

Padova 26.09.2013

Al Presidente della Repubblica italiana
European Parliament, The President of the European Parliament
Al Presidente della Regione del Veneto

e, p.c. Al Ministero dell'Ambiente e Tutela Territorio
Al Ministero dei Beni e Attività Culturali

**Oggetto: Petizione contro il traforo del Monte Grappa e la costruzione della nuova
Valsugana**

La sottoscritta arch. Maria Letizia Panajotti, Presidente del Consiglio Regionale del Veneto di Italia Nostra

PREMESSO CHE

- Giace presso l'ANAS, dal lontano 2004, un progetto per la realizzazione di una Superstrada in sinistra Brenta, prevalentemente in galleria, senza viadotti, con sbocchi in zone non abitate e al confine dei vari paesi, tale da mantenere integro l'ambiente nel tratto più caratteristico della Valle del Brenta, non distruggendo manufatti già esistenti, attenuando l'inquinamento acustico, permettendo un flusso veloce del traffico commerciale, lasciando a disposizione dei residenti le strade esistenti.
- Tale progetto era stato approvato all'unanimità da tutte le Amministrazioni comunali coinvolte, dal Consiglio della Comunità Montana del Brenta, dall'Amministrazione provinciale di Vicenza, dall'Amministrazione regionale e dall'ANAS.
- Il progetto da allora non è stato finanziato per mancanza di risorse.
- Italia Nostra, in data 4.10.2012, ha presentato alla Commissione Regionale per la Valutazione di Impatto Ambientale, dettagliate osservazioni a dimostrazione di quanto inutile, illogico, abnorme, distruttivo per l'ambiente e nocivo per la salute dei cittadini sarebbe stato il nuovo progetto denominato "Itinerario della Valsugana Valbrenta - Bassano Ovest. Superstrada a pedaggio".
- Italia Nostra ha inviato ai Sindaci di Valle due lettere, una del 24/09/2012 e una del 18/02/2013, con l'invito di respingere il progetto e, come proposta alternativa di pretendere dallo Stato la creazione di una breve galleria, in doppia corsia, che bypassasse il punto critico di Carpané di S. Nazario, con una lunghezza inferiore ai 3 Km e un allargamento della statale esistente di circa 2 metri per un tratto di circa 2 Km, soluzione poco costosa e sufficiente ad eliminare il problema.

