

# L'autostrada nella valle dell'Astico

## Premessa

Il Gruppo di "Pianificazione del Territorio" del Partito Democratico Provinciale di Vicenza presieduto da Luigi Creazzo vuole offrire degli spunti di approfondimento e conoscenza su di un'opera come la prosecuzione della Valdastico verso Nord e il Trentino, di cui si continua a discutere da anni e il cui iter è ancora lungi dal completarsi.

Per non trovarsi come per altre opere senza una reale e "materiale" comprensione e conoscenza del progetto in itinere, la volontà è di aiutare a maturare una consapevolezza ed una posizione condivisa all'interno del Partito Democratico Provinciale, condividendola poi anche al di fuori del nostro Partito e con gli amministratori dei territori coinvolti.

Un inizio chiaro e solido, che impedisca la sensazione di ritardo nella discussione o d'inevitabilità degli eventi "esecutivi", che non ci colga impreparati, qualunque sia infine la decisione che individuerà il nostro Partito.

Si tratta di un'opera controversa, con un iter irregolare, probabilmente sintomo di una complessità intrinseca all'opera stessa, dove s'intrecciano aspetti diversi, da quello economico a quello finanziario a quello ambientale, che coinvolgono l'alto vicentino e le comunità che vivono lungo il tracciato dell'ultimo tratto, quello che va da Piovene a Trento.

Non è una discussione che si può esaurire facilmente e comunque una scelta come quella di costruire il tratto autostradale, come vedremo, implica dover affrontare i problemi da più punti di vista.

Cerchiamo proprio per questo di fornire gli elementi, e non sono pochi, che possano aprire un dibattito pacato e documentato.

Come vedrete, abbiamo cercato di sintetizzare i vari aspetti del problema in una serie di schede che permettono di orientarsi facilmente tra le varie tematiche.

Questo tipo di struttura permette anche di arricchire i punti di vista, poiché è possibile, per chiunque sia interessato, integrare gli argomenti e la documentazione.

Si tratta di un lavoro collettivo che, speriamo, susciterà un dibattito non banale e non superficiale.

Luigi Creazzo  
ed il Gruppo di "Pianificazione del Territorio"

## Tema 1. La concessione

Argomenti	Approfondimenti	Materiali
<p>E' opportuno tenere diviso l'aspetto del rinnovo della concessione da quello propriamente viabilistico. Il fatto che la costruzione di un tratto autostradale incida sulla possibilità di un rinnovo senza gara influenza fortemente una scelta viabilistica che potrebbe essere più serena e, come sempre, dovrebbe riguardare il confronto tra alternative comparando costi e benefici.</p> <p>Immaginiamo che la concessione sia già rinnovata e il progetto stradale non incida sulla stessa. Il dibattito sarebbe lo stesso? Avrebbe le stesse urgenze?</p>	<p>Attualmente il tratto autostradale Valdastico sud e Vicenza Piovene è dato in concessione assieme al tratto autostradale da Brescia a Padova.</p> <p>La prima concessione risale al 1956 quando esisteva un'autostrada da Milano a Brescia e da Padova a Venezia.</p> <p>Il tratto fu completato nel 1962. Da quella data si dovrebbe calcolare la scadenza della concessione: 30 anni.</p>	
	<p>Nel 1986 la società concessionaria acquisisce la concessione per il tratto Vicenza Piovene Rocchette, ultimato nel 1976 (scadenza 2006). Nel 1990 la società concessionaria costruisce le tangenziali di Verona e Vicenza. Nel 1992 costruisce la tangenziale di Padova più raccordi vari.</p>	
	<p>Nel 1999 la concessione viene rinnovata, ma inciampa nella nuova normativa europea che prevede <i>"In base al diritto comunitario, la proroga di una concessione è assimilabile al rilascio di una nuova concessione"</i>.</p> <p>Interrogazione al Parlamento europeo E-3562/2003 Risposta del Commissario Bolkestein a nome della Commissione in data 16 gennaio 2004 L'Italia incappa in un'infrazione europea e viene condannata.</p>	<p>Documento 1.3.1 Documento 1.3.2</p>
	<p>L'avvocatura generale dello stato determina la scadenza naturale della concessione nel 2013</p>	<p>Documento 1.4.1</p>
<p>Secondo l'Avvocatura dello Stato la possibilità di derogare alla scadenza della concessione è legata al completamento dell'autostrada Valdastico cui era legata la concessione originaria</p>	<p>Nel 2007 e nel 2010 vengono firmati due nuovi contratti di concessione firmati rispettivamente da Dal Lago e da Schneck.</p> <p>All'art.4 viene stabilita una proroga alla concessione <i>"4.1 In funzione della realizzazione della Valdastico Nord la scadenza della concessione è fissata al 1926. 4.2 IN caso di mancata approvazione del progetto definitivo relativo alla realizzazione della Valdastico Nord entro il 30-6-2013 verranno conseguentemente definiti dalle parti, nei 6 (sei) mesi successivi gli effetti sul piano economico finanziario e sulla Concessione"</i></p>	<p>Documento 1.5.1</p>

Argomenti	Approfondimenti	Materiali
<p>Il 30 giugno 2013 il progetto preliminare (non definitivo) non è stato approvato. Teoricamente la concessione dovrebbe essere decaduta. Non risulta che siano stati fatti i passi necessari per una nuova gara. Di fatto la concessione sembra prorogata senza passi formali.</p>	<p>Sono stati fatti dei passi in sede europea per evitare la scadenza della concessione. Se ne è occupato particolarmente il ministro Lupi., che, stando a quanto riferito dalla stampa, avrebbe ottenuto una proroga di 2 anni (2015).</p> <p>Non sono mai stati resi pubblici i termini dell'accordo. Recentemente sono state fatte alcune interrogazioni parlamentari per conoscere il testo scritto dell'accordo con l'Unione Europea.</p> <p>Il 26/5/2016 l'interrogazione è stata presentata dal sen. Malan (FI) e Cappelletti (M5S).</p> <p>Nella risposta il ministro Del Rio ha affermato <i>“la sua concessione non è stata prorogata, bensì è in essere fino al 2026”</i>. Tuttavia <i>“la concessione poteva essere revocata nel caso non si trovasse una soluzione alla costruzione della Valdastico”</i> <i>“abbiamo così ottenuto il via libera sostanziale a costruire un corridoio”</i></p>	<p>Documento 1.6.1</p>
<p>Il problema dei tempi</p>	<p>Di solito la costruzione di un tratto autostradale in concessione è stipulato sulla base di un contratto trentennale. La logica della concessione prevede che il concessionario costruisca l'autostrada e la gestisca fino ad ammortamento avvenuto. Una volta scaduta la concessione l'opera dovrebbe tornare allo stato (un tempo ANAS) senza oneri per nessuno: il concessionario si è ripagato l'investimento iniziale e lo Stato riceve l'opera costruita e mantenuta alla fine del periodo.</p>	
	<p>Il rinnovo senza gara della concessione crea un problema serio alla logica della concessione. La proroga di 10 anni della concessione pone il problema che alla scadenza della concessione le opere non saranno ammortizzate e questo presuppone che lo Stato restituisca le somme investite e non ammortizzate. Non è cosa da poco nel fatto in questione dato che Valdastico sud (completata nell'agosto 2015) e Valdastico nord comportano un investimento di circa 3,3 mld€ e la scadenza della concessione è fissata al 31/12/2026. Lo stato sta prefigurando di pagare una somma superiore ai 3 miliardi di € a quella scadenza.</p>	
	<p>Se la Valdastico sud è stata già completata, il tratto di Valdastico nord non è ancora iniziato, anzi non è ancora stato progettato e, se venisse presentato entro fine 2017, sarebbe difficile che i lavori possano iniziare prima del 2019.</p> <p>Nel progetto del 2012 il crono programma prevedeva una durata dei lavori pari a 10 anni con inizio nel 2015 e fine nel 2024.</p>	
	<p>Nel caso in questione è assicurato che i lavori non saranno conclusi alla scadenza della concessione e questo prefigura problemi inediti.</p>	

