

COMUNE DI PEDEMONTE

Provincia di Vicenza



Tel. 0445 / 747017 - Fax 0445 / 747188
Cod.Fisc. 84001630247
P.IVA: 01467250245
e-mail: u.segreteria@comune.pedemonte.vi.it

Prot. n. *come da pec*
Pedemonte, 18.10.2019

Oggetto: OSSERVAZIONI PROGETTO VALDASTICO NORD

Con la presente si ritrasmettono le osservazioni già presentate al tracciato, in quanto questa amministrazione ritiene siano le uniche utili per il miglioramento del tracciato.

Dette osservazioni non sono mai state prese in considerazione, nè positivamente, nè negativamente e ciò è palesemente una grave mancanza di rispetto nei confronti del sottoscritto, dell'amministrazione comunale e di tutta la comunità.

Cordialmente,

il Sindaco

Roberto Carotta



COMUNE DI PEDEMONTE

Provincia di Vicenza



Via Longhi n. 1 Pedemonte VI
Tel. 0445 / 747017 - Fax 0445 / 747188
Cod.Fisc. 84001630247
P.IVA: 01467250245

Prot. n. 2432
Pedemonte, 26.10.2017

Spett.le
Ministero Ambiente – Direzione valutazioni
ambientali
pec: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Regione Veneto – Unità organizzativa V.I.A.
pec:
coordinamento.commissioni@pec.regione.veneto.it

OGGETTO: AUTOSTRADA A31 VALDASTICO NORD – TRONCO TRENTO-VALDASTICO-PIOVENE ROCCHETTE. VARIANTI DI TRACCIATO NEI TRATTI DAL KM. 1+328 AL KM 11+169 E DAL KM 13+757 AL KM 17+841. VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (LEGGE OBIETTIVO 443/2001) CODICE PROCEDURA 3717.

PRESENTAZIONE OSSERVAZIONI

Con la presente si presentano alle SS.VV. le osservazioni alle procedure in oggetto come esplicito nel documento che si trasmette in allegato.

Cordiali saluti



IL SINDACO
Roberto Carotta

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).

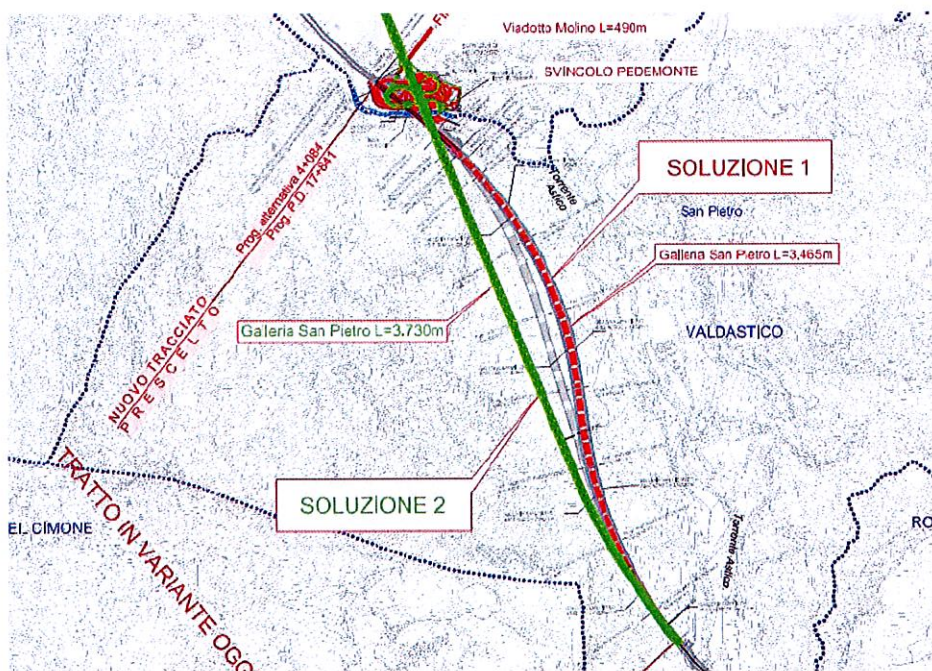


Figura 1 – Alternative di tracciato tra la pk 13+757 e la pk17+841 dall’elaborato del SIA 05-03-01-001-0101 Quadro di Riferimento Progettuale – Relazione - Figura 7.