CONSIDERATO CHE

1. la Regione del Veneto, con DGR n. 2182 del 13 dicembre 2011, ha ritenuto di pubblico interesse e approvato una proposta di finanza di progetto presentata dall'Associazione Temporanea di Imprese costituita dalle Società "Impresa Pizzarotti & C. S.p.A. (capogruppo) - Ing. E. Mantovani S.p.A. - C.I.S. Compagnia Investimenti Sviluppo S.p.A. - Cordioli S.p.A. (imprese mandanti)", avente ad oggetto l'iniziativa "Itinerario della Valsugana Valbrenta - Bassano Ovest. Superstrada a pedaggio", del valore complessivo preventivato nell'avviso indicativo di Euro 731 milioni di Euro, al netto dell'IVA;
2. la superstrada, della lunghezza complessiva di circa 27,2 km, ha un tracciato che si estende, da sud a nord, da Castelfranco Veneto (S.R. 53) a San Nazario (S.S. 47 – località Pian dei Zocchi); il tracciato è suddiviso in due tratti:
 - 1°) tratto “a monte”, con le gallerie del massiccio del Grappa, in variante alla S.S. 47 “della Valsugana”, con sezione stradale di tipo B con 3 corsie per senso di marcia e tipo B con 2 corsie per senso di marcia. Prevede 4 gallerie (lunghezza m. 2.859, m. 2.822, m. 591, m. 4.221) connesse da tre ponti per il superamento delle valli sottostanti.
 - 2°) Tratto di Valle, dalla S.R. 53 “Postumia”, presso Castelfranco Veneto, fino alla Superstrada Pedemontana Veneta (S.P.V.), in Comune di Cassola, con sezione stradale di tipo C, a una corsia per senso di marcia;
3. la proposta progettuale presentata risulta in parte inserita nell’elenco dei “Principali interventi infrastrutturali” del Piano Regionale dei Trasporti (PRT), adottato dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 1671 del 05/07/2005, e successivamente aggiornato con provvedimento della Giunta stessa n. C.R./90 del 17.07.2007;
4. l’atto aggiuntivo all’Intesa Generale Quadro sulle Infrastrutture tra Regione e Governo, sottoscritto in data 17.12.2007, prevede l’inserimento in Legge Obiettivo dell’intervento denominato “Ammodernamento, in nuova sede, fra Bassano del Grappa e Pian dei Zocchi/San Nazario, della strada statale n. 47 – della Valsugana”;
5. nel “Piano pluriennale della viabilità nazionale 2003–2012”, approvato dal CIPE con deliberazione n. 4 del 18.03.2005, proposto dal competente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e risultante a seguito delle modifiche ed integrazioni richieste dalla Conferenza Unificata, è inserita anche la “Variante alla S.S. 47 tra Bassano del Grappa e Pian dei Zocchi” così come è inserita, da ultimo, nell’Intesa Generale Quadro sottoscritta il 16.06.2011 tra Governo e Regione;
6. l’intervento è altresì inserito nella delibera CIPE n. 81 del 18.11.2010 di approvazione dell’8° Programma delle Infrastrutture Strategiche Nazionali e che, secondo la Regione del Veneto, l’infrastruttura in argomento risulta inserita “in un più ampio programma di potenziamento ed ammodernamento della rete viaria primaria della Regione, con particolare riferimento ai collegamenti verso nord, risultando complementare ad altre infrastrutture in progetto, quali in via prioritaria la Valdastico Nord verso l’asse del Brennero e la prosecuzione della Autostrada di Alemagna nel Bellunese”;
7. la Regione ha fatto proprie le prescrizioni e le osservazioni contenute nel parere del Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti, riportato in Allegato A alla citata DGR n. 2182/2011 quale sua parte integrante, che, tra l’altro, prescrive che, “in sede di SIA, vengano valutate soluzioni alternative di tracciato, con prevalente soluzione in galleria naturale, che consentano di risolvere le criticità presenti in località San Marino in Comune di San Nazario”;
8. nella deliberazione, si dà atto che sotto il profilo finanziario la proposta presentata da A.T.I. Impresa Pizzarotti & C. spa non prevede alcun contributo pubblico a carico del bilancio regionale, sia in conto costruzione che in conto esercizio.
9. viene incaricata la Direzione Strade Autostrade e Concessioni di richiedere all’A.T.I.

Impresa Pizzarotti & C. spa la redazione dello Studio di Impatto ambientale dell'opera da redigere secondo le indicazioni riportate nel provvedimento stesso.

SEGNALA CHE

- A. dal punto di vista della **tutela del paesaggio** il progetto è privo, a nostro giudizio, di un particolarmente approfondito studio di incidenza ambientale come richiesto dalla normativa comunitaria.

Infatti la nuova Superstrada attraversa le aree di NATURA 2000, stabilite dalle Direttive Europee HABITAT del 31.05.1992, n. 92/43 CEE, recepita dal DPR 8 settembre 1997, n. 357, in particolare il SIC (Sito di Importanza Comunitaria) IT 322007 "Dal confine trentino al Comune di Cison del Grappa" e la SIC – ZPS (Zona di Protezione Speciale) IT 323022 "Del Massiccio del Grappa, per la sua valenza storica e per la valenza ambientale del Bosco delle Fontane". Nell'elenco dei SIC relativi alle regioni biogeografiche alpine è chiaramente specificato che, poiché "i SIC delle montagne vicentine non sono luoghi di natura selvaggia, ma luoghi dove si dovrà trovare il difficile equilibrio tra la conservazione dell'habitat e la vita delle popolazioni residenti, **ogni intervento costruttivo dovrà dimostrare di non compromettere quegli ambienti, quindi verrà richiesto, per ogni progetto, uno Studio di Incidenza Ambientale**";

