

La nuova
Valsugana:
meglio
essere
informati



Comitato Valsugana a Romano
valsuganaromano@gmail.com - www.valsuganaromano.it

Spettabile **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare**

**Direzione Generale per le Valutazioni
Ambientali**

Via Cristoforo Colombo, 44

00147 ROMA

Ministero per i Beni e per le Attività Culturali

**Direzione Generale per la Qualità e la Tutela
del Paesaggio, l'Architettura e l'Arte
Contemporanee**

Via di San Michele, 22

00153 ROMA

e p.c. **Regione Veneto**

**Direzione Tutela Ambientale, Unità
Complessa**

Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.)

Calle Priuli-Cannaregio, 99

30121 VENEZIA

Sig. Sindaco del Comune di

Romano d'Ezzelino

Via G. Giardino, 1

36060 ROMANO D'EZZELINO – VI -

Oggetto: **ITINERARIO DELLA VALSUGANA VALBRENTA – BASSANO – SUPERSTRADA A PEDAGGIO. Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale.**

Un gruppo di Cittadini riuniti nel COMITATO VALSUGANA A ROMANO, comitato civico apartitico e formato da persone che hanno a cuore l'integrità dell'ambiente in cui vivono e per questo reclamano il diritto di sapere cosa prevede e quale sarà l'impatto della Nuova Valsugana sul proprio territorio, ha realizzato il sito internet www.valsuganaromano.it dove vengono esposte le proprie iniziative, ha organizzato serate a tema dedicate all'opera in questione, ha raccolto firme per l'abrogazione dell'articolo 38 del PTRC e sta continuando la sua missione di far conoscere ai cittadini le conseguenze della Nuova Valsugana rimanendo estraneo ad ogni disputa politica.

Il Comitato intende pertanto presentare le seguenti memorie, anche replicando alle considerazioni della Commissione V.I.A. regionale e recepite con Delibera della Giunta Regionale del Veneto n. 34 del 21/1/2013 e pubblicata nel BUR n. 14 del 5/2/2013, riservandosi peraltro il diritto di modificarle, integrarle ed adattarle alla situazione politica che si verrà a creare con la formazione del nuovo governo.

1) INQUADRAMENTO DELL'OPERA NEL QUADRO DELLE PREVISIONI REGIONALI DELLA VIABILITA' E NELLA VIABILITA' PROVINCIALE E LOCALE

Al punto 4.4 del P.R.T. si legge:

"Il riequilibrio modale è senza dubbio la chiave di volta della politica comunitaria nel settore dei trasporti per assicurare uno sviluppo sostenibile della mobilità all'interno dell'obiettivo più generale del rafforzamento della coesione della Comunità".

Per quanto riguarda i collegamenti con il Nord Europa, il tratto della Valsugana non è tra i collegamenti strategici del PRT, che invece individua il completamento della A31 "Valdastico", il potenziamento dell'autostrada del Brennero e la direttrice verso Tarvisio. Per la Valsugana invece è previsto il potenziamento della ferrovia.

E' stato inaugurato da poco un tratto sud della Valdastico, naturale prosecuzione verso le strade di interesse nazionale presenti a sud della pianura Veneta; della stessa strada, già con caratteristiche di autostrada, si parla da anni del prolungamento a nord, per il naturale ed auspicato collegamento con l'autostrada del Brennero, immediatamente a sud di Trento: il tratto veneto di questo progetto è stato approvato in questi giorni dal CIPE.

Esaminando un quadro più ristretto, vale a dire la viabilità interprovinciale Padova-Vicenza-Trento, si rileva che la Valsugana serve, oltre agli insediamenti della valle stessa, ai centri che naturalmente si immettono nella valle del Brenta, per spostarsi da nord a sud e viceversa. E' questo che succede con la strada esistente, che nella maggior parte dei casi e per quasi tutti i giorni dell'anno assolve agevolmente la sua funzione; non vi è il bisogno di potenziarla, basta correggere alcuni punti neri, senza dover per forza dare il carattere di autostrada all'arteria esistente, che comporterebbe un gran dispendio di risorse e di territorio.

Viene prospettato il fatto che la nuova Valsugana sarebbe una panacea per il territorio bassanese per le sue attività economiche, raggiungibili velocemente dalla potenziata viabilità: noi riteniamo che il comprensorio bassanese, anche in prospettiva della realizzazione dell'autostrada Pedemontana, ormai in corso di esecuzione, sia già abbondantemente servito da strade da e verso i vari poli industriali del Veneto: non sarà certo la nuova Valsugana, surrogabile dalla Valdastico e dalle arterie di collegamento, a costituire e produrre linfa vitale all'industria bassanese. Anzi l'introduzione del pedaggio, per percorrere una strada attualmente gratuita, costituirà un ulteriore balzello, tanto più insopportabile in questa situazione di pesante crisi economica (balzello che va ad aggiungersi a quello della futura Superstrada Pedemontana Veneta).

