



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2013-0024569 del 28/10/2013

Spett.le

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale per le Valutazioni
Ambientali - Divisione II Sistemi di Valutazione
Ambientale**

Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

Infrastrutture Strategiche L. 443/01 (Legge Obiettivo)

“Itinerario della Valsugana Valbrenta - Bassano Superstrada a Pedaggio”

*Progetto preliminare e studio di impatto
ambientale su proposta di intervento da realizzare
in regime di finanza di progetto, ai sensi del DLgs 163/2006 e della LVR 15/2002.*

OSSERVAZIONI

Allo Studio di Impatto Ambientale (SIA)



PREMESSA

Un Cuore Civico, gruppo consiliare di minoranza del comune di Romano d'Ezzelino, presenta le proprie osservazioni in merito al Progetto preliminare, inquadrato nella Legge Obiettivo e intitolato "**Itinerario della Valsugana Valbrenta - Bassano Superstrada a Pedaggio**", in particolare sull'attraversamento della superstrada a pedaggio nel comune di Romano d'Ezzelino.

Riassumiamo brevemente i motivi che inducono **Un Cuore Civico** a muovere le osservazioni:

1. **Errata stima nella valutazione del traffico automobilistico.**
2. **Aumento dell'inquinamento atmosferico dovuto all'incremento delle polveri sottili PM10.**
3. **Danno al turismo ecosostenibile.**
4. **Omesse indicazioni e valutazioni delle conseguenze derivanti dal Rischio Chimico.**
5. **Calcoli incoerenti sui costi per la realizzazione dell'infrastruttura.**
6. **Sostanziale incremento e intensificazione del traffico automobilistico sulla viabilità interna che attraversa il territorio comunale in prossimità della rotatoria "VELO".**
7. **Elevato numero di rotatorie di accesso alla rete primaria e di servizio alle complanari e alla viabilità interna.**
8. **Attraversamento in trincea parzialmente coperta su terreno oggetto di vincolo idrogeologico e di vincolo paesaggistico.**
9. **Allungamento del tratto cieco fino a oltre 12 Km che trasformano la cosiddetta galleria lunga (Romano/Cismon) in un traforo. Il traforo verrà realizzato su "Massiccio del Grappa" (D.Lgs. 42/2004), sito completamente protetto e vincolato. Località di raro pregio paesaggistico, di grande valore storico e bacino ancora integro dal punto di vista naturalistico, con la presenza di una ricca varietà di flora e di fauna di assoluto pregio.**

ESPLICAZIONE ANALITICA DELLE OSSERVAZIONI

1. Errata stima nella valutazione del traffico automobilistico.

Il dato "numero di veicoli giorno" sarà nettamente inferiore rispetto a quanto stimato nel **PGTL** (Piano Generale dei Trasporti e della Logistica), redatto nel lontano 2001 (non più attuale ergo non più attendibile), sulla scorta del quale è stata sviluppata la SIA del progetto preliminare.

È chiaro che il progetto *de quo* e il suddetto dato non sono inidonei a rappresentare la reale situazione odierna che vede l'Italia afflitta da una crisi economica che perdura già dal 2008: le condizioni economiche sono mutate ed è palese, dati alla mano, che il PIL non tornerà in alcun modo a livelli ante 2008, senza contare che tale Progetto, così come è stato elaborato, è in netto contrasto con la linea di contenimento energetico definita a livello nazionale, che favorisce la riduzione del traffico merci su gomma, facendola migrare su rotaia.

Tale recessione economica, che interessa i privati e in modo particolare le aziende, ha portato ad una riduzione sostanziale dei trasporti, rendendo così quanto mai inverosimile l'aumento del traffico stimato per i prossimi 40 anni.

La SIA, inoltre, non tiene in considerazione la prossima entrata in funzione del nuovo traforo ferroviario del Brennero che, raddoppiando la capacità di trasporto su rotaia, determinerà di conseguenza un minore afflusso di trasporto su gomma anche nelle cosiddette aste di collegamento come la Valsugana.

La così mutata situazione porterà ad una significativa diminuzione degli "intasamenti" causati dall'impianto semaforico di Carpanè, assunto (inverosimilmente) quale uno dei motivi per la realizzazione della Nuova Valsugana, e che già oggi registra una notevole riduzione di congestione.

Dunque, lo scenario previsto nel **SIA** appare del tutto sovradimensionato e sproporzionato.