Argomenti	Approfondimenti	Materiali
	<p>Cosa succederà nel 2026 con i cantieri ancora aperti e la concessione scaduta? Cosa farà lo Stato? Riprenderà la concessione e assumerà in proprio l'onere del contratto dei lavori?</p> <p>Darà una proroga di altri 10 anni per concludere i lavori, sapendo che anche questi non saranno sufficienti per ammortizzare l'investimento?</p> <p>Nel 2036 vi saranno le stesse priorità di oggi?</p>	
	<p>Questo è un argomento in più per separare la gestione della concessione, nuova gara o proroga, dalla costruzione di questa arteria.</p>	

## Tema 2. Il problema dello sviluppo

Argomenti	Approfondimenti	Materiali
Sul rapporto tra infrastrutture e sviluppo si sono scritte intere biblioteche. Impossibile affrontare il problema senza dividerlo nei vari aspetti implicati		
Infrastrutture e sviluppo nazionale.	Il legame tra infrastrutture e sviluppo è certo, l'Italia non potrebbe competere sullo scenario nazionale senza una base infrastrutturale forte. Acqua, gas, fognature, energia elettrica, trasporti in genere, reti di comunicazione e recentemente il trasporto di dati sono fondamentali per un grande paese avanzato qual è l'Italia	
	Non è il caso di enfatizzare una sola di queste, la crisi del gas ucraino del 2006 ha mostrato come la mancanza di una sola di queste infrastrutture possa creare seri problemi	
Infrastrutture e sviluppo locale	Il tema se la presenza di infrastrutture di trasporto incentivi lo sviluppo locale è molto dibattuto e non vi sono conclusioni certe, la letteratura scientifica si divide su tesi opposte e non vi sono prove certe a favore di una.	
	In particolare il dibattito si è soffermato sul tema se le autostrade possano favorire lo sviluppo nelle comunità vallive e montane e come. Un'autostrada che arrivasse a Cortina ne favorirebbe lo sviluppo? Oppure sarebbe più idonea una ferrovia?	
	Esiste uno studio della società autostrade (AISCAT) che si chiama " <i>Il capitalismo delle reti</i> ". Confronta la presenza di caselli autostradali con lo sviluppo locale nell'arco di decenni e fa un confronto con le località circostanti non servite da un casello. Le conclusioni sono contraddittorie: alcuni territori presentano vantaggi rispetto ai territori non serviti da autostrade, altri presentano svantaggi.	Documento 2.6.1
	Più che parlare di sviluppo in termini generici occorrerebbe scegliere un modello di sviluppo e valutare se questa o quella infrastruttura sia funzionale al modello di sviluppo che si intende promuovere. Piste da sci, strade, autostrade sono funzionali per un modello di sviluppo, ma deleterie per altri.	
Infrastrutture e industria manifatturiera	Nell'Alto vicentino è localizzato un distretto industriale metalmeccanico dalla lunga tradizione e di rilevanza nazionale. Al suo interno vi è una posizione di nicchia relativa al settore siderurgico di Seghe di Velo che ha un mercato mondiale nella vendita di prodotti di altra tecnologia e grande dimensione. Ambedue hanno il loro punto di forza nell'esportazione. I rapporti con l'Europa sono fondamentali.	Documento 2.8.1

Argomenti	Approfondimenti	Materiali
	<p>Il limite dell'autostrada è il fatto che facilita il collegamento con Trento e poi si ferma. A nord di Trento i collegamenti sono affidati alle infrastrutture attuali e, in prospettiva, alla rete ferroviaria. E' infatti in costruzione il corridoio Prioritario n. 1: la ferrovia Berlino Roma che passa per Bolzano e Verona</p>	Documento 2.9.1
<p>Infrastrutture e altri settori economici</p>	<p>Occorre chiarire preliminarmente che l'autostrada non è un'infrastruttura al pari delle altre, ma un'infrastruttura con notevole impatto in termini di territorio. L'impatto è dovuto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- larghezza dell'infrastruttura</li> <li>- non comunicabilità con la rete stradale normale</li> <li>- esigenze geometriche (pendenze longitudinali, raggi di curvatura) molto impegnative</li> <li>- fasce di rispetto doppie o triple rispetto alla viabilità normale</li> <li>- grande impatto dei punti di accesso (caselli autostradali)</li> </ul>	
	<p>L'impatto è maggiore quando si opera in ambito vallivo o montano. Vedi in seguito.</p>	
<p>Il settore agricolo</p>	<p>L'interferenza tra settore agricolo e un'infrastruttura pesante come l'autostrada si manifesta come:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sottrazione di terreno coltivabile</li> <li>- vincoli sui terreni adiacenti l'infrastruttura per la costruzione di manufatti utili per l'attività</li> <li>- perdita di qualità dell'ambiente per ottenere certificazioni per agricoltura biologica (sui terreni prossimi a un'autostrada non è possibile ottenere certificazioni)</li> </ul>	
	<p>Di contro un'infrastruttura veloce permette un più facile accesso dei prodotti agricoli a mercati lontani. Non sembra però questo il caso delle produzioni locali vocate a una bassa resa, bassa produzione e prodotti fortemente legati al territorio e alla promozione in quanto legati a pratiche agricole con legami nel passato.</p>	
<p>Il settore turistico tradizionale</p>	<p>Il settore turistico tradizionale è legato alle piste da sci e alle vacanze stanziali estive. Comporta grandi masse di persone concentrate in periodi limitati. I luoghi legati a questo tipo di turismo sono l'Altopiano dei sette Comuni, l'Altopiano di Tonzetta, Fiorentini-Folgaria. L'attuale casello di Piovene serve l'altopiano di Asiago. Un casello in prossimità di Seghe Arsiero può agevolare Tonzetta. Molto più difficile da ipotizzare un impatto positivo su Folgaria, dato che il casello di Pedemonte comporta poi l'utilizzo della vecchia strada provinciale. Probabile l'impatto positivo per le strutture turistiche del Trentino che diverrebbero più facili da raggiungere.</p>	<p>Anno 2016 Asiago 46.772 arrivi Tonzetta 6.077</p>

Argomenti	Approfondimenti	Materiali
Turismo sostenibile	<p>La legge regionale 11/2013 sul turismo offre interessanti prospettive di sviluppo anche a territori marginali prima non toccati dal turismo.</p> <p>Quello che si chiama “turismo sostenibile” basa le proprie opportunità di sviluppo su nuove modalità della domanda turistica.</p> <p>Il turismo non è più visto come una pausa dalla quotidianità, ma come una ricerca di nuove esperienze.</p> <p>In sintesi il cosiddetto turismo sostenibile basa la propria forza su:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- promozione di un’identità propria e originale</li> <li>- percorsi lenti a piedi o in bicicletta</li> <li>- possibilità di conoscere un ambiente dalla storia antica</li> <li>- paesaggio originale</li> <li>- prodotti locali</li> </ul>	Documento 2.15.1
	<p>Un’infrastruttura pesante come l’autostrada può favorire l’accesso ai luoghi del turismo tradizionale, ma va a interferire pesantemente con lo sviluppo del turismo sostenibile sia in termini di immagine, sia in termini di sottrazione di risorse (paesaggio, silenzio, qualità dell’aria, ...)</p>	