2) **IMPATTO DELLA NUOVA VALSUGANA NEL COMUNE DI ROMANO D'EZZELINO**

E' il comune che viene più pesantemente interessato dal tracciato e dai lavori della nuova Valsugana, ed è l'unico comune della "Valle" che non ricava da ciò nulla di utile o positivo, in termini di viabilità, di sicurezza, di impatto ambientale ecc., anzi è l'unico comune a rimetterci pesantemente in termini di sacrificio del territorio, di problematiche connesse alla cantierizzazione, di inquinamento da rumore, traffico e polveri sottili ecc.; non si capisce l'accanimento con cui si sostiene l'opera, dal momento che per Romano d'Ezzelino si intravedono solo aspetti negativi (per risolvere problematiche che sono a monte – leggasi a nord – del nostro comune e che potrebbero essere risolte altrimenti) con l'unico zucchero della compensazione relativa alla realizzazione della rotatoria a Spin (con relativo sottopasso pedonale, che nell'esperienza veneta non viene mai utilizzato nelle aree periferiche, e che è destinato ad essere chiuso per motivi di sicurezza, ovvero presidiato, e che spesso denuncia problemi di allagamenti ecc.).

Un problema irrisolvibile dal punto di vista ambientale sarà quello della cantierizzazione all'imbocco della galleria del Grappa, con un'area logistica abnorme in una zona di immenso pregio naturalistico ed ambientale, l'unica vera area verde ed agricola, piana vasta ed omogenea rimasta nel paese.

La nuova strada che attraversa Romano d'Ezzelino è prevista per la maggior parte in trincea; **non esiste esempio in Italia di una strada della larghezza di 20 metri che per 2 km viaggi a circa 8 metri sotto il piano campagna**, con due muraglioni laterali che sovrastano le carreggiate lungo tutto il percorso, con le complanari che si affacciano nella fenditura.

Si ritiene inoltre che sia necessario valorizzare gli investimenti pubblici nel campo delle infrastrutture stradali fatti nel corso degli anni e costati grandi sacrifici ai nostri predecessori, come ad esempio è il tracciato esistente della superstrada da Cà Cornaro a Pove del Grappa, ma anche tutto il tratto centrale esistente che nelle previsioni viene completamente demolito e ricostruito: tale discorso è tanto più importante in questi tempi di grave crisi economica e di scarsità di risorse per gli investimenti. Riteniamo che il criterio di sostenibilità inteso in senso lato debba essere applicato anche in questo caso.

Entrando, ad esempio, nel dettaglio di San Giacomo si avverte subito che è la frazione che subisce il danno peggiore.

Con la chiusura di via Benedetto Marcello e via Madonnetta viene a crearsi una completa cesura tra la parte ovest e la parte est della frazione.

Si sarà costretti a percorrere la grande rotatoria di via Velo per raggiungere le scuole, la chiesa e i servizi del centro, verranno a mancare due dei tre marciapiedi esistenti e si correranno grossi rischi con la nuova viabilità di collegamento.

Le due bretelle di raccordo tra le predette vie sono già state oggetto di grande contestazione in una precedente proposizione comunale, e non si vede la necessità di ferire ancora il territorio creando nuove strade inutili, e per giunta con un incrocio pericolosissimo immediatamente a ridosso dell'immensa rotatoria di via Velo.

L'esecuzione dell'opera in territorio di San Giacomo comporterà due anni (e forse più) di gravi criticità: polveri – rumore – mezzi operativi in transito nelle strade della frazione ecc.

Ed infine, ma non ultimo per importanza, durante l'esecuzione dei lavori, non si sa dove verrà convogliato il traffico che attualmente percorre la Superstrada, dal momento che non si intravedono alternative all'utilizzo di strade contermini, e non vi è la possibilità di utilizzare parzialmente l'attuale sedime della strada per convogliare il traffico veicolare.

Sembrano utopistiche, perché immensamente costose, le scelte e le soluzioni fatte in fase progettuale, che prevedono di riservare metà del sedime stradale al percorso provvisorio automezzi, mentre nella metà adiacente si scavano trincee di 7-9 metri.

3) **PRESUPPOSTI INCOERENTI: AUMENTO DEL TRAFFICO.**

La SIA (Studio di Impatto Ambientale) è stata sviluppata sulla base di alcuni presupposti che non sono attendibili e neppure verosimili.

