

m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0024504.25-10-2017

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale,
Via Cristoforo Colombo 44,
00147 Roma

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

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

La Sottoscritta MAGDA DELLAI

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 XXXXXXXXXX

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 XXXXXXXXXX



TESTO DELLE OSSERVAZIONI

Premessa generale

La Valle dell'Astico è situata 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 particolare la crisi economica iniziata nel 2008, 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 di sviluppo forsennato, 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 nuova comprensione del concetto di lavoro-ambiente-risorse. Si nota il 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 Valdaostico 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: motivo?

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 forza 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 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, ipotecerà 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 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, la scrivente presenta le seguenti **OSSERVAZIONI**:

1) 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 Piovène-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.

2) Il proseguimento dell'opera verso il Trentino

Se, come sembra, Trento non ha nessuna intenzione di far proseguire un'autostrada ma forse solo una superstrada, verrebbe immediatamente inficiata la validità dell'intero progetto.

Durante l'incontro che ho avuto personalmente con Società Autostrade a Verona a fine settembre 2017, mi è stato confermato che esiste già un accordo con Trento. Ma Trento non ha mai confermato pubblicamente nulla. Si tratta di accordi verbali e quindi di nessun valore o esistono documenti scritti e firmati

Se non ci fosse nessun accordo scritto e se l'autostrada Valdastico nord si fermasse effettivamente a Pedemonte, automaticamente il progetto perderebbe valore e senso e utilità.

Il traffico pesante non potrebbe proseguire verso Trento e il troncone servirebbe solo agli spostamenti domenicali che continuerebbero ad usare la viabilità ordinaria.

Il ritorno economico complessivo sarebbe ben al di sotto dei numeri presentati: devasterebbe però la valle senza portare alla valle stessa nessun beneficio.

In sostanza, mentre l'iter di progettazione del primo lotto, ovvero del tratto Piovène-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 alcuna utilità nei trasporti merce.

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.

3) L'impatto sulla comunità di Pedescala e Settecà ; 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 e la frazione di Settecà, site nel Comune di Valdastico, subiranno un pesantissimo impatto dalla costruzione dell'autostrada, sia per quanto riguarda la fase cantieristica che la seguente fase operativa.

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.

L'attuale tracciato prevede inoltre una doppia galleria che sbocca dalla montagna a soli 100 metri dalla frazione di Settecà con conseguenze pesantissime sulla respirabilità dell'aria.

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 il 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 agli abitati di Pedescala e Settecà.
- 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.

4) L'impatto ambientale-paesaggistico sull'intera vallata e soprattutto sulle comunità di Pedescala e Settecà

Ritengo che, nel caso si decida comunque di procedere con il progetto di Valdastico Nord, l'unico tracciato accettabile perché di minor impatto generale sia la variante sostenuta negli anni a gran voce dagli abitanti della valle oltre che sostenuta da pareri favorevoli dei tecnici: la **variante Barcarola**.

Il tracciato della variante Barcarola prevede di attraversare l'Astico nell'area di Barcarola nel punto in cui la valle è più stretta e non ci sono abitazioni. L'impatto ambientale sarebbe minore e risulterebbe in un viadotto di poche decine di metri di lunghezza e la valle più a nord non verrebbe intaccata.

E' inoltre un tracciato più breve che non prevede il doppio attraversamento dell'Astico a Pedescala e Settecà, ma un solo corto viadotto e poi l'immissione in galleria sotto la montagna alla destra orografica dell'Astico.

Il viadotto Settecà prevede di tagliare la valle in diagonale per quasi 500metri: un doppio viadotto di 30 metri di larghezza ha un impatto paesaggistico devastante su una valle comunque stretta, con un ingombro visivo e fisico imponente. Nei paesi più evoluti (Svizzera) le nuove opere stradali vanno obbligatoriamente interrate o in tunnel.

La vicenda tristemente emblematica dei gravi problemi della Pedemontana e lo scandalo del Mose sono evidentemente di tale portata che non possono non indurre anche gli indefessi laudatori del consumo di suolo a tutti i costi, della devastazione e il saccheggio delle risorse ambientali, della cementificazione del territorio ad una qualche riflessione problematica.

Fuori e contro le logiche predatorie per la difesa del "comune".

Si chiede pertanto che verga sostituito il tracciato attuale con la "Variante Barcarola" che prevede l'attraversamento dell'Astico una volta nei dintorni di Barcarola e il tracciato in galleria fino a Pedemonte.

Barcarola

5) Vivibilità e demografia del territorio

La valle è stata terra di emigranti: si assiste però negli ultimi anni ad un fenomeno di ritorno, che, per i problemi logistici e di invivibilità del territorio causati dai cantieri e dal traffico materiali, subiranno una battuta di arresto.

Il passaggio dell'autostrada non porta MAI benefici al territorio che attraversa, al contrario lo impoverisce del traffico dalle città vicine, che è la fonte principale di sostentamento economico delle attività commerciali della valle.

Il diritto a ritornare nella propria casa di infanzia dopo che si è dovuto emigrare all'estero o lontano per trovare lavoro, il diritto di preservare le proprie radici familiari e il legame con la terra di origine non sono retorica: è ciò che vivifica da sempre questa vallata.

Si chiede pertanto che il progetto Autostrada Valdastico Nord, per le sue ricadute negative sulla vivibilità dell'intero territorio, venga bloccato e convertito nel miglioramento della viabilità ordinaria presente.

6) Preservare la memoria degli eccidi di Pedescala e Settecà: dovere inestinguibile di civiltà

I fatti storici

5 giorni dopo la Dichiarazione della fine della II Guerra Mondiale. 30 aprile 1945

Lungo la Valle dell'Astico passano in ritirata I reparti tedeschi che stanno abbandonando il fronte per rientrare in patria. Alcuni accordi per facilitare l'esodo dei soldati tedeschi senza più scontri con i partigiani italiani vengono firmati a Vicenza e a Schio.

All'incirca all'altezza di Pedescala la colonna tedesca subisce un agguato e alcuni soldati tedeschi rimangono uccisi. Il comandante Tedesco pensa che l'agguato sia stato preparato dai partigiani di Pedescala in aperta violazione dell'accordo, ritorna indietro con il suo plotone e opera una feroce rappresaglia uccidendo 63 persone e infierendo anche sui cadaveri. Sequestra 18 civili che verranno uccisi nella frazione di Settecà.

Paesi dati alle fiamme ad accompagnare le crude immagini della strage, i ruderi anneriti delle case, i cadaveri raccapriccianti, o meglio, di quel che restò degli abitanti di Pedescala e Settecà dopo il 30 aprile 1945.

Ore drammatiche e convulse che hanno segnato, per sempre, la storia e la gente della Valdastico

Nel 1983 Pertini (ex partigiano) si recò a Pedescala per consegnare una medaglia, che però venne rifiutata dalla popolazione con la seguente motivazione:

«Spararono poi sparirono sui monti, dopo averci aizzato contro la rabbia dei tedeschi lasciarono inermi a subire le conseguenze della loro sconsiderata azione. Per tre gic non si mossero, guardando le case e le persone bruciare. Con quale coraggio o proclamano di aver difeso i nostri cari?»

Dal momento che i colpevoli non furono quasi mai processati e condannati, e che le uccisioni apparivano senza una valida causa, i superstiti furono **incapaci di dimenticare perché non è stato possibile rielaborare il lutto**, obbligati a ripensare ancora e ancora alle azioni passate.

Gli storici hanno così commentato:

«Il massacro di Pedescala e Settecà, alla luce della sua efferatezza, non ebbe riscontri nell'Italia occupata. I nazisti, infatti, infierirono sui corpi delle vittime come mai avevano fatto nelle tante stragi compiute nel resto d'Italia»

A Settecà esiste una lapide nell'edificio della strage con i nomi delle persone trucidate.
A Pedescala c'è il Viale dei Martiri, con le targhe dei nomi degli uccisi, uno per pianta.

Ogni 30 aprile, ininterrottamente da allora, una cerimonia civile e religiosa ripercorre il tragitto Forni-Settecà compiuto dalla tragica processione dei rastrellati e trucidati a Settecà nella stalla.

Ogni 30 aprile, ininterrottamente da allora, una cerimonia civile e religiosa ripercorre il viale dei martiri di Pedescala.

Il ricordo non è nel monumento, il ricordo e il monito vivono nelle persone. Non dimenticare è un dovere morale di civiltà.

Come si esce dalla terribile esperienza di un crimine tanto barbaro, soprattutto in comunità minuscole in cui si è costretti a vivere gli uni accanto agli altri?

Le stragi di Pedescala e Settecà di 72 anni fa hanno avuto un fortissimo impatto sulla comunità, in proporzione molto di più dell'impatto ad esempio del massacro delle Fosse Ardeatine o della strage di Marzabotto proprio per la conformazione fisica del territorio (valle stretta e chiusa) e per il numero dei morti in rapporto agli abitanti. 82 morti in una piccolissima comunità sono tragedia immane e fissata nel vissuto degli abitanti.

Costruire un Mc Donald o un Centro Commerciale nell'area delle Fosse Ardeatine non sarebbe concepibile. Perché lo è qui?

Costruire un'infrastruttura così impattante sul territorio e proprio in queste frazioni significa sfregiarne la memoria il cui monito "mai più" dovrebbe ergersi alto e limpido di virtù.

Gli unici due viadotti del progetto che deturperanno per sempre la valle si chiameranno Pedescala e Settecà. Quale peggior legame con la tragedia delle stragi?

Si chiede pertanto che venga sostituito il tracciato attuale con la "Variante Barcarola" che prevede l'attraversamento dell'Astico una volta sola nei dintorni di Barcarola.

7) L'impatto sulla Torre dei Pessata, bene di valore storico-artistico inestimabile.

Nella frazione di Settecà, al numero civico 30 di Via Santa Caterina, la nostra famiglia è proprietaria dalla fine dell'800 della antica abitazione con annessa una torre di origine medievale perfettamente conservata e restaurata intorno agli anni 50 del secolo scorso, dopo i disastri della Seconda Guerra mondiale.

La torre è denominata "Il castello Pessata" ed era dotata di merlature

Mappa catastale: Comune di Valdastico, Foglio 10, Mappale 50.

E' l'ultima costruzione della frazione, a 100 metri dalla quale sarebbe prevista la costruzione del viadotto di 40 metri di larghezza in sbocco dalla montagna.

La torre è già segnalata alla Sovrintendenza delle Belle Arti e la possibilità che vibrazioni e scavi della costruzione della galleria e del viadotto ne danneggino la struttura è reale.

E' uno dei pochi manufatti antichi rimasti in Valdastico (insieme alle altre due torri della Pria, parzialmente sistemate).

E' un bene privato ma è ancor più bene collettivo di inestimabile valore storico e artistico che la mia famiglia ha preservato abitandolo e custodendolo con consapevolezza e infinito amore fin dalla fine dell'800. Mio padre, nato e vissuto in questa proprietà, insieme mia madre vi hanno dedicato una vita intera di lavoro e sacrifici.

Non è possibile esternare a parole l'altissimo valore affettivo di questa casa e del territorio circostante, ma dovesse la struttura, giunta a noi perfettamente integra a distanza di secoli, subire dei danni a causa dei lavori del viadotto che, sconsideratamente, potrebbe passare a soli 100 metri, infimo fin d'ora che i risarcimenti che verranno richiesti saranno ingenti.

L'area a nord di Settecà è completamente disabitata per almeno 1 km e non è accettabile che deliberatamente si decida di distruggere una frazione in modo così sconsiderato e insensibile.

Sarà sufficiente prolungare la galleria di poche decine di metri e farla uscire più a nord.

Dovesse la struttura perfettamente integra, subire dei danni a causa dei lavori al viadotto che potrebbe passare a soli 100 metri, infimo fin d'ora che i risarcimenti che verranno richiesti saranno ingenti.

Si chiede pertanto:

- **che, qualora venisse confermato il progetto del viadotto che attraversa l'Astico, la galleria venga fatta uscire più a nord, ad una distanza maggiore dall'abitato di Settecà di almeno 300 metri. Il viadotto leggermente più a nord non recherebbe danni a strutture esistenti e l'impatto acustico e visivo sarebbero leggermente attenuati, tali da non obbligare gli abitanti della frazione a lasciare le proprie case per sopravvenuta invivibilità dell'area.**
- **che, prima di aprire il cantiere, venga eseguita una rilevazione statica e di stabilità dell'intera struttura della torre dei Pessata con monitoraggio costante e duraturo nel tempo.**

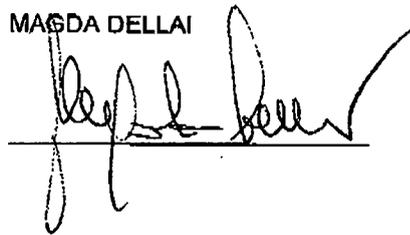
La Sottoscritta dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela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

