

m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0024005.25-10-2018

In allegato le osservazioni come da oggetto,

Marangoni Imelda

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 MARADGODI IMELDA
(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a _____
in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

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

Autostrada A31 Valdastico nord

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- 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 (specificare) _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

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

La Valdastico nord non è un progetto per unire con un'autostrada due province ma il tentativo di prorogare illegalmente una concessione autostradale che dura dal 1956 (62 anni);

La concessione autostradale è scaduta il 30 giugno 2013 come provato dal contratto firmato nel 2007 e dalla delibera CIPE dell'aprile 2013

Nonostante la concessione sia scaduta, ad oggi lo Stato sembra non accorgersene. Gli ultimi ministri competenti in materia si sono arrampicati sugli specchi per mantenere in piedi una concessione scaduta. Ponendola a gara o gestendo l'autostrada in proprio lo Stato avrebbe grande guadagno. Con la proroga invece produce una perdita miliardaria (un danno erariale occulto) a tutto favore di concessionari privati i cui principali azionisti sono Abertis-Benetton.

L'attuale progetto, ripetiamo, non ha lo scopo di creare un collegamento stradale tra il Veneto e il Trentino, ma ha lo scopo di prorogare la concessione. Questo lo si desume dai documenti stessi di progetto, laddove si dice che i lavori di costruzione del primo lotto finiranno nel 3° trimestre 2029 ovvero 3 anni dopo che la concessione prorogata sarà scaduta, il 30 dicembre 2026.

Con l'approvazione dell'attuale progetto si sta di fatto dando un'ulteriore proroga non dichiarata al concessionario.

Purtroppo questo scopo non dichiarato mina profondamente la credibilità e la fattibilità del progetto viabilistico.

Proviamo a spiegare perché:

- Il progetto attualmente in discussione vuole collegare due paesi veneti come Piovene Rocchette e e Pedemonte distanti 17 km e per farlo intende costruire ben 26 km di gallerie. Sapendo che da Pedemonte in poi non sarà un'autostrada, ma un "raccordo tra viabilità ordinarie", ha senso tutto questo?

- Costruire un'autostrada anziché una strada ha costi ambientali enormi. E' previsto lo scavo di 7 milioni di mc? Per realizzare la Superstrada Pedemontana Veneta è previsto lo scavo di 8 milioni di mc per un tracciato lungo 95 km. Ha senso scavare quasi altrettanto per collegare due paesi distanti 17 km? Sa cosa vuol dire un milione di camion che si muovono lungo le strade di Piovene R, Cogollo, Velo d'Astico, Arsiero e Valdastico?

- Il tratto Piovene Rocchette-Pedemonte batterà il record del costo delle autostrade: 76 milioni di €/km, contro i 21,7 mln€/km della Valdastico sud e i 23,9 mln€/km della SPV. Questi soldi (1,3 miliardi di €) dovranno essere restituiti dallo Stato al concessionario e quindi comporterà un'importante spesa che potrebbe essere meglio impiegata a scopi pubblici

- 26,5 km di gallerie corrispondono a oltre due volte la lunghezza del Tunnel del Monte Bianco. Ha senso il costo spropositato di gestione per unire due paesini della valle?

- Terminato il primo stralcio, nel 2029, saremo arrivati a Casotto di Pedemonte e dopo? Dopo dovrebbe partire il tratto, non autostradale, verso Trento. E se non partisse?

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**:

COSTI/BENEFICI

Da stime di progetto risulta un investimento di circa **1,3 miliardi di € per 17 km di autostrada, quindi 76,4 milioni di €/km.**

Per comparazione un tratto di autostrada della Spalato-Zagabria a 4 corsie, in terreno roccioso e montano, è costato 530 milioni di euro per 77 Km, ovvero **6,8 milioni di €/km.**

Similmente, una galleria autostradale doppia da Capodistria a Isola di 4,4 Km è costata circa 70 milioni quindi **15,9 milioni di €/km.**

La BreBeMi, autostrada completamente in pianura, per 62 Km è costata 2,4 miliardi, ovvero **38,7 milioni di €/km.**

La Superstrada Pedemontana Veneta, per 92 km completamente in pianura, costerà circa **23,9 milioni €/km.**

Si ritiene che il costo di questa arteria sia assolutamente spropositato in relazione ai benefici, peraltro tutti da dimostrare, che la sua realizzazione dovrebbe portare da parte del proponente.

Si rileva inoltre che l'opera avrà costi di gestione elevatissimi dovuti agli obblighi di sicurezza per le gallerie, il tratto fino a Trento potrebbe arrivare a costare, secondo una stima prudenziale, oltre 650.000 euro al mese solo di energia elettrica.

