

OSSERVAZIONI ALL'ITER PROCEDURALE RELATIVE ALLA REALIZZAZIONE della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2014 - 0000213 del 08/01/2014

La consapevolezza che il territorio è un bene e un patrimonio comune che deve essere utilizzato nell'interesse di tutti, e come tale va tutelato e salvaguardato, devono essere fra i principi fondamentali di tutte le persone. L'ambiente, il territorio, in cui viviamo è una risorsa unica prodotto del lavoro della natura e degli uomini dove esistono tradizioni, storia, cultura, ecosistemi, legati da equilibrio e ordine tale che l'alterazione di un solo punto modifica automaticamente tutti gli altri con conseguenze Irreversibili.

Questo non pregiudica il fatto che non si possa utilizzare il territorio ,al patto che ci siano esigenze di Indiscutibile e imprescindibile importanza, strutturando una serie di regole che garantiscano benefici concreti a tutti i cittadini , garantendo la massima tutela in particolare sulla salute, sulla sicurezza, intesi come qualità di vita.

Con la ferma convinzione che la costruzione di questa Infrastruttura non sarà uno strumento di sviluppo economico, ma di certo porterà un enorme quantità di sostanze inquinanti con Inevitabili problemi alla salute oltre un elevato consumo di suolo dovuto anche alla viabilità di secondo livello a supporto dell'autostrada ,ritengo che la costruzione di questa opera non sia sostenibile da questo territorio .

Operare in armonia con la natura e con l'ambiente in cui viviamo senza contaminare un pezzo di suolo, inquinare una sorgente di acqua, o avvelenare una massa d'aria, deve entrare nella coscienza di tutti, qualunque sia il livello di responsabilità in cui ciascuno di noi opera.

Apprendere che i presidenti delle provincie interessate da questa Infrastruttura abbiamo chiesto al presidente del Consiglio un sollecito per il proseguimento delle procedure e un avvio ai lavori, evidenzia la miopia sui veri e reali problemi su cui intervenire e investire risorse.

Da troppo tempo la situazione pubblica italiana è rivolta verso interessi di natura economica e politica, dove gruppi forti di potere influiscono e condizionano i processi decisionali, ritengo che la decisione sulla realizzazione di questa autostrada debba essere lasciata alla collettività del territorio.

Considerato il rischio sismico, tangibile negli eventi di maggio 2012, il dissesto idrogeologico, la scarsa considerazione per la tutela paesaggistica ,auspico che i fondi disponibili siano rivolti verso queste tipo di problematiche.

Per tanto chiedo alle istituzioni REGIONALI, PROVINCIALI, COMUNALI, di ritirare quest'opera inutile e fortemente impattante per evitare pesanti ricadute sul territorio.

nome...GUIDOBONI PAOLO.....

indirizzo...VIA GUARALDI N° 8/3.....44041CASUMARO.....(FERRARA).....

tel....051-6848218.....

data...27/12/2013.....

firma leggibile.....*Guidoboni Paolo*.....





Scienza in rete

Il Gruppo 2003 per la ricerca

- Cerca
- Dossier
- TV
- Grafici
- Immagini
- Video
- Rassegna stampa
- Autori

Home

SALUTE

IARC: l'inquinamento dell'aria è cancerogeno

- [Login](#) o [registrati](#) per inviare commenti

- 2275 letture

-  [English](#)

- 

-

- 

- 

- 

- 

Si può morire di cancro al polmone anche per inquinamento dell'aria? Lo IARC dice di sì. E' una giornata storica per l'epidemiologia, la tossicologia e la salute pubblica questo 17 ottobre, in cui la massima autorità mondiale in fatto di studio degli agenti cancerogeni ha presentato a Parigi i dati della monografia numero 109 dedicata, appunto, all'"outdoor air pollution". L'inquinamento atmosferico esterno è stato infatti classificato nel Gruppo 1, cioè cancerogeno per l'uomo: come il cloruro di vinile, la formaldeide, l'amianto, il benzene, le radiazioni ionizzanti.

Già lo IARC si era espresso sulla cancerogenicità di alcune sostanze che compongono il classico smog, come il fumo da diesel e il benzo(a)pirene. Ma in questo caso è l'insieme dell'inquinamento atmosferico esterno - formato da combustioni da traffico, riscaldamento e emissioni industriali - a rientrare nel Gruppo 1. Una decisione che avrà sicuramente conseguenze scientifiche e politiche di rilievo. "Classificare l'inquinamento outdoor come cancerogeno umano è un passo importante per spingere all'azione senza ulteriori perdite di tempo, visto che la pericolosità dell'inquinamento è proporzionale alle concentrazioni in atmosfera e molto si può fare per abbassarle" ha spiegato nella conferenza di presentazione dei dati il direttore dello IARC Christopher Wild.

SOPRATTUTTO TUMORI AL POLMONI, MA ANCHE ALLA VESCICA

La Monografia 109 raccoglie una messe enorme di dati e studi, che alla fine hanno convinto il panel internazionale di esperti a prendere la non facile decisione. Si ha quindi la ragionevole certezza che l'esposizione all'inquinamento protratto nel tempo aumenti la probabilità di sviluppare un tumore al polmone o alla vescica. Il rischio individuale non è paragonabile quantitativamente a quello del fumo di sigaretta, che resta il killer principale. Ma coloro che derubricavano lo smog a male minore dello sviluppo – qualche oncologo di fama l'aveva addirittura considerato "meno dannoso della polenta" - dovranno ora ricredersi: non solo l'esposizione a polveri sottili, idrocarburi policiclici aromatici, ozono e biossido di azoto aumentano il rischio di malattie respiratorie, infarto e altri problemi come il basso peso alla nascita (come appena confermato da uno studio uscito su Lancet). Ora si può dire con relativa certezza che una quota significativa dei tumori al polmone derivino da queste esposizioni ambientali.

