

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Il/La Sottoscritto/a _BASSA BARBARA

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le seguenti osservazioni al Progetto, sotto indicato.

Autostrada A31 Valdastico nord

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- Altro (

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (_____)

TESTO DELL' OSSERVAZIONE _

PREMESSA

La Valle dell'Astico, una delle tante valli delle prealpi vicentine, si ritrova stretta tra il massiccio del Pasubio e l'Altipiano dei Setti Comuni. Solcata dal torrente Astico, rappresenta una delle più suggestive aree naturali incontaminate del Veneto. La sua storia era caratterizzata da piccole comunità contadine, che operavano coltivazioni su terrazzamenti. Nella fase di industrializzazione, che si è sviluppata totalmente in pianura, la valle ha subito uno spopolamento dei piccoli centri abitati. La crisi del modello produttivo veneto nell'alto vicentino, e in generale l'attuale e duratura crisi economica, hanno determinato livelli di cassaintegrati e di disoccupazione giovanile mai visti prima. Le piccole attività esistenti in valle hanno sofferto la chiusura delle aziende di cui erano indotto e di conseguenza le attività commerciali, bar e piccoli negozi hanno chiuso.

Contemporaneamente si è rafforzata la consapevolezza che quel modello, oltre ad aver prodotto danni irreversibili con la cementificazione e l'utilizzo del territorio solo ai fini della produzione, non era e non sarà mai capace di armonizzare il rapporto delle persone con la propria vita e con la gioia di viverla. Sempre più si assiste infatti, in modo particolare nei giovani, a una ri-comprensione del concetto di lavoro. Si nota con gioia un ritorno di persone a ripopolare aree come la Valle dell'Astico, le quali mettono al primo posto il rapporto tra il lavoro inteso come attività umana e l'ambiente. Si riparte dalle piccole produzioni locali legate al territorio, produzioni orticole biologiche, marmellate, salumi, formaggi, miele, piccoli laboratori familiari artigianali, progetti di cooperative sociali, ecc.; si comincia a parlare di turismo lento e sostenibile, B&B, escursionismo, ospitalità, in sostanza si comincia a delineare una vocazione della valle ad un'economia turistica. Tutto ciò è oggi fortemente minacciato dal progetto dell'autostrada Valdastico Nord. Un'autostrada che sin dagli anni sessanta è rimasta ferma in quanto non redditizia; non voluta neanche nel periodo d'oro dello sviluppo industriale veneto e vicentino, ma che salta fuori oggi in piena crisi economica come necessità primaria: perché? Per capire dobbiamo qui ripercorrere alcuni passaggi. La società Autostrade Bs Vr Vi Pd, che dal 1956 gestisce l'autostrada Brescia Padova (con incassi di 500 milioni di euro l'anno, e con canoni aumentati del 20% dall'inizio della crisi ad oggi) è riuscita, a furia di acquisizioni e di opere accessorie, a prolungare la concessione trentennale ben oltre la scadenza naturale, fino al 2013; a questo punto però, e dopo aver chiesto una ulteriore proroga, la Società Autostrade rischiava di perdere la concessione, che secondo le regole dell'UE deve essere messa in gara europea: vinca chi offre di più (allo Stato). Ottiene tuttavia una proroga "per lavori" fino al 2026: per completare, appunto, la A31 verso nord. Per ottenere un ulteriore rinnovo di una decina d'anni, la Società BS-PD è pertanto disposta a sostenere un esborso di 3,1 miliardi di euro per costruire un'opera qualsiasi, anche se economicamente insostenibile, anche se territorialmente devastante. Dai documenti finora presentati, infatti si capisce che sarà un'opera che non si pagherà mai (in vent'anni, secondo il piano economico della Società, i pedaggi avranno coperto meno di 1/3 del costo dell'opera), e che per i potenziali utilizzatori avrà costi enormi. Ma soprattutto si comprende che questa opera, oltre a devastare il territorio con i suoi 50 metri di larghezza che consumeranno un milione di metri quadrati nella valle dell'Astico (pari a 103 ettari ovvero 268 campi vicentini), RENDERA' INVISIBILE E IN-VISITABILE il territorio e la vallata; proprio per la sua caratteristica di arteria di scorrimento veloce, porterà le persone da un luogo all'altro, da un capo all'altro della valle, che sarà ridotta al ruolo di corridoio. E nei corridoi, si sa, non vive nessuno. Ed è proprio di questo che gli abitanti della vallata e dei territori adiacenti sono preoccupati. Questa autostrada, se sarà fatta, ipotecherà irreversibilmente e senza possibilità di riscatto il futuro della valle e delle prossime generazioni; renderà inutili e impossibili gli sforzi e i tentativi che una comunità sta mettendo in atto per costruire relazioni con il territorio diverse, modi di produrre diversi, un futuro diverso e un presente che qui ed ora incominci a costruire un mondo diverso e vivibile, nel quale le risorse vengano impegnate per salvaguardare la salute, per il bene comune, per lo sviluppo sostenibile e rispettoso del territorio.