Nei documenti di progetto sono calcolati 2889 giorni per finire il 1° lotto, come da cronoprogramma e solo se non vi è neppure un intoppo, i lavori del 1° lotto **potrebbero finire nel terzo trimestre del 2029, a concessione abbondantemente scaduta da 3 anni**, per arrivare a Casotto di Pedemonte.

E il collegamento con Trento?

A metà circa dei lavori (2026) scadrebbe la concessione, e lo Stato dovrebbe restituire gli investimenti non ammortizzati senza avere la tratta completata e questo dà un potere di ricatto formidabile alla società concessionaria che farà valere i suoi "diritti".

Di fronte alla "emergenza" lo Stato prorogherà, contra legem, la concessione (che risale al 1956).?

Con il permesso di costruire questa autostrada a nostro parere si sta:

- **costruendo debito pubblico occulto e dilazionato nel tempo;**
- **costruendo un'emergenza ad hoc che darà il diritto alla società autostradale di infrangere le regole.**

Si chiede pertanto che venga effettuata una seria ed esaustiva analisi costi-benefici, anche sulla base del tratto ancora mancante in territorio trentino.

PROCEDURA

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, il cui progetto doveva 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.

Premesso che l'opera NON è inclusa nella rete dei trasporti europea TEN-T, categoria "Comprehensive Network", di cui al Regolamento UE n. 1315/2013 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. 348 del 20.12.2013 (vedasi anche dichiarazioni in merito dell'allora Commissario Europeo ai Trasporti Siim Kallas), una grave omissione parrebbe essere la **mancanza di una verifica e validazione del progetto preliminare attraverso un organismo di validazione di tipo B**, che non sembra essere stata attivata.

Si rileva inoltre che **NON risulta sia stata richiesta una "Valutazione Ambientale Strategica", prevista dalla Direttiva UE 2001/42/CE recepita con D.Lgs del 3 aprile 2006, n. 152 ex. artt. 6 e 7.**

Risulta inoltre **non ottemperata la Delibera CIPE n. 21/2013** che, cito testualmente, prevedeva che "In tempo utile e comunque entro il 30 giugno 2013, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà trasmettere a questo Comitato il **progetto definitivo dell'intera tratta Valdastico Nord**, al fine di mantenere la scadenza della concessione al 2026, in ottemperanza all'impegno preso con la Commissione europea. Resta fermo che dovrà essere contestualmente presentato il piano economico finanziario aggiornato dell'intera opera, ai fini della relativa copertura finanziaria".

Il progetto definitivo risulta infatti essere stato pubblicato in data 19/09/2017, **ovvero oltre 4 anni oltre il termine deliberato dal CIPE e SOLO per il tratto veneto dell'opera**, e pertanto risulta violato "l'impegno preso con la Commissione europea" in merito al rinnovo della concessione, con il concreto rischio di incorrere in una procedura di infrazione.

Il "DOCUMENTO CONCLUSIVO DEL COMITATO PARITETICO" firmato da Regione Veneto, provincia di Trento e Ministero dei Trasporti il 9 Febbraio 2016 prevedeva esplicitamente al punto 3 che la fase progettuale si sarebbe svolta " **previo svolgimento di una fase partecipativa a livello territoriale**", ma da quanto risulta questo non è avvenuto, quantomeno nel tratto Veneto, e l'unica presentazione pubblica del progetto e del tracciato è stata effettuata a più di 50 km dalle zone interessate dai lavori (Montecchio Maggiore - Villa Cordellina), senza peraltro invitare nemmeno le Amministrazioni Comunali direttamente interessate all'opera.

Nei documenti di progetto sono calcolati 2889 giorni per finire il 1° lotto, come da cronoprogramma e solo se non vi è neppure un intoppo, i lavori del 1° lotto potrebbero finire nel terzo trimestre del 2029, a concessione abbondantemente scaduta da 3 anni.

Si intende affidare i lavori ad un concessionario che potrebbe decadere a metà dell'opera, con tutti i relativi problemi di cantieri lasciati a metà, o si prevede già una **ulteriore proroga** di quella che sta diventando non più una concessione, ma un vero e proprio **beneficio perpetuo**?

Si chiede pertanto che la Concessione sia riconosciuta come scaduta, sia effettuato un bando di gara europeo come previsto dalla "Direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014 , sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali" e che, se ancora riconosciuta come necessaria, l'opera sia affidata al concessionario entrante.

TRACCIATO

Risulta attualmente disponibile, da progetto definitivo, **il solo tracciato del tratto veneto - Lotto 1 da Piovene Rocchette a Casotto di Pedemonte.**

Non vi è evidenza di alcun progetto per la prosecuzione in territorio trentino.

