

m_ante.DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0024026.25-10-2018

Si invia in allegato la presentazione di osservazioni relative alla procedura di: Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) - art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

Cordiali saluti

Francesco Costa

Delegato sezione di Vicenza

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/La Sottoscritto/a _____ COSTA FRANCESCO DELEGATO DELLA SEZIONE LIPU DI VICENZA _____
(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a _____
in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

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

Il Veneto è una regione fortemente urbanizzata. Un'ulteriore grande opera viaria, come il prolungamento dell'autostrada A31 Valdastico Nord, molto impattante dal punto di vista ambientale, è **assolutamente da evitare**.

Molti sono i problemi che un'opera del genere causa all'ambiente circostante e alla fauna che vi vive. Distruzione degli habitat, modifiche degli assetti idrogeologici, inquinamento, disturbo e frammentazione del territorio sono tra i più rilevanti. Un impatto ulteriore è la mortalità diretta per specie di tutte le categorie, che si produce per investimento da parte dei veicoli ma anche per collisione con manufatti come i pannelli fonoisolanti.

Alcuni degli effetti devastanti sulla fauna possono essere mitigati solo in parte. A tal proposito è indispensabile la progettazione di adeguati sistemi di passaggio per la fauna selvatica: sottopassi, ecodotti, ponti faunistici ecc... (1)

Per limitare il conseguente inquinamento sonoro, in opere come questa si ricorre spesso all'installazione di pannelli fonoisolanti.

Tali manufatti sono molto pericolosi per l'avifauna a causa della nota difficoltà che questi animali hanno nel riconoscere in volo le superfici trasparenti.

Alcune pubblicazioni consultabili sul web indicano come è possibile almeno mitigarne l'effetto, consigliando ad esempio l'utilizzo di pannelli fonoisolanti premarcati reperibili in commercio (2): Costruire con vetro e luce rispettando gli uccelli. Seconda edizione rivista e ampliata. Stazione ornitologica svizzera Schmid, H., W. Doppler, D. Heynen & M. Rössler (2013)

L'efficacia delle sagome nere di rapaci normalmente utilizzate non è assoluta. Infatti non vengono riconosciute come nemici dagli uccelli che si avvicinano in volo, inoltre, soprattutto in periodi del giorno con poca luce, non presentano un sufficiente effetto di contrasto. Si possono quindi trovare tracce di collisioni proprio vicino a questi adesivi. Devono quindi essere considerate ne più ne meno come una qualsiasi altra marcatura.

Alla luce di queste osservazioni, sono dunque da evitare soluzioni come quelle adottate per il recente prolungamento dell'autostrada A 31 "Valdastico Sud" (gli ultimi tratti sono stati inaugurati a dicembre 2014 , marzo e ottobre 2015) dove la scelta è ricaduta su pannelli fonoisolanti in materiale plastico trasparente di colore verde con una sola singola marcatura per pannello: una sagoma nera a forma di rapace. (3)

Si fa notare che, sebbene i pannelli siano di colore verde, il contrasto con il cielo e l'ambiente circostante risulta troppo poco accentuato: gli uccelli hanno una percezione diversa dei colori e recenti monitoraggi effettuati dalla LIPU in tratti autostradali dotati di strutture fonoisolanti simili a quelli utilizzati per la Valdastico, hanno evidenziato la loro inefficacia. (4)

Si ricorda inoltre che, dal punto di vista delle specifiche tecniche, la -NORMA ITALIANA UNI 11160 Linee guida per la progettazione, l'esecuzione e il collaudo di sistemi antirumore per infrastrutture di trasporto via terra, settembre 2005- raccomanda, per gli elementi acustici in vetro, un trattamento superficiale con serigrafia, acidatura o sabbiatura per prevenire impatti con l'avifauna con motivi ottenuti per serigrafia; per gli elementi acustici in policarbonato protetto UV sono preferite le lastre con abrasioni orizzontali che fungano da avvertimento, in modo tale da salvaguardare la fauna avicola da urti accidentali contro il sistema antirumore.

IMPATTO AMBIENTALE

Sono previsti lo scavo/movimentazione di **7 milioni di mc di materiale**, per 19 km di tracciato, per il solo materiale di risulta dai lavori.

Per comparazione, la Superstrada Pedemontana Veneta, per 92 km di tracciato prevede 8 milioni di mc di materiale di risulta.

Si tratta di circa **1 milione di mezzi pesanti da movimentare**, solo per asportare il materiale in eccesso.

A questi bisogna aggiungere tutta la movimentazione di materiale di apporto, macchinari, rifornimenti, cemento, armature, i lavoratori e tutto quanto necessario ad un cantiere di simili dimensioni.

Tutto questo in una valle che nel punto più stretto non arriva ai 100 mt di larghezza, e che oltre al torrente Astico ed alle strade locali contiene già casi, paesi e imprese.

Si ritiene pertanto che l'impatto di questi cantieri (che dureranno al minimo 8 anni, se non ci saranno quegli imprevisti che sempre accompagnano queste opere) sarà sproporzionato rispetto agli eventuali benefici (tutti da dimostrare) che porterebbe una autostrada da Piovene Rocchette a Casotto di Pedemonte.

Anche il **consumo di suolo risulta decisamente sproporzionato**; a titolo di esempio a Cogollo verranno utilizzati (dati da progetto definitivo) 226.700 mq di terreno (22,6 ettari) per una semplice uscita, laddove a Vicenza ovest pur avendo l'esigenza di fare un svincolo, un grande parcheggio e raccordi con la zona industriale, la superficie occupata è "solo" di 186.000 mq.

Per quanto riguarda la zona di "Frana Marogna" negli elaborati risultano 2 relazioni tecniche, che consigliano di adottare rilevati, opere di difesa e in pratica la rimodellazione del fianco della montagna, quindi anche qui sembra che le osservazioni dei cittadini e dei tecnici (vedasi relazione del prof. Zampieri, che evidenzia la possibilità di distacco di una frana nell'ordine di milioni di metri cubi) avessero visto giusto nel segnalare una zona di pericolo.

Si chiede pertanto che vengano effettuati seri ed approfonditi studi, