto, con importanti integrazioni e variazioni, in spregio delle due sentenze del Consiglio di Stato precedentemente citate.

L'ERRORE DELLA SCELTA AUTOSTRADALE

La valle dell'Astico è larga 800 m nel primo tratto, scende a 80-100 m nel secondo tratto e risale a 200-400 metri nel terzo tratto.

L'autostrada non è compatibile con un ambiente vallivo, è un'infrastruttura eccessivamente pesante con un'elevata rigidità geometrica dovuta alla necessità di utilizzare raggi di curvatura ampi e basse livellette, inoltre ha un'elevata sezione stradale, mediamente il doppio delle altre infrastrutture.

Di conseguenza

- il consumo di suolo in area valliva è maggiore che in area di pianura
- il tracciato non può posizionarsi al livello del terreno, se ne deve distaccare e questo comporta l'uso massiccio di scarpate o viadotti, molto meno necessarie in pianura.

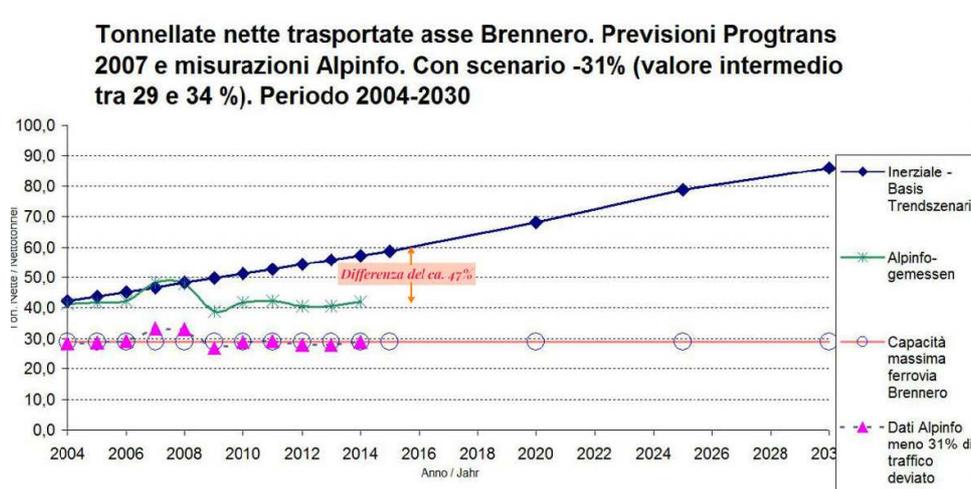
Non a caso in tutto l'arco alpino l'uso di autostrade è limitato ai valichi internazionali o a primari assi viabilistici quali, ad esempio, la Bologna – Firenze o la Milano - Genova. La soluzione più logica è declassare l'arteria da autostrada a superstrada^{ix}.

IL TRAFFICO

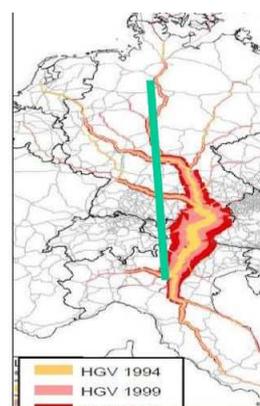
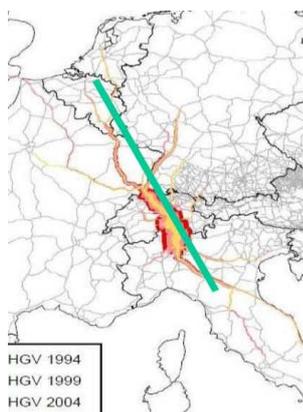
L'analisi dei flussi di traffico del progetto preliminare prevede meno di 16.000 veicoli/giorno nel tratto trans provinciale. Si tratta di uno studio completo che il grafo delle strade alternative e prende in esame la costruzione della Strada Pedemontana Veneta e il futuro della rete viaria del nord est.

Nel progetto definitivo si cita, senza allegarlo, un altro studio del traffico che porta a 29.000 veicoli/giorno la stima del traffico. Non è spiegata la procedura di stima, non sono allegati i grafi della rete stradale esaminata, si riportano solo i risultati, che tuttavia sono poco attendibili e non coordinati con il progetto definitivo. Infatti prevede circa 29.000 veicoli/giorno nel 2024 ovvero prima della conclusione anche solo del tratto vicentino.

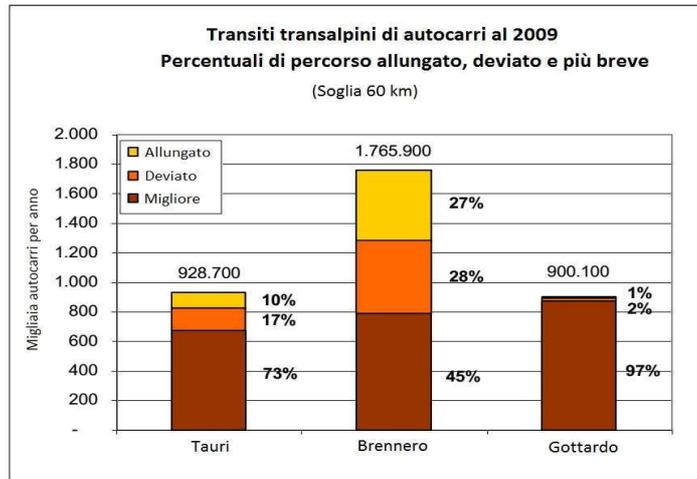
Rileviamo inoltre che **lo studio trasportistico** alla base del Piano Economico Finanziario dell'opera allegato al progetto preliminare **risale al 2007** (quindi antecedente alla crisi globale), che, come risulta chiaramente dal grafico a seguire, **le stime di traffico risultano decisamente inferiori alle rilevazioni (-47%)**, e che la forbice tra i dati reali e quelli stimati si va sempre più allargando, rendendo quindi obsolete e scarsamente aderenti alla realtà attuale ed alle tendenze future le stime di traffico prodotte dal proponente.



Nell'ambito di uno studio trasportistico di più ampio raggio, bisognerebbe considerare come **l'asse del Brennero verso cui tende la Valdastico Nord NON sia il percorso ottimale verso i grandi hub di Anversa, Rotterdam ed Amburgo**, dato che comporta una notevole deviazione rispetto all'asse ottimale del flusso merci; se viene utilizzato l'asse del Brennero è solo perché comporta costi più bassi a livello autostradale, un minore costo del carburante in Austria e degli sgravi fiscali sul carburante da autotrazione, rispetto al percorso più favorevole che passerebbe per il Gottardo, il Lotschberg e la Svizzera.



E' inoltre necessario considerare che gran parte del traffico pesante è solo un traffico di attraversamento, dai porti Italiani alle aree produttive nord-europee, e che quindi NON porta un diretto beneficio all'economia italiana, salvo le spese relativamente modeste connesse al transito autostradale (pedaggi, autogrill etc..).