### Tema 3. Il rango dell'autostrada A31

Argomenti	Approfondimenti	Materiali
L'autostrada A31 e i Corridoi Europei	Nella relazione del progetto presentato nel 2012 c'è scritto <i>“Dal punto di vista funzionale l'infrastruttura, data la vicinanza del <b>corridoio 1</b> (Berlino-Palermo) e del corridoio 5 (Lisbona-Kiev), rende il prolungamento della Valdastico a Nord un interessante e strategico punto di sutura relazionale, ampliando il ruolo territoriale non più al limitato contesto locale, ma implementando relazioni di scambio e attraversamento”</i>	Documento 3.1.1
	L'affermazione soprastante si è rivelata più un'ambizione che non la realtà. Ne ha fatto chiarezza un'interrogazione dell'on. Zanoni, europarlamentare, cui ha risposto l'allora “ministro” Sim Kallas a nome della Commissione <i>“Il progetto per l'autostrada "Valdastico A31 Nord" non fa parte né dell'attuale rete transeuropea dei trasporti, quale definita nella decisione n. 661/2010 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti1, né del progetto prioritario n. 1 relativo all'asse ferroviario Berlino- Palermo, quale definito nell'allegato III di detta decisione. “</i>	Documento 3.2.1
	Nella stessa risposta si riporta che l'autostrada, con un tracciato leggermente diverso dal progetto 2012, si qualifica come “arteria stradale pianificata”. L'unico documento europeo dove compare qualcosa che può riferirsi dalla Valdastico nord riguarda la rete <i>“comprehensive”</i> che non attiene alla pianificazione europea, ma alla pianificazione nazionale.	
L'Autostrada A31 e la pianificazione nazionale	L'autostrada è stata inserita nel Programma delle infrastrutture strategiche, VII allegato infrastrutture annesso alla Decisione di Finanza Pubblica 2011-2013, e confermata nel X allegato, approvati dal CIPE il 18/11/2010 e il 21/12/2012. E' ricompresa non da sola, ma negli interventi relativi al “Corridoi Plurimodale Padano - Asse Stradale Pedemontano - Piemontese, Lombardo, Veneto”. Le infrastrutture sono state riconosciute di preminente interesse nazionale. Si tratta della “legge obiettivo”, ora abrogata.	
	L'inserimento nell'elenco sopra descritto era necessario permettere al concessionario di predisporre un progetto che, se approvato, sarebbe divenuto di interesse pubblico. Di conseguenza la concessionaria avrebbe potuto attivare le procedure per le conferenze di servizi e quelle per l'esproprio, agendo così, pur soggetto privato, come soggetto investito di funzione pubblica.	

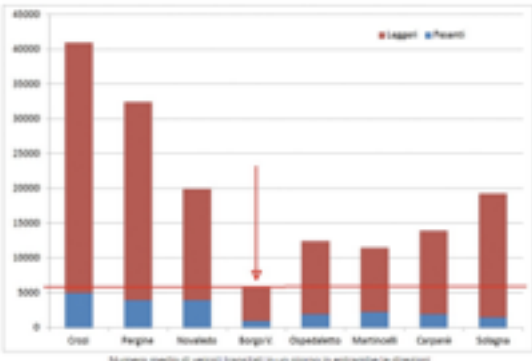


Argomenti	Approfondimenti	Materiali
	<p>La delega è stata interpretata da Attilio Schneck, contemporaneamente presidente della Provincia di Vicenza e presidente della società A4Holding proprietaria di "Autostrade Bs-Pd" concessionaria, come possibilità di superare le prerogative dell'autonomia della provincia di Trento per imporre un progetto non condiviso. La tattica è stata perdente e il progetto del 2012 è stato accantonato nel febbraio 2016.</p>	
<p>L'Autostrada A31 e la pianificazione regionale</p>	<p>Di fatto l'autostrada riguarda l'interesse della regione Veneto e della Provincia autonoma di Trento. Il ministro dei Trasporti Del Rio ha imboccato l'unica strada percorribile: cercare un accordo tra le regioni.</p>	
<p>Documento conclusivo del comitato paritetico MIT Regione Veneto Provincia Autonoma di Trento</p>	<p>L'accordo è stato raggiunto nel febbraio 2016. Nell'accordo i punti principali sono i seguenti.</p>	<p>Documento 3.8.1  <a href="https://tinyurl.com/y8adr4mb">https://tinyurl.com/y8adr4mb</a></p>
	<p>La contrarietà della provincia di Trento è sostenuta con la priorità di promuovere il trasporto ferroviario in ossequio alla Convenzione delle Alpi</p>	
	<p>La Regione Veneto <i>"ha altresì evidenziato che la situazione attuale delle rete stradale non può essere considerata una opzione accettabile, in considerazione dei fenomeni di congestione che interessano la zona pedemontana veneta"</i></p>	
	<p>A fronte dei diversi punti di partenza i punti di comune interesse riguardano</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico, Valsugana e Valle dell'Adige;</li> <li>- un'ottimizzazione dei collegamenti tra la SS 47 della Valsugana e la SS 12 del Brennero in provincia di Trento in prossimità di località Mattarello;</li> <li>- un efficientamento dei collegamenti che percorrono la Valsugana in territorio veneto, che prevedano interventi sulla SS 47 della Valsugana che risolvano le criticità presenti nel territorio veneto; "</li> </ul>	
	<p>L'accordo finale relativo al collegamento Veneto - Trento <i>"si contestualizza anche come un <b>collegamento tra viabilità ordinarie</b> e, segnatamente, tra la SS 47" della Valsugana" e la SS 12 "dell'Abetone e del Brennero" il quale presenta le ricadute positive nel contesto dei territori interregionali, come riportato nelle premesse; "</i></p>	
<p>Il rango dell'autostrada</p>	<p>A seguito dell'accordo, nel territorio trentino non si farà un'autostrada, ma un collegamento tra viabilità ordinarie. Nulla si dice del progetto in area veneta, per il quale il trentino non entra nella discussione. Ad agosto 2017 si attende la presentazione di un nuovo progetto, dato da tutti come imminente. Le voci più accreditate parlano di un progetto autostradale nella parte veneta. Nulla si sa della parte trentina.</p>	

Argomenti	Approfondimenti	Materiali
	<p>Il proseguimento della tratta autostradale da Piovene a Pedemonte desta qualche perplessità. Nella parte vicentina caratterizzata da minore traffico e da un ambiente vallivo più stretto si intende fare un'autostrada. Nel tratto trentino attraversato da flussi di traffico più che doppi e in un ambito vallivo più ampio (Valsugana) si parla di collegamenti stradali (superstrada?)</p>	

## Tema 4. Il traffico

Argomenti	Approfondimenti	Materiali
Quanto traffico passerà per l'autostrada che va da Piovene Rocchette a Trento?	<p>Allegato al progetto del 2012 vi è uno studio trasportistico. lo studio presuppone l'esecuzione di numerose opere complementari che rendano più agevole il passaggio attraverso la rete cui sarà connesse l'autostrada.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strada Pedemontana Veneta</li> <li>• Valdastico Sud</li> <li>• Mediana veronese</li> <li>• Nogara-Mare Adriatico</li> <li>• Romea commerciale</li> <li>• Terza corsia Mestre Trieste</li> <li>• Nuovo casello Trento Sud</li> <li>• Terza corsia A22 tra Modena e Verona Nord</li> <li>• Terza corsia dinamica tra Verona Nord e Egna</li> </ul>	Documento 4.1.1
	<p>La stima si divide in uno scenario basso medio e alto. Prendendo quello intermedio il massimo traffico si ha dal casello di Piovene a quello di Seghe di Velo, il minimo si ha da Seghe a Pedemonte.</p> <p>Quello che ci interessa riguarda il valico ovvero il tratto che unisce Veneto e Trentino.</p> <p>A completamento dell'autostrada il TGM è calcolato in 16.533 veicoli giorno dei quali 4.522 veicoli pesanti. Cinque anni dopo il TGM passa a 18.806 (5.161 veicoli pesanti).</p> <p>Dieci anni dopo il TGM passa a 21.194 (5.928).</p> <p>Nel giorno festivo il traffico è sensibilmente maggiore, ma l'ipotesi non è sviluppata nel tempo.</p>	
	<p>Il traffico stimato è decisamente basso. Il più basso tra le tratte autostradali del Veneto.</p> <p>Questo comporta due riflessioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sull'area che effettivamente utilizzerà questo tratto autostradale</li> <li>• sul rapporto tra costi ed entrate che svilupperemo in seguito</li> </ul>	
Territorio servito dall'autostrada	<p>La stima del TGM ci dice che questo tratto non riesce a entrare in competizione con gli altri tratti autostradali. Pur sommando Valdastico Sud e SPV nonché il collegamento tra Valdastico sud e Autosole a sud di Rovigo, questo tratto non verrà utilizzato e la direttrice Bologna-Verona-Trento rimarrà la tratta principale.</p>	
	<p>Con quei numeri il territorio che utilizzerà l'autostrada sarà solo il vicentino e soprattutto l'alto vicentino.</p>	

Argomenti	Approfondimenti	Materiali																																				
Il traffico in Valsugana	 <p>Numero medio di veicoli transitati in un giorno in entrambe le direzioni</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Località</th> <th>Traffico Locale (Pendenti)</th> <th>Traffico di Attraversamento</th> <th>Totale</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ora</td> <td>~5,000</td> <td>~36,000</td> <td>~41,000</td> </tr> <tr> <td>Pigna</td> <td>~4,000</td> <td>~29,000</td> <td>~33,000</td> </tr> <tr> <td>Novales</td> <td>~4,000</td> <td>~16,000</td> <td>~20,000</td> </tr> <tr> <td>Borgo</td> <td>~1,000</td> <td>~5,000</td> <td>~6,000</td> </tr> <tr> <td>Ospedaletto</td> <td>~2,000</td> <td>~11,000</td> <td>~13,000</td> </tr> <tr> <td>Marnoch</td> <td>~2,000</td> <td>~9,000</td> <td>~11,000</td> </tr> <tr> <td>Orsina</td> <td>~2,000</td> <td>~12,000</td> <td>~14,000</td> </tr> <tr> <td>Sogno</td> <td>~2,000</td> <td>~17,000</td> <td>~19,000</td> </tr> </tbody> </table>	Località	Traffico Locale (Pendenti)	Traffico di Attraversamento	Totale	Ora	~5,000	~36,000	~41,000	Pigna	~4,000	~29,000	~33,000	Novales	~4,000	~16,000	~20,000	Borgo	~1,000	~5,000	~6,000	Ospedaletto	~2,000	~11,000	~13,000	Marnoch	~2,000	~9,000	~11,000	Orsina	~2,000	~12,000	~14,000	Sogno	~2,000	~17,000	~19,000	Documento 4.6.1
Località	Traffico Locale (Pendenti)	Traffico di Attraversamento	Totale																																			
Ora	~5,000	~36,000	~41,000																																			
Pigna	~4,000	~29,000	~33,000																																			
Novales	~4,000	~16,000	~20,000																																			
Borgo	~1,000	~5,000	~6,000																																			
Ospedaletto	~2,000	~11,000	~13,000																																			
Marnoch	~2,000	~9,000	~11,000																																			
Orsina	~2,000	~12,000	~14,000																																			
Sogno	~2,000	~17,000	~19,000																																			
	<p>Il punto minimo si trova a Borgo Valsugana e ammonta a circa 6.000 Veicoli/giorno. Borgo V. diventa così una specie di spartiacque allontanandosi dal quale il traffico aumenta in modo esponenziale soprattutto in direzione di Trento. Questo grafico mostra:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• è estremamente esiguo il traffico di attraversamento, la Valsugana non viene utilizzata per il trasporto merci da e verso Trento</li> <li>• il traffico lungo la Valsugana è prevalentemente traffico pendolare locale verso Trento (Esiste anche un traffico turistico)</li> </ul>																																					

## Tema 5. I conti economici

Argomenti	Approfondimenti	Materiali
I costi di costruzione	L'autostrada Piovene Trento, secondo il progetto del 2012 che confluiva nell'Autobrennero a Besenello costa € 1.923.386. Il tratto è lungo 39,3 km e il costo chilometrico ammonta a 49 mln€ al chilometro.	
	In confronto - Valdastico Sud 21,7 mln€/km - SPV 23,9 mln€/km Se conteggiamo anche le opere complementari e le mitigazioni la SPV ha un costo di circa 32 mln€/km	Documento 5.2.1
	Il nuovo progetto autostradale alla data di redazione di queste schede non è ancora disponibile. Il tracciato sarà più lungo, ma non conosciamo i costi dal lato trentino senza la definizione di tracciato e caratteristiche. Il tratto Piovene Pedemonte dovrebbe costare circa 800-900 mln € perché questa è la somma ammessa dal CIPE per la realizzazione della tratta fino a Pedemonte.	
L'ammortamento dell'investimento	La SPV ha un costo di costruzione pari alla metà della Valdastico nord. La possibilità di ammortizzare i costi è stata stimata in un traffico di 30.000 veicoli/giorno che debbono crescere fino a 70.000 V/g in 24 anni, se le previsioni di traffico non vengono rispettate, la SPV sarà gestita in perdita.	
	Il confronto con la Valdastico nord è decisamente svantaggioso: questa arteria costa di più e ha meno traffico. E' in crisi la possibilità di ammortizzare i costi.	
	Questa impossibilità è contenuta in un documento ufficiale, il Piano Economico Finanziario presentato dalla società concessionaria al CIPE nel gennaio 2013. Secondo questo documento, in 24 anni il tratto Piovene Trento avrà incassato 638.286.862 € cioè un terzo dell'investimento (oltre 1.900 mln€), e si tratta di incassi e non di profitti. L'investimento non può essere ripagato	Documento 5.6.1
I costi di gestione	Il progetto del 2012 prevedeva tratti in galleria 28,9 km tratti in viadotto 4,4 km tratti all'aperto 6 km	
	I motivi dell'elevato costo del tratto autostradale sta nel fatto che il tracciato è per 3/4 in galleria. Questo incide non solo sui costi di costruzione, ma molto di più sui costi di gestione.	

Argomenti	Approfondimenti	Materiali
	<p>Ogni galleria che superi la lunghezza di 1.000 m è soggetta norme severissime di sicurezza introdotte in seguito all'incendio che bloccò il traforo del monte Bianco. Occorre prevedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Impianto di illuminazione</li> <li>• Impianto di pressurizzazione bypass</li> <li>• Impianto di ventilazione meccanica a 690 V con resistenza a 400°C per 90'</li> <li>• ...</li> <li>• Impianto TCC e controllo traffico</li> <li>• Impianto rilevazione e spegnimento incendi</li> <li>• ...</li> <li>• Impianto di telecontrollo e trasmissione dati</li> </ul>	<p>Vedi <i>Relazioni Calcoli preliminari delle potenze assorbite</i> documento 2505_060701007_0101_0PP_A0 del progetto 2012</p>
	<p>Questo comporta un consumo energetico elevatissimo pari a 17.776 Kw. Anche applicando tutte le riduzioni calcolando l'accensione non contemporanea dei vari apparecchi si avrebbe un consumo stimato di 272.000 Kwh al giorno e di oltre 8 milioni di Kwh al mese. Il costo mensile per le sole utenze elettriche del tratto lungo 39,3 km ammonterebbe a oltre 600.000 € contro un costo stimato degli altri 247 km pari a 75.000 €/mese.</p>	<p>Vedi <i>Relazioni Calcoli preliminari delle potenze assorbite</i> documento 2505_060701007_0101_0PP_A0 del progetto 2012</p>
	<p>Questo dato va sommato ai bassi incassi dovuti al traffico insufficiente e ci porta a dire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il costo di costruzione è molto più elevato rispetto ad altri tratti autostradali</li> <li>- i costi di gestione sono molto più elevati</li> </ul> <p>Il rendimento dell'investimento è perennemente passivo</p>	

## Tema 6. Aspetti ambientali

Argomenti	Approfondimenti	Materiali
Gallerie	La scelta di portare in galleria buona parte tracciato è obbligata, un'autostrada non è compatibile con una valle, tanto meno nella parte stretta della valle, larga circa 250 m (il punto di minima larghezza è pari circa 80 m).	
	Il progetto del 2012 prevedeva tratti in galleria 28,9 km tratti in viadotto 4,4 km tratti all'aperto 6 km 3/4 del tracciato era in galleria	
	Le gallerie comportano indubbi benefici dal punto di vista paesaggistico: l'impatto visivo è azzerato.	
	Inquinamento dell'aria. Non vi è nessun beneficio dato che tutte le gallerie della valle sono senza filtri. L'aria inquinata viene concentrata allo sbocco delle gallerie e l'aria di valle provvede a distribuirla. Si tratta di inquinamento aggiuntivo al traffico attuale.	
	Il rumore viene eliminato per i tratti in galleria, mentre all'imbocco vi è un effetto di cassa di risonanza.	
Problemi geologici	Le gallerie vengono ricavate in rocce tipo dolomia. Occorrerà capire se si incontrano delle faglie fratturate in corrispondenza delle quali è probabile intercettare vene d'acqua. In tal caso, soprattutto per la galleria di valico, la linea piezometrica indica un'altezza di oltre 1000 m. L'eventuale vena uscirebbe a una pressione di 100 atmosfere. Impossibile da tamponare. Occorre drenare l'acqua tramite una canaletta a fianco della sede stradale	
	Nel progetto del 2012 è ipotizzato un drenaggio pari a 230 l/sec (828 mc/ora)	Vedi Profilo Idrogeologico tav. 2505_050703001
Consumo di suolo	L'autostrada è un'infrastruttura che comporta il più alto consumo di suolo tra le infrastrutture di terra. Questo consumo è molto maggiore rispetto alla ferrovia ma anche rispetto alle altre strade. Le autostrade hanno larghezza minima di m 24 in piano, per effetto di scarpate, sterri e riporti la larghezza effettiva considerata dall'ANAC è pari a 47,7 m. Una strada a due corsie ha una larghezza pari a 10,5 m + banchina (>1m x 2) una superstrada a due corsie per senso di marcia raddoppia, ma la sua larghezza è ancora la metà dell'autostrada.	
	Secondo il progetto del 2012 L'autostrada occupa 1.182.114 mq. A questa si aggiunge la superficie occupata dai cantieri che in teoria dovrebbe essere solo temporanea, ma ha un effetto immediato se si insedia su terreni utilizzati per altri scopi (es. agricoltura).	
	Bisogna infine considerare i depositi temporanei di ghiaia che, nel caso in questione, non sono secondari, dato che si tratta di ammassare e successivamente trasportare lungo la valle 8 milioni di mc di roccia.	

Argomenti	Approfondimenti	Materiali
Il suolo agricolo	Le strade sottraggono suolo agricolo direttamente, ma la loro perdita è più che proporzionale alla semplice somma della superficie sottratta all'agricoltura, tendono a generare ritagli ingestibili e comunque tendono a creare piccoli appezzamenti al di là dell'infrastruttura che alla lunga vengono abbandonati. L'impatto potrebbe essere ridotto se venisse fatto uno studio accurato delle particelle coltivate e il tracciato cercasse di minimizzare l'impatto sui terreni agricoli coltivati.	
	L'autostrada genera una fascia di rispetto larga 60 m per parte e questo impedisce la costruzione di manufatti al servizio dell'attività agricola.	
	Per aziende che intendano ottenere certificazioni biologiche o di qualità potrebbero trovare difficoltà. La distanza da un'autostrada è pari a 300 m e questo rende di fatto inutilizzabili i terreni di fondo valle.	
Il suolo disponibile negli ambiti vallivi	In ambito vallivo la superficie è in larga parte inutilizzabile perché superficie di pendio troppo acclive per utilizzazioni antropiche, la superficie di fondovalle è di fatto l'unica utilizzata. La superficie di fondovalle è una frazione della superficie comunale. A Cogollo dC ammonta al 17% del totale a Pedemonte ammonta al 12% a Besenello è il 14%	
	Lo sanno bene coloro che devono progettare un campo sportivo nei comuni vallivi, uno spazio pianeggiante lungo 110 metri è difficile da trovare e spesso richiede scarpate o scavi dal costo eccessivo.	
	L'autostrada tende a occupare i terreni di fondovalle ed entra in competizione anche con gli usi non agricoli del territorio. Per una larghezza di quasi 170 m (60+47,7+60) non è possibile la costruzione di edifici o altri manufatti.	
Problemi energetici	Come già detto sopra i tratti in galleria sono estremamente energivori e il consumo stimato per i 40 km tra Piovene e Trento ammonta a 17,8 megawatt	