Si evidenzia, altresì, che in alcuno studio si ravvisa la necessità di risolvere realmente il problema traffico, ignorando volutamente o meno una concertazione con la Provincia Autonoma di Trento.

È inoltre nota la contrarietà di fondo sull'opera da parte della suddetta provincia, particolarmente interessata a puntare sul trasporto pesante su

rotaia rispetto a quello su gomma (vedi il recente acquisto della Provincia di Trento della tratta Trento-Bassano). Ne consegue che l'infrastruttura, così come progettata, presenta un vizio alquanto evidente: il troncamento. Al confine con la provincia di Trento si interromperà infatti bruscamente, spostando a nord la congestione del traffico e causando un ennesimo punto di criticità e di discordia tra la Regione Veneto e la regione Trentino - Alto Adige.

2. Aumento dell'inquinamento atmosferico dovuto all'incremento delle polveri sottili PM10.

L'incremento delle PM10 avrà ripercussioni negative dirette sui siti che costituiscono la Rete Natura 2000 e, in generale, sull'intero territorio.

Si verrà a creare una differenza di temperatura tra l'interno della galleria (dove fa più caldo) e l'esterno (dove fa più freddo). Questa differenza di temperatura interno-esterno genererà una "sovrappressione" all'imbocco del traforo, sovrappressione che sarà la principale responsabile del movimento dei fumi e dei gas di combustione (PM10) verso l'esterno, secondo un effetto "camino".

Le correnti ascensionali tipiche e caratteristiche presenti nella zona, poi, provocheranno un innalzamento in quota delle polveri sottili espulse dal traforo che ricadranno sul territorio di Romano (in particolare sui siti che costituiscono la Rete Natura 2000), oltre che sui comuni limitrofi.

3. Danno al turismo ecosostenibile

Nell'ultimo periodo le istituzioni locali insistono nell'affermare che l'unica soluzione alla crisi economica è il turismo. E' anche in quest'ottica che è stata presentata la nuova infrastruttura.

Pensiamo che la Nuova Valsugana, così come ideata e progettata, procuri non dei benefici bensì un danno al turismo, in particolar modo al **turismo ecosostenibile** che, da poco meno di 30 anni, si è ben sviluppato sul Monte Grappa (basti pensare al **volo libero** - parapendio e deltaplano): un turismo ecosostenibile che ha saputo sfruttare la presenza di una corrente ascensionale in grado di far permanere in volo per un tempo superiore rispetto alle correnti di altre località, trasformando in breve la zona in meta obbligatoria degli appassionati del volo libero.

Tale trasformazione è avvenuta nel massimo rispetto dell'ambiente divenuto, per almeno 9 mesi all'anno, località turistica che apporta al nostro territorio benefici in termini economici.

Preme rilevare che Romano d'Ezzelino, pur mantenendo lo spazio aereo di volo, ha già pagato in passato la "fuga" di gran parte di questo turismo verso la confinante provincia di Treviso, a causa della mancanza nel nostro comune di spazi di atterraggio. Borso del Grappa ne ha beneficiato in termini di sviluppo economico: in quel piccolo comune il volo libero è l'attività economica prevalente.

Ora, la realizzazione dell'infrastruttura *de qua* provocherà l'ennesima e drastica riduzione degli appassionati della specialità a causa dell'inquinamento in volo, fattore che indurrà, a breve termine, allo spostamento definitivo di questo prezioso turismo ecosostenibile verso altre località, privando così il nostro territorio di un'attività ecosostenibile, tanto apprezzata dalle istituzioni ma poco tutelata dalle stesse sulla carta.

Il Veneto si sta dimostrando incapace di creare una rete di strutture ricettive e informative a supporto del turismo e sembra addirittura prodigarsi nell'abbattere quello nato spontaneamente. È forse con la Nuova Valsugana che le Istituzioni intendono far rinascere l'economia veneta?

Auspicheremmo, invece, da parte delle Istituzioni, che la prodigalità utilizzata nel portare a termine il Progetto *de quo*, fosse la stessa che si impiegherà per l'organizzazione del prossimo centenario della Grande Guerra sul Massiccio del Grappa.