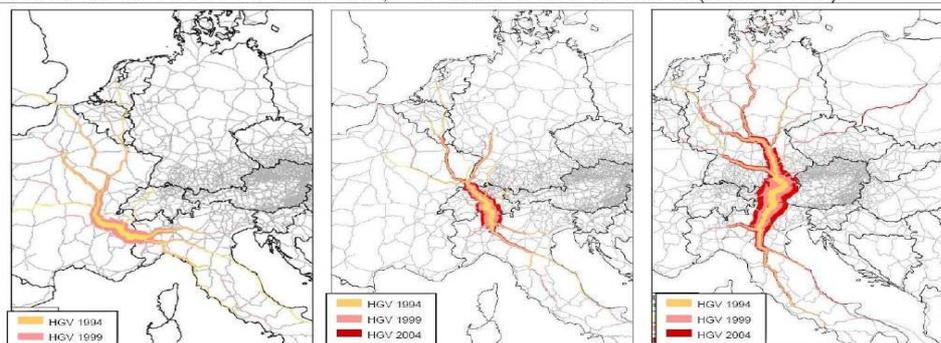


Più della metà (55%) del traffico merci su gomma insistente sull'asse del Brennero risulterebbe, secondo le statistiche, utilizzando un percorso non ottimale, deviato su questo asse dai minori costi autostradali, dagli sgravi sul costo dei combustibili per autotrazione presenti in Italia e dal minore costo del carburante alla pompa in Austria.

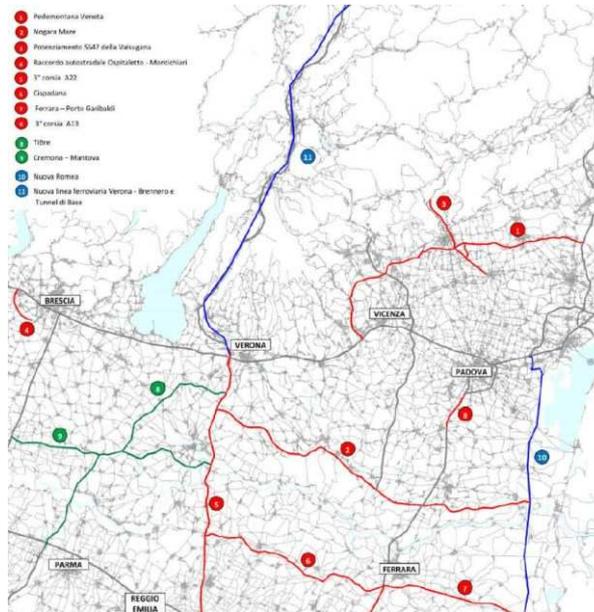


Il transito per quello che sarebbe il "corridoio ottimale" passante per la Svizzera (Gottardo e Loetschberg) è inoltre regolato dall'articolo 46 dell'Accordo sui trasporti terrestri CH-UE che permette alla Svizzera di "adottare misure unilaterali di salvaguardia in caso di gravi problemi nello smaltimento del traffico merci transalpino su strada associati a un insufficiente tasso di utilizzo della capacità ferroviaria disponibile (tasso di utilizzo inferiore al 66 % per un periodo di dieci settimane)", e sarebbe pertanto prioritario potenziare ed incentivare l'utilizzo del trasporto su rotaia su questo asse, se veramente si volesse sgravare l'asse del Brennero.

ROUTEN EINZUGSGEBIET FREJUS, GOTTHARD UND BRENNER (1994 – 2004)



Rileviamo infine come l'insieme delle tratte ferroviarie, stradali ed autostradali in progetto (vedasi immagine a seguire) comporti una **costante adduzione di traffico verso l'asse del Brennero**, asse che ha comunque una capacità finita; le proposte di "terza corsia" e "terza corsia mobile" sulla A22 (che arrivano però fino al massimo a Bolzano) non risolvono il problema dello "sbocco a nord" stante **le limitazioni orografico/fisiche** che il tratto da Bolzano in poi comporta; l'asse del Brennero è già ora vicino al livello di saturazione, ed addurvi ulteriore traffico potrebbe portare ad una congestione con gravi conseguenze anche sui livelli di inquinamento e sulla qualità della vita dei cittadini.



Se veramente si vuole disincentivare il trasporto su gomma la soluzione **NON** può essere quella di costruire nuove strade, così come per una persona che aumenta di peso la soluzione **NON** può essere quella di acquistare vestiti di taglie più grandi.

Una seria politica di trasferimento dal trasporto su gomma a quello su ferro deve necessariamente passare da uno **STOP** a infrastrutture poco remunerative quale la A31 Nord, dall'adeguamento delle tariffe autostradali su tutto l'arco alpino e dall'abolizione degli sgravi fiscali per i carburanti per autotrazione, provvedimenti che renderebbero molto più "appetibile" ed economicamente vantaggioso il trasporto su ferrovia.

Si chiede pertanto di effettuare **un più aggiornato studio viabilistico-transportistico, anche alla luce dei cambiamenti e delle nuove tendenze intervenuti successivamente alla crisi globale del 2008**, che consideri un quadro di analisi più ampio, volto a descrivere su scala europea, nazionale e locale gli scenari di evoluzione della mobilità e dei modelli trasportistici, sia stradali che ferroviari, e che tenga conto delle previsioni di traffico di un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico, Valsugana e Valle dell'Adige

COSTI DI COSTRUZIONE

Il primo stralcio Piovene-Pedemonte è lungo 17 km e costerà poco meno di 1,3 miliardi di euro, ovvero 76 mln€/km. Viene battuto ogni record nella costruzione delle autostrade in Italia^x.

COSTI DI MANUTENZIONE

Nel solo tratto Piovene-Pedemonte sono previste 26,5 km di gallerie^{xi} per unire due paesini veneti distanti 17 km. Di questi, 26,3 km riguardano gallerie con lunghezza superiore a 999 m. Questo comporta standard di sicurezza costosissimi^{xii}. Prendendo in esame il progetto preliminare, l'unico completo fino a Trento i 60 km di gallerie necessitano di 17 megaWatt di sola potenza elettrica. Un calcolo semplice porta i costi per sola illuminazione a 650.000 €/mese (vedi appendice).

IMPOSSIBILITÀ DI RIENTRO DEL FINANZIAMENTO

Facciamo un semplice calcolo, sempre sul progetto preliminare completo fino a Trento. Costo dell'intervento oltre 1,9 miliardi di €. Prendiamo la previsione più ottimistica di 30.000 veicoli giorno di cui il 25% industriali. Applicando le tariffe correnti (0,067 €/km per auto e 0,14 €/km per 4 assi) si otterrebbe un incasso giornaliero di circa 100.000 euro e un incasso annuale di 37 mln€. Quindi se calcoliamo che addirittura metà dell'incasso venga accantonato per l'ammortamento, il rientro del capitale è previsto dopo oltre 100 anni. Comunque si girino le cifre si evince che non ha senso prevedere un tale sviluppo di gallerie con questi volumi di traffico.

Ancora una volta la scelta autostradale si rivela perdente.

IMPATTO AMBIENTALE DEI CANTIERI

Nel solo tratto Piovene-Pedemonte è previsto lo scavo di 7 milioni di mc di roccia^{xiii}. Prevedendo due soli viaggi dei camion (13 mc cadauno) si ha un movimento di 1.000.000 di camion, dividendo per la durata dei lavori (2889 giorni) si ha un flusso di traffico di 350.000 veicoli giorno. Anche conteggiando che molti camion facciano tragitti brevi si tratta di un impatto insopportabile che dovrebbe durare 8 anni. A questi 7 milioni di mc dovrà aggiungersi parte degli scavi per realizzare la galleria di valico.

Ancora una volta la scelta autostradale si rivela incompatibile con l'ambiente vallivo.