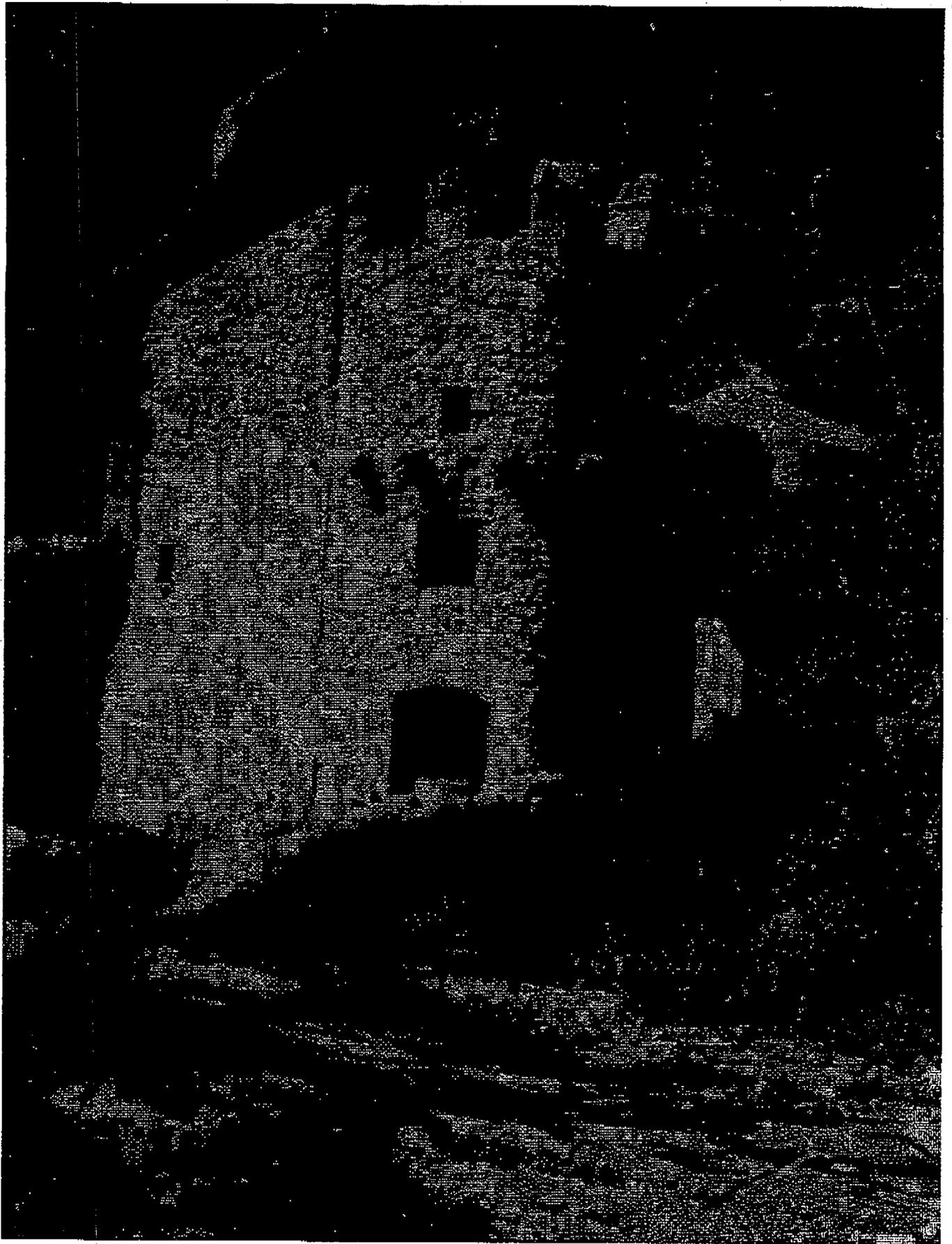
ELENCO ALLEGATI

- Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione
- Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso
- Allegato 3 - Documentazione fotografica "Torre Pessata"