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.

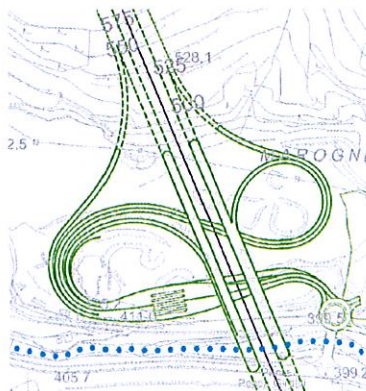


Figura 2 – Alternative di tracciato tra la pk 13+757 e la pk17+841 dall’elaborato del SIA 05-03-01-001-0101 Quadro di Riferimento Progettuale – Relazione - Figura 7.

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.

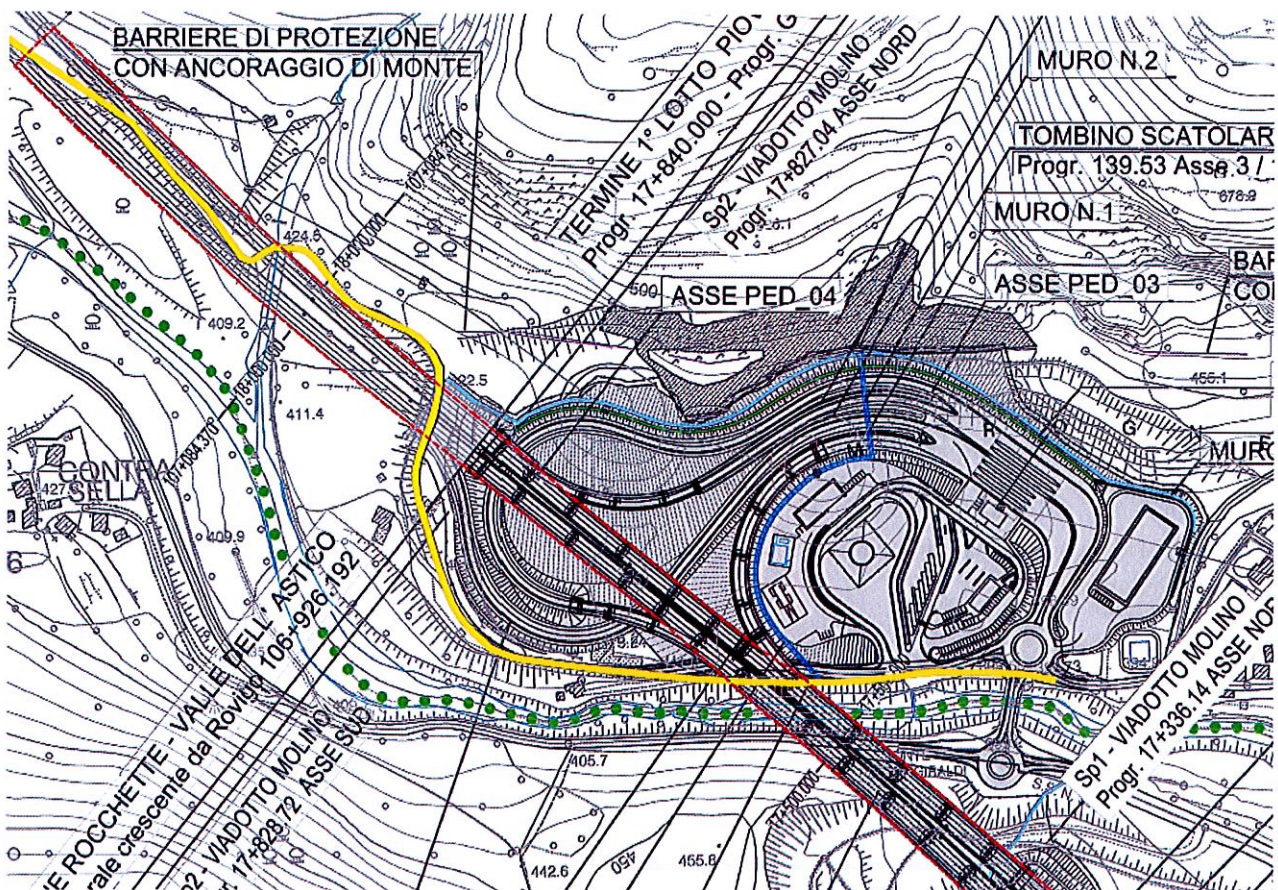


Figura 3 – Interferenza del tracciato – lotto 1 + lotto 2 – con la ciclopista dell'Astico (indicata in giallo).

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 cicloipista 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.