Secondo quanto esposto, L'AUTOSTRADA A31 NORD, IN QUANTO OPERA INUTILE E DANNOSA, NON DEVE ESSERE AUTORIZZATA NE' COSTRUITA, prevedendo in alternativa un miglioramento della viabilità ordinaria esistente.

Premesso quanto sopra, lo/la scrivente presenta le seguenti **OSSERVAZIONI:**

1) Inquinanti atmosferici cancerogeni e tossici per la salute umana

L'aumento del traffico veicolare, inevitabilmente associato all'incremento della capacità produttiva, e la conseguente aumentata immissione di polveri e particolati, implica necessariamente un peggioramento della qualità dell'aria, in contrasto con la normativa europea sul "mantenimento o miglioramento della qualità dell'aria" (decreto legislativo 155/2010-2008/50/CE). L'aumentata emissione di particolato avrà sicuramente un impatto ambientale su una zona già ampiamente compromessa dal punto di vista ambientale per il pesante inquinamento dovuto alla presenza di strade ad altissimo flusso del traffico, di grandi centro commerciali (?) e della situazione climatica sfavorevole caratteristica di tutta la pianura padana.

Effetti tossici del particolato atmosferico sulla salute umana.

La minaccia per la salute pubblica rappresentata dai particolari atmosferici (PM 10, PM 2,5, particolato ultra fine o nano particelle) è stata da tempo riconosciuta inequivocabilmente dalla comunità scientifica internazionale che ha preso atto delle innumerevoli prove epidemiologiche.

Inoltre, è oramai noto a tutti il verdetto pronunciato dalla IARC, l'Agenzia internazionale per la ricerca sul cancro dell'OMS che valuta il potenziale cancerogeno delle sostanze sospette analizzando gli studi prodotti sull'argomento e prendendo in considerazione solo quelli più solidi, in termini di metodi utilizzati, di campione analizzato e di robustezza dei risultati. Infatti nella monografia 109, "Ambient air pollution", gli esperti della IARC, con l'usuale linguaggio tecnico che contraddistingue i loro rapporti affermano: **«Esistono prove sufficienti (*sufficient evidence*) che l'inquinamento atmosferico sia cancerogeno per gli esseri umani. L'inquinamento atmosferico causa il cancro del polmone»**. E inoltre: **«Esistono prove sufficienti (*sufficient evidence*) che il particolato atmosferico sia cancerogeno per gli esseri umani. Il particolato atmosferico causa il cancro del polmone»**.