4. Omesse indicazioni e valutazioni delle conseguenze derivanti dal Rischio Chimico.

Il PAT che è stato adottato in data 24 maggio 2011 e definitivamente **approvato** dalla Regione Veneto con deliberazione n. 593 del 17 aprile 2012, nonostante sia uno strumento privo di un vero disegno strategico, debole e svuotato di una sostanziale lungimiranza, evidenzia come le nuove espansioni potenziali del tessuto edilizio e infrastrutturale siano spesso in contrasto con l'indicazione di corridoi ecologici o siti segnalati come rappresentativi di un particolare valore.

Evidenziamo che nelle casistiche emergenti dalle cartografie emerge la poca attenzione per le cosiddette aree oggetto di vincolo idrico, paesaggistico e per il "Rischio Chimico Rilevante".

Nel territorio di Romano d'Ezzelino esiste un'area ad elevato rischio non indicata nel SIA: la mancanza è a dir poco grave vista la prossimità di tale area, non solo alla futura infrastruttura, ma anche ai siti Rete Natura 2000.

L'area in questione è identificata in una ditta, sita in via Matteo Bianchin, a circa 200mt dal tracciato ipotizzato ed a 700mt dall'imbocco del traforo, con un insediamento di 57.000 mq, non direttamente connessa all'area protetta da Rete Natura 2000, ma il cui rischio chimico può incidere significativamente al suo interno.

Tale azienda è obbligata alla redazione del RDS (Rapporto di Sicurezza), in quanto soggetta a rischio incidente rilevante. L'attività produttiva di tale azienda comporta, infatti, l'utilizzo di sostanze pericolose: resine per vernici ed indurenti per vernici in polvere.

Il rapporto di Sicurezza della ditta in questione, disponibile sul sito del comune, evidenzia **come obiettivi sensibili e vulnerabili i siti posti nel raggio di poco più di 4 Km dallo stabilimento, prevedendo, tra le misure di sicurezza da adottare in caso di dispersione di sostanze tossiche per via aerea, la chiusura e, possibilmente, la sigillatura delle finestre e la disattivazione dei sistemi di ricambio d'aria.**

Si desume che in caso di disastro chimico gli effetti sarebbero inimmaginabili. A soli 700 mt dall'area vulnerabile si è progettato un traforo di oltre 12 Km, la cui sigillatura non è stata valutata. Inoltre, a soli 200mt dalla medesima area, corre la strada in trincea, della quale l'amministrazione in carica chiede la mitigazione con la copertura, limitandosi ad una valutazione paesaggistica.

5. Calcoli incoerenti sui costi per la realizzazione dell'infrastruttura.

Non si ricorre ad un prezzo oggettivo ma si fa uso di un indicatore soggettivo, giustificandolo quale innovativa procedura di stima.

Nei documenti a corredo della parte del SIA che tratta l'"**ANALISI COSTI BENEFICI**" si evidenziano, relativamente al processo di valutazione dei costi, delle incoerenze.

In primis, si promuove la galleria (meglio....il traforo!) adducendo che la stessa consentirà un risparmio in termini temporali di percorrenza, pari a 13 minuti per le vetture ed a 15 minuti per i mezzi pesanti, valorizzando i costi a 3,9 miliardi di euro. Quindi si desume che sia stato considerato un tempo attuale di percorrenza nettamente superiore a quello reale: abbiamo testato i suddetti tempi con i nostri mezzi leggeri e pesanti e, nel percorrere la tratta Romano – Rivalta, abbiamo impiegato mediamente 15-18 minuti. Quindi con

la "**Nuova Valsugana**" il tratto in questione si percorrerebbe in 2-3 minuti. Percorrere 12 km in 2-3 minuti significa superare i limiti di velocità previsti dal Codice della Strada!!!

Abbiamo notato, altresì, che non si ricorre ad una valutazione sul costo oggettivo dell'opera, ma ad un dato soggettivo e teorico, una sorta di indicatore di stima.

A seguito di quanto evidenziato al punto 1 delle presenti osservazioni, l'indicatore del flusso del traffico, sul quale sono calcolati gli introiti ipotetici, è insostenibile.

Nel SIA si enuncia una modalità innovativa nel processo di stima, a nostro parere destinata ad inabissarsi in quanto priva di qualsiasi fondamento logico-economico e matematico.

Notoriamente le stime si formulano su basi oggettive (dati di mercato) e non su basi ipotetiche. Questa nuova modalità ci sembra, innanzi ad un'infrastruttura di tale portata, fuori luogo in quanto non previamente sperimentata.