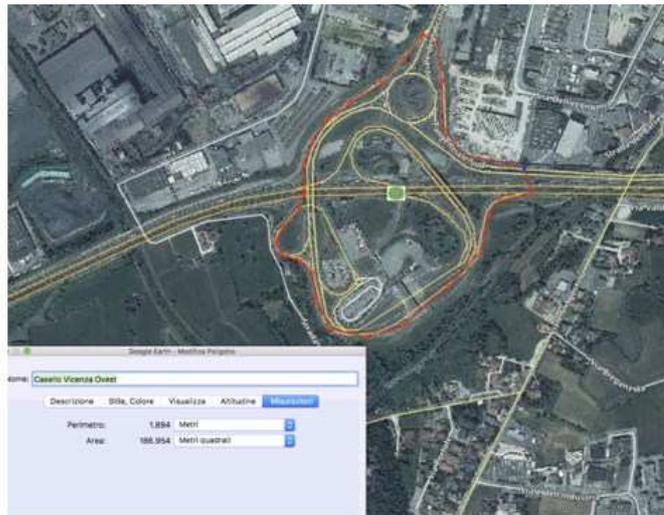
IMPATTO AMBIENTALE DELL'INFRASTRUTTURA COMPLETATA

CONSUMO DI SUOLO

In ambito vallivo la superficie disponibile è estremamente ridotta e si limita alla superficie di fondovalle dato che la superficie di versante non è utilizzabile a fini antropici. A Cogollo del Cengio la superficie di fondovalle è pari al 16% del totale, a Pedemonte il 10%. L'autostrada va ad insediarsi proprio nella superficie di fondovalle e sottrae superficie preziosa e rara. È vero che la scelta di posizionare l'infrastruttura entro terra riduce il consumo di suolo ma la sua presenza è insopprimibile. Ad esempio il casello di Cogollo del Cengio (progetto definitivo) ha un ingombro di 226.700 mq quando il casello di Vicenza ovest, in zona pianeggiante ne occupa "solo" 187.000 mq comprendendo anche un mega parcheggio di scambio^{xiv}.



Casello di Cogollo 226.700 mq



Casello di Vicenza ovest 187.000 mq

PERICOLO PER LE FALDE

La realizzazione di 23 km di gallerie entro la roccia costituisce un grande pericolo per le falde d'acqua anche in ragione della larga sezione di scavo resa necessaria dalla ampia sezione di scavo (m 16,30 di lato per ogni canna).

Negli elaborati di progetto risulta una esaustiva e completa documentazione relativamente alle portate ed agli eventi alluvionali storici dei corsi d'acqua coinvolti, ma non risulta alcuna menzione in merito al sistema di ricarica delle falde di cui il sistema orografico compreso nelle aree di perforazione è parte integrante e speculare rispetto al versante Trentino, di cui si ha già contezza delle difficoltà di perforazione causa la presenza di "imponenti masse d'acqua" xv.

Si invita pertanto ad esplorare la possibilità che anche sul versante Veneto (geologicamente gemello e contiguo a quello trentino) sia presente la stessa problematica situazione onde evitare di mettere a repentaglio il rifornimento idrico di una delle aree più densamente abitate e produttive della pianura Padano-Veneta.

L'area oggetto dei lavori è una delle zone a più alta piovosità del Veneto, e costituisce un importante bacino di raccolta/ricarica delle falde acquifere di pianura il cui meccanismo di funzionamento è ancora sostanzialmente ignoto, che NON possiamo permetterci di porre a rischio.

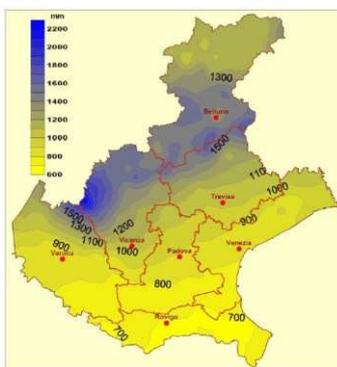


Figura 3: Precipitazioni annuali medie del Veneto nel periodo 1950-2010 (fonte ARPAV, 2011)

I recentissimi (tempesta Vaia, Ottobre 2018) eventi alluvionali e le precipitazioni di fine Ottobre 2018 hanno infine posto in evidenza la fragilità del territorio che sarebbe interessato dai cantieri e dall'opera finale, con comparsa di fontanili nei fianchi della valle, importanti discese d'acqua lungo impluvi che, a memoria d'uomo, mai erano stati interessati da tali fenomeni, ed esondazioni dell'Astico in zone ritenute e classificate universalmente come "sicure" e non a rischio alluvionale.



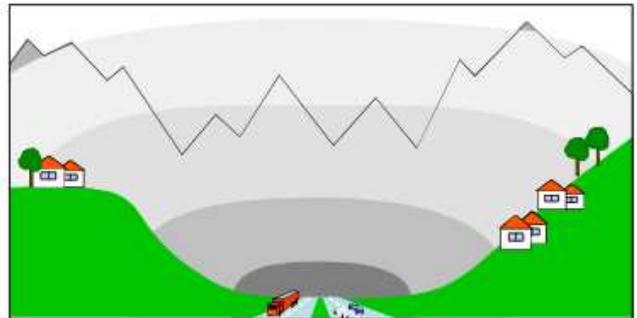
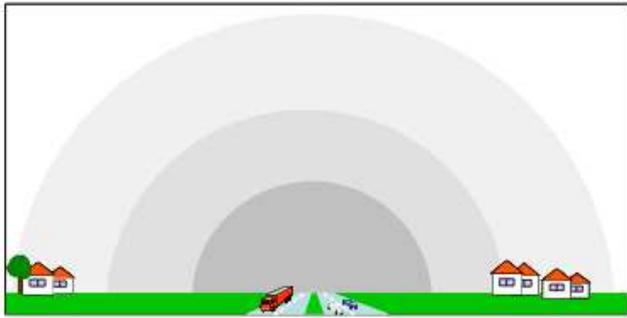
Il "Principio di Precauzione" imporrebbe pertanto di **valutare più approfonditamente se sia il caso di gravare ulteriormente su un territorio già a rischio con opere e cantieri così impattanti** come quelli previsti per la A31 Valdastico Nord.

FRANA MAROGNA

Per quanto riguarda la zona di "Frana Marogna", sita esattamente sopra il punto di sbocco della galleria "San Pietro" e lo svincolo "Valle dell'Astico" a Pedemonte, negli elaborati aggiuntivi presenti nella ri-pubblicazione del progetto risultano 2 relazioni tecniche, che consigliano di adottare rilevati, opere di difesa e in pratica la ri-modellazione del fianco della montagna, confermando in definitiva le osservazioni dei cittadini e dei tecnici (vedasi relazione geologica del prof. Zampieri dell'Università di Padova, che evidenzia la possibilità di distacco di una frana nell'ordine di milioni di metri cubi) nel segnalare una zona di pericolo.



Si chiede pertanto che vengano effettuati seri ed approfonditi studi, da parte delle Istituzioni e degli Enti preposti, per determinare quale sia l'effettiva caratterizzazione della zona di "Frana Marogna" e della zona "La Gioia", dato che non è possibile lasciare che sia un privato, per quanto autorevole, a determinare il profilo di rischio di tale area.



