

**m\_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0024615.26-10-2017**

In allegato presentazione delle osservazioni e la carta d'identità del Sig.

Mauro Dal Santo.

Cordiali saluti

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

Autostrada A31 Valdastico nord

Codice procedura 3717

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

Il/La Sottoscritto/a

**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 (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 Valle dell'Astico, una delle tante valli delle prealpi vicentine, si ritrova attornata da Altopiano di Asiago altipiani di Tonezza e Fiorentini e l'Altipiano dei Sette 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 Valdstico 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, ipoteccherà 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.

## TESTO DELL' OSSERVAZIONE

### 1) Osservazioni sul Patrimonio culturale – la chiesa di Sant'Agata

La storia della chiesa di S. Agata di Cogollo del Cengio è molto antica: risale all'epoca longobarda quando il popolo germanico, nel 568, scese in Italia e prese possesso delle nostre terre. Fu costruita tra la fine dell'VIII secolo e l'inizio del IX.

Nel 774 Carlo Magno sconfisse i Longobardi e diede libertà alla Chiesa, così tutta la popolazione della Valle abbracciò la religione cattolica e in ogni paese si costruì una chiesa per la comunità.

Dopo la metà del XII° secolo crolla il sistema feudale ed emergono i comuni nati dai cinque che formavano la Corte Longobarda; si ritrovarono il 31 luglio 1202 nella chiesa di S. Agata e si spartirono il territorio delimitando i confini di ogni comune.

Ora la chiesetta è luogo di pace, in mezzo ai prati, contornata dal verde dei boschi, attorniata da lunghi filari di viti e campi di sorgo, lontana dai rumori del traffico.

Il passaggio dell'autostrada, in parte in galleria artificiale ed in parte in trincea, con scavi a 27 metri dalle mura della chiesa oltre che a rompere il silenzio e l'incantesimo del luogo non assicura la necessaria tutela dell'edificio che fa parte del patrimonio culturale e storico non solo di Cogollo del Cengio, ma di tutta la vallata.

**Si chiede pertanto che in sede di approvazione di Valutazione di Impatto Ambientale prescriva**



- Un maggiore interrimento e l'esecuzione di una galleria tradizionale che porti rumori di traffico, cantieri e movimenti del terreno più lontano possibile, e comunque non sotto i 300 metri, dalle mura della chiesa.
- Di ridurre al minimo vibrazioni e movimenti dovuti ai cantieri
- Di attuare ogni tipo possibile di mitigazione ai rumori e alle vibrazioni sia in fase di cantiere che ad opera finita.

## **2) Campagna di Mosson – primo tratto in trincea nel Comune di Cogollo del Cengio**

Dopo il primo ponte nel fiume Astico tra il comune di Piovene e il comune di Cogollo del Cengio, l'autostrada si trova in trincea fino a finire in galleria dopo qualche centinaio di metri prima della chiesa di S. Agata.

In questo primo tratto non ci sono uscite, svincoli o altro e per ridurre al minimo l'impatto ambientale, anche nei confronti del punto 1, ovvero nella tutela e salvaguardia storica della chiesa di S. Agata, è opportuno che il territorio venga attraversato in galleria.

### **Si chiede pertanto che in sede di approvazione di Valutazione di Impatto Ambientale di:**

- Prescrivere un abbassamento del livello autostradale in modo che alla fine del viadotto sull'Astico l'autostrada entri direttamente in galleria per uscire in zona banchette/bojadori.

## **3) Cantieristica**

Da progetto nella fase di cantiere si prevede la movimentazione di quasi 4.000.000 di metri cubi di materiale in eccesso che andrebbero smaltiti/depositati in cave e discariche della pianura già individuare. Questo genererebbe un rilevante aumento del traffico pesante visto che la movimentazione di cantiere è previsto che utilizzi la viabilità ordinaria già esistente.

### **Si chiede pertanto che in sede di approvazione di Valutazione di Impatto Ambientale di:**

- La revisione completa della cantierizzazione e delle macrofasi in modo da evitare che la macrofase 1 utilizzi 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 SP350.
- La previsione di un'opera di monitoraggio delle emissioni e della qualità dell'aria nelle zone oggetto di cantiere in via quantitativa.

Dopo il primo ponte nel fiume Astico tra il comune di Piovene e il comune di Cogollo del Cengio, l'autostrada si trova in trincea fino a finire in galleria dopo qualche centinaio di metri prima della chiesa

## **4) 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 quelli attualmente previsti. Pertanto ogni sforzo dovrebbe essere compiuto dalle autorità competenti e dai 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 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.**

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](http://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

Allegato XX - \_\_\_\_\_

Luogo e data: Cogollo del Cengio 25 Ottobre 2017

Il/La dichiarante

Del Sento Houzo