Altra incongruenza che rileviamo concerne la stima dei danni indicata nel SIA, pari a 377mln di euro, cifra nella quale sono computati i costi ambientali e sociali (legati all'incidentalità, alle emissioni e alle rumorosità); nessun accenno al risarcimento danni per l'occupazione di suolo "*difficilmente stimabile*" dato il suo valore intrinseco; suolo opportunamente salvaguardato, non solo all'interno del PAT locale, ma anche a livello nazionale attraverso la Rete Natura 2000.

6. Sostanziale incremento e intensificazione del traffico automobilistico sulla viabilità interna che attraversa il territorio comunale in prossimità della rotatoria "VELO".

La progettazione della tratta è eccessivamente sovradimensionata e, da una prima analisi, incrementerà il traffico all'interno di un'area di elevata densità residenziale, sollevando la soglia del rischio di sicurezza nei confronti delle famiglie e, soprattutto, dei minori che quotidianamente transitano per raggiungere le scuole, site a poco più di 300mt, dalla rotatoria in questione.

All'incremento del traffico seguirà un'assai probabile congestione della SP57 (Gen. Giardino).

Via Velo e la SP57 saranno le sole vie alternative alla "superstrada a pedaggio" per portarsi verso est: la trasformazione della viabilità in questo punto, così come è stata pensata dai progettisti, determinerà, dunque, un forte aumento

del traffico su quella che, finora, è sempre stata soltanto una semplice strada quartiere.

In particolare su Via Velo verrà dirottato il traffico:

- a sud di Via Silvio Constantin
- a nord di Via Benedetto Marcello.

Pertanto verrà meno la funzione di queste vie secondarie, che oggi permettono di "scaricare" il traffico di via Velo.

Con l'aumento del traffico su un percorso quotidianamente transitato, ribadiamo, da famiglie e da minori (età compresa tra i 0 ed i 14 anni) che si recano alla scuola primaria, secondaria e di prima infanzia, emergeranno, di conseguenza, rilevanti problemi di sicurezza.

La congestione si verificherà soprattutto negli orari di punta che coincidono con l'uscita dalle scuole dei minori; tale congestione si propagherà sino all'intersezione della SP57 che diverrà un punto critico di elevata pericolosità, dove il traffico da ovest ad est intersecherà il traffico proveniente da nord a sud e viceversa.

Nel Progetto *de quo* si teorizza che la presenza delle complanari aiuti a deviare il traffico dalle vie interne liberando il pericoloso incrocio di via Spin. Ciò è presto smentito con il mero esame della lunghezza delle stesse complanari che si sviluppano per una manciata di Km e che non arrecano alcun beneficio rispetto alla tratta esistente.

Riteniamo, inoltre, che l'intersezione tra le vie Velo, B. Marcello e S. Costantin, risulti ad ovest troppo vicina alla rotatoria e andrebbe, pertanto, rivisitata in termini di sicurezza.

Dal progetto si evince la previsione di una passerella ciclo-pedonale che attraversa la rotatoria e prosegue sui raccordi. All'intersezione con via Velo la ciclo-pedonale, tuttavia, si interrompe bruscamente e non si sviluppa sino alle scuole poste a circa 300mt; questa interruzione fa supporre che tra le opere di compensazione non rientri il completamento.

Riteniamo che la suddetta pista ciclo-pedonale debba essere posta in sicurezza e ultimata, affinché coloro che ne faranno uso (*in particolar modo i minori*) non rischino la loro incolumità nel tentativo di rimettersi sulla strada trafficata.

Si ipotizzava, quale soluzione al problema di area "Velo", l'eventualità di abbassare rispetto al piano campagna anche le complanari, interrando le unitamente alla strada lungo tutto il loro tracciato; questa soluzione

preserverebbe l'area ad alta densità residenziale, non solo, ridurrebbe sensibilmente il pericolo di sicurezza, poichè il traffico tranquillamente avrebbe modo di defluire e smaltirsi, come avveniva in passato, attraverso il triplice passaggio ad ovest di Via Costantin, di Via Velo e di Via Marcello. Il passaggio da est ad ovest va pensato con dei "sovrappassi a raso" tipo quello progettato in Via Carlessi.