Si consideri infine che in ambito vallivo il volume d'aria disponibile in cui si disperderebbero gli inquinanti è decisamente ridotto a causa della presenza dei pendii, e nello specifico della Valdastico sarebbe anche concentrato allo sbocco delle gallerie, peraltro proprio in corrispondenza/ad una quota immediatamente superiore ai centri abitati.

FATTORE RUMORE

Riteniamo inoltre che sia stato grandemente sottovalutato l'aspetto acustico dell'impatto sia nella fase di cantierizzazione che nella fase di eventuale esercizio dell'opera; le misurazioni e le simulazioni effettuate ed allegate al progetto NON tengono infatti conto del cosiddetto "Effetto Anfiteatro" (vedasi in proposito http://www.ing.unitn.it/dica/tools/download/Quaderni/ALPNAP_Brochure_Italian_2007.pdf) che, a differenza delle misurazioni essenzialmente "lineari" simulate nel progetto, potrebbe portare a livelli di inquinamento acustico ben maggiori di quanto stimato.



CONSIDERAZIONI IN MERITO ALL'IPOTESI DI TRACCIATO SU ROVERETO

OSSERVAZIONI GENERALI

La nota inviata al Ministero dal Presidente Fugatti in data 06 Aprile 2019 parrebbe far emergere la volontà di procedere in due direzioni, totalmente divergenti tra loro:

- Realizzare un collegamento autostradale tra l'area industriale di Rovereto ed il Vicentino;
- Realizzare un collegamento autostradale tra la valle dell'Astico e l'Alta Valsugana, allo scopo di alleggerire il traffico della SS.47 Valsugana.

Le due esigenze non possono chiaramente essere soddisfatte dalla stessa infrastruttura, e mentre la parte veneta vorrebbe mantenere quanto già progettato, la parte trentina cerca di connettere i desiderata veneti e quanto già concordato tra i due Enti in passato per l'alleggerimento del traffico in Valsugana con le promesse elettorali della attuale maggioranza trentina (uscita a Rovereto).

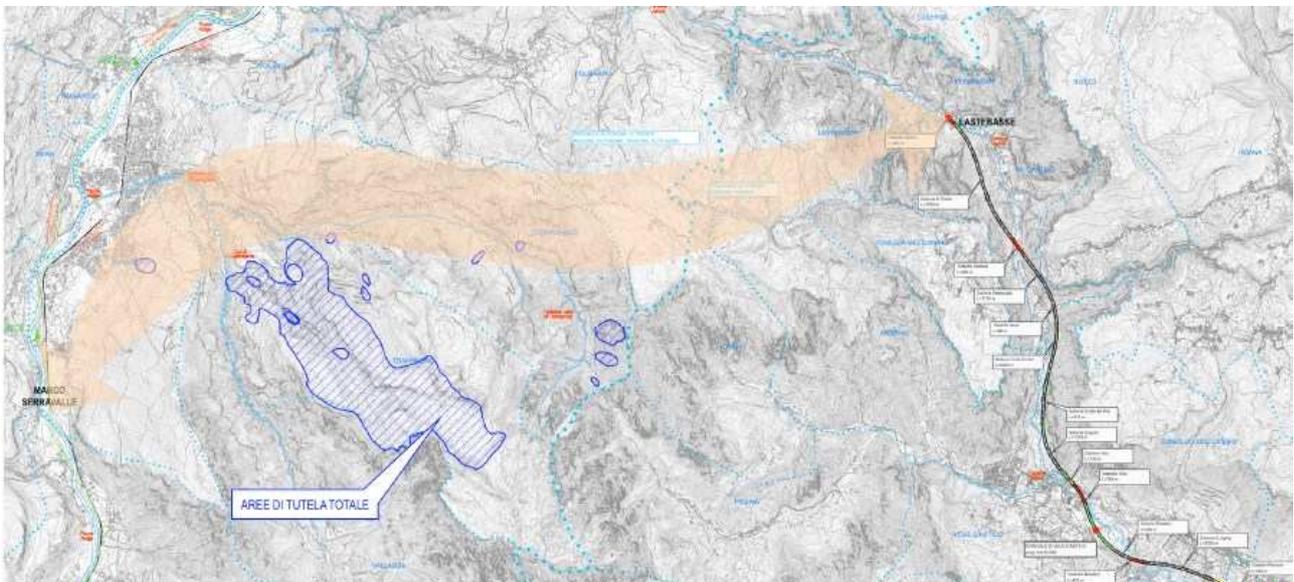
Sarebbe chiaramente un assurdo, sia dal punto di vista infrastrutturale che dal punto di vista politico dare corso ad entrambe le soluzioni, se non in una ottica clientelare volta al mantenimento della rendita di posizione finanziaria che il “monopolio naturale” di questa concessione (che arriva ormai a durare quasi 70 anni) costituisce per A4 Bs-Pd, A4 Holding, Abertis ed in definitiva Atlantia.

A livello locale l’ipotesi di uscita a Rovereto sta facendo crescere un consistente movimento di dissenso, molto radicato e trasversale sia nelle valli che nel roveretano, e questo potrebbe essere anche uno dei motivi per i quali si sta agitando il “falso scopo” dell’uscita a Rovereto Sud, ovvero acquietare la forte opposizione all’opera coagulatasi negli anni sia a Besenello che in Valsugana, per poi presentare surrettiziamente il progetto di uscita in Valsugana senza dare il tempo alle opposizioni di “costruire” una pubblica opinione ed aggregare le varie anime della protesta.