## Tema 7. Problemi di spazio

Argomenti	Approfondimenti	Materiali
	Le autostrade sono infrastrutture idonee per siti di pianura. Diventa molto più problematica la loro realizzazione in ambiti collinari o vallivi. Il motivo è uno: la mancanza di spazio.	
	Per chi è abituato a vivere in pianura l'autostrada sembra un metodo efficiente per il movimento perché assicura grandi volumi di traffico. Chiunque possieda un automezzo in cambio di un pedaggio ha una via privilegiata di movimento senza intersezioni, superando agevolmente le strutture di movimento aderenti al terreno che costituiscono la viabilità ordinaria, supera fiumi, fora colline e garantisce la stessa velocità anche in condizioni orografiche difficili	
I territori delle valli alpine	Per chi abita in ambito di valle la questione si pone in modo diverso. Il territorio si divide in territorio montuoso, di versante e di fondovalle. Nel fondovalle si trovano i terreni più rari e quindi privilegiati, Per questo gli abitanti dei comuni vallivi sono riottosi a sciupare il prezioso terreno di fondovalle: sanno che, esaurito quello, non vi sarà più spazio per nulla.	
La valle dell'Adige	La valle dell'Adige tra Bolzano e Merano è una valle ricca di vigneti e frutteti e vi si trovano i più importanti centri della provincia. E' larga in media 2.700 metri con un minimo di 2100 m in corrispondenza di Vilpiano. E' la strada più trafficata della provincia ed è percorsa da circa 36.000 veicoli giorno, molto più di quelli previsti sul tratto di valico della Valdastico Nord a dieci anni dall'apertura dell'intero tratto fino a Trento.	Dati presenti in <a href="http://www.altoadigeinnovazione.it/mobilita-altoadige/">http://www.altoadigeinnovazione.it/mobilita-altoadige/</a>
	Ad assorbire tale volume di traffico vi è una strada a scorrimento veloce con due carreggiate separate e due corsie per carreggiata. La larghezza della strada è circa 18 m che diventa 21 m comprendendo le scarpate.	
	La strada sarebbe molto più trafficata se già dal 2008 la vecchia ferrovia non fosse stata rilanciata, assicurando il collegamento con la zona industriale di Bolzano e risolvendo alcuni problemi tecnici. Questo è stato sufficiente per assorbire una quota di traffico che è andata ad alleggerire la superstrada. Ora l'obbiettivo della provincia è realizzare la seconda linea ferroviaria e assicurare una cadenza un treno ogni 30 o 15 minuti, trasformandola in una metropolitana di superficie.	<a href="http://www.provincia.bz.it/news/it/news.asp?news_action=4&amp;news_article_id=574575">http://www.provincia.bz.it/news/it/news.asp?news_action=4&amp;news_article_id=574575</a>
La Valsugana	In territorio trentino la valle del Brenta è larga circa 900-1000 m all'altezza di Ospedaletto, circa 1200 m all'altezza di Novaledo, 1900 m dopo Levico. E' servita da una strada a due carreggiate e due corsie per senso di marcia con una larghezza di 15-17 m più le scarpate. Il traffico, come visto sopra arriva a 40.000 veicoli giorno. Per razionalizzare il flusso in previsione di possibili aumenti si pensa di rilanciare la ferrovia Bassano Trento finanziando una sua elettrificazione	<a href="http://www.pendolaria.it/2016/12/07/finanziata-lelettificazione-tra-bassano-e-trento/">http://www.pendolaria.it/2016/12/07/finanziata-lelettificazione-tra-bassano-e-trento/</a>

Argomenti	Approfondimenti	Materiali
	Ai problemi di traffico i territori di valle rispondono con un sistema integrato di risposte pur di evitare soluzioni ad alto consumo di suolo.	

## Tema 8. Alternative

Argomenti	Approfondimenti	Materiali
Perché un'autostrada?	La scelta autostradale italiana è stata fatta nei lontani anni '60 quando quando essa era indissolubilmente legata ai problemi dello sviluppo manifatturiero.	
	Oggi la rete autostradale ha raggiunto uno sviluppo di oltre 6.500 km e i principali nodi delle reti sono ormai connessi tramite autostrade.	
Il futuro dei trasporti verso nord	Lo sviluppo dei trasporti si svilupperà nella direzione di spostare su ferrovia i trasporti su lunga percorrenza e mantenere la gomma per i movimenti entro i 300 km.	Doc europeo scaricabile qui: <a href="https://publications.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/620985b3-49a3-4077-88f5-36b9b863c79d">https://publications.europa.eu/it/publication-detail/-/publication/620985b3-49a3-4077-88f5-36b9b863c79d</a>
	Il protocollo delle Alpi, sottoscritto dal parlamento italiano, dispone che l'attraversamento delle Alpi debba avvenire con modalità alternative al trasporto su gomma, è privilegiata la ferrovia e la costruzione del corridoio europeo Baltico-Mediterraneo che unisce Berlino a Roma è in fase di costruzione. Trentino e Alto Adige puntano su questa alternativa per ridurre l'impatto del traffico europeo di attraversamento, lo stesso sta facendo l'Austria.	Il documento si può scaricare qui: <a href="https://tinyurl.com/y9slmors">https://tinyurl.com/y9slmors</a>
Recenti fallimenti	Alcune recenti scelte quali la pedemontana lombarda e la BreBeMi stanno mostrando come la scelta autostradale non sia sempre vincente e che non sia vero che, fatta un'autostrada, questa sia sempre utilizzata.	
	Occorre una riflessione più profonda. Le strade a pagamento hanno soddisfatto e continuano a soddisfare una domanda di trasporto molto importante, ma non sono l'unica soluzione soprattutto in uno spazio ormai abbondantemente coperto da questo tipo di servizio	
Il peso delle concessioni	Il servizio autostradale in Italia è in buona parte privatizzato e rende profitti assicurati da un rendimento costante e garantito dallo Stato mediante la revisione periodica delle tariffe che sono più che proporzionali rispetto all'aumento dei costi industriali.	
	Le concessioni non vengono messe a gara, ma prorogate. Così è successo per l'Autobrennero e così sta succedendo per l'autostrada Brescia Padova che è legata alla stessa concessione della A31 Valdastico Nord. Questo mescola problemi diversi che andrebbero affrontati con mezzi diversi.	

Argomenti	Approfondimenti	Materiali
	<p>Un serena discussione sulle necessità di trasporto e delle infrastrutture più idonee per rispondervi potrebbe portare a risultati più funzionali e per le esigenze del territorio e per le esigenze dell'industria</p>	

Riferimento a Materiali	
Documento 1.3.1	<p>“su tale richiesta del Concessionario di rideterminare la durata della concessione è stata avviata una procedura di infrazione dalla Commissione europea, Commissario europeo per il mercato interno ed i servizi, n. 20064378 del 12 ottobre 2006, che considera la rideterminazione della durata della concessione per la realizzazione della Valdastico Nord come una “proroga della concessione avente ad oggetto la gestione delle opere esistenti” che “si tratterebbe nell’attribuzione diretta di una nuova concessione di servizi, in violazione delle regole e dei principi del trattato.” (Convenzione ANAS società Autostrada Bs-Pd del 30 luglio 2010 pag 4)</p>
Documento 1.3.2	<p>“Per questi motivi, la Corte (Seconda Sezione) dichiara e statuisce:</p> <p>1. In quanto l’ente pubblico ANAS SpA ha affidato la costruzione e la gestione delle autostrade della Valtrompia e della Pedemontana Veneta Ovest alla Società per l’autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova SpA mediante concessioni dirette non precedute da pubblicazione di un bando di gara, senza che ne ricorrero i presupposti, la Repubblica italiana è venuta meno agli obblighi che ad essa incombono in forza della direttiva del Consiglio 14 giugno 1993, 93/37/CEE, che coordina le procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, e più in particolare degli artt. 3, n. 1, e 11, nn. 3, 6 e 7 di quest’ultima.</p> <p>La Repubblica italiana è condannata alle spese.</p> <p>(Sentenza della Corte Europea - seconda sezione composta dal sig. C.W.A. Timmermans, presidente di sezione, dal sig. J. Makarczyk (relatore), dalla sig.ra R. Silva de Lapuerta, dai sigg. P. Kūris, e J. Klučka, giudici, 27 ottobre 2005)</p>
Documento 1.4.1	<p>L’Avvocatura Generale dello Stato in data 10 ottobre 2005, ha affermato che le concessioni relative alle tratte A4 Brescia-Padova ed A31 Valdastico sono state ricondotte ad una disciplina unitaria riscontrabile nell’unicità del piano economico finanziario vigente alla data e della scadenza della concessione fissata, per entrambe le tratte, al 30 giugno 2013 (...) tuttavia, afferma l’Avvocatura, tale data non tiene conto dell’intero oggetto della concessione che, nel 1985, si è estesa per effetto della fusione per incorporazione da parte di Società Bs-Vr-Vi-Pd SpA della società Autostrada Trento-Rovigo Spa.</p>
Documento 1.5.1	Vedi Contratto di concessione del 2010
Documento 1.6.1	<p>“Per quanto riguarda il tema dei project financing, il senatore Cappelletti mi richiama al tema della Brescia-Padova. Tale questione è semplicissima, senatore. La Brescia-Padova ha ottenuto un prolungamento di concessione dalla Unione europea fino al 2026. Quindi, la sua concessione non è stata prorogata, bensì è in essere fino al 2026.</p> <p>L’Unione europea, concedendo tale prolungamento, ha contestualmente detto che la concessione poteva essere revocata nel caso non si trovasse una soluzione alla costruzione della Valdastico. La costruzione della Valdastico, cioè del corridoio che collega la provincia di Trento al Veneto, è un progetto per il quale il mio predecessore aveva chiesto due anni di tempo (2013-2015) all’Unione europea, per predisporre l’intesa con la Regione e la Provincia di Trento. Non essendo stato concesso questo tempo, ho chiesto di poter continuare la discussione e abbiamo così ottenuto il via libera sostanziale a costruire un corridoio che - come tutte le opere che ho intenzione di promuovere - per il quale non vi è overdesign”. (Legislatura 17<sup>a</sup> - Aula - Resoconto stenografico della seduta n. 636 del 26/05/2016 )</p>
Documento 2.6.1	Lo studio dell’AISCAT è liberamente scaricabile qui: <a href="http://tinyurl.com/yd8ku57c">http://tinyurl.com/yd8ku57c</a>