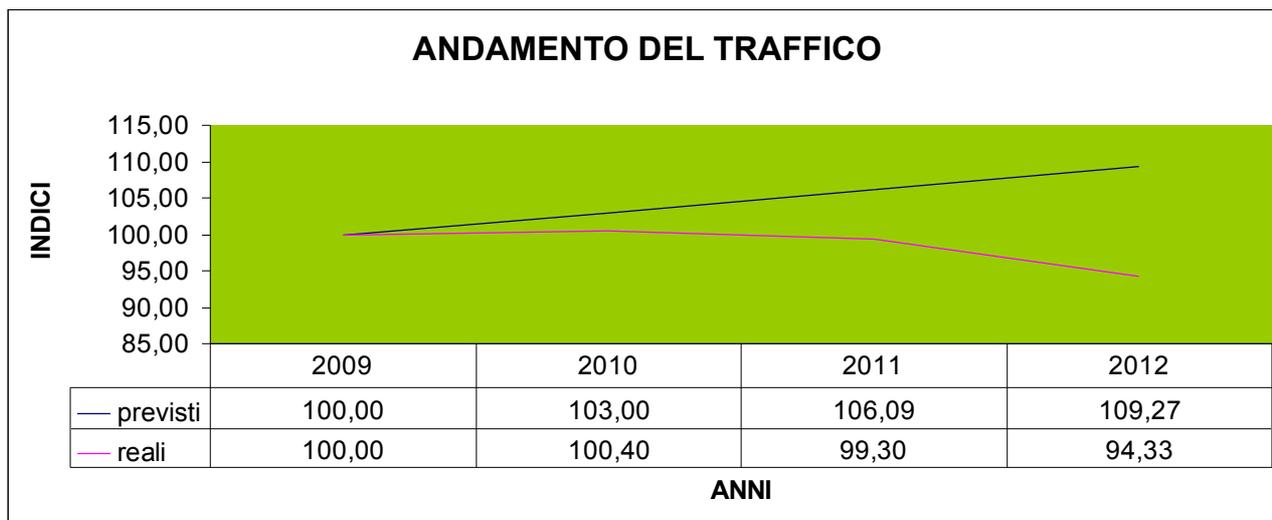
Lo scenario di riferimento prevede un **aumento di autoveicoli sulla rete pari all'1,3% annuo e un aumento del traffico pesante nell'ordine del 3.1% annuo fino al 2016** e in seguito, **dal 2016 al 2035, tale incremento è stato ipotizzato pari a 0,6% per i veicoli leggeri e 1% annuo per i veicoli pesanti.** Tali valori scaturiscono dal **PGTL (Piano Generale dei Trasporti e della Logistica) redatto nel 2001.** Detto piano sicuramente non è più idoneo a rappresentare la reale situazione in considerazione delle attuali mutate condizioni economiche **(PIL – 2% solo nell'anno 2012 dopo che dal 2007 al 2011 il PIL era caduto di un altro 4,5%)** ed anche tenendo conto delle previsioni di aumento del PIL (Prodotto Interno Lordo) che non tornerà a livelli ante 2008 prima dei prossimi indefiniti anni. Anche la produzione industriale ha avuto un trend particolarmente discendente dal 2008 al 2012 e pure le previsioni per il prossimo futuro non sono rosee.

La SIA non tiene nemmeno conto della 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.

A giustificare i calcoli di traffico previsti dal Proponente, la commissione regionale V.I.A., conclude che “lo studio del traffico ha un orizzonte temporale non congiunturale” senza tuttavia specificare: la durata di tale orizzonte e secondo quali studi si possa ancora ipotizzare un siffatto aumento del traffico che nel primo periodo (2009-2025) è previsto nell'ordine del 3,1% annuo per gli autoveicoli pesanti.

Ora, facciamo presente che già nel periodo 2009-2012 secondo gli estensori del piano si doveva realizzare un aumento cumulato del traffico del 9,27% mentre in realtà (dati consuntivi CONFETRA 2013) **vi è stata una riduzione del 5,67% con la conseguenza che dopo appena i primi 4 anni vi è già un differenziale negativo del 15% tra dati previsti e dati reali.**

La dimostrazione grafica di tale comportamento è evidente: rispetto ad una parabola attesa ascendente si è realizzata una stabilizzazione nei primi due anni per poi flettere bruscamente negli ultimi due.



Premesso che nelle scienze statistiche ogni evento indipendente ha la stessa probabilità di realizzarsi e quindi anche un aumento del traffico pesante del 40% in 40 anni è statisticamente possibile, l'effettiva realizzabilità dello scenario previsto dalla VIA presentata dal proponente è alquanto improbabile con un simile gap tra dati attesi e dati reali dopo appena 4 anni di osservazione.

Prevedere un aumento del traffico pesante del 40% nei prossimi 40 anni (anche se statisticamente possibile) è ad oggi completamente inattendibile.

Pertanto tutti gli scenari previsti nello studio sono sproporzionati in quanto prevedono un'eccessiva domanda di trasporto rispetto alla situazione reale ed attesa.

Già ora per percorrere la vecchia Valsugana tra il tratto di Romano d'Ezzelino e Cismon del Grappa un autoveicolo leggero non impiega più di 15 minuti con una velocità media di circa 60-70 Km/H e non si assiste più a intasamenti presso il semaforo di Carpanè durante i giorni feriali e la situazione non muta nei giorni festivi con l'esclusione di 4-5 domeniche all'anno. Anche in questo esempio si dimostra l'assoluta incoerenza e superficialità del piano quando lo stesso prevede che con la soluzione ipotizzata si assisterebbe ad un risparmio di tempo per la tratta in questione quantificato in 13 minuti per gli autoveicoli leggeri e 15 minuti per gli autoveicoli pesanti. **Secondo gli estensori del piano allora per percorrere i 13 chilometri tra Romano d'Ezzelino e Rivalta il tempo impiegato sarebbe stimato in due minuti.** E' inconfutabile che due minuti per percorrere 13 chilometri (**con velocità media pari a 390 Km/h**) non possono essere reali e nemmeno verosimili e quindi tutto lo sviluppo del piano dell'opera si poggia su basi a dir poco precarie.

