

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e ss.mm.ii.

Il Sottoscritto **Daniele Sartore**, nato a Thiene (VI) il 27/09/1977, Capogruppo per il Movimento 5 stelle in consiglio comunale di Piovene Rocchette (VI),

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 CANTIERIZZAZIONE

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, ovvero quello di Asiago. 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-valorizzazione 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 37% 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 un'ulteriore proroga, la Società Autostrade rischiava di perdere la concessione, che secondo la normativa comunitaria deve essere messa in gara europea: vince chi offre di più (allo Stato). La stessa società 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 evince che sarà un'opera che non si pagherà mai (in vent'anni, secondo il piano economico-finanziario 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' INVIVIBILE 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, 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 un rapporto con il territorio alternativo, modi di produrre diversi, un futuro diverso e un presente che qui e fin da subito 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 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 centri 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 chilometro / giorno entro un raggio di 100 m dalla zona di residenza è stato 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 del 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 è dimostrata, oltre che dall'aumentata incidenza di questa ed altre malattie nelle popolazioni maggiormente esposte, anche dalla maggiore frequenza di eventi quali l'aumento della mortalità naturale e l'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 ed 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:

- tutte le cause sia nei maschi che nelle femmine;
- malattie del sistema circolatorio in entrambi i sessi;
- per cardiopatie ischemiche nei maschi
- 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 Piovone-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 Pedemonte 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 quasi 4 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 Macro-fase 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, perché 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) 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 redditizia 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 rileva inoltre come, in assenza di alcuna ipotesi sulla prosecuzione dell'opera verso Nord, NON sia possibile effettuare una esauriente valutazione del rapporto costi-benefici dell'opera.

Similmente il Piano economico-finanziario dell'opera risulta essere decisamente carente in assenza di un progetto concreto di completamento dell'opera verso il 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.

- che la valutazione dell'opera e la procedura VIA sia sospesa fino alla presentazione di un progetto organico comprendente anche il secondo lotto Pedemonte – Trento.

5) Aspetti idro-geologici

Si consideri inoltre che il progetto prevede di perforare dei massicci montuosi che sono dei veri e propri serbatoi d'acqua, data la loro natura carsica, e non si dispone di dati su cosa potrebbe succedere se si intercettassero una o più vene d'acqua; già ora si registra nella pianura veneta un deciso abbassamento del livello delle falde acquifere, e l'area interessata dal progetto costituisce un importante bacino di ricarica delle falde stesse, con una piovosità tra le più alte del Paese che contribuisce in modo determinante al mantenimento del livello piezometrico della falda acquifera.

Si chiede pertanto:

- Che vengano effettuate esaurienti valutazioni sulla consistenza di eventuali bacini idrici sotterranei, e sull'impatto che la realizzazione di quest'opera avrà sul sistema idrico delle falde della pianura veneta.

Il Sottoscritto dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., 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

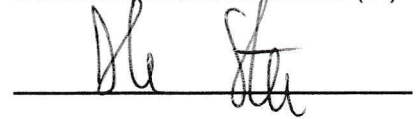
Piovene Rocchette (VI), 26/10/2017

Il dichiarante

dott. Daniele Sartore

Capogruppo "Movimento 5 stelle"

Comune Piovene Rocchette (VI)



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Daniele Sartore', is written over a solid horizontal line.