

**Spett. Ministero dell' Ambiente e della Tutela  
del Territorio e del Mare  
Dir. Gen. Per le Valutazioni Ambientali  
Divisione II – Sistemi di Val. Amb.  
Via C.Colombo 44  
00147 ROMA**

**Spett. Ministero per i Beni e le Attività Culturali  
Dir. Gen. per il Paesaggio, Belle Arti, Architettura e l'Arte  
Contemporanea  
Servizio IV – Tutela e qualità del Paesaggio  
Via San Michele 22  
00153 ROMA**

**Spett.le Regione Veneto  
Unità Complessa V.I.A.  
Calle Priuli-Cannaregio, 99  
3012 VENEZIA**

Bassano del Grappa, 04 ottobre 2012  
**Racc. A.R.**

**OGGETTO: OSSERVAZIONE**  
**allo Studio di Impatto Ambientale per il Progetto Preliminare**  
**"Itinerario della Valsugana Valbrenta-Bassano - Superstrada a**  
**pedaggio", ai sensi dell'art. 20 comma 3 e dell'art. 24, comma 4**  
**del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.**

Per risolvere la viabilità nel tratto vicentino della Valle, fin dal Marzo 1998, otto Comitati, espressione dei cittadini, di ogni tendenza politica, dei vari Comuni interessati alla Superstrada, si riunirono in "Coordinamento Unitario dei Comitati ' Per vivere in Valbrenta'", al fine di cercare una soluzione definitiva circa il tracciato che la Superstrada doveva seguire per il suo completamento e ciò in collaborazione e supporto alle Amministrazioni comunali che, a quel tempo, non erano d'accordo e, ciascuna, a salvaguardia del proprio "campanile", prendeva le decisioni che le erano più convenienti.

Avevamo riscontrato una omogenea identità di vedute, quale soluzione più naturale e logica, partendo da una ipotesi di progetto, elaborata dal prof. Abrami dell'Università di Venezia e abbiamo convinto su tale indicazione tutte le Amministrazioni comunali raccogliendo, a supporto, oltre 2000 firme di residenti.

**Il nostro comune indirizzo era di realizzare una Superstrada in sinistra Brenta, prevalentemente in galleria, senza viadotti, con sbocchi in zone non abitate e al confine dei vari paesi, che mantenesse integro l'ambiente nel tratto più caratteristico della valle, non distruggesse manufatti già esistenti, attenuasse l'inquinamento acustico e permettesse un flusso veloce del traffico commerciale, lasciando a disposizione dei residenti le strade già esistenti.**

L'elaborazione definitiva di tale progetto, a cui ha collaborato l'ing. Rinaldi, allora presidente di Italia Nostra di Bassano del Grappa, è stata realizzata con un progetto

costato 1.733.626,00 euro dallo Studio RPA di Verona dell'ing. Sparesotto.

A tale progetto avevano dato la loro approvazione, all'unanimità, tutte le Amministrazioni comunali, il Consiglio della Comunità Montana, la Provincia, la Regione e l' ANAS: il progetto è giacente presso l' ANAS dal 2004, e, per mancanza di fondi, non è stato finanziato. Poi la Regione, dichiarando la pubblica utilità, ha deciso di realizzare l'opera con un project financing, in seguito al quale ora viene presentato al VIA questo progetto di Superstrada a pagamento, dalle dimensioni di Autostrada che prevede, per il 2021 il passaggio di 38.733 veicoli, mentre, attualmente, ne transitano 10/15.000, con il relativo inquinamento atmosferico a cui si deve aggiungere quello creato dalle auto che transiteranno nell'attuale statale 47.

Riteniamo sia noto a tutti che il Veneto è una delle Regioni più inquinate d'Italia e, nella zona di Valle e di Bassano, l'incidenza di mortalità tumorali è tra le più alte; il triplicare del traffico rispetto all'attuale, unito alle polveri derivanti dall'escavazione delle gallerie e dal trasporto di ghiaie delle cave che insistono in valle, desta negli abitanti una comprensibilmente legittima grave preoccupazione.

L'obbiettivo del progetto in oggetto (che comunque contrasta con quanto previsto dal Piano Trasporti Regionale che prevede una superstrada a due corsie) è quello di costruire un itinerario alternativo verso sud-est a quello esistente che scende a sud da Trento a Verona (autostrade A22, A4) e che ovviamente sia sostenibile economicamente.

## **OSSERVAZIONI**

1- L'opera si presenta di estrema complessità inserendosi in un ambiente estremamente fragile, di difficile penetrabilità e con vincoli di ogni tipo: ambientale, geologico, idraulico e sismico. Quindi, con difficoltà costruttive che rendono molto dubitabili i tempi (e costi) di realizzazione dell'opera come previsti. Si deve quindi porre subito la massima attenzione a come mitigare i già enormi disagi che la popolazione di valle dovrebbe sopportare nei tempi di cantierizzazione e costruzione previsti in caso di assolutamente probabili ritardi. Parliamo di ulteriormente prolungata alterazione della qualità dell'aria, di aggravamento nel tempo della rumorosità e di continuata inaccettabile interferenza con le attività di valle.