4) **PRESUPPOSTI INCOERENTI: POTENZIAMENTO DELLA VALSUGANA DA TRENTO A PRIMOLANO**

La SIA giustifica la realizzazione della nuova Valsugana sulla base di un quadro infrastrutturale di riferimento con il potenziamento della SS 47 da Trento a Primolano (quindi nel tratto della Provincia Autonoma di Trento) in modo da garantire in quella distanza una velocità di percorrenza media di 90 km/h.

L'eventuale realizzazione dell'opera comporterebbe una congestione del traffico nei lunghi tratti caratterizzati da un'unica carreggiata con una sola corsia per senso di marcia. Appare pertanto scontato che la velocità media di percorrenza non potrà essere pari a 90 km/h poiché il limite di velocità previsto attualmente è di 70 km/h e già la situazione attuale del traffico ad Ospedaletto (TN) è questa:



La posizione delle amministrazioni locali trentine, nel periodo tra la presentazione del piano e la discussione in sede di commissione regionale V.I.A., è sempre più netto in quanto:

- i comuni di Villa Agnedo, Borgo Valsugana, Grigno, Castelnuovo, Ospedaletto, Scurelle hanno già presentato congiuntamente alla Regione Veneto ed ai Ministeri competenti le loro memorie nelle quali si contesta radicalmente il tracciato della Nuova Valsugana;
- la Provincia Autonoma di Trento ha deliberato di non più provvedere alla realizzazione delle opere di ammodernamento che erano previste nella programmazione provinciale quali il raddoppiamento della sede stradale a due corsie per senso di marcia nei tratti di strada attualmente ad una corsia per senso di marcia;
- la Provincia Autonoma di Trento dal 10 febbraio 2013 gestisce direttamente 4 linee ferroviarie nella tratta Trento – Bassano e dal 1 gennaio 2014 tutte le linee ferroviarie di tale tratta saranno gestite esclusivamente da Trentino Trasporti e non più da Trenitalia. Proprio per creare un ritorno economico a tale investimento diretto, la Provincia Autonoma di Trento intende favorire il trasporto ferroviario rallentando il più possibile l'attuale traffico automobilistico mediante la riduzione della velocità massima in tutta la tratta trentina della Valsugana a 70 Km/h (attualmente il limite di 70 Km/h è presente nei tratti di una corsia per senso di marcia) e con l'installazione di autovelox fissi e mobili che rendano effettivo il limite di velocità.

Alla luce di questi fatti appare evidente che:

- la velocità media di percorrenza prevista per tale tratta non potrà essere di 90 Km/h (come previsto dal progetto) dato che il limite di 70 Km/h sarà esteso e reso effettivo su tutta la tratta;
- già con l'attuale traffico della Valsugana si creeranno continui ingorghi nella zona di scambio tra le provincie di Trento e Vicenza dove già ora la carreggiata è stretta perché incuneata tra il fiume Brenta ed il Massiccio del Grappa
- volendo realizzare la Nuova Valsugana l'effetto bottle-neck sarà amplificato portando alla congestione continua della rete viaria.

Con la nuova Valsugana non si risolve il problema del traffico, ma si sposta la congestione solo un po' più a Nord saturando la tratta viaria. Questo aspetto è stato ignorato in tutti gli scenari di studio.

5) **OMESSA VALUTAZIONE DELLE CONSEGUENZE DERIVANTI DA RISCHIO DI INCIDENTE CHIMICO**

Nel territorio di Romano d'Ezzelino (VI), in Via Matteo Bianchin 62, si trova la “**CYTEC ITALY SRL**”, un’azienda a **RISCHIO INCIDENTE RILEVANTE (RIR)** o “azienda Seveso” di cui all’art. 8 del D.Lgs 334/99, così come modificato dal D.Lgs 238/05. Questo articolo classifica proprio le aziende con il maggiore livello di rischio ambientale e le assoggetta all’obbligo della presentazione del “Rapporto di Sicurezza” (RDS) ai sensi dell’articolo 2 in quanto l’attività produttiva comporta l’utilizzo di sostanze pericolose. L’attività consiste nella produzione di resine per vernici ed indurenti per vernici in polvere. L’insediamento si estende su una superficie complessiva di 57.000 mq che si trova a circa 200 metri dal tracciato ipotizzato per la Nuova Valsugana (cavalcavia Via Bianchin), a 500 metri dalla galleria artificiale di Via

Carlessi ed a soli 700 metri dall’imbocco della galleria naturale di Pove del Grappa.



Nello stesso RDS sviluppato dalla società chimica, pubblicato nel sito internet del Comune di Romano d'Ezzelino, vengono **classificati come obiettivi vulnerabili i siti posti nel raggio di 4.300 metri dallo stabilimento** prevedendo, tra le misure da adottare in caso di dispersione di sostanze tossiche nell'aria, la chiusura e, possibilmente, la sigillatura delle finestre e la disattivazione dei sistemi di ricambio d'aria. E' quindi purtroppo facile immaginare gli effetti devastanti che verrebbero provocati da un incidente chimico all'interno di gallerie che difficilmente possono essere tempestivamente chiuse o sigillate.

Di tutta questa problematica, nella SIA non sono stati fatti accenni né tanto meno analisi.