7.1 Elevato numero di rotatorie di accesso alla rete primaria e di servizio alle complanari e alla viabilità interna.

In poco più di 7 Km si concentra un numero elevato di rotatorie con raggio interno superiore ai 16mt. Alle aree afferenti a questo tipo di intersezioni, per un raggio di 2 Km dalla barriera stradale, è applicabile l'art. 38 del PTRC vigente, in quanto aree strategiche di rilevante interesse pubblico ai fini della mobilità regionale: su tali aree la Regione ha, quindi, la facoltà di porre dei vincoli.

La Regione potrà pertanto, sulla scorta di piani strategici, promuovere e/o acconsentire ad una "cementificazione" delle suddette aree.

La preoccupazione per una possibile cementificazione emerge già dal PAT dove il VAS indica una cubatura poco inferiore ai 1.000.000 mc, destinati ad aumentare, fino al massimo consentito del 10% rispetto al quantitativo di SAU trasformabile.

Nello specifico la rotatoria di via Velo è inserita nella cosiddetta "Area Fratelli", area oggetto ormai da decenni di controversie circa una probabile e pesante cementificazione. Lo sviluppo di tale area previsto in due piani approvati in Regione (*Piano Integrato la Salle e Piano Integrato Nuova Valsugana*) risulta sospeso per mancanza di un'adeguata viabilità.

La rotatoria di Perin e quella di Cassola indicate nel progetto sembrano sufficienti a garantire la viabilità. Pertanto, la rotatoria di via Velo, oggetto di controversia per la sua criticità, risulta superflua a meno che non si consideri certa la cementificazione dell'Area Fratelli.

Quanto alla rotatoria Cà Cornaro: nonostante la già prevista riduzione del raggio interno da 20mt a 16mt ca., la stessa presenta ancora una dimensione che rischia di gravare pesantemente tra gli edifici presenti in loco.

Visto l'accoglimento della compensazione che andrebbe a mutare l'area industriale - commerciale in zona Cà Cornaro, avrebbe più senso spostare la rotatoria in questione poco più a ovest, evitando quindi qualsiasi intralcio con gli edifici.

8. Attraversamento in trincea parzialmente coperta su terreno oggetto di vincolo paesaggistico e di vincolo idrogeologico .

Nel PAT più volte menzionato si legge che *"l'area del Massiccio del Grappa si pone come uno dei più interessanti complessi e diversificati ambienti della montagna Veneta. La posizione geografica, la varietà delle situazioni morfologiche, altimetriche, ortografiche, climatiche, lo scarso livello di disturbo antropico favoriscono, infatti, la presenza di ambienti diversificati e di comunità animali di assoluto pregio"*.

Per questa sua particolarità il Massiccio è stato inserito nella rete protetta da Natura 2000 e con DLgs 42/2004 posto sotto vincolo paesaggistico e denominato, appunto, **"Massiccio del Grappa"**.

Da sempre le amministrazioni comunali e la cittadinanza si sono adoperate per tutelare l'area, limitandovi la cementificazione e promuovendo il recupero edilizio, ai fini di preservare un sito quasi del tutto incontaminato

Riteniamo insufficienti le soluzioni proposte per preservare l'area: la trincea parzialmente coperta, le piste ciclo-pedonali, gli elementi naturaliformi sono vani tentativi di mitigare un colpo ben assestato alle spalle del Monte Grappa, una montagna che ha resistito a ben due conflitti mondiali, il **"Massiccio"** che oggi rischia però di "soccombere" davanti ad una mancanza di "coscienza storica".

Le Regione Veneto celebrerà il Grappa attraverso il **Centenario della Prima Guerra Mondiale**, avvenimento però estemporaneo, che nulla potrà contro le "ferite" non più rimarginabili causate dalla Nuova Valsugana.

Il monte Grappa presenta le caratteristiche tipicamente carsiche dovute all'attività chimica dell'acqua al suo interno e lungo i suoi declivi; infatti la falda che corre sotto il Massiccio è molto importante, poiché fornisce acqua idro-potabile utilizzata negli acquedotti.

Il passaggio del tracciato in trincea e nel traforo, in particolare proprio in questa zona, vincolata idrogeologicamente, provocherebbe la deviazione del

circolo interno e sotterraneo delle acque di falda, quindi è elevato il rischio di provocare la secca dei pozzi (ciò si è verificato, ad esempio, con le gallerie del Mugello). Non solo, il rischio inquinamento delle falde, avrebbe come conseguenza certa la chiusura degli altri pozzi (e purtroppo nel territorio di Romano si è già assistito alla chiusura di un pozzo, posto nella frazione Fellette, proprio a causa di una falda inquinata).