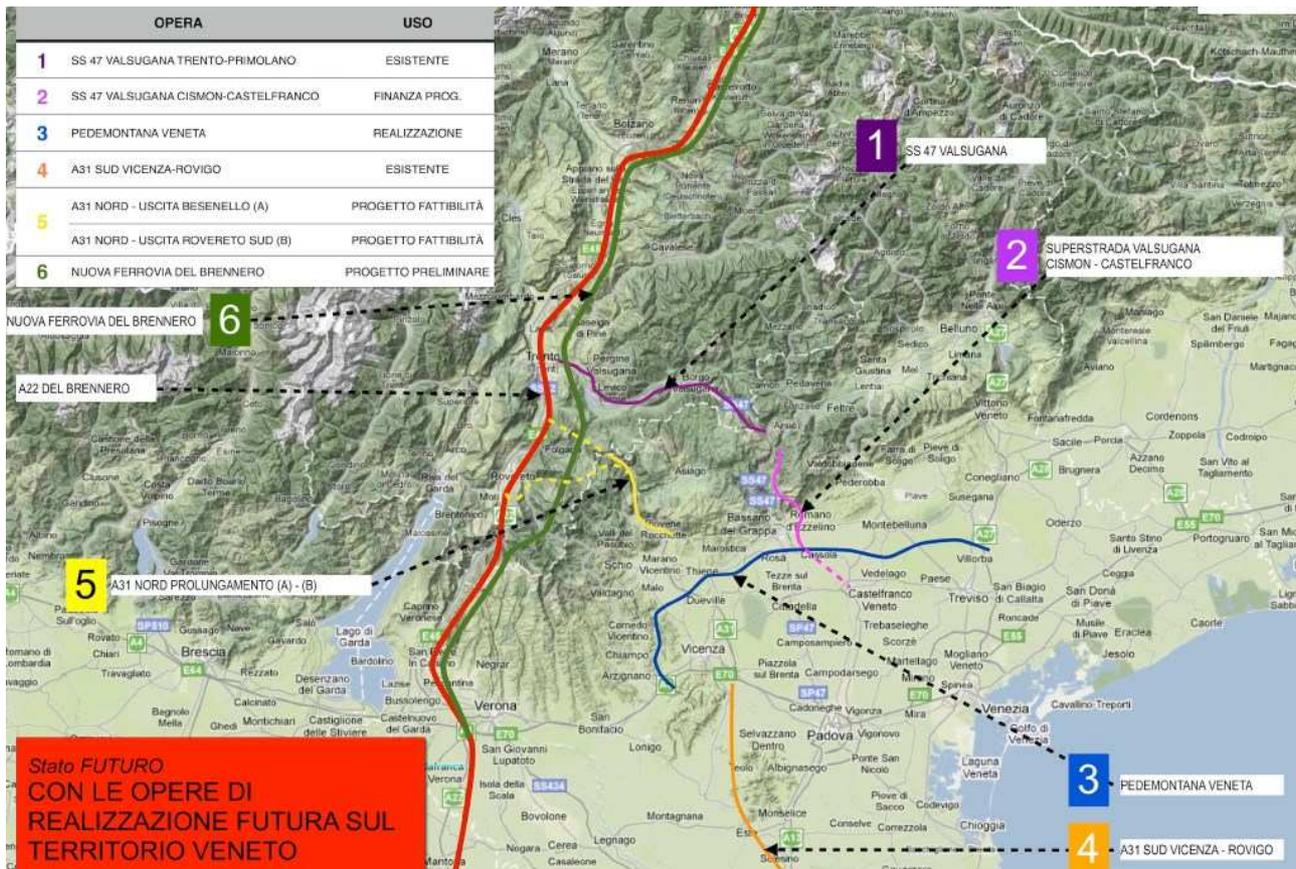
Molte Amministrazioni locali trentine (anche di anima leghista) si stanno schierando apertamente contro l’opera, visto l’impatto che potrebbe avere su territori estremamente fragili e delicati dal punto di vista idro-geologico (riporto la testimonianza di un sindaco valligiano, cui la Provincia di Trento ha “cassato” un progetto di percorsi ciclo-pedonali sviluppantesi su mulattiere e strade boschive in disuso e da recuperare, stante la criticità della valle, e su questo stesso territorio vorrebbero fare un traforo che farebbe concorrenza al tunnel sotto la Manica!).

OSSERVAZIONI SULLA FATTIBILITA’ TECNICA DEL COLLEGAMENTO CON ROVERETO

Si tratterebbe in sintesi di una opera, a partire dal terminale della progettata arteria sul lato Veneto a Pedemonte (VI), di un tunnel di lunghezza compresa tra i 20 e i 30 km (dipende dalle “chicane” previste sulla carta per evitare le aree a tutela totale presenti in trentino, vedasi all. B della nota) , a doppia canna, quindi fino a 60 km di gallerie, per sbucare in Val Lagarina tra Ala e Marco (Rovereto Sud) attraverso gli altipiani dei Fiorentini, Passo Coe, Val di Terragnolo.



Al di là di considerazioni tecniche, ambientali ed economiche, opere del genere potrebbero essere, a nostro avviso, sostenibili qualora si trattasse di un rilevante collegamento internazionale o, internamente, per collegare due nodi viabilistici, economici ed urbanistici di primaria importanza economica (es. Bologna con Firenze, il Tirreno con l’Adriatico o simili); ma qui stiamo parlando di collegare due aree sì rilevanti dal punto di vista economico e produttivo, ma il cui interscambio merci non giustifica certo la costruzione di una tale opera.



A tal proposito sarebbe da rilevare come, se lo scopo fosse realmente di collegare le aree produttive del vicentino con quelle roveretane, il percorso più logico, rapido ed economico sarebbe partendo da Schio (una delle zone a più alta densità di imprese di tutta Europa) perforando il Pasubio e la Vallarsa, per poi giungere a Rovereto, senza una deviazione di quasi 20 km (su viabilità ordinaria) per imboccare la Valle dell’Astico; tale ipotesi era già stata valutata e scartata negli anni ’70 in fase di progettazione del primo tronco della A31, visto l’alto costo che lo sviluppo in galleria comporta, ma il tracciato ad oggi prospettato riporterebbe proprio la stessa tipologia di soluzione già scartata, per di più allungando il tragitto.

Se dal lato trentino le zone di criticità idro-geologiche parrebbero essere ben studiate e definite (e infatti la proposta trentina parrebbe cercare di aggirarle), altrettanto non può dirsi per il versante Veneto, dove studi, caratterizzazioni e tipizzazioni delle zone montane attraversate mancano quasi totalmente.

Relativamente allo sviluppo dell’opera, si partirebbe da una quota di circa 350 mt (circa) e prevedendo uno svincolo in zona Terragnolo “a servizio degli altopiani Cimbri” si arriverebbe a quota 750 mt (circa) per poi scendere a 130 mt (circa) in Val Lagarina, per un complessivo di (spannometricamente) 1000 mt di dislivello, il che comporterebbe una pendenza media del 4% sul lato veneto e del 6,2% sul lato trentino (6% è la pendenza massima longitudinale secondo la normativa italiana sulle autostrade), senza contare gli svincoli che sarebbero da prevedersi in massima parte in galleria e viadotto, circostanza che rischia di aumentare ulteriormente le pendenze.

Si rileva che il tracciato 6 (Nuova Ferrovia del Brennero) secondo questo “progetto” attraverserebbe in pieno “l’Area a tutela totale” in Trentino, che le “chicane” previste cercano invece di evitare come tracciato autostradale.