- B. dal punto di vista della **difesa del suolo**, il progetto trascura il fatto che:

1. il Monte Grappa ha una conformazione carsica, con il rischio concreto di creare gravissimi problemi di natura idrogeologica;
2. l'acquifero freatico risulta essere molto vulnerabile, tanto che ogni attività inquinante che si verifichi in superficie, specie nella zona di alimentazione delle falde, può provocare la contaminazione delle acque sotterranee.

Non a caso la Commissione Nazionale per la Valutazione di Impatto Ambientale ha sospeso l'iter di valutazione del progetto, richiedendo specifiche integrazioni al progetto di un'infrastruttura da realizzare parte del suo percorso in trincea, a una profondità media di 7-8 metri, ma che, in alcuni punti, arriverà a una profondità di oltre 20 metri oltre a un traforo di 12 chilometri;

- C. dal punto di vista dell'**inquinamento atmosferico**:

1. non è prevista l'installazione di alcun sistema di abbattimento delle polveri, tenendo presente che l'entrata e l'uscita delle gallerie sono posizionate sopra i centri abitati;
2. nel caso di superamento dei limiti, i veicoli saranno obbligati a uscire dalla superstrada e riversarsi sulle strade di Valle già ora insufficienti.

Infatti è prevista la realizzazione della sola ventilazione forzata e l'installazione, oltre ai rilevatori di fumo, dei sistemi di monitoraggio in continuo di CO, NO₂ e delle polveri collegati con i sistemi di visualizzazione dei sistemi inquinanti. Nel caso di superamento dei limiti, è prevista l'opzione di bloccare l'ingresso dei veicoli mediante l'attivazione di semafori in corrispondenza dell'ingresso; la segnalazione dovrà essere ripetuta prima del casello che precede in modo da consentire ai veicoli di utilizzare percorsi alternativi;

- D. dal punto di vista **urbanistico** la superstrada a pagamento si arresta in territorio veneto, senza alcuna possibilità di prosecuzione a Nord, in territorio trentino con un'opera di analoghe dimensioni; è, comunque, da tenere in seria considerazione che i sei Sindaci trentini della Valsugana si sono ripetutamente e fermamente dichiarati contrari a qualsiasi allargamento delle strade esistenti;

- E. dal punto di vista **economico** il costo del progetto ricadrà in misura presumibilmente notevole sui cittadini.

Infatti il piano economico del progetto è calcolato sulla previsione di un passaggio di 38.700 automezzi invece degli attuali 10.000/15.000 (comprensivi di quelli dei residenti in Valle).

Questo senza tenere conto che, in conseguenza della crisi economica, il traffico pesante ha subito una riduzione del 5% (dati AISCAT 2009) e che un'analogha, pesante flessione è stata registrata dal traffico leggero. Pertanto la Regione del Veneto dovrà integrare la differenza tra il gettito presunto e il gettito effettivo proveniente dai pedaggi.

Tutto ciò premesso e considerato,

CHIEDE

1. Sia bloccata la realizzazione del progettato "Itinerario della Valsugana Valbrenta - Bassano Ovest. Superstrada a pedaggio" che inciderà in maniera certamente pesante sul delicato equilibrio idrogeologico di un territorio di importanza comunitaria, soggetto a protezione speciale, che si dimostrerà inquinante e antieconomico;
2. sia verificata la compatibilità del progetto con la Direttiva comunitaria "Habitat" del 31.05 1992, n. 92/43 CEE, recepita con DPR 8 settembre 1997, n. 357;
3. sia verificata la compatibilità del progetto con la direttiva 2000/60/CE recepita in Italia attraverso il decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152.

La Presidente
arch. Maria Letizia Panajotti