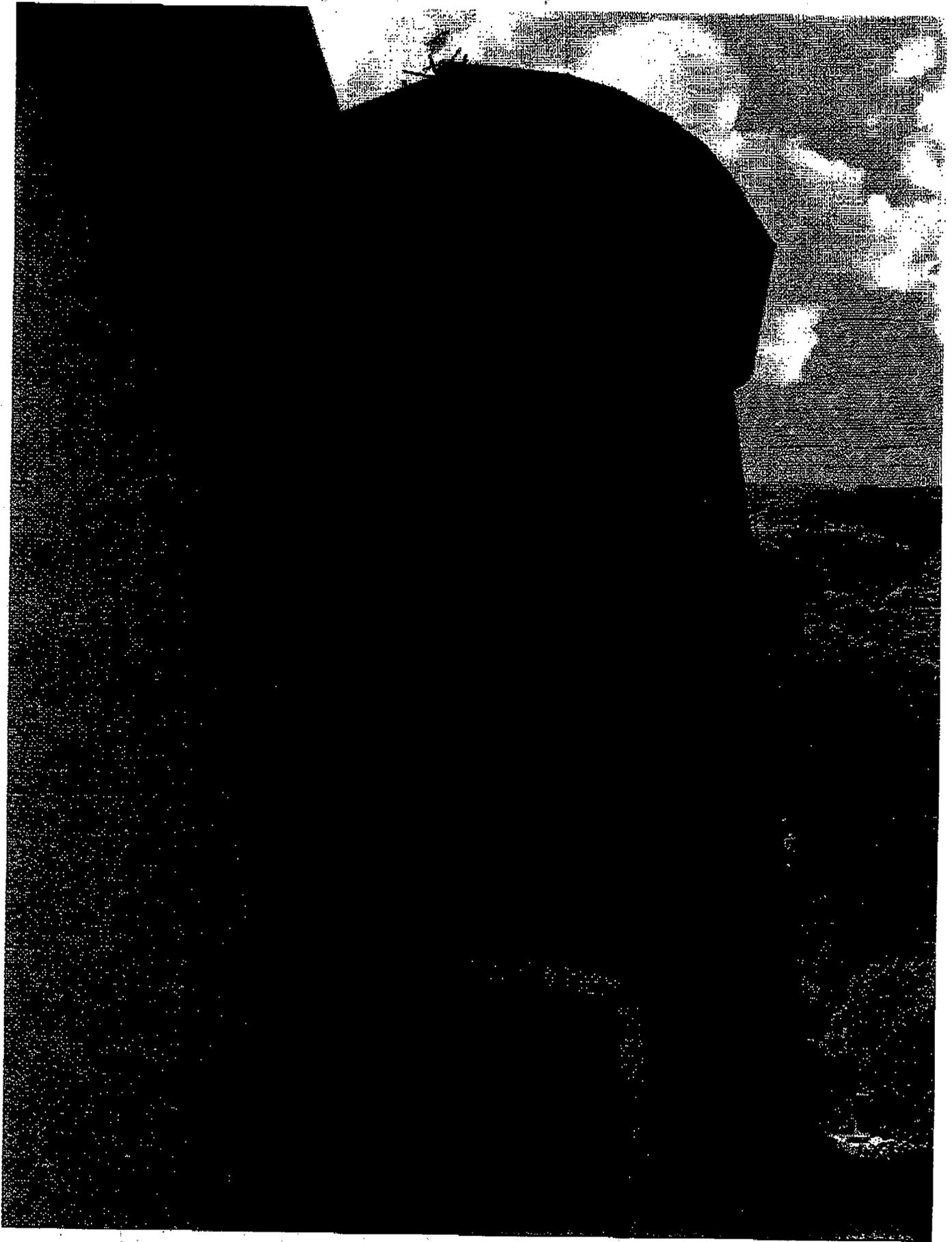
Settecà di Valdastico, 22 ottobre 2017

La dichiarante
MAGDA DELLAI





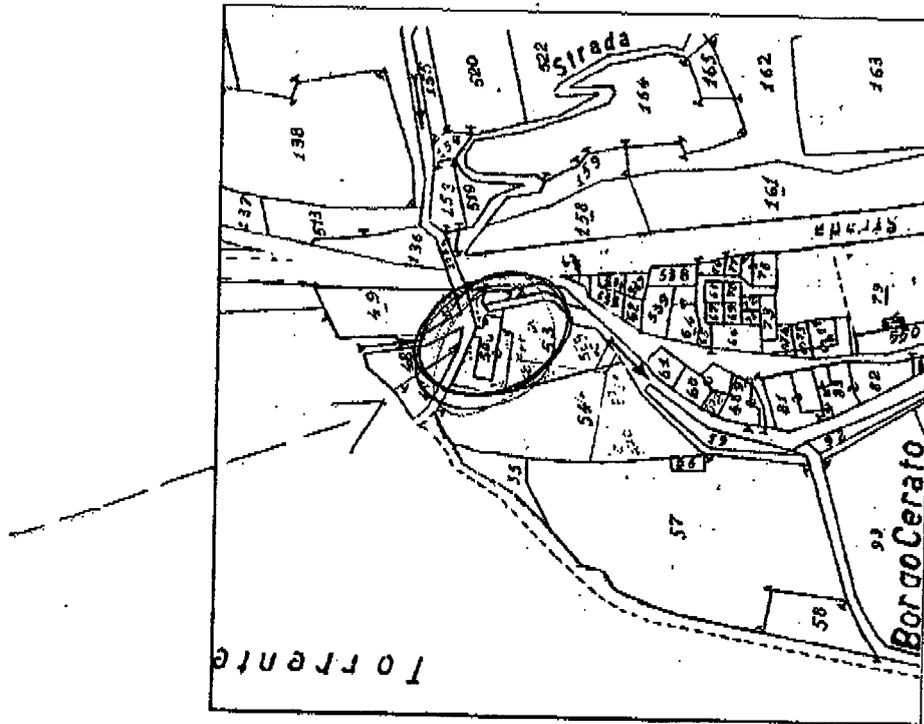
Se Heca : "CASTELLO PESSATA" DOPO LA GUERRA



Setteca :

"CASTELLO PESSATA"

2017