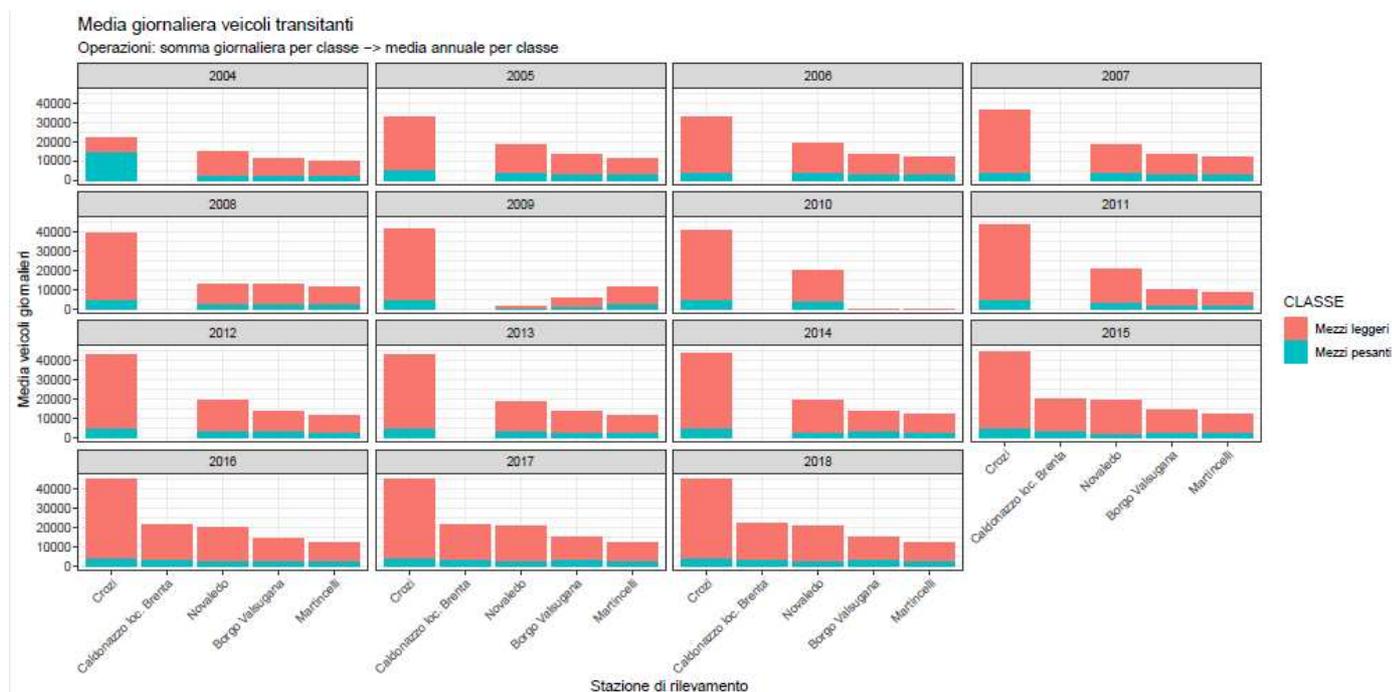
Da notare che le zone che sarebbero attraversate costituiscono un rilevante polo turistico sia per il Veneto che per il Trentino (altipiani dei Fiorentini, Folgaria e Lavarone, caroselli sciistici, comprensori naturalistici, percorsi di trekking e cicloturistici), sia estivo che invernale, e che il rischio di intaccare il sistema di ricarica delle falde della pianura padano-veneta è molto alto, data l'ampiezza e la lunghezza del tracciato sotterraneo; tale rischio è ovviamente presente anche per i tracciati con sbocco in Valsugana o a Besenello.

Lo sbocco a Rovereto Sud rende inoltre praticamente irrilevante il beneficio della riduzione del traffico lungo la A22 del Brennero per lo snodo di Verona, aggirando anzi, per il traffico merci, l'interporto "Quadrante Europa" che dovrebbe servire per passare il traffico merci da gomma a rotaia lungo l'asse di attraversamento alpino e riproponendo il problema della saturazione della A22 da Rovereto a Brennero.

CONSIDERAZIONI SULLE STIME DI TRAFFICO IN VALSUGANA

Se esiste un problema di traffico in Valsugana questo dovrebbe essere affrontato a livello LOCALE tramite il potenziamento delle linee di trasporto pubblico e ferroviario e, se necessario, tramite nuova viabilità per il traffico pesante.

Come si evince infatti dai dati di traffico (vedasi rilevazioni a seguire), due terzi del traffico della Valsugana è endogeno, ovvero generato internamente, e cresce esponenzialmente andando verso Trento; il traffico di attraversamento che POTREBBE essere intercettato dalla A31 (con sbocco a Trento) NON può essere superiore al valore del traffico nel punto di minima rilevazione (circa 15 mila veicoli/gg), valore minimo che dovremmo ritenere comunque in larga parte non intercettabile dalla A31 in quanto non può materialmente essere di solo attraversamento (Proveniente dal Veneto), ma in larga parte generato internamente dagli spostamenti locali.



La realizzazione della A31 Valdastico Nord potrebbe pertanto intercettare solo una parte del traffico della Valsugana, ma se, come si evince dai dati, più del 50% del traffico viene generato dallo stesso tratto terminale della SS 47, l'utilizzo del tratto autostradale per un tratto così breve (Caldonazzo o Pergine-Trento) potrebbe non essere così incisivo come prospettato.

CONCLUSIONI

Una domanda è d'obbligo: si costruisce la Valdastico nord perché serve un'autostrada oppure perché si vuole prorogare una concessione miliardaria?

A parere nostro e di ben più insigni esperti la Valdastico Nord verrà costruita solo con la funzione di prorogare la concessione fino al 2026, e di mantenere gli incassi dei pedaggi del tratto BS-PD, forse il tratto autostradale più remunerativo di tutta la rete nazionale.

La continua proroga della concessione in deroga alla normativa europea poteva forse essere giustificabile quando A4 Holding era a stragrande maggioranza di proprietà degli Enti Locali, ma ad oggi risulta invece di proprietà di Abertis, una multinazionale spagnola a sua volta recentemente scalata da Atlantia, che è già concessionaria di gran parte della rete nazionale.

Se si vuole parlare di viabilità è necessario separare il rinnovo della concessione dalla costruzione di un'infrastruttura tra le province di Trento e di Vicenza, non è possibile parlare seriamente di infrastrutture fino a quando queste sono legate alla proroga fittizia della concessione; l'autostrada è la risposta sbagliata a un problema mal posto, dato che la tecnica delle infrastrutture ha i mezzi per risolvere molti problemi e in modo più efficiente di quello di costruire infrastrutture a pagamento.

Se la realizzazione dell'intera tratta Piovene Rocchette – Trento risulterebbe, come precedentemente evidenziato, anti-economica e volta solamente al **mantenimento da parte del concessionario di una rendita di posizione finanziaria**, tanto più la realizzazione del solo tratto veneto risulta un assurdo dal punto di vista viabilistico e trasportistico.

Il **Consumo e l'impermeabilizzazione del suolo, l'interferenza con gli assetti idrici e la dispersione urbana (SPRAWL)** favoriti dalla costruzione di autostrade, che molteplici studi dimostrano essere oramai **giunti ad un punto critico specialmente nel Veneto**, rendono sempre più grave ed attuale il **rischio da dissesto idro-geologico**, che invece si dovrebbe cercare di limitare il più possibile anche alla luce dei sempre più intensi eventi meteorologici che si verificano nel nostro Paese.

Anche dal punto di vista economico l'opera sarebbe dannosa, anche e soprattutto per i territori trentini interessati, che hanno una **vocazione turistica a basso impatto ambientale**, coltivazioni e agricoltura biologica, e sono poco adatti ad un turismo di massa quale la realizzazione dell'opera potrebbe portare; se si volesse risolvere il problema del traffico in Valle dell'Astico, in Alta Valsugana e nella zona dei Laghi di Levico e Caldonazzo sono già state avanzate proposte e progetti a costi e impatto infinitamente minori rispetto alla A31 Nord.

Riteniamo inutile continuare a incentivare il trasporto su gomma costruendo nuove arterie per favorire i concessionari autostradali, quando in ogni consesso si proclama la necessità di **ridurre le emissioni ed il traffico**, salvo poi limitarsi a istituire "domeniche ecologiche" ristrette ai centri storici delle cittadine.

Si abbia il coraggio di dire per una volta NO ad una opera forse marginale nel panorama nazionale, ma che sia di **esempio e punto di partenza di un nuovo modo di concepire lo sviluppo e la tutela del territorio e dell'interesse dei cittadini**.

Da notare inoltre i vincoli imposti alle Amministrazioni Comunali interessate, che **da oltre 40 anni sono impediti ed impossibilitati nello sviluppare soluzioni urbanistiche e viabilistiche alternative** oramai urgentemente necessarie per risolvere i problemi di traffico locale e le esigenze di sviluppo a causa dei vincoli che la sola ipotesi di prosecuzione dell'opera pone ai PAT ed agli altri strumenti urbanistici, in un territorio parzialmente o in gran parte montano in cui il territorio fruibile ed utilizzabile è necessariamente limitato.