La commissione regionale V.I.A. si è accorta del *vulnus* del progetto: se si vanno a leggere le prescrizioni e raccomandazioni emesse, si può scorgere come le preoccupazioni siano emerse in quanto, oltre all'osservanza delle norme di tutela ambientale già naturalmente da rispettare da parte del realizzatore/gestore dell'opera, ai punti:

11) viene imposto ora un collegamento diretto della Centrale operativa della Superstrada (che ricordiamo dovrebbe sorgere vicino allo stabilimento chimico in questione) con la Protezione civile regionale e con gli altri organismi di pronto intervento;

22) viene prevista ora la ventilazione forzata per meglio gestire in sicurezza eventuali situazioni di emergenza.

Evidente la preoccupazione della commissione per un rischio non valutato dal Proponente.

Ma la soluzione adottata non è in grado di limitare i danni in caso di fuoriuscita di sostanze pericolose dal sito produttivo: se nel Rapporto di Sicurezza vengono classificati come obiettivi vulnerabili i siti posti a 4.300 metri dallo stabilimento e che in caso di incidente si dovranno sigillare le finestre e disattivare i sistemi di ricambio d'aria, è assolutamente illusorio ritenere che basti porre in essere un sistema di ventilazione forzata per prevenire i rischi di inquinamento atmosferico derivante non solo dai tubi di scappamento dei mezzi di trasporto ma anche dalla fuoriuscita delle sostanze inquinanti dallo stabilimento che ricordiamo dista appena 700 metri dall'imbocco della galleria naturale di Pove del Grappa.

Addirittura vi è la concreta possibilità che con il sistema posto nella prescrizione 22) i rischi aumentino in quanto, nell'evenienza che il sistema semaforico blocchi il flusso veicolare all'ingresso della galleria o prima del casello della superstrada (che dista appena 200 metri

dal complesso industriale chimico) ed a questo si associ una fuoriuscita contemporanea di sostanze gassose tossiche dall'impianto, allora per le persone all'interno dei mezzi di trasporto non vi sarebbe alcuna via di fuga con probabili conseguenze letali.

Prevedere una galleria a poche centinaia di metri da un'azienda chimica pericolosa è una leggerezza imperdonabile che potrebbe avere conseguenze letali.

6) ANALISI COSTI/BENEFICI POCO ATTENDIBILE

Nella SIA proposta, e più precisamente nella parte "ANALISI COSTI BENEFICI", risultano molte incongruenze nel processo valutativo, quali:

non viene utilizzato come costo il prezzo di realizzazione dell'opera (un dato comunque stimato, ma su basi oggettive), bensì un indicatore che stima in modo esclusivamente soggettivo il flusso futuro del traffico e conseguentemente degli introiti attesi. Nella SIA si premette infatti che in fase di valutazione economica è stata seguita un'innovativa procedura : questa premessa è già di per sé un baco della procedura stessa perché non permette la comparazione tra investimenti simili in quanto i risultati sono frutto di processi di calcolo differenti. L'utilizzo dell'innovativo metodo di calcolo inficia quindi tutti i risultati;

con la nuova galleria viene stimato un risparmio di tempo per percorrere la tratta Rivalta-Romano d'Ezzelino di 13 minuti per gli autoveicoli e di 15 minuti per gli automezzi pesanti, valorizzato in termini economici in 3,9 miliardi di euro. Ma se attualmente per tale tratta non ci si impiega mediamente più di 15 minuti, come si spiega un risparmio di 13 minuti? **Senza questo ipotetico e fasullo risparmio di tempo non si possono monetariamente risparmiare i 3,9 miliardi di euro, principale componente dei benefici economici attesi nel progetto per gli utilizzatori;**

tra le esternalità ambientali valutate economicamente non viene considerato il consumo del suolo perché "è difficilmente valutabile". **Ma consumare suolo, per di più paesaggisticamente protetto, non può essere privo di alcuna valorizzazione economica perché per la comunità rappresenta un forte danno e quindi un forte costo;** mentre vengono invece considerati tra i costi ambientali e sociali la maggior incidentalità, le maggiori emissioni e la maggiore rumorosità, valutate complessivamente in 377 milioni di euro (da notare che un'opera del costo di 700 milioni genera danni valutati per 377 milioni). Questi costi alla fine del

paragrafo inspiegabilmente vengono sommati ai benefici anziché essere sottratti, portando ancora a risultati finali completamente inattendibili;

non viene tenuto conto in alcun modo che se le stime di traffico non venissero realizzate, secondo la bozza di convenzione di project-financing tra la Regione ed il gestore dell'opera già resa manifesta da esponenti regionali e come accade anche nella convenzione con la SPV (Superstarda Pedemontano Veneta), l'ente pubblico deve ripagare il concessionario dei mancati pedaggi riscossi e questo è sicuramente un costo per la collettività di un importo non irrilevante visti i presupposti dei pedaggi attesi precedentemente esposti.

La commissione regionale V.I.A. su questo punto conclude sbrigativamente che le analisi effettuate sono conformi alla normativa.

E' utile invece ribadire che la sostenibilità economica non può essere realizzata, oltre che per tutti gli elementi delineati, anche per le seguenti motivazioni:

Nell'Allegato A della delibera regionale si viene a conoscenza che il costo di realizzazione dell'opera raggiunge i 787 milioni di Euro (rispetto ai 650 preventivati prima) e quindi con un aumento del costo del 21% senza che questo comporti un aggiornamento nell'analisi costi/benefici.

