

[ZANETTIN](#) - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

l'autostrada Valdastico A31, secondo la concessione originaria, avrebbe dovuto svilupparsi tra Rovigo, Vicenza e Trento, mentre oggi è aperta al traffico solo tra Rovigo e Piovene Rocchette (poco a nord di Vicenza). In particolare: il primo tratto di 36 chilometri, tra Vicenza e Piovene Rocchette, è entrato in esercizio nel 1976; un secondo tratto di 54 chilometri, tra Vicenza e Rovigo, è stato aperto al traffico nel 2015; il terzo tratto, di oltre 40 chilometri, che completa l'itinerario verso nord tra Veneto e Trentino con il collegamento alla A22 del Brennero, deve essere ancora realizzato;

il tratto verso nord è necessario per completare il disegno originario della A31 e con esso la rete autostradale del Nordest;

l'opera è strategica e di preminente interesse nazionale ai sensi della legge obiettivo e fa parte della rete europea dei trasporti TEN-T "comprehensive network" in ragione delle sue caratteristiche di potenziamento del collegamento tra il corridoio multimodale europeo "mediterraneo" e quello "scandinavo-mediterraneo";

la concessionaria della A31 per conto del Ministero delle infrastrutture in base alla convenzione vigente sottoscritta il 9 luglio 2007 e approvata dalla legge n. 101 del 2008 è la società Brescia-Padova S.p.A.;

il primo atto aggiuntivo alla convenzione riferito al periodo regolatorio 2013-2017 è stato firmato in data 19 luglio 2018, è stato approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e del Ministero dell'economia e delle finanze il 13 agosto 2020 ed è stato registrato dalla Corte dei conti il 1° ottobre 2020. Esso conferma la scadenza della concessione in essere al 31 dicembre 2026;

è ora in corso il perfezionamento del secondo atto aggiuntivo riferito al periodo regolatorio 2020-2024, ed in tale contesto è necessario rivalutare la situazione del completamento della A31 nord alla luce di: due ordinanze della Corte di cassazione dell'ottobre 2020, rese pubbliche nel febbraio 2021, le quali, confermando precedenti sentenze del Consiglio di Stato, annullano l'approvazione CIPE del progetto preliminare del primo lotto ed impongono la conduzione dell'iniziativa in modo unitario anziché per lotti; i tempi molto lunghi con i quali la Provincia autonoma di Trento procede con gli adempimenti di competenza per il secondo lotto;

il completamento a nord della A31 è importante perché consente di: 1) migliorare i collegamenti tra Veneto e Trentino-Alto Adige; 2) migliorare, attraverso l'innesto sulla A22 a nord verso il Brennero, le relazioni tra la parte orientale della pianura Padana e la fascia adriatica con l'Europa centrale, considerato che il tracciato completato fornirà un itinerario alternativo (A23-A34-A4-A28 interconnessione con A27 e da dicembre 2022 con la nuova superstrada Pedemontana veneta Treviso-Vicenza interconnessione con la stessa A31) al traffico autostradale che attualmente impegna la A4 tra Vicenza e Verona e la A22 del Brennero tra Verona e Trento; 3) ridurre la congestione e aumentare la sicurezza dei tratti autostradali per i quali si creerà un'alternativa; 4) fornire una "via di fuga" all'itinerario Vicenza-Verona-Trento su A4-A22; 5) collegare direttamente Vicenza e Trento con un tragitto più breve rispetto a quello A4-A22 Vicenza-Verona-Trento; 6) produrre un bilancio ambientale di vasta scala positivo; 7) ridurre la congestione lungo la strada statale 47 della Valsugana; 8) evitare che la congestione dopo l'apertura al traffico della superstrada Pedemontana veneta, prevista nel prossimo dicembre, aumenti in modo esponenziale il traffico sulla strada statale 47; 9) creare un'alternativa al traffico da e per il Sud Italia, con la A14, e dal Centro Italia con la E45, al cui sbocco oggi è necessario arrivare sino a Bologna e proseguire sino a Modena per entrare in A22, mentre con la nuova arteria si potrà raggiungere più velocemente il Brennero utilizzando la A13 Bologna-Padova, fino al casello di Monselice e con rientro in autostrada al vicino casello di Badia Polesine sulla A13 Valdastico e interconnessione con la A22 in provincia di Trento; 10) conferire la piena utilità ed efficacia alla parte di A31 esistente e quindi agli oltre 1.200 milioni di euro d'investimento e l'uso di centinaia di ettari di territorio impiegati per completare a sud il tratto Vicenza-Rovigo; 11) garantire una migliore raggiungibilità ai comprensori con potenzialità turistiche di Veneto e Trentino; 12) rispettare l'impegno a realizzare l'opera assunto in sede europea con l'inserimento dell'opera nella rete TEN-T; 13) depennare la A31, dopo decenni di rinvii, dall'elenco delle autostrade incompiute;

è stato redatto il progetto definitivo del lotto 1 e, a partire dall'11 luglio 2017, è stata attivata l'acquisizione delle approvazioni di rito conclusasi positivamente;

al termine dell'*iter*, tuttavia, l'allora Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili ha ritenuto di non sottoporre l'argomento al CIPE per l'approvazione conclusiva;

il progetto di fattibilità è stato valutato positivamente da Ministero delle infrastrutture, Regione Veneto e Provincia autonoma di Trento nell'ottobre 2018; nel corso del 2019, su richiesta congiunta della Provincia di Trento e del Ministero, la concessionaria ha elaborato un nuovo progetto di fattibilità riferito ad un quarto tracciato fra Pedemonte e Rovereto sud, anch'esso valutato positivamente dalle tre amministrazioni nel dicembre 2019,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo condivide con la Provincia autonoma di Trento e la Regione Veneto la necessità di completare la A31 Valdastico con il suo completamento a nord sulla A22;

quale sia la sua posizione nei confronti della scelta operata dalla Provincia autonoma di Trento, affinché la A31 nord possa essere realizzata secondo il tracciato Pedemonte-Rovereto sud;

che cosa intenda fare per dare nuovo impulso al completamento della Valdastico nord;

se, nel caso in cui le amministrazioni interessate non raggiungano la necessaria intesa affinché la A31 nord possa essere realizzata secondo il tracciato Pedemonte-Rovereto sud come approvato dalla Provincia autonoma di Trento, intenda dare o meno indicazioni affinché la concessione sia messa a gara prima della scadenza al 31 dicembre 2026, così come stabilito dal primo atto aggiuntivo alla convenzione firmato da Ministero delle infrastrutture e Ministero dell'economia nel 2018.

(3-00048)