FACCIAMO UNA PROVOCAZIONE

Se separiamo il rinnovo della concessione dalla costruzione di un'infrastruttura viaria tra provincia di Vicenza e provincia di Trento, all'improvviso i problemi diventano più chiari. Le spese di costruzione dell'autostrada vengano consegnati alle comunità locali vincolati allo scopo.

A questo punto solo uno studio del traffico indipendente e svincolato da pressioni esterne potrà dare la soluzione migliore.

Con questa soluzione si riduce un debito potenziale e occulto dello Stato dato che, secondo la convenzione del 2007, allo scadere della concessione lo Stato dovrà restituire le somme non ancora ammortizzate (1.330 mln€ per la Valdastico sud e 1.900 mln€ per la Valdastico nord) e che come precedentemente evidenziato NON sarebbe possibile ammortizzare se non **trasformando la concessione in un vero e proprio beneficio perpetuo.**

Se la popolazione locale senza l'aiuto di costosi consulenti ha saputo chiarire le criticità della soluzione autostradale, confidiamo che il Ministero possa appoggiare quanto ritiene valido delle nostre argomentazioni e **archivi definitivamente l'ipotesi di prosecuzione di quest'opera che pende come una "spada di Damocle" sulle popolazioni e sugli Enti Locali interessati da più di 40 anni .**

Appendice

STIMA DEI COSTI DI ENERGIA ELETTRICA NEL TRATTO PIOVENE ROCCHETTE - TRENTO

Base Progetto preliminare 2012.

	NOME CABINE ELETTRICHE MT-BT CON FORNITURA ENERGIA	POTENZA NOMINALE kW	COEFFICIENTE GLOBALE DI CONTEMPORANEITA'	POTENZA DI FORNITURA kW
1	Cabina elettrica MT-BT Piovene	5840,56	(0,8)	4672
2	Cabina elettrica MT-BT Pedemonte Nord	5840,56	(0,8)	4672
3	Cabina elettrica MT-BT Valico Sud	5704,52	(0,7)	3993
4	Cabina elettrica MT-BT Valico Nord	5704,52	(0,7)	3993
5	Cabina elettrica MT-BT Svincolo A22	445	(1)	445
		23535,16		17776

A	B	C	D	E	F
Descrizione	Potenza totale apparecchi (kw)	coefficiente di contemporaneità	regime di funzionamento giornaliero	descrizione	kWh/giorno
Ventilatori	13.536	0,75	0,633	8 ore al 100% 8 ore al 60% 8 ore al 30%	154.310
Pressurizzazione bypass	2.340	0,75	0,50	dipende dalla caduta di pressione, ipotizzo un funzionamento dei macchinari per il 50%	21.060
Filtrazione	2.000	0,75	1,00	ipotizzo che i macchinari funzionano tutto il tempo	36.000
Illuminazione gallerie	1.739,42	0,75	1,00	ipotizzo che i macchinari funzionano tutto il tempo	31.310
Circuiti ausiliari	410	0,75	0,100	funzionano solo in caso di emergenza	738
Aree di servizio, svincoli,	3.143	0,75	0,510	luci in funzione per metà giornata + altri consumi	28.853
	23.168,42				
<i>Totale consumo</i>		Kwh			<i>272.271</i>
Totale		Kwh			8.168.121
Descrizione:					
col A-B:	contiene la descrizione e le potenze installate, come descritto nel documento Calcoli preliminari delle potenze assorbite (doc. 2505_060701007)				
col C:	Il coefficiente di contemporaneità è la media di quelli usati nei documenti di progetto (0,8 e 0,7)				
col D-E:	avendo gli apparecchi un regime variabile viene ipotizzato uno schema di funzionamento				
col F:	D*C*D*24				

Nel Progetto preliminare è riportato il conteggio delle potenze in gioco: in totale è richiesta la fornitura di 17,7 megawatt.

Stima dei consumi elettrici sulla base dei dati del progetto preliminare

Ipotizzando un costo dell'energia di 0,0788 €/kWh (al netto di iva e imposte) come indicato dall'*Autorità per l'energia elettrica e il gas* i 39,3 km di autostrada Piovene Rocchette - Trento comportano un costo mensile dell'energia elettrica di

$$8.168.121 * 0,0788 =$$

€/mese 643.648

I restanti 247 km di autostrada attuale consumano 75.000 €/mese.

Il confronto è:

Costi di elettricità di 1 km di autostrada (75.000/247) 303,64 €/km*mese

Costi di elettricità di 1 km di Valdastico Nord (643.648/39,4) 16.336 €/km*mese

NOTE

ⁱ *“su tale richiesta del Concessionario di rideterminare la durata della concessione è stata avviata una procedura di infrazione dalla Commissione europea, Commissario europeo per il mercato interno ed i servizi, n. 20064378 del 12 ottobre 2006, che considera la rideterminazione della durata della concessione per la realizzazione della Valdastico Nord come una “proroga della concessione avente ad oggetto la gestione delle opere esistenti” che “si tratterebbe nell’attribuzione diretta di una nuova concessione di servizi, in violazione delle regole e dei principi del trattato.” (Convenzione ANAS società Autostrada Bs-Pd del 30 luglio 2010 pag 4)*

ⁱⁱ *“Per questi motivi, la Corte (Seconda Sezione) dichiara e statuisce:*

1. *In quanto l’ente pubblico ANAS SpA ha affidato la costruzione e la gestione delle autostrade della Valtrompia e della Pedemontana Veneta Ovest alla Società per l’autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova SpA mediante concessioni dirette non precedute da pubblicazione di un bando di gara, senza che ne ricorressero i presupposti, la Repubblica italiana è venuta meno agli obblighi che ad essa incombono in forza della direttiva del Consiglio 14 giugno 1993, 93/37/CEE, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, e più in particolare degli artt. 3, n. 1, e 11, nn. 3, 6 e 7 di quest’ultima.*

La Repubblica italiana è condannata alle spese.

(Sentenza della Corte Europea - seconda sezione composta dal sig. C.W.A. Timmermans, presidente di sezione, dal sig. J. Makarczyk (relatore), dalla sig.ra R. Silva de Lapuerta, dai sigg. P. Küris, e J. Klučka, giudici, 27 ottobre 2005)

ⁱⁱⁱ *L’Avvocatura Generale dello Stato in data 10 ottobre 2005, ha affermato che le concessioni relative alle tratte A4 Brescia-Padova ed A31 Valdastico sono state ricondotte ad una disciplina unitaria riscontrabile nell’unicità del piano economico finanziario vigente alla data e della scadenza della concessione fissata, per entrambe le tratte, al 30 giugno 2013 (...) tuttavia, afferma l’Avvocatura, tale data non tiene conto dell’intero oggetto della concessione che, nel 1985, si è estesa per effetto della fusione per incorporazione da parte di Società Bs-Vr-Vi-Pd SpA della società Autostrada Trento-Rovigo Spa.*

^{iv} *Il dato si evince dagli Atti del Governo nn. 187, 188 e 189 art. 2, commi 82 e 84, DL 262/2006 n. 160 “La procedura d’infrazione richiamata dal CIPE. Il 12 ottobre 2006 la Commissione ha inviato all’Italia una lettera di messa in mora contestando che la decisione dell’autorità concedente ANAS di accordare una proroga della concessione in favore della società Brescia-Padova costituirebbe una violazione della direttiva 2004/18/CE, e segnatamente del suo articolo 58, ovvero, nel caso in cui tale direttiva non fosse applicabile, degli articoli 43 e 49 del trattato CE.*

Con delibera del 20 febbraio 2006, l’autorità concedente ANAS ha deciso di accordare una proroga di 23 anni (2013-2036) della concessione autostradale della quale è titolare la società Brescia-Padova ed ha approvato l’atto aggiuntivo diretto a modificare la convenzione di concessione in tal senso.”