Questo, al momento, è un progetto fine a se stesso, in quanto non ne è prevista la continuazione a nord e che va a inserirsi a sud di Cismon nell'attuale statale 47, di dimensioni sicuramente insufficienti a contenere un traffico così elevato, specie nella zona a nord tra Cismon e la strettoia di valle che porta a Primolano e che non ha previsioni di continuazione nella Provincia di Trento (vedi foto n.1).

2- Lo studio dei flussi di traffico non tiene conto della attuale crisi economica e conseguente riduzione di traffico pesante valutato nell'ordine del 5% (dati Aiscat 2009) e di una ulteriore riduzione del traffico leggero che potrà derivare dal preferire gli automobilisti il vecchio itinerario SS 47, anche per evitare il pedaggio. Con questa premessa tutti i dati di studio risulterebbero inattendibili e la riduzione di traffico porterebbe già di per sé a modificare il quadro economico.

3- Se poi consideriamo che è in stato di avanzata elaborazione il progetto di completamento sia a Nord che a Sud dell'autostrada Valdastico, molto più corto per raggiungere Trento, e quindi più strategico e prioritario, è evidente che la sua realizzazione vanificherebbe definitivamente le stime dei proponenti l'itinerario Valsugana, che perderebbe ogni sostenibilità economica e sarebbe, quindi, solo fonte di gravi danni alla popolazione e alle finanze statali.

4- Se lo si valuta sotto il profilo ambientale e paesaggistico, nel Comune di Solagna, dove la natura ha creato un monte particolare a forma di anfiteatro, viene realizzato un viadotto che sovrasta il centro del paese, collegato da una strada in galleria e con una discenderia per trasportare i materiali di risulta e frantumarlo poi in prossimità delle abitazioni del centro (vedi foto 2).

La stessa cosa dicasi per la discenderia dei Pianari di S.Nazario che andrà a distruggere la più ampia zona di terrazzamenti in muri a secco, esistente in sinistra Brenta (vedi foto 3), mentre, in destra Brenta, vengono elargiti contributi per il loro mantenimento, data la particolare caratteristica ambientale e storica.

Se andiamo nelle località Pian dei Zocchi - Rivalta - S.Marino mentre è confermata l'uscita a Pian dei Zocchi, non esiste un progetto definitivo verso nord ma solo delle possibili alternative da definire ma che prevedono, come ipotesi, anche un ponte lungo 187 metri su un unico pilone alto 20 m.(vedi foto 4), o l'allargamento di 5-6 metri dell'attuale sede stradale con una lunetta a sbalzo sul fiume, lunga 400 metri; non c'è nessuna indicazione per lo smaltimento dei materiali di risulta che si presume venga fatto a mezzo camion.

**Viste le attuali situazioni economiche, l'unico sviluppo che la valle può avere, grazie ai suoi particolari pregi naturalistici e storici che la rendono unica, è quello turistico.**

Però c'è la miniera di Carpanè che, vista dall'alto ha delle dimensioni enormi e impressionanti, inquina con le polveri sottili, esponendo al pericolo di gravi patologie la popolazione, particolarmente dei Comuni di Valstagna e S. Nazario (vedi foto 5).

Poi, alcune ditte di escavazione stanno portando via la ghiaia delle conoidi, lasciando, al posto del verde alberato, delle zone ghiaiose a precipizio di decine di metri a su cui non cresce un filo d'erba e che modificano il microclima (vedi foto 6).

Inoltre si diminuirà in modo sostanziale la portata d'acqua del fiume, con la richiesta costruzione di una nuova centrale, creando un sicuro danno alla fauna ittica, allo sport e alla qualità della vita rivierasca.

E sicuramente, malgrado il trattamento dei fumi delle gallerie, anche l'aria sarà notevolmente più inquinata!

In conclusione a fronte di una discutibile volontà di proseguire nel progetto, dopo quanto sopra scritto, almeno con la volontà di risolvere in parte i problemi della valle, posto che tale opera sia ritenuta ancora indispensabile, suggeriamo che venga realizzata l'alternativa n°2 del proponente, che prevede il traforo da Romano a Cismon (con l'uscita nel punto più stretto della valle - presso la località Barbamarco) e, attraversato il Brenta, si prosegua in destra Brenta, in galleria, fino alla località Pianello.

**Allegati: n. 6 fotografie**

**Associazione ITALIA NOSTRA sezione di BASSANO DEL GRAPPA**

c/o Natalino Vialetto via Montegrappa 42, 36020 Campolongo Sul Brenta (VI)

*per il Direttivo, il vice presidente Natalino Vialetto*

**Coordinamento dei COMITATI "PER VIVERE IN VALBRENTA"**

c/o Todesco Tullio, via Villanova 15, 36020 Solagna (VI)

*per il comitato, il presidente Tullio Todesco*