Occorre considerare che nel territorio di Romano l'acquifero freatico è caratterizzato da un alto grado di vulnerabilità, tale per cui ogni attività inquinante che si verifica in superficie e in particolar modo nella zona di alimentazione delle falde, può provocare la contaminazioni delle acque sotterranee. E' chiaro che in questa zona, durante la fase di cantierizzazione, ove è prevista la realizzazione di ulteriori pozzi per captare acqua di falda sottosuperficiale, si aumenterebbe il rischio di inquinamento.

9.1 Allungamento del tratto cieco fino a oltre 12 Km che trasformano la cosiddetta galleria lunga (Romano/Cismon) in un traforo.

Il traforo verrà realizzato sul "Massiccio del Grappa" (D.Lgs. 42/2004), sito completamente protetto e vincolato: località di raro pregio paesaggistico, di grande valore storico e bacino ancora integro dal punto di vista naturalistico, con la presenza di una ricca varietà di flora e di fauna di assoluto pregio.

Con la premessa del punto precedente, avanziamo un ulteriore osservazione in merito alla galleria allungata Romano - Cismon.

Leggiamo nel VINCA "[...] l'ipotesi analizzata nei SIA vede l'allungamento del tratto cieco della galleria, che si incunea sensibilmente nel Massiccio roccioso del Grappa, a poco più di 12 Km. Ne consegue che per lunghezze di gallerie di questo ordine di grandezza **ha più senso parlare di traforo, in quanto le tipologie di scavo, le dotazioni impiantistiche, le misure di sicurezza da adottare sono completamente differenti [...]**"

Preso atto di questa considerazione che proviene direttamente dai progettisti, è palese che la galleria del Grappa, vista la portata (doppia canna con traffico bi-direzionale di lunghezza totale 12 Km), ai fini della sicurezza, **non può e non deve limitarsi all'essenziale.**

L'UE, In seguito al tragico rogo scoppiato nel marzo del '99 all'interno del traforo del Monte Bianco, comunemente note come il Traforo stradale del Frejus, ha fissato gli standard di sicurezza obbligatori.

Il suddetto Traforo è stato dotato dei più moderni mezzi di segnalazione di fumi e fiamme (particolare citazione merita il sistema D.A.I., che rileva attraverso le videocamere poste all'interno della galleria il rallentamento dei veicoli e/o il bagliore di fiamme, nonché la presenza di fumi) e sensori di rilevamento delle temperature con dispositivi posti lungo il percorso a brevi distanze e monitorati da una sala comandi, il P.C.C. (Posto di Controllo Centralizzato).

È stato installato anche un sistema di idranti (uno ogni 130 metri) alimentato da capaci serbatoi d'acqua. Lungo il percorso sono stati collocati 11 rifugi, dotati di collegamenti telefonici ed altoparlanti collegati con la sala di controllo e con un condotto di ventilazione di aria pura, separati ciascuno da due porte tagliafuoco la più esterna delle quali si chiude automaticamente quando la temperatura della galleria nelle vicinanze supera una determinata temperatura. Sono stati infine realizzati due portali termografici, siti dinnanzi agli ingressi, in grado di rivelare se nei mezzi in transito sono presenti situazioni anomale generatrici di calore. Si aggiunga la corposa équipe antincendio, composta da ben quattro squadre di intervento.

Il sopradesignato sistema di sicurezza è obbligatorio ed è sicuramente estendibile anche al traforo del Grappa che, con i suoi 12,5 Km è di pochi metri inferiore, in termini di lunghezza, al traforo del Frejus (12,895 Km).

Riteniamo che, dietro alla qualificazione di "galleria allungata", si voglia imporre, in un'area protetta da vincolo paesaggistico e sita all'interno della rete NATURA 2000, un Traforo di dimensioni abnormi che procurerà non solo un danno incalcolabile in termini ambientali e culturali (vedi punti sovra esplicitati), ma che farà lievitare il costo complessivo dell'opera enunciato a causa di un'effettiva e obbligatoria messa in sicurezza.