PK3

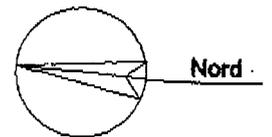


PLANIMETRIA CATASTALE SCALA 1:2000

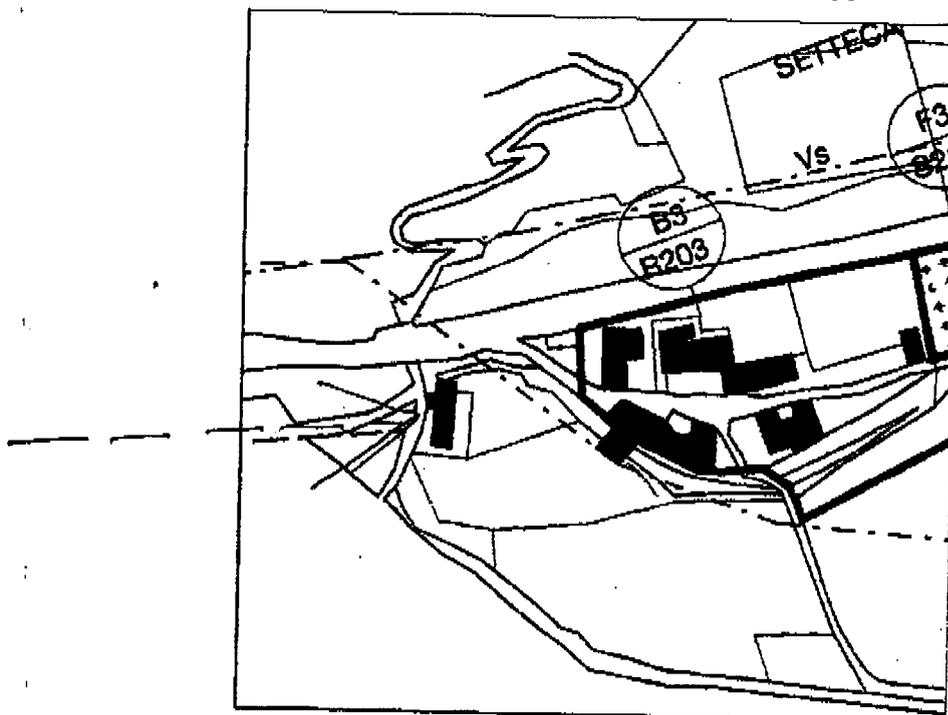
COMUNE DI VALDASTICO

FOGLIO 10
MAPPALI n° 54 - 570

ORIENTAMENTO



ESTRATTO DEL P.R.G. SCALA 1:2000



PA. 15