Un aumento del 21% tra gli importi stimati nel 2009 e quelli stimati nel 2012 non può certo imputarsi alla dinamica inflazionistica in quanto nel comparto delle costruzioni edili a causa della crisi ormai perenne che attraversa il settore non vi è stato alcun risveglio dei prezzi, anzi vi è una continua tendenza a ribassare i prezzi da parte delle aziende per accaparrarsi qualche commessa anche senza utili e per marginalizzare le imprese inefficienti.

Un aumento del 21% del costo non è neanche giustificabile dalla redazione della progettazione definitiva in quanto le ipotesi realizzative sono ancora nella fase embrionale dello studio di impatto ambientale ed addirittura, per ammissione della stessa commissione regionale, la sostituzione degli impianti puntuali di depolverizzazione con impianti di emissione d'aria comporta una riduzione consistente del costo di realizzazione e di gestione di tali impianti.

Un aumento del 21% del costo di realizzazione manifesta inequivocabilmente che i costi preventivati nel 2009 erano decisamente inattendibili. **Nonostante tale manifesta inattendibilità il Proponente non ha redatto un nuovo Piano Economico – Finanziario sulla base di questi nuovi asseriti costi lasciando l'analisi costi benefici nell'originaria versione.**

Per una esauriente e completa panoramica sugli aspetti economico-finanziari, stiamo realizzando un Piano Economico Finanziario che, sempre sulla base dell'ultima stima dei costi di realizzazione per 787 milioni di Euro, valuta la sostenibilità economica e finanziaria del progetto di finanza in questione con l'analisi delle seguenti variabili:

stima del traffico alla luce dell'attuale contesto economico nazionale e locale e secondo previsioni economiche non soggettive o arbitrarie, ma desunte da Istituti di Ricerca a tale scopo preposti;

analisi dei tempi attuali di percorrenza nella tratta Rivalta – Romano d'Ezzelino mediante il campionamento di un numero significativo di rilevazioni e suo sviluppo a seguito delle gallerie previste e conseguente ricalibratura dei “risparmi in termini di tempo”;

inserimento tra le esternalità ambientali del “consumo di suolo”;

inserimenti di tutte le esternalità (incidentalità, emissioni, rumorosità, consumo del suolo) tra i costi e non tra i benefici;

valutazione economica dei percorsi alternativi nella tratta Padova – Trento poiché se è sicuramente vero che con la Nuova Valsugana vi è una riduzione della distanza di 37 Km rispetto alla tratta autostradale A4-A22 e pertanto vi sarà un sicuro risparmio di carburante, è però innegabile che il pedaggio ipotizzato e i tempi di percorrenza (a causa delle differenti velocità massime consentite) saranno senza dubbio maggiori con la Nuova Valsugana rispetto al tratto autostradale;

valutazione economica dei percorsi alternativi nel tratto in cui la Superstrada Pedemontana Veneta si conetterà con la Nuova Valsugana poiché già ora vi è un percorso alternativo efficiente per chi transitando dalla futura Superstrada Pedemontana Veneta vorrà immettersi nella Valsugana mediante l'innesto a Caerano San Marco nella strada provinciale di Caerano e poi nella Feltrina (SP 667 e SR 348) e successivamente deviare a Feltre verso Fonzaso nella SS50 per allacciarsi alla Valsugana nel territorio di Primolano al limite della provincia di Vicenza. Con questo by-pass già esistente, efficiente in quanto appena rimodernato, gratuito e della stessa lunghezza del passaggio nella Nuova Valsugana molto del traffico atteso sarà naturalmente dirottato lontano dalla Nuova Valsugana.

Questo studio è in avanzata fase di affinamento e comunque già ora è particolarmente indicativo e appena sarà completamente disponibile verrà depositato:

- all'Autorità Giudiziaria per le indagini su eventuali negligenze da parte dei competenti soggetti ;
- alla Corte dei Conti per la valutazione del danno erariale;

-
- agli uffici dell'Unione Europea per la valutazione di eventuali sprechi dei fondi comunitari;
 - agli uffici dell'Unione Europea in quanto la commistione tra "contratto di concessione di lavori pubblici" e "appalto pubblico" è contraria alla direttiva 2004/18/CE in quanto oltre al mancato rispetto delle procedure ivi previste, vi è il fatto che la Regione provvedendo a integrare il mancato pedaggio al concessionario, annulla il rischio d'impresa in capo al concessionario stesso provvedendo ad una socializzazione delle perdite (e quindi ad una configurazione del rapporto come "appalto pubblico" e non come "concessione di lavori pubblici") che è contraria al principio di concorrenza che anima la legislazione comunitaria e che per questo motivo l'Italia è già stata ripetutamente condannata dalla Corte di Giustizia Europea. Praticamente con questa forma contrattuale, si affida al soggetto concessionario solo la possibilità di conseguire redditi in quanto le eventuali perdite vengono coperte dal soggetto concedente. Di conseguenza nei 30 anni della concessione per l'ente pubblico concedente non vi è alcuna limitazione dell'impegno finanziario che dovrà sostenere ed i debiti, che i vincoli di finanza pubblica vorrebbero contenere (mediante il Patto di stabilità) e che secondo gli estensori del piano portano a preferire il contratto di project-financing, diventano il risultato inevitabile di un contratto con un rischio finanziario molto superiore (ed in un orizzonte temporale imprevedibile) rispetto al finanziamento dell'opera mediante appalto diretto.