Il "DOCUMENTO CONCLUSIVO DEL COMITATO PARITETICO tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione del Veneto e la Provincia Autonoma di Trento concernente il corridoio infrastrutturale di interconnessione del Trentino con il Veneto" del 09/02/2016 prevedeva:

- la necessità di **"un quadro di analisi più ampio, volto a descrivere su scala europea, nazionale e locale gli scenari di evoluzione della mobilità e dei modelli trasportistici, sia stradali che ferroviari, e che tenga conto delle previsioni di traffico di un corridoio di collegamento viario tra la Valle dell'Astico, Valsugana e Valle dell'Adige"**; non risulta sia stato effettuato/pubblicato alcuno studio in merito;

- la necessità di "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";

- la necessità di **"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"**; non risulta sia stato effettuato alcun intervento in merito;

- viene infine concordato un "corridoio d'interconnessione infrastrutturale tra la Valle dell'Astico, la Valsugana e la Valle dell'Adige, che in territorio trentino si contestualizza anche come un **collegamento tra viabilità ordinarie** e, segnatamente, tra la SS 47" della Valsugana" e la SS 12 "dell'Abetone e del Brennero" "; tale "corridoio" non pare essere ancora stato preso in considerazione nella progettazione;

- "la progettazione viabilistica, che sarà redatta, sulla base dello scenario riportato nelle premesse, dal Ministero comprensivo delle connesse attività, previa adozione degli atti decisionali a carattere amministrativo e, ove ne ricorrano i presupposti, legislativo degli organi provinciali, regionali e statali competenti, **sarà sottoposto nuovamente al CIPE entro due anni** dall'approvazione del presente documento da parte del CIPE stesso" ; non risulta che tale progettazione sia stata effettuata ne tantomeno pubblicata o sottoposta al CIPE.

Si chiede pertanto di rinviare l'approvazione del progetto fino a quando saranno definiti natura e progetto del tratto trentino che dovrebbe soddisfare quanto concordato nel "DOCUMENTO CONCLUSIVO DEL COMITATO PARITETICO".

IMPATTO AMBIENTALE

Sono previsti lo scavo/movimentazione di **7 milioni di mc di materiale**, per 19 km di tracciato, per il solo materiale di risulta dai lavori.

Per comparazione, la Superstrada Pedemontana Veneta, per 92 km di tracciato prevede 8 milioni di mc di materiale di risulta.

Si tratta di circa **1 milione di mezzi pesanti da movimentare**, solo per asportare il materiale in eccesso.

A questi bisogna aggiungere tutta la movimentazione di materiale di apporto, macchinari, rifornimenti, cemento, armature, i lavoratori e tutto quanto necessario ad un cantiere di simili dimensioni.

Tutto questo in una valle che nel punto più stretto non arriva ai 100 mt di larghezza, e che oltre al torrente Astico ed alle strade locali contiene già casi, paesi e imprese.

Si ritiene pertanto che l'impatto di questi cantieri (che dureranno al minimo 8 anni, se non ci saranno quegli imprevisti che sempre accompagnano queste opere) sarà sproporzionato rispetto agli

eventuali benefici (tutti da dimostrare) che porterebbe una autostrada da Piovene Rocchette a Casotto di Pedemonte.

Anche il **consumo di suolo risulta decisamente sproporzionato**; a titolo di esempio a Cogollo verranno utilizzati (dati da progetto definitivo) 226.700 mq di terreno (22,6 ettari) per una semplice uscita, laddove a Vicenza ovest pur avendo l'esigenza di fare un svincolo, un grande parcheggio e raccordi con la zona industriale, la superficie occupata è "solo" di 186.000 mq.

Per quanto riguarda la zona di "Frana Marogna" negli elaborati risultano 2 relazioni tecniche, che consigliano di adottare rilevati, opere di difesa e in pratica la ri-modellazione del fianco della montagna, quindi anche qui sembra che le osservazioni dei cittadini e dei tecnici (vedasi relazione del prof. Zampieri, che evidenzia la possibilità di distacco di una frana nell'ordine di milioni di metri cubi) avessero visto giusto nel segnalare una zona di pericolo.

Si chiede pertanto che vengano effettuate serie ed approfonditi studi, da parte delle Istituzioni e degli Enti preposti, per determinare quale sia l'effettiva caratterizzazione della zona di "Frana Marogna" e della zona "La Gioia", dato che non è possibile lasciare che sia un privato, per quanto autorevole, a determinare il profilo di rischio di tale zona.