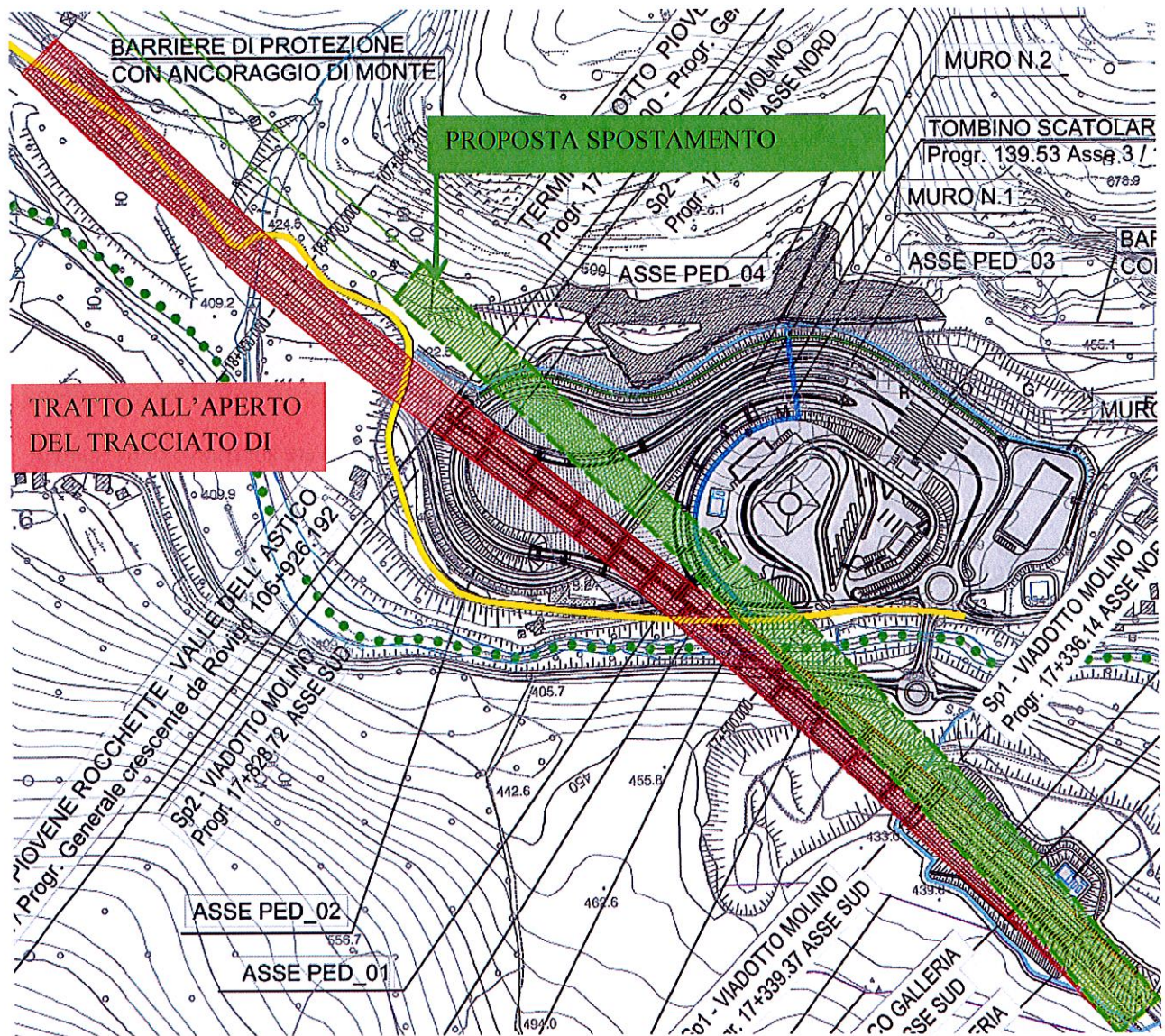


Figura 4 – Lunghezza del tratto all'aperto – Soluzione 1 del Proponente (in rosso) e soluzione proposta dal Comune (in verde). In giallo la cicloipista dell'Astico.