^v *Decisione della Corte Costituzionale 62/2011*

^{vi} *Che la variante sostanziale sia stata presentata in quel giorno si evince dal punto B delle prescrizioni (pag 44) dove viene descritto il contenuto dell’integrazione “documentazione integrativa trasmessa in data 6 luglio 2012 prot 319919 acquisita dall’UC VIA in data 11 luglio 2012 e denominati Ambito Progettuale: Alternativa 1 “Cogollo del Cengio” Planimetrie*

schematica Opzione A Tav 1, 2 e 3 Progressivo 09 02 01 001 00 ed Alternativa 2 "Pedemonte"
Planimetria schematica Tav 1 Progressivo 09 03 01 001 00"

^{vii} Nella Relazione generale doc J16L1_010101001_0101_OPD_02.pdf a pag. 155-156 si afferma "Lo studio del traffico è stato elaborato dal MIT-DVGA, con la finalità di approfondire le analisi trasportistiche a supporto delle valutazioni ... Tale rapporto, riportato integralmente nella "Relazione dello studio Trasportistico"..." . Se però si apre la relazione sullo studio trasportistico, ovvero il documento J16L1_03_01_01_001_0101_OPD_02 "Studi per la conoscenza del contesto – Traffico – Relazione studio trasportistico", nell'indice riporta la presenza di due appendici nominate A e B. Mentre l'appendice A è integralmente riportata, l'appendice B (Elementi trasportistici - gennaio 2016- Documento elaborato dal MIT) ha il titolo nell'indice, ma non è allegata.

^{viii} La segnalazione è stata fatta al RUP del procedimento presso il Ministro dell'Ambiente dva-2@minambiente.it , Alla Direzione generale per la vigilanza sulle concessionarie autostradali - Div4 - Analisi investimenti svca@pec.mit.gov.it , alla Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza segreteria.nuovastm@pec.mit.gov.it

^{ix} Citiamo ad esempio il collegamento Bolzano Merano lungo la valle dell'Adige. Si tratta di una tratta molto trafficata con un numero di 36.000 veicoli/giorno molto superiore alle previsioni più ottimistiche sulla Valdastico nord. È servita da una superstrada con una larghezza di 18-21 m. La Valsugana che è larga 1-2 km è attraversata da un flusso che arriva a 40.000 veicoli/giorno è servita da una superstrada a una o due carreggiate, è larga al massimo 17 m. In confronto appare assurda la scelta autostradale per una valle strettissima come la valle dell'Astico che ha un traffico presunto che anche nelle stime più ottimistiche non arriva ai 30.000 veicoli/giorno e probabilmente si attesterebbe su un valore di circa la metà.

^x Per comparazione

- un tratto di autostrada della Spalato-Zagabria a 4 corsie, in terreno roccioso e montano, è costato 530 milioni di euro per 77 Km, ovvero 6,8 milioni di €/km.
- una galleria autostradale doppia da Capodistria a Isola di 4,4 Km è costata circa 70 milioni quindi 15,9 milioni di €/km.
- La BreBeMi, autostrada completamente in pianura, per 62 Km è costata 2,4 miliardi, ovvero 38,7 milioni di €/km.
- La Superstrada Pedemontana Veneta, per 92 km completamente in pianura, costerà circa 23,9 milioni €/km.

^{xi} Vedi Relazione generale pag 59 doc J16L1_010101001_0101_OPD_02

^{xii} A titolo di esempio sono previsti

Impianto di illuminazione

Impianto di pressurizzazione bypass

Bypass pedonali ogni 250 m

Impianto di ventilazione meccanica a 690 V con resistenza a 400°C per 90'

Impianto sonoro nelle vie di fuga

Impianto di ritrasmissione del segnale radio

Impianto di segnalazione soccorso

Impianto TCC e controllo traffico
Impianto rilevazione e spegnimento incendi
Cartellonistica retroilluminata
Semafori

Impianto di telecontrollo e trasmissione dati

^{xiii} Vedi Relazione generale pag 230 doc J16L1_010101001_0101_OPD_02

^{xiv} A cosa si deve questa sproporzione? Al fatto che ci troviamo in ambito vallivo e le livellette massime devono essere ridotte e il raccordo tra quota autostrada e quota strada deve essere superato con un involuppo di strade e raccordi che porta a quella cifra. A Vicenza siamo in ambito pianeggiante e all'interno della ampie curve di raccordo è stato possibile posizionare un mega parcheggio di interscambio.

Ancora una volta un'autostrada in ambito vallivo amplifica i problemi.

^{xv} A tal proposito si cita a titolo di esempio il progetto, di qualche anno fa, di installare un depuratore per la Città di Trento direttamente sotto la Vigolana, altipiano sulla sinistra Adige, che fu sospeso e successivamente abbandonato a seguito della rilevazione, già in fase di realizzazione di una galleria esplorativa, per la presenza di una vasta "zona satura d'acqua, ben alimentata e la cui circolazione si concentra dove l'ammasso roccioso si presenta più fratturato". Venne riportato che le masse d'acqua liberate non avrebbero consentito il proseguimento dei lavori di scavo oltre i 275 mt, ed avrebbero comunque comportato, per la realizzazione del depuratore, la costruzione di un imponente impianto di drenaggio delle acque, tale da rendere anti-economico il progetto.

^{xvi} 1) Nel comune di Cogollo del Cengio c'è stato un eccesso di SMR per malattie del sistema circolatorio nelle femmine nel ventennio considerato, e per il decennio 1981-1990 anche nei maschi;

2) Nel comune di Valdastico c'è stato un eccesso di SMR per malattie del sistema circolatorio, sia nei maschi che nelle femmine, in tutto il ventennio considerato ;

3) Nel comune di Pedescala c'è stato un eccesso di SMR per malattie del sistema circolatorio nelle femmine nel ventennio considerato, e per il decennio 1981-1990 anche nei maschi.

La situazione non sembra migliorata negli anni successivi, dal momento che il territorio della ex ULSS4, nella quale insistono i comuni interessati, negli anni 2007-2013 (fonte SER Veneto: <http://www.ser-veneto.it/public/File/documents/rapporti/Mortalit%C3%A02013.pdf>) ha presentato un eccesso di mortalità per:

- 1) tutte le cause sia nei maschi che nelle femmine;
- 2) malattie del sistema circolatorio in entrambi i sessi;
- 3) per cardiopatie ischemiche nei maschi;
- 4) per malattie cerebrovascolari nelle femmine.

Anche negli anni precedenti al 2007 i dati ufficiali del SER confermano un eccesso di mortalità per malattie cerebrovascolari, per malattie del sistema circolatorio e per cardiopatie ischemiche, configurandosi uno stato di svantaggio e handicap sanitario rispetto ad altre aree della Regione Veneto, stato che verrebbe sicuramente aggravato da un aumento dell'inquinamento atmosferico.