## Riferimento a Materiali

Documento 2.8.1	Il recente studio di Banca Intesa San Paolo sui distretti industriali italiani classifica la Meccanica industriale di Vicenza tra i migliori 15 del 2016. Vedi il documento: <a href="http://www.group.intesasanpaolo.com/scriptlsir0/si09/contentData/view/EconomiaFinanzaDistretti.pdf?id=CNT-04-000000001F6D4">http://www.group.intesasanpaolo.com/scriptlsir0/si09/contentData/view/EconomiaFinanzaDistretti.pdf?id=CNT-04-000000001F6D4</a> pag 9 e segg.
Documento 2.9.1	Informazioni sui Corridoi Europei sulle rete di connessione prioritaria si trovano: <ul style="list-style-type: none"><li>• <a href="http://www.trail.unioncamere.it/scheda_progettoperprioritarioeuropeo.asp?id=1">http://www.trail.unioncamere.it/scheda_progettoperprioritarioeuropeo.asp?id=1</a></li><li>• <a href="http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html">http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html</a></li><li>• <a href="http://www.mit.gov.it/node/5335">http://www.mit.gov.it/node/5335</a></li></ul>
Documento 2.15.1	Sul turismo sostenibile esistono vari documenti e pubblicazioni. Tra le altre: <ul style="list-style-type: none"><li>- <a href="http://piave.veneto.it/web/eventi-news/news-dettaglio?p_p_id=COMMUNITY_DETAIL_WAR_piavewebcontent&amp;p_p_lifecycle=1&amp;p_p_s_tate=normal&amp;p_p_mode=view&amp;template=/regioneveneto/presentation/news-detail&amp;uuid=b49838ef-ffc2-40f6-9f20-b6d81614581d">http://piave.veneto.it/web/eventi-news/news-dettaglio?p_p_id=COMMUNITY_DETAIL_WAR_piavewebcontent&amp;p_p_lifecycle=1&amp;p_p_s_tate=normal&amp;p_p_mode=view&amp;template=/regioneveneto/presentation/news-detail&amp;uuid=b49838ef-ffc2-40f6-9f20-b6d81614581d</a></li><li>- <a href="http://www.arpa.veneto.it/arpavinforma/pubblicazioni/a-proposito-di...turismo-sostenibile/at_download/file">http://www.arpa.veneto.it/arpavinforma/pubblicazioni/a-proposito-di...turismo-sostenibile/at_download/file</a></li></ul> Recentemente vari territori hanno cominciato a investire sul turismo sostenibile. Citiamo tra i tanti tutte le comunità di valle della provincia di Trento e l'area di Bassano Marostica con la promozione del marchio d'area Territori del Brenta.
Documento 3.1.1	“Dal punto di vista funzionale l'infrastruttura, data la vicinanza del <b>corridoio 1</b> (Berlino-Palermo) e del corridoio 5 (Lisbona-Kiev), rende il prolungamento della Valdastico a Nord un interessante e strategico punto di sutura relazionale, ampliando il ruolo territoriale non più al limitato contesto locale, ma implementando relazioni di scambio e attraversamento” (Relazione tecnica doc 2505_010101002_0101_A0 pag 10 ) “Dal punto di vista funzionale l'infrastruttura si inserisce nel contesto del corridoio 1 (Berlino-Palermo) e del corridoio 5 (Lisbona-Kiev), ampliando il ruolo territoriale e non più limitato al contesto locale, ma implementando relazioni di scambio e di attraversamento di maggiore portata”. (Relazione illustrativa pag 200) “Da realizzazione della Valdastico nord sarà un tratto autostradale che andrà a connettere il corridoio 1 con il 5, ossia due dei progetti prioritari TEN-T (reti di trasporto trans-europee)” (Studio di impatto ambientale Riassunto non tecnico doc 2505_040101001_A0 pag. 12) “In questo senso il nuovo tratto autostradale deve essere considerato a tutti gli effetti come un potenziamento dei collegamenti tra i corridoi n. 1 e n. 5.” (Relazione illustrativa doc 2505_010101001_0101.A0 paragrafo intitolato “Effetto Rete” pag 11)

Riferimento a Materiali	
Documento 3.2.1	<p>“IT E-010729/2012  Risposta di Siim Kallas a nome della Commissione (31.1.2013)  <i>Il progetto per l'autostrada "Valdastico A31 Nord" non fa parte né dell'attuale rete transeuropea dei trasporti, quale definita nella decisione n. 661/2010 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (1), né del progetto prioritario n. 1 relativo all'asse ferroviario Berlino- Palermo, quale definito nell'allegato III di detta decisione.</i>  <i>Tuttavia, è stato proposto di inserire il progetto nella rete globale TEN-T come "arteria stradale pianificata", nell'ambito della proposta di regolamento sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (2).</i>  <i>Va osservato che nella proposta della Commissione per la rete globale, redatta di concerto con gli Stati membri, il progetto di strada tra Vicenza e Trento non passa da Benello ma da Piovene Rocchette-Assierro-Vattaro.</i>  <i>Le mappe relative alla rete transeuropea rivista figurano all'allegato I della proposta della Commissione sugli orientamenti in materia di TEN-T.</i>  (1) GU L 204 del 5.8.2010.  (2) COM(2011) 650 definitivo. “</p>
Documento 3.8.1	Vedi Documento conclusivo del Comitato paritetico
Documento 4.1.1	Il documento si chiama Traffico Relazione studio trasportistico e ha il codice 2505_050101001_0101_0PP_A0. Le stime si trovano a pag. 90 e seguenti.
Documento 4.6.1	Il grafico si trova in un articolo di Questo Trentino, e si può leggere qui: <a href="https://www.questotrentino.it/articolo/14593/la_bufala_del_traffico_di_attraversamento.htm">https://www.questotrentino.it/articolo/14593/la_bufala_del_traffico_di_attraversamento.htm</a> I dati sono presi da Provincia Autonoma di Trento - Servizio gestione strade pubblicati in <i>Valdastico, analisi del traffico - anni 2009 e 2010</i> .
Documento 5.2.1	Strada Pedemontana Veneta, costi desunti da SILOS Camera Deputati € 2.258.000 lunghezza 94,5 km
Documento 5.6.1	Vedi estratto in appendice