BREVI CONCLUSIONI

Alla luce di quanto sopra esposto, il Progetto "Itinerario della Valsugana Valbrenta - Bassano Superstrada a Pedaggio" non ci convince, riteniamo che sia stato redatto con un'assoluta non curanza delle peculiarità e caratteristiche del territorio che risulterà letteralmente "invaso" da un'opera abnorme, sovradimensionata, spesso non corrispondente ai criteri di sicurezza né, per alcuni versi, a quelli della pubblica utilità.

Un criterio che dovrebbe "giustificare" (ma poco vi riesce) una grande opera che nella realtà "lede" così gravemente un territorio da sempre tutelato e preservato.

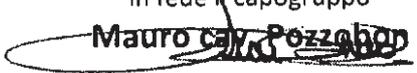
Un criterio che "consente" la realizzazione di un'opera pubblica da parte dei privati, attraverso il sistema del Project Financing, ossia quella formula di finanza privata che ha tutte le facoltà, in caso di mancato ritorno economico, di rivalersi interamente sullo Stato.

Osservazioni presentate dal
gruppo consiliare di minoranza

Un Cuore Civico

di Romano d'Ezzelino (VI)

in fede il capogruppo


Mauro Cav. Pozzobon

Perrone Raffaele

Da: MPFox PEC [info@pec.mpfox.it]
Inviato: lunedì 28 ottobre 2013 8.29
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Fw: Presentazione Osservazioni Itinerario della Valsugana Valbrenta - Bassano Superstrada a Pedaggio
Allegati: Osservazioni.pdf; 01.JPG

Gentilissimo Ministero,

nella verifica delle osservazioni pubblicate relative a

Opera: Itinerario della Valsugana Valbrenta-Bassano-Superstrada a pedaggio

Progetto: Itinerario della Valsugana Valbrenta-Bassano-Superstrada a pedaggio

Proponente: Regione Veneto - Direzione Strade Autostrade e Concessioni

Constatiamo la nostra assenza nonostante abbiamo avuto conferme di consegna ed accettazione, come da allegato.

POSTA CERTIFICATA: I: ACCETTAZIONE: I: CONSEGNA: Presentazione Osservazioni Itinerario della Valsuga...	28/10/2012
Per conto di: infopec@pec.farronatoamministrazioni.it	
POSTA CERTIFICATA: I: CONSEGNA: Presentazione Osservazioni Itinerario della Valsugana Valbrenta - Bas...	28/10/2012
Per conto di: infopec@pec.farronatoamministrazioni.it	
POSTA CERTIFICATA: I: ACCETTAZIONE: Presentazione Osservazioni Itinerario della Valsugana Valbrenta - ...	28/10/2012
Per conto di: infopec@pec.farronatoamministrazioni.it	
POSTA CERTIFICATA: Presentazione Osservazioni Itinerario della Valsugana Valbrenta - Bassano Superstra...	28/10/2012
Per conto di: infopec@pec.farronatoamministrazioni.it	

Confidiamo in una vostra verifica

Cordiali saluti

Gruppo Consiliare Cuore Civico

From: infopec@pec.farronatoamministrazioni.it

Sent: Saturday, October 06, 2012 1:12 PM

To: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Cc: Info@mpfox.it

Subject: Presentazione Osservazioni Itinerario della Valsugana Valbrenta - Bassano Superstrada a Pedaggio

Un Cuore Civico, gruppo consiliare di minoranza del comune di Romano d'Ezzelino, presenta le proprie osservazioni in merito al Progetto preliminare, inquadrato nella Legge Obiettivo e intitolato "Itinerario della Valsugana Valbrenta - Bassano Superstrada a Pedaggio", in particolare sull'attraversamento della superstrada a pedaggio nel comune di Romano d'Ezzelino.

Cordiali saluti



Cuore Civico
Lista civica per Romano

Amministrative 2012 36060 Romano D'Ezzelino(VI)

E-mail: info@cuorecivico.it Web: <http://www.cuorecivico.it>

Il contenuto di questo messaggio è rivolto unicamente alle persone a cui è indirizzato, e può contenere informazioni la cui riservatezza è tutelata. Sono vietati l'uso e la riproduzione di questa e-mail in assenza di autorizzazione del destinatario. Se avete ricevuto questa e-mail per errore, vogliate cortesemente inviarci una comunicazione per telefono, fax o semplicemente rispondendo a questa e-mail.