Troppi esempi negativi del passato (Vajont, Ponte Morandi di Genova, Val di Stava etc..) hanno dimostrato cosa può succedere quando lo Stato abdica alle proprie responsabilità in ambito ambientale per delegarle ai privati.

Si chiede pertanto che venga sospesa l'approvazione del progetto definitivo in attesa che i Comuni interessati, la Regione Veneto e tutti gli altri Enti competenti in materia non abbiano definito quale sia il grado di pericolosità dell'area suddetta.

Pare che filo conduttore del progetto sia il motto "se non lo vedo, non c'è" (opere in galleria, colori neutri e abbinabili alle strutture esistenti, aggiunta di vegetazione nei rendering), ma è chiaro che in realtà l'impatto ambientale è ben altra cosa.

I recentissimi esempi di discariche disseminate e rinvenute lungo il tracciato della Superstrada Pedemontana Veneta dovrebbero essere un buon esempio di cosa non fare, così come gli scarti di fonderia che, ormai più volte accertato sia dalla FFOO che dalla Magistratura inquirente, sono stati utilizzati per il fondo della "Valdastico Sud", ma evidentemente a volte l'esempio non basta.

Riguardo al **Rischio Idro-Geologico** negli elaborati risulta una **esaustiva e completa documentazione relativamente alle portate ed agli eventi alluvionali** dei corsi d'acqua coinvolti, ma non risulta alcuna menzione in merito al **sistema di ricarica delle falde di cui il sistema orografico compreso nelle aree di perforazione è parte integrante** e speculare rispetto al versante Trentino, di cui si ha già contezza delle difficoltà di perforazione causa la presenza di "imponenti masse d'acqua".

A tal proposito si cita a titolo di esempio il progetto, di qualche anno fa, di installare un depuratore per la Città di Trento direttamente sotto la Vigolana, altipiano sulla sinistra Adige, che fu sospeso e successivamente abbandonato a seguito della rilevazione, già in fase di realizzazione di una galleria esplorativa, per la presenza di una vasta "**zona satura d'acqua, ben alimentata e la cui circolazione si concentra dove l'ammasso roccioso si presenta più fratturato**".

Venne riportato che le masse d'acqua liberate **non avrebbero consentito il proseguimento dei lavori** di scavo oltre i 275 mt, ed avrebbero comunque comportato, per la realizzazione del depuratore, la costruzione di un imponente impianto di drenaggio delle acque, **tale da rendere anti-economico il progetto.**

Si invita pertanto ad esplorare la possibilità che anche sul versante Veneto (geologicamente gemello di quello trentino) sia presente la stessa problematica situazione.

Si ricorda inoltre che, su circa 19 km di tracciato, risultano necessari ben 13,2 km di gallerie a doppia canna, quindi in totale oltre 26 km di tunnel da scavare e attrezzare, e 1,2 km di viadotti.

Su 19 km di tracciato per andare da Piovene Rocchette a Casotto di Pedemonte.

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 delle gallerie che passano adiacenti agli abitati di Pedescala e Casale e che, immessi 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.
- 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.

Si ritiene pertanto che l'opera sia decisamente sproporzionata rispetto alla sua effettiva utilità, e si chiede una seria ed esaustiva revisione del progetto, con l'apertura di un tavolo di confronto con le Amministrazioni locali e le altre Realtà interessate, per valutare soluzioni meno impattanti per l'ambiente, la salute degli abitanti, la società e l'economia del territorio.

IMPATTO DEL TRAFFICO

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 di traffico 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 particolati 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'Agenda 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 tra 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, 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 al progetto 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.

PROSECUZIONE DELL'OPERA

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.

Autorevoli rappresentanti della Provincia Autonoma di Trento stanno inoltre ventilando, con dichiarazioni pubbliche ed alla Stampa, la possibilità di adottare **soluzioni alternative** (uscita e raccordo a Rovereto) rispetto al progetto preliminare del 2012, sulla base del quale è stato adottato il tracciato T4, alternative che **comporterebbero un serio ripensamento dell'intero tracciato anche nel tratto Veneto.**

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 riporta infine il parere reso il 25 Maggio 2018 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che si **esprimeva in favore dello stop della procedura approvativa e di valutazione** del progetto definitivo, in attesa di avere a disposizione anche il progetto del 2° lotto, ovvero del tratto trentino.

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).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

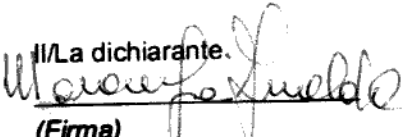
Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX - _____ (inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)

Luogo e data 22-10-2018

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante.

(Firma)