Aggiornato ad agosto 2017

**AUTOSTRADA BRESCIA-VERONA-VICENZA-PADOVA S.p.A.**  
 Sede in Verona Via Flavio Gioia n. 71  
 Capitale sociale €. 125.000.000 interamente versato

**PIANO FINANZIARIO  
 2012-2046**

**COMMENTI ALLE TABELLE**

**DEL MODELLO UNIFICATO  
 DECRETO INTERMINISTERIALE DEL 15/4/1997**

Tabella E) Spese di gestione addebitate ad A22

Anni	Valore di mezzo (milioni/mil) Ammortato A22									Tabelle di gestione (€/Veicolo Km)									Riscatti			
	Tratto Verona-Padova			Tratto Verona-Innesco A22			Tratto Verona-Buffa Padovese			Tratto Verona-Padova e Tratto Verona-Buffa Padovese			Tratto Padova-Innesco A22			Tratto Padova-Buffa Padovese						
	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Totale	Totale leggeri	Totale pesanti	Totale A22	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Totale	Veicoli leggeri	Veicoli pesanti	Totale A22				
2011	226.896,196	65.596,428	292.492,624	-	-	-	-	-	-	229.891,176	65.596,428	295.487,604	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2012	216.487,517	59.534,691	276.022,208	-	-	-	-	-	-	216.487,517	59.534,691	276.022,208	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2013	217.497,925	59.534,691	277.032,616	-	-	-	-	-	-	217.497,925	59.534,691	277.032,616	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2014	224.916,345	62.521,252	287.437,597	-	-	-	181.688,63	35.836,119	217.524,749	224.916,345	62.521,252	287.437,597	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2015	242.951,216	63.704,416	306.655,632	-	-	-	193.822,371	37.538,355	231.360,726	242.951,216	63.704,416	306.655,632	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2016	224.078,884	59.487,216	283.566,100	-	-	-	222.025,448	33.529,489	255.554,937	224.078,884	59.487,216	283.566,100	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2017	241.781,261	61.718,480	303.500,741	-	-	-	212.979,229	42.583,273	255.562,502	241.781,261	61.718,480	303.500,741	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2018	245.484,424	63.904,664	309.389,088	-	-	-	224.854,109	44.837,882	269.692,001	245.484,424	63.904,664	309.389,088	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2019	249.137,244	66.101,028	315.238,272	-	-	-	231.701,001	46.893,023	278.594,024	249.137,244	66.101,028	315.238,272	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2020	252.790,164	68.296,392	321.086,556	-	-	-	238.548,882	49.068,164	287.617,046	252.790,164	68.296,392	321.086,556	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2021	256.443,084	70.491,756	326.934,840	-	-	-	245.395,743	51.263,305	296.659,048	256.443,084	70.491,756	326.934,840	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2022	260.096,004	72.687,120	332.783,124	-	-	-	252.242,604	53.458,446	305.701,050	260.096,004	72.687,120	332.783,124	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2023	263.749,924	74.882,484	340.632,408	-	-	-	259.089,465	55.653,587	314.743,057	263.749,924	74.882,484	340.632,408	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2024	267.402,844	77.077,848	349.480,692	-	-	-	265.936,326	57.848,728	323.785,054	267.402,844	77.077,848	349.480,692	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2025	271.055,764	79.273,212	359.328,976	-	-	-	272.783,187	60.043,869	333.827,051	271.055,764	79.273,212	359.328,976	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2026	274.708,684	81.468,576	366.177,260	-	-	-	279.630,048	62.239,010	343.868,049	274.708,684	81.468,576	366.177,260	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2027	278.361,604	83.663,940	375.025,544	-	-	-	286.476,909	64.434,151	353.912,046	278.361,604	83.663,940	375.025,544	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2028	282.014,524	85.859,304	383.874,828	-	-	-	293.323,770	66.629,292	363.956,043	282.014,524	85.859,304	383.874,828	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2029	285.667,444	88.054,668	393.723,112	-	-	-	300.170,631	68.824,433	373.997,040	285.667,444	88.054,668	393.723,112	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2030	289.320,364	90.250,032	404.570,396	-	-	-	307.017,492	71.019,574	384.038,037	289.320,364	90.250,032	404.570,396	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2031	292.973,284	92.445,396	416.418,680	-	-	-	313.864,353	73.214,715	394.079,034	292.973,284	92.445,396	416.418,680	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2032	296.626,204	94.640,760	429.266,964	-	-	-	320.711,214	75.409,856	404.120,031	296.626,204	94.640,760	429.266,964	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2033	300.279,124	96.836,124	443.115,248	-	-	-	327.558,075	77.605,000	414.161,028	300.279,124	96.836,124	443.115,248	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2034	303.932,044	99.031,488	457.963,532	-	-	-	334.404,936	79.799,144	424.202,025	303.932,044	99.031,488	457.963,532	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2035	307.584,964	101.226,852	473.811,816	-	-	-	341.251,797	81.994,288	434.243,022	307.584,964	101.226,852	473.811,816	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2036	311.237,884	103.422,216	490.660,100	-	-	-	348.098,658	84.189,432	444.284,019	311.237,884	103.422,216	490.660,100	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2037	314.890,804	105.617,580	508.508,384	-	-	-	354.945,519	86.384,576	454.325,016	314.890,804	105.617,580	508.508,384	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2038	318.543,724	107.812,944	527.356,668	-	-	-	361.792,380	88.579,720	464.366,013	318.543,724	107.812,944	527.356,668	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2039	322.196,644	110.008,308	547.204,952	-	-	-	368.639,241	90.774,864	474.407,010	322.196,644	110.008,308	547.204,952	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2040	325.849,564	112.203,672	568.053,236	-	-	-	375.486,102	92.970,008	484.448,007	325.849,564	112.203,672	568.053,236	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2041	329.502,484	114.399,036	589.901,520	-	-	-	382.332,963	95.165,152	494.489,004	329.502,484	114.399,036	589.901,520	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2042	333.155,404	116.594,400	612.749,804	-	-	-	389.179,824	97.360,296	504.530,001	333.155,404	116.594,400	612.749,804	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2043	336.808,324	118.789,764	636.598,088	-	-	-	396.026,685	99.555,440	514.571,000	336.808,324	118.789,764	636.598,088	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2044	340.461,244	120.985,128	661.446,372	-	-	-	402.873,546	101.750,584	524.612,000	340.461,244	120.985,128	661.446,372	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2045	344.114,164	123.180,492	687.294,656	-	-	-	409.720,407	103.945,728	534.653,000	344.114,164	123.180,492	687.294,656	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2046	347.767,084	125.375,856	714.143,940	-	-	-	416.567,268	106.140,872	544.694,000	347.767,084	125.375,856	714.143,940	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2047	351.419,004	127.571,220	742.000,224	-	-	-	423.414,129	108.336,016	554.735,000	351.419,004	127.571,220	742.000,224	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2048	355.071,924	129.766,584	771.838,508	-	-	-	430.261,000	110.531,160	564.776,000	355.071,924	129.766,584	771.838,508	6.681,32	6.980,00	6.980,00	6.681,32	6.980,00	6.980,00	-	-	-	14.679,299
2049	358.724,844	131.961,948	803.686,792	-	-	-	437.107,861	112.726,304	574.817,000	358.724,844	131.961,948	803.686,792										