Secondo l'Organizzazione mondiale della sanità, 223.000 morti in tutto il mondo, a cui vanno aggiunti circa 3 milioni di morti per tutte le altre malattie correlate al solo PM2.5, metà dei quali sono da attribuire ai pesanti inquinamenti da carbone, traffico e biomasse (legna per lo più) in Cina e nel Sud Est asiatico.

IDENTIKIT DEI VELENI

Una recente relazione dell'Agenzia europea dell'ambiente (EEA, 2012) indica che gli inquinanti più problematici in Europa sono PM e ozono. Del PM sappiamo ancora troppo poco: secondo il volume IARC (disponibile anche in versione epub sul sito dell'ente) "tipicamente solo circa il 20 % dei PM organico è identificato a livello molecolare". I livelli sono determinati prevalentemente da emissioni puntiformi locali, ma anche, in misura minore, dal trasporto intercontinentale. Inquinanti assai critici sono anche il benzo(a)pirene, il piombo (in certe aree) e il benzene. Di fatto, il 90-95% della popolazione urbana in Europa è esposto a livelli di PM2.5 superiori a quanto stabilito dalle linee guida dell'OMS sulla qualità dell'aria, l'81% a corrispondenti livelli di PM10, più del 97% a concentrazioni di ozono, e il 94% a concentrazioni di Benzo(a)pirene, sempre superiori alle soglie OMS. In realtà, a seconda degli inquinanti, le distribuzioni possono essere più o meno uniformi. Le concentrazioni di specie secondarie (come solfati, ozono, acidi organici) sono abbastanza omogenee sul territorio. Al contrario, gli inquinanti primari (come monossido di carbonio, idrocarburi policiclici aromatici (IPA), black carbon) sono presenti in concentrazioni molto elevate soprattutto nei canyon stradali e in genere fino a 200 metri della strade più trafficate.

Tangenziale "incubo" di Mestre: più

malati di cardiopatie, diabete e bronchiti

Indagine dell'Ulss e dell'Università di Padova: aumentano

del 12% le patologie per chi vive nel raggio di 300 metri

La Tangenziale soffoca e ammorba Mestre (archivio)

VENEZIA - Allarme salute per i mestrini: sono davvero preoccupanti i dati che emergono dall'indagine epidemiologica sugli "effetti per la salute dell'inquinamento da Tangenziale ovest di Mestre" realizzata dall'Ulss e dall'Università di Padova. L'incidenza delle malattie cardiovascolari come la cardiopatia ischemica (e le sue complicanze drammatiche come l'infarto del miocardio) aumenta del 12 per cento nelle persone che abitano nella fascia più soggetta a inquinamento da tangenziale rispetto al resto della popolazione cittadina.

Questo fattore scende al 9% se interviene la variabile socio-economica: in sostanza, come è noto da tempo, elementi come il grado di istruzione, il livello di educazione sanitaria, la maggiore facilità di accesso alle cure, influiscono nel determinare lo stato di salute delle persone. Aumenta inoltre, nella popolazione più esposta al quello che è stato definito inquinamento da tangenziale, anche la frequenza di malattie dell'apparato respiratorio, in particolare della bronchite cronica che richiede l'uso di farmaci, con un tasso di incidenza intorno al 5 %. Persino per il diabete di tipo II, patologia che all'inizio non era tra quelle considerate a rischio all'inizio dell'indagine, si registra un eccesso di incidenza del 9%. La ricerca è stata fortemente voluta dal Coordinamento contro l'inquinamento da Tangenziale (CO.Cit), e curata dal professor Lorenzo Simonato del Dipartimento di Medicina molecolare dell'Università di Padova, su incarico del Servizio programmazione sanitaria e del Comune di Venezia, con Arpav Mestre e Aulss 12 Veneziana.

«Mi auguro - ha auspicato Simonato - che il monitoraggio avviato con questo studio prosegua nel tempo. Per poter individuare un collegamento tra le cause scatenanti di alcune patologie, come ad esempio i tumori, è necessaria infatti l'osservazione su un lungo periodo». La ricerca, frutto del lavoro sinergico tra più enti, come ha ricordato Bruno Centanini, collaboratore del sindaco di Venezia, Giorgio Orsoni, per la Sanità «si basa su un sistema che ha permesso di interrogare, in tempi relativamente brevi e con costi ridotti, i dati contenuti negli archivi dell'anagrafe sanitaria dell'Aulss (certificati di morte, schede di dimissione ospedaliera, prescrizioni farmaceutiche, esenzioni dal ticket), relativi a oltre 148mila assistiti, incrociandoli poi con i dati raccolti con il censimento del 2001 per poterli georeferenziare».

«La nostra città - ha commentato Gianfranco Bettin, assessore comunale all'Ambiente - sta pagando da tempo un caro prezzo, in termini di salute e di qualità della vita, per la presenza di Porto Marghera e della tangenziale di Mestre nel proprio territorio, due infrastrutture che hanno contribuito allo sviluppo del Paese, ma sulle quali la città non ha mai potuto dire la sua. L'indagine presentata oggi è davvero un lavoro di qualità, un esempio di collaborazione positiva tra enti e cittadini, che deve diventare un modello da replicare»

Martedì 2 Aprile 2013