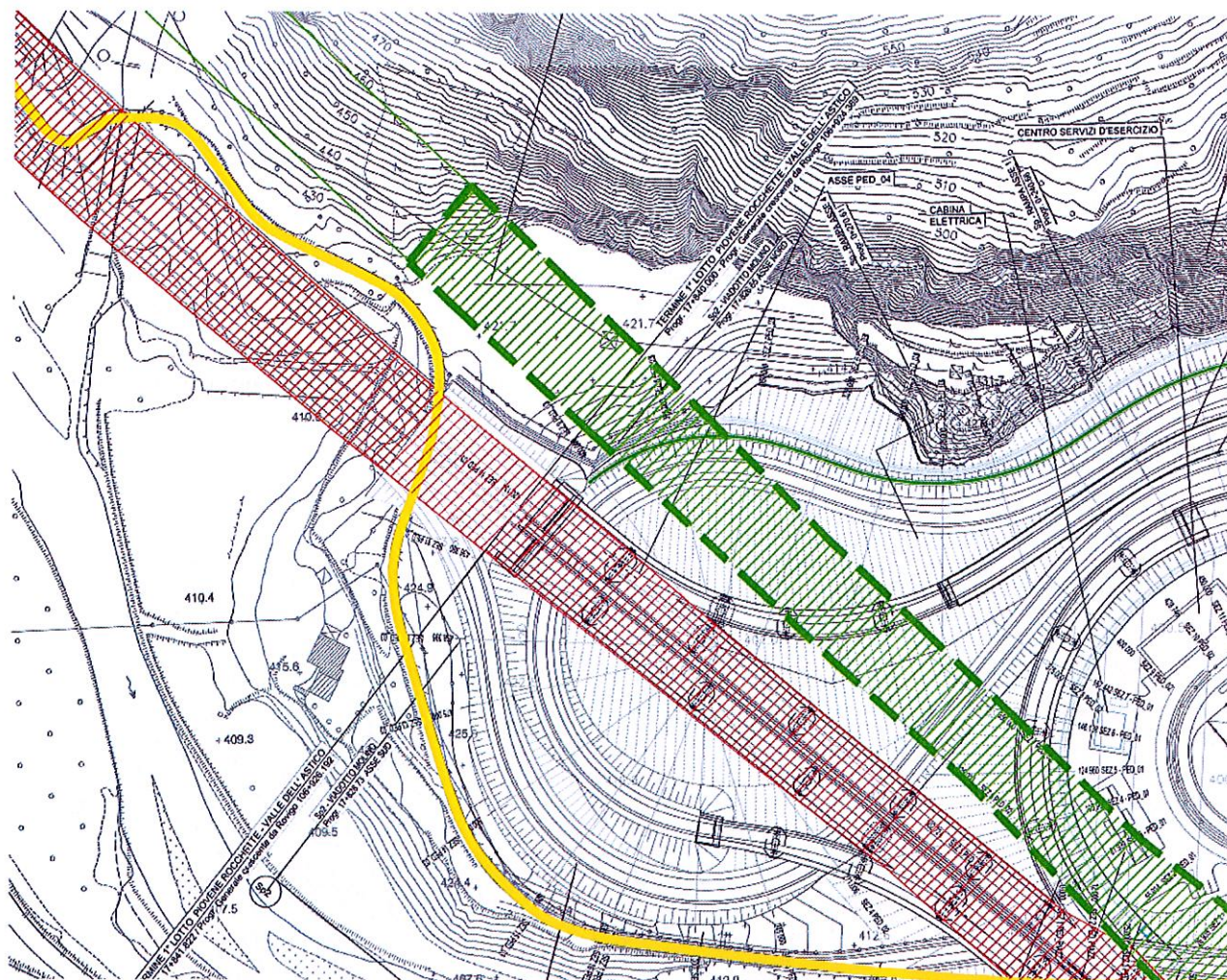


Figura 5 – Particolare spostamento proposto e nuovo imbocco galleria Monterovere sul rilievo dello stato di fatto.

