

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 Sottoscritto Matteo Calgaro

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)* \_\_\_\_\_

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. 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 Valdadastico 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, 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 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 la seguente **OSSERVAZIONE:**

## 1) 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 oltre 7 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 Macrofase 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, perchè 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.

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

Cogollo del Cengio, 26/10/2017

Il dichiarante