Le affermazioni degli esperti IARC non fanno altro che confermare quanto anticipato dai numerosi studi condotti nel corso degli anni, fra i quali lo studio europeo ESCAPE (European Study of Cohorts for Air Pollution Effects) (Raaschou-Nielsen et al., 2013) che ha dimostrato un aumento del rischio di cancro al polmone del 20% circa per ogni aumento di 10 µg/metro cubo del PM10 e per il PM 2,5 un aumento del rischio di cancro al polmone del 18% per ogni aumento di 5 µg/metro cubo di aria. Un aumento del traffico veicolare di 4000 veicoli per kilometro giorno entro un raggio di 100 m dalla zona di residenza era associato con un aumento del rischio di cancro al polmone di circa il 10%. Un aspetto importante di questo studio è che l'associazione fra cancro del polmone e concentrazioni di particolato era di tipo lineare, il che significa che non è possibile dimostrare un livello soglia di protezione al di sotto del quale l'esposizione al particolato non aumenta il rischio di cancro al polmone o di altre malattie. In altre parole anche un piccolo aumento delle concentrazioni di particolato atmosferico, anche di 1 µg/metro cubo comporta un aumento, anche se minimo, di ammalarsi di cancro polmone. Nello stesso studio fu anche evidenziato un aumento del rischio di cancro alla vescica associato con le concentrazioni di particolato atmosferico, anche se di minore entità rispetto al cancro polmone.

La stessa azione sinergica e la stessa associazione lineare è stata anche riconosciuta fra livelli di particolati atmosferici ed altri inquinanti in aria - come ozono (O3), biossido di azoto (NO2), monossido di carbonio (CO), biossido di zolfo (SO2), composti organici volatili (COV) - nella patogenesi di numerose altre malattie non neoplastiche: cardiovascolari (Brook et al., 2010) e cerebrovascolari (Brook et al., 2010; Lackland et al., 2014) e respiratorie (Kariisa et al., 2014).

La pericolosità per la salute umana di questi inquinanti dimostrata, oltre che dall'aumentata incidenza di questa ed altre malattie nelle popolazioni maggiormente esposte, anche dalla maggiore frequenza di eventi quali: aumento della mortalità naturale, aumento della mortalità per cause respiratorie quali:

- 1) l'aumento della mortalità globale
- 2) l'aumento della mortalità per cause respiratorie
- 3) aumento della mortalità per cause cerebrovascolari
- 4) l'aumento della mortalità per cause cardiovascolari
- 5) l'aumento del numero dei ricoveri ospedalieri e degli accessi al pronto soccorso per patologie respiratorie.
- 6) l'aumento dei ricoveri degli accessi al pronto soccorso per patologie cardiocircolatorie
- 7) aumento delle riacutizzazioni delle crisi asmatiche.

È ormai dimostrata anche in studi condotti in Italia che la frequenza di molti di questi eventi aumenta nelle giornate di maggior inquinamento e in particolare nei residenti in prossimità delle grandi vie di comunicazione e degli impianti inquinanti (Di Ciaula, 2012; Martinelli et al., 2012; Tramuto et al., 2011).

Una delle caratteristiche in comune agli eventi sopra elencati è che essi si manifestano anche a concentrazioni inferiori rispetto a quelle previste come livelli massimi accettabili dalla normativa italiana e delle principali nazioni sviluppate (Brook et al., 2010; Di Ciaula, 2012; Lackland et al., 2014; Raaschou-Nielsen et al., 2013).

Non a caso l'organizzazione mondiale della sanità da anni insiste nel proporre per molti di questi inquinanti, a partire dal PM 2,5 e dal PM10, livelli inferiori rispetto a quelle attualmente previsti. Pertanto ogni sforzo dovrebbe essere compiuto dalle autorità competenti e dei singoli cittadini per cercare di ridurre le concentrazioni di questi inquinanti. Che questo sia l'obiettivo da perseguire ad ogni costo è dimostrato anche dalla riduzione della frequenza degli eventi avversi sulla salute, il principale dei quali sono stati appena ricordati, nei territori nei quali gli interventi messi in opera dalle autorità sanitarie governative hanno portato alla riduzione della concentrazione degli inquinanti atmosferici (Brook et al., 2010; Lackland et al., 2014).

Nei comuni attraversati dalla A31 la mortalità per malattie associate all'inquinamento atmosferico è superiore rispetto alla media regionale.

L'analisi di pubblicazioni ufficiali della Regione Veneto dimostrano come in molti comuni interessati al progetto la mortalità per malattie cardiovascolari e cerebrovascolari mostra storicamente un eccesso rispetto alla media regionale, valutato mediante gli SMR (Standardized Mortality Ratio, Rapporti Standardizzati di Mortalità), come riportato nell'Atlante di mortalità regionale in Veneto, anni 1981-2000

(<http://statistica.regione.veneto.it/Pubblicazioni/AtlanteMort/AtlanteMort.pdf>):

- 1) Nel comune di Cogollo del Cengio c'è stato un eccesso di SMR per malattie del sistema circolatorio nelle femmine nel ventennio considerato nelle femmine e per il decennio 1981-1990 anche nei maschi
- 2) Nel comune di Valdastico c'è stato un eccesso di SMR per malattie del sistema circolatorio sia nei maschi che nelle femmine in tutto il ventennio considerato
- 3) Nel comune di Pedescala c'è stato un eccesso di SMR per malattie del sistema circolatorio nelle femmine nel ventennio considerato e per il decennio 1981-1990 anche nei maschi

La situazione non sembra migliorata negli anni successivi, dal momento che il territorio della ex ULSS4, nella quale insistono i comuni interessati, negli anni 2007-2013 (fonte SER Veneto: <http://www.ser-veneto.it/public/File/documents/rapporti/Mortalit%C3%A02013.pdf>) ha presentato un eccesso di mortalità per:

- 1) tutte le cause sia nei maschi che nelle femmine;
- 2) malattie del sistema circolatorio in entrambi i sessi;
- 3) per cardiopatie ischemiche nei maschi
- 4) per malattie cerebrovascolari nelle femmine.

Anche negli anni precedenti al 2007 i dati ufficiali del SER confermano un eccesso di mortalità per malattie cerebrovascolari, per malattie del sistema circolatorio e per cardiopatie ischemiche, configurandosi uno stato di svantaggio e handicap sanitario rispetto ad altre aree della Regione Veneto, stato che verrebbe sicuramente aggravato da un aumento dell'inquinamento atmosferico

Poiché dalla documentazione allegata non è possibile stimare l'entità dell'aumento degli inquinanti atmosferici cancerogeni e tossici per la salute umana, il principio di precauzione impone di non concedere l'autorizzazione all'ampliamento e al potenziamento di un'attività potenzialmente insalubre per l'ambiente e gli esseri umani.

2) Incompletezza della VIA per inosservanza dell'obbligo ex art. 183 comma 2, ultimo capoverso del D.Lgs. 163/2006

La valutazione di impatto ambientale, per rispondere ai criteri di appropriatezza e completezza previsti dalla normativa, dovrebbe essere condotta sull'intero progetto di corridoio di interconnessione infrastrutturale tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige delineato dal Comitato paritetico Stato-Regione Veneto-Provincia autonoma di Trento.

Atteso che il progetto di tale corridoio dovrebbe essere redatto dal Ministero delle Infrastrutture entro agosto 2018, parrebbe logico e opportuno rimettere ogni valutazione in merito solo successivamente alla compiuta individuazione dell'infrastruttura di connessione sopracitata.

Allo stato attuale, il progetto definitivo del lotto Piovene-Valle dell'Astico non ottempera all'obbligo previsto dal comma 2, ultimo capoverso, dell'art. 183 del d.lgs. n.163/2006 in quanto lo Studio di impatto ambientale redatto non prende in considerazione il lotto successivo da Valle dell'Astico alla Valsugana o alla Valle dell'Adige.

Si chiede pertanto che, prima di sottoporre il progetto a VIA, esso venga presentato nella sua interezza per essere valutato complessivamente, a termini di legge.

3) La cantierizzazione e la viabilità di Piovene Rocchette

La Valle dell'Astico è una valle stretta, molto più stretta di altre valli alpine. Ha la forma di una "zeta" con due bracci est-ovest e uno nord-sud. Il tratto più ampio è il tratto Piovene Arsiero lungo circa 8 km e largo 1.500-1.700 m. A monte di Arsiero la valle è impraticabile per un'autostrada, si restringe fino a un minimo di 80 m in località Scalini e nel comune di Valdastico dove si allarga, la parte più ampia è fortemente invasa dall'urbanizzazione. Oltre Casotto la valle si restringe a imbuto fin quando comincia la salita vera e propria.

I cantieri comportano, tra l'altro, una movimentazione imponente di materiali: si parla di oltre 7 milioni di metri cubi di roccia, il 60% dei quali passerebbero per la viabilità ordinaria.

Il documento SIA Quadro di riferimento progettuale Generale Relazione, a pag. 82 quantifica infatti in 133.252 il numero di viaggi nella Macrofase 1, nella quale *"i mezzi utilizzeranno la rete viabilistica esistente"*. Si tratta di ben 1.732.279 mc, solo i successivi 1.192.975 saranno svincolati, in parte, dalla viabilità ordinaria; il che comporterebbe il transito, stimato per difetto, di circa un mezzo pesante ogni 4 minuti per un periodo di almeno 6 anni, sottoponendo a forte stress una rete viabilistica locale già ora satura di traffico, e causando grave nocimento alla salute di una popolazione già ora sottoposta ad un alto grado di inquinamento aereo.

Nel **Comune di Piovene Rocchette**, si tratterebbe di un traffico pesante che va ad aggiungersi ai fenomeni di congestione che già oggi si verificano lungo le vie Rossi, Roma, Trieste e Gorizia dove si riversa pressoché tutto il traffico di accesso alla valle, e che sono inoltre strade urbane utilizzate per andare a scuola e in centro: non è quindi un caso se a Piovene si registra la massima incidentalità di tutta la valle.

L'attraversamento di via Trento, descritto nella tavola *J16L1_050305001_0101_OPD_02.pdf - Corografia generale del sistema di cantierizzazione e delle aree di cava e deposito*, dimostra che evidentemente chi ha redatto il progetto non conosce il contesto: si tratta di una strada con rotatorie molto strette e percorsa dalla principale pista ciclabile del comune di Piovene Rocchette. I 133 mila veicoli pesanti intersecherebbero ogni giorno gli alunni che vanno a scuola a piedi o in bicicletta e questo comporterebbe un aumento dell'incidentalità in modo insopportabile. E' chiaro che, se oltre a progettare un'infrastruttura sovradimensionata, si va a caricare sulla viabilità ordinaria la prima Macrofase dei lavori, il cantiere diventerà insostenibile per le comunità che lo ospitano.

Si consideri inoltre che il progettato viadotto sulla forra del torrente Astico tra Piovene Rocchette e Cogollo presenta gli appoggi in zona soggetta ad erosione, sia sulla spalla settentrionale che su quella meridionale.

Si chiede pertanto:

- la revisione completa della cantierizzazione e delle Macrofasi in modo da evitare che la Macrofase 1 i mezzi utilizzino *"la rete viabilistica esistente"*;
- la previsione di una mobilità di cantiere prevalentemente lungo l'asse viario costituito dalla attuale e costruenda autostrada;

- la previsione di alternative per spalmare il traffico cantieristico su altre strade che non siano la sola s.p. 350;
- la previsione di una opera di monitoraggio delle emissioni e della qualità dell'aria nelle zone oggetto di cantiere in via continuativa;
- la realizzazione come primo cantiere di un accesso al casello autostradale esistente, nonché il ponte sul torrente Astico, perchè questo tratto stradale venga immediatamente utilizzato per la movimentazione dei materiali di scavo e/o di cantiere. La prescrizione deve essere severa e non aggirabile;
- che i mezzi pesanti **NON DEBBANO** attraversare via Trento di Piovene Rocchette, ma utilizzare esclusivamente il tratto autostradale fino a Thiene per raggiungere le cave Vianelle;
- una approfondita valutazione circa l'opportunità di situare l'attraversamento dell'Astico nel punto previsto dal progetto.

4) L'impatto sulla comunità di Pedescala; le emissioni di gas tossici e le ricadute sulla salute.

La Valle dell'Astico è una valle stretta, molto più stretta di altre valli alpine. Ha la forma di una "zeta" con due bracci est-ovest e uno nord-sud. Il tratto più ampio è il tratto Piovene Arsiero lungo circa 8 km e largo 1.500-1.700 m. A monte di Arsiero la valle è impraticabile per un'autostrada, si restringe fino a un minimo di 80 m in località Scalini e nel comune di Valdastico dove si allarga, la parte più ampia è fortemente invasa dall'urbanizzazione. Oltre Casotto la valle si restringe a imbuto fin quando comincia la salita vera e propria.

L'abitato di Pedescala, sito nel Comune di Valdastico, subirà un pesantissimo impatto dalla costruzione dell'autostrada, sia per quanto riguarda la fase cantieristica che la seguente fase operativa.

In seguito all'installazione dei cantieri verranno occupate, e quindi sottratte agli abitanti, importanti aree dedicate a funzioni economiche, ricreative, culturali, sociali e religiose. In particolare, verrà interdetto l'accesso e l'utilizzo delle seguenti aree e strutture 1. la Valdassa, area montana tradizionalmente adibita a legnatico e meta di turismo locale (passeggiate ed escursioni); 2. il percorso religioso delle Rogazioni, con tre punti di preghiera ed altrettante croci che saranno demolite perchè in area di cantiere; 3. la nuova ciclopedonabile Schiri – Pedescala; 4. i capanni per la caccia; 5. il campo da calcio.

Si chiede pertanto che vengano prescritte delle mitigazioni dell'impatto dei cantieri sulla vita della comunità di Pedescala.

Nello studio preliminare del 2012, il traffico stimato era di 16.000 veicoli al giorno; nel progetto definitivo, questa previsione è innalzata a 30.000 veicoli al giorno. A fronte di queste cifre, che peraltro appaiono palesemente sovrastimate, manca tuttavia la quantificazione delle **emissioni di gas tossici pesanti** come l'ossido di carbonio o gli ossidi di azoto.

Particolare preoccupazione destano i gas tossici che verrebbero espulsi dagli sfiati posti agli imbocchi della galleria che passa adiacente all'abitato di **Pedescala** e che messi in atmosfera, perdurerebbero nella Valle troppo stretta per poterli eliminare.

Si tenga presente che l'ossido di carbonio permane in loco ad altezza molto bassa e quindi ad altezza d'uomo e di bambino per almeno 4 mesi, per cui è necessario, per una valutazione di impatto ambientale, misurare non solo l'impatto dell'Opera in sé ma anche l'impatto del passaggio delle auto sulla salute dei cittadini.

Si chiede pertanto che vengano prescritti:

- uno studio delle emissioni delle 30 mila auto previste dal calcolo dei flussi di traffico, con particolare attenzione all'Alta Valle e all'abitato di Pedescala.
- la previsione di una opera di monitoraggio delle emissioni e della qualità dell'aria nelle zone oggetto di maggior ricaduta dei fumi tossici in via continuativa.

5) L'impatto sulla comunità di Casotto-Pedemonte e le criticità geologiche.

L'abitato di Casotto, sito nel comune di Pedemonte, subirà un pesante impatto dalla costruzione dell'autostrada, sia per quanto riguarda la fase cantieristica che la seguente fase operativa.

Si tende spesso a considerare le aree di cava attigue al paese come aree degradate, ma ricordiamo che, nello specifico, sono più di 30 anni che subiamo queste attività, con disturbo continuo della qualità della vita: una di queste due cave è infatti a pochi metri dal paese, l'altra esattamente di fronte.

Pertanto la "leggerezza" con cui vengono connotate al fine di allocare ulteriori lavorazioni ed impianti è fuori luogo, quando al contrario il desiderio più grande di ognuno di noi casottani sarebbe di vedere un giorno finito questo enorme sbancamento di materiale e ci venga riconsegnato il paese con la pace che regnava anni fa.

Invece qui si delinea un cantiere per il primo lotto, a cui seguirà forse un secondo lotto di prosecuzione, con la ditta di escavazione ben disposta a prendere e lavorare in loco il materiale scavato, con mezzi, vagli e frantoi molto disturbanti e alcuni non coibentati acusticamente.

Quando e se un giorno sarà terminata, oltre al traffico con il relativo disturbo acustico a cui si aggiungerà l'attività di cava, che farà di tutto per rimanere fintanto vi sarà un metro cubo di materiale in valle da estrarre, si avrà un notevole peggioramento della qualità dell'aria, dovuto alla concentrazione dei fumi di ben due gallerie nella stessa località, una di circa 4 km, l'altra di lunghezza ben superiore.

Particolarmente grave poi la localizzazione delle opere, che sono il viadotto Molino ed il Casello autostradale, entrambe insite in una zona di attenzione in quanto ricadenti su un'area di potenziale pericolosità derivante dal possibile distacco di una imponente frana.

I numerosi studi effettuati a riguardo, di cui alcuni citati nella relazione geologica del progetto, sono però a nostro avviso sottostimati e si concludono con la relazione di Mandrone-Ferrero che, secondo il proponente, presenterebbe l'area come sicura. Ricordiamo viceversa che tale relazione stimava un possibile distacco di 60.000 metri cubi di materiale, e che a questa, nel 2015 è seguita una replica del geologo Prof. Zampieri (Unipd) che, confutando lo studio Mandrone – Ferrero, confermava le analisi pregresse di una possibilità di distacco ben superiore, nell'ordine di milioni di metri cubi.

Questa osservazione è stata inviata alla VIA regionale e all'Autorità di Bacino nel 2015, ma è evidente che non è stata considerata nella relazione geologica del progetto definitivo.

Si chiede pertanto:

- **che venga certificata, mediante le procedure previste a termini di legge, la caratteristica di sicurezza dell'area geologica sopra descritta (cosa che secondo lo scrivente non è oggettivamente possibile);**
- **in subordine, che venga valutata un'alternativa.**

6) La prosecuzione verso il Trentino

Mentre l'iter di progettazione del primo lotto, ovvero del tratto Piovene-Casotto di Pedemonte, è già pervenuto alla presentazione del progetto definitivo, per quanto riguarda il secondo lotto, che dovrebbe collegare la Valle dell'Astico con la Valsugana prima e l'A22 poi, non vi è invece alcunché di definito.

L'ultimo accordo formale del 09/02/2016 tra la provincia di Trento, la Regione Veneto e il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, considera nelle grandi linee un collegamento tramite viabilità ordinaria tra i siti sopra descritti; detto accordo, come altre dichiarazioni fatte in passato, non costituisce in alcun modo un impegno preciso ad accettare una prosecuzione da parte della Provincia di Trento, prevedendo solamente un percorso condiviso di studio nell'ambito di questo collegamento viario.

La realizzazione del primo lotto, a fronte del fortissimo impatto sui territori attraversati e dell'ingente impegno economico da parte del proponente, peraltro compensato con il rinnovo senza gara della redditiva concessione della A4 nel tratto BS-PD, non avrebbe alcun senso trasportistico, risultando priva di qualunque utilità.

L'avvio dei cantieri per il primo tratto deve pertanto essere subordinato all'accettazione della Provincia di Trento, con l'inserimento della nuova arteria nel PUP (piano urbanistico provinciale) e in tutti gli strumenti urbanistici comunali.

Si chiede pertanto:

- che l'avvio dei lavori della costruzione del primo lotto non possa essere autorizzato fino a quando non sarà definito il tratto trentino dell'arteria stradale.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).


ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Luogo e data 25-10/2017

Il/La dichiarante



¹ Nel caso di più soggetti che presentano la medesima osservazione riportare l'Allegato 1 per ciascun soggetto.