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 espandimento 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 2m. 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 Buvval 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 trattorie di caduta dei blocchi e le energie residue di impatto sul rilevato e i volumi disponibili anche in relazione alla eventualità che si verifichino eventi che mobilizzano 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_0PD_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.

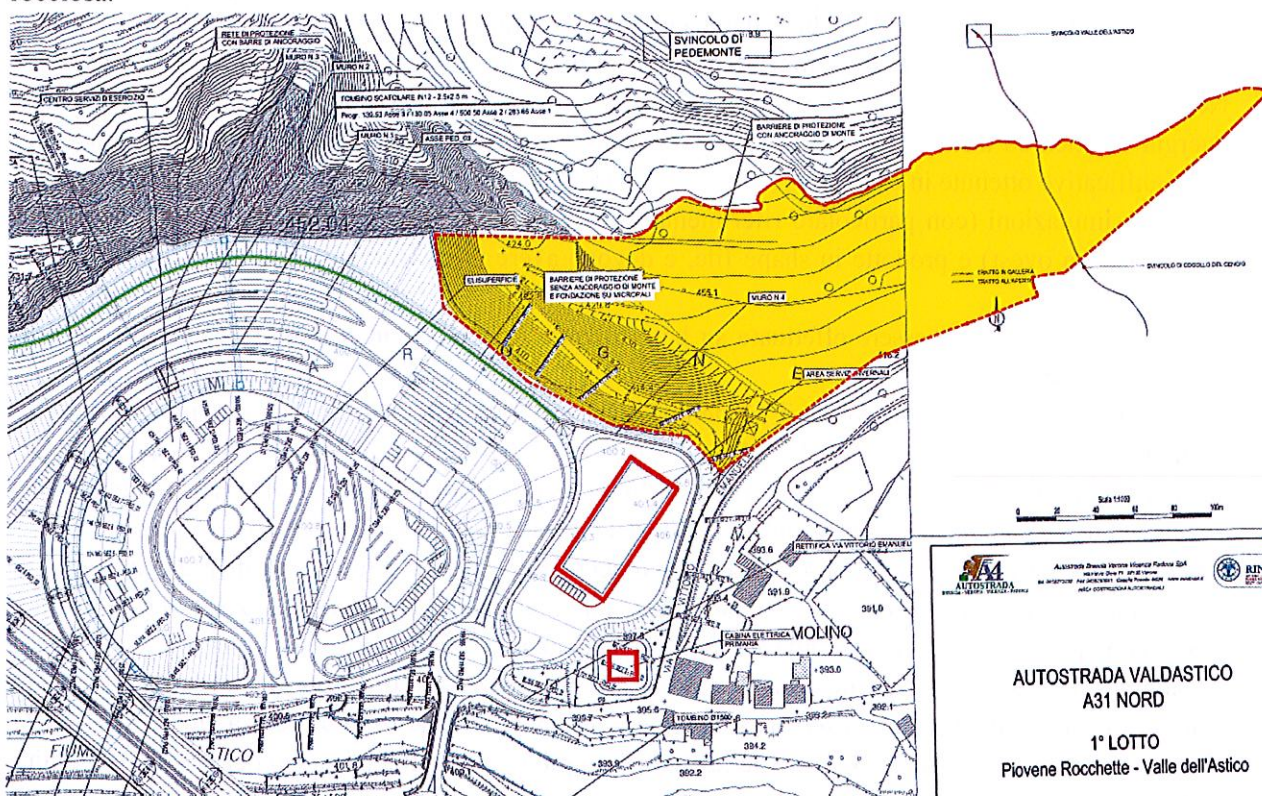


Figura 6 – Planimetria dello Svincolo Pedemonte – In giallo evidenziata l'area interessata dai lavori di scavo per la riduzione del rischio di caduta massi. In rosso la cabina primaria e il capannone per servizi invernali posti in prossimità della frazione di Casotto bassa.