7) **DEVASTAZIONE AMBIENTALE IN UN AREA TUTELATA**

La nuova Valsugana lascerebbe il sedime della vecchia SS 47 nel comune di Romano d'Ezzelino all'altezza di Ca' Cornaro cioè proprio dove inizia la zona a vincolo paesaggistico, ai sensi del titolo II del D.Lgs. 42/2004, denominata "Massiccio del Grappa" - area SIC e ZPS IT 3230022. In tale area l'Amministrazione Comunale di Romano d'Ezzelino ha sempre limitato l'edificazione favorendo piuttosto il recupero del patrimonio edilizio esistente e, come si vede dall'ortofoto, i pochi edifici presenti nella zona sono abitazioni mono-bifamiliari proprio per non compromettere un equilibrio già precario tra ambiente e costruzioni.

Il mancato rispetto del PAT del Comune di Romano d'Ezzelino, approvato dalla stessa Regione Veneto nell'aprile 2012, dove si legge **"l'area del massiccio del Monte Grappa si pone come uno dei più interessanti complessi e diversificati ambienti della montagna Veneta. La posizione geografica, la varietà delle situazioni morfologiche, altimetriche, orografiche, climatiche, lo scarso livello di disturbo antropico favoriscono, infatti, la presenza di ambienti diversificati e di comunità animali di assoluto pregio"**, è una contraddizione troppo stridente per essere taciuta: non può lo

stesso ente regionale approvare nello stesso anno due differenti progetti (PAT e NUOVA VALSUGANA) con opposte prescrizioni.

Non si tratta pertanto del mancato coordinamento di due distinti enti che possono avere differenti visioni, ma della mancata volontà di decidere quale sviluppo dare al territorio.

In questo contesto si cala l'art. 38 del Piano Territoriale di Coordinamento (PTRC), adottato dalla Giunta Regionale il 17/2/2009 e discusso ora nelle commissioni consiliari regionali. Secondo tale articolo *“Le aree afferenti ai caselli autostradali, agli accessi alla rete primaria ed al SFMR per un raggio di 2 Km dalla barriera stradale sono da ritenersi aree strategiche di rilevante interesse pubblico ai fini della mobilità regionale. Dette aree sono da pianificare sulla base di appositi progetti strategici regionali.”*

In questo modo si dichiara *ope legis* l'interesse pubblico secondo solo una vicinanza del territorio a tali direttrici e togliendo di conseguenza ai comuni ogni possibilità di programmazione urbanistica.

Tralasciando i possibili conflitti di attribuzione di competenze tra la Regione ed i Comuni e tra la Regione o lo Stato centrale che facilmente potrebbero sfociare in un conflitto di attribuzione presso la Corte Costituzionale, è facilmente prevedibile cosa potrà succedere in caso di entrata in vigore del nuovo PTRC: un'area tuttora preservata dalla diffusa urbanizzazione sarà all'improvviso destinata a una massiccia edificazione senza addirittura che il Comune possa decidere la destinazione delle nuove opere secondo le reali esigenze produttive/abitative del territorio ma rispondendo solo a criteri stabiliti dalla Regione.

Gli studi allegati al progetto tendono a minimizzare gli impatti e a tranquillizzare sulle ricadute possibili sull'ambiente, tuttavia non appaiono esaustive e convincenti le quantità indicate in riferimento allo smaltimento e al riutilizzo delle enormi quantità di materiale proveniente dallo scavo delle gallerie, tenendo presente che gran parte del tracciato è in trincea, per cui il riutilizzo sarà molto limitato. Anche il riutilizzo nel settore edile appare problematico in questa fase di grave stagnazione economica.

Si ritiene che un progetto di tale portata e con ricadute così pesanti sul territorio non debba guardare esclusivamente ai soli aspetti di tecnica viabilistica e di stretta contabilità delle opere, ma valutare un bilancio più allargato prendendo in esame anche i costi ambientali e paesaggistici, che sono uno dei nostri capitali più rilevanti ai fini della qualità della vita, e che comunque hanno anche una rilevanza economica, e quindi devono essere considerati valori primari. Non riteniamo che le compensazioni previste compensino in modo adeguato i costi ambientali, anzi in alcuni casi li aumentano.

Particolare gravità riveste la scelta di abbandonare la parte di tracciato che va da Cà Cornaro a Pove del Grappa, e di realizzare un nuovo tracciato che interessa la zona tra via Rivoltella e via Carlessi, creando una ferita devastante in una parte particolarmente pregiata di territorio agricolo incontaminato e di grandissimo valore ambientale e paesaggistico; tale ferita è resa ancor più grave dalla previsione del

vastissimo cantiere che occuperà gran parte di detta area per vari anni e che inevitabilmente porterà trasformazioni irreversibili nella zona;

Prevedere ora che in tale contesto venga realizzata una superstrada a pedaggio è un insulto alle poche aree salvaguardate del Comune ed è, ancor di più, una beffa a tutti gli amministratori comunali ed a tutti i cittadini che hanno voluto preservare tale ambiente dalla diffusa urbanizzazione caratterizzante le altre zone di pianura del comune di Romano d'Ezzelino.

8) **OPERE DI MITIGAZIONE INSUFFICIENTI**

Le opere di mitigazione previste nel percorso ottimizzato (trincea coperta tra Via Rivoltella e Via Carlessi, pista ciclabile lungo Via Carlessi, mascheramenti naturaliformi, barriere anti-rumore) non sono che un mero palliativo insufficiente a giustificare un'opera talmente devastante come appena descritta. Altre opere denominate di mitigazione ambientale, come l'abbattimento dei viadotti di San Marino, non appaiono tali ma servono solo a incanalare il traffico sulla nuova arteria senza dar la possibilità agli utenti di scegliere quale strada percorrere (vecchia o nuova SS 47).

Le prescrizioni imposte dalla commissione regionale sono piuttosto vaghe e demandano alla fase di progettazione molte scelte al riguardo delle opere da adottare.

9) **ADDIO AL TURISMO ECOSTENIBILE**

Nonostante vari proclami da parte delle istituzioni sull'esigenza di puntare sul turismo (vero tesoro disponibile in Italia) e possibilmente verso un turismo ecosostenibile, la strada da percorrere in Veneto è davvero molto lunga rispetto ad altri luoghi in Europa: scarseggiano le strutture ricettive, manca una rete informativa che attragga le persone a visitare il Veneto, mancano specifiche infrastrutture,

Un turismo ecosostenibile esiste già invece nella regione pedemontana del Monte Grappa: accorgendosi che esiste una corrente ascensionale che permette di rimanere in aria per molto tempo, alcuni intrepidi del Nord Europa da circa 20/30 anni hanno scelto questa zona della Pedemontana per volare con il parapendio o il deltaplano e spargendo loro la voce hanno fatto confluire in questa zona un turismo rispettoso dell'ambiente e che porta benefici anche economici non solo ai pubblici esercizi (ristoranti, piccoli alberghi e campeggi sviluppatisi a seguito di questo flusso), ma anche alla popolazione in quanto sono sorti molti bed-breakfast per ospitare (per almeno 9 mesi all'anno) tanti appassionati.

Nella disgraziata ipotesi che venga realizzata la nuova Valsugana questi appassionati del volo libero perderebbero vari campi d'atterraggio (oltre a volare in condizioni più pericolose) e questo turismo, nato in modo estemporaneo ma ora coltivato da vari soggetti, sceglierebbe altre destinazioni privando il territorio di una risorsa (il turismo appunto) che tutti a parole vogliono ma pochi fanno qualcosa per sviluppare o almeno tenere in Italia quello che già c'è.

Infine specifichiamo che la foto in basso del parapendio è stata scattata proprio nella zona dove dovrebbe realizzarsi il tratto di trincea prima dell'imbocco della galleria naturale di Pove del Grappa, facciamo pure presente che tale zona è il luogo di atterraggio di emergenza quando le correnti aeree spingono i parapendii verso il basso.

Sicuramente con una superstrada a pedaggio questo non potrà più avvenire.



In definitiva a nostro parere, la nuova Valsugana SS47 non si deve realizzare perché:

è un'opera in contrasto con la pianificazione regionale della viabilità;

è un'opera inutile perché si basa su stime di traffico irrealistiche;

è un'opera inutile perché un tratto autostradale Castelfranco Veneto - Cismon è un moncone che non può attirare nuovo traffico sulla direttrice PD – TN e sposterebbe l'eventuale intasamento di traffico dal Veneto al Trentino;

è un'opera pericolosa perché la galleria di Pove sarebbe troppo vicina ad un'azienda chimica classificata come molto pericolosa;

è un'opera fallimentare in quanto non sostenibile economicamente;

è un'opera che devasta un territorio tenuto sinora integro dal Comune di Romano d'Ezzelino;

è un'opera che non può avere alcuna mitigazione ambientale reale;

è un'opera che impoverisce e pregiudica il turismo ecosostenibile.

Nel redigere queste osservazioni abbiamo cercato di essere il più concisi possibile per rendere snella la lettura.

Alla luce delle presenti memorie, il comitato chiede di essere ascoltato in un'audizione pubblica nella quale:

- **potrà spiegare molti altri concetti che, in questa sede, per sintesi, sono stati tralasciati;**
- **potrà esporre, se le Commissioni lo riterranno opportuno, i risultati del Piano Economico Finanziario che è ora in fase di avanzata realizzazione e che già evidenzia precise indicazioni sulla insostenibilità dell'opera;**
- **potrà proporre, se le Commissioni lo riterranno opportuno, valide soluzioni apportando eventualmente qualche puntuale correttivo planimetrico affinché venga trovata una soluzione per il comune di San Nazario al fine di eliminare o bypassare la strettoia di Carpanè, unico vero punto nero della viabilità della valle.**

Si richiede comunque, di esprimere parere negativo al progetto preliminare "Itinerario della Valsugana Valbrenta - Bassano – Superstrada a pedaggio"

Grazie per l'attenzione che ci riserverete

Romano d'Ezzelino, 30 aprile 2013

Seguono le firme dei sottoscrittori.