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.

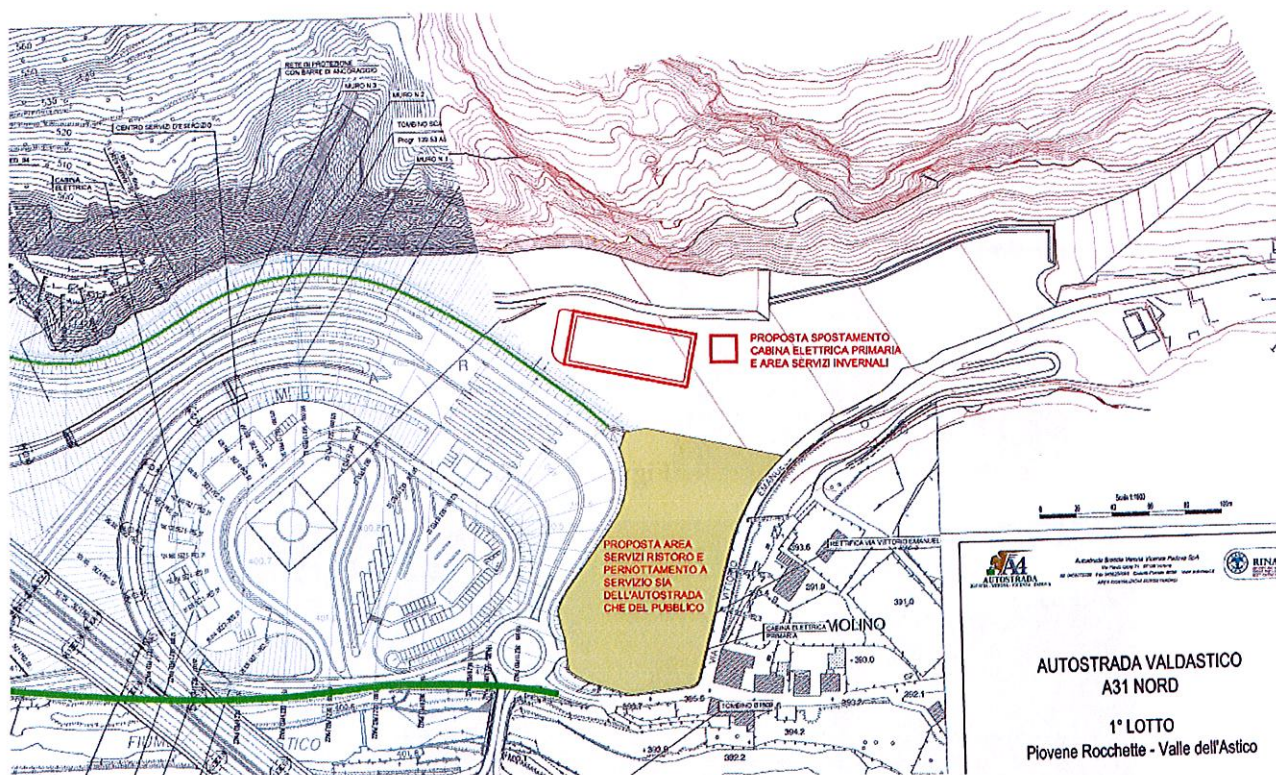


Figura 7 – Planimetria dello stato dei luoghi al termine dei lavori di scavo in corso – in rosso la proposta di allontanamento dei fabbricati dalla frazione di Casotto. In verde l’area “cuscinetto” per ristoro e pernottamento.

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.

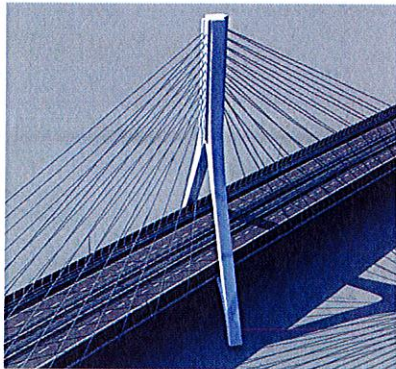


Figura 8 – Tipologia di ponte a funi

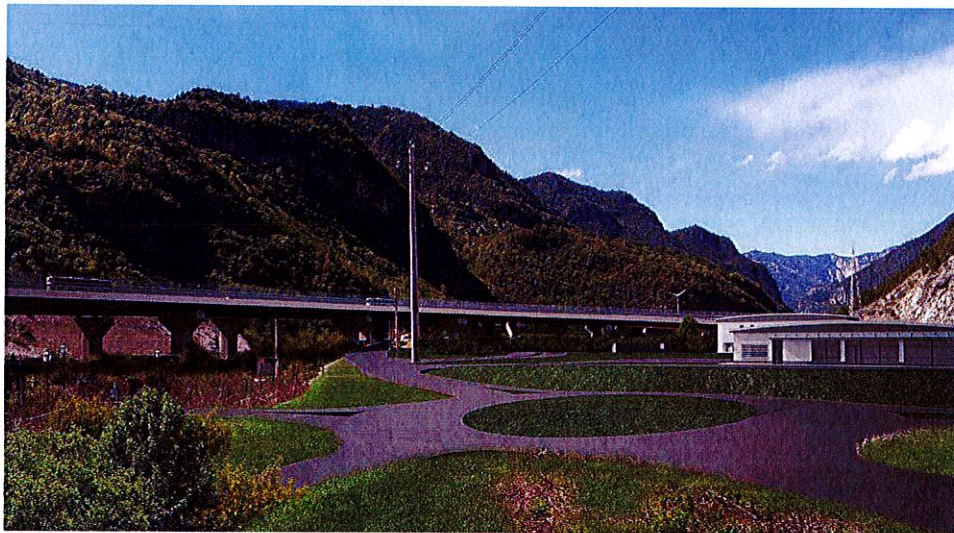


Figura 9 – simulazione fotografica del Proponente

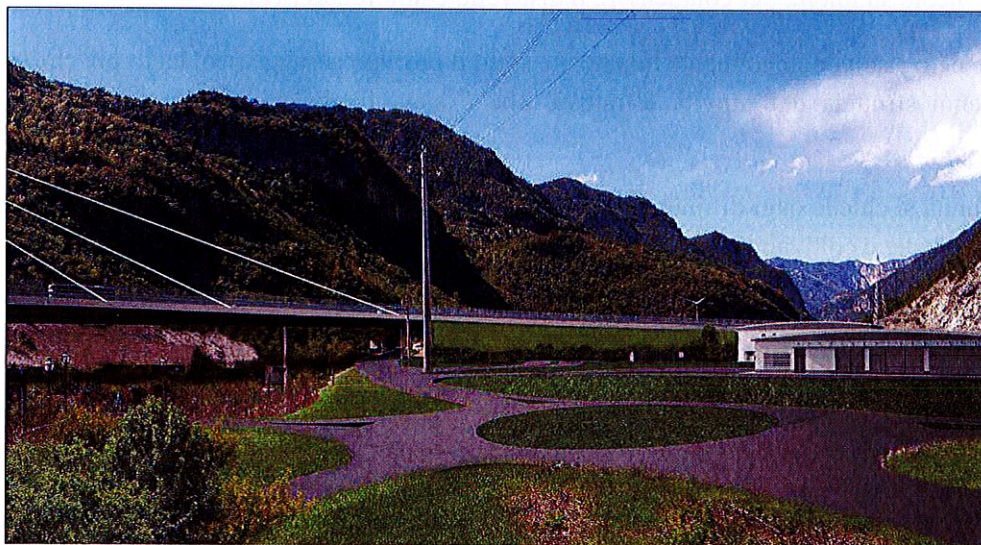


Figura 10 – simulazione fotografica della proposta dell'Amministrazione comunale con svincolo su rilevato e con ponte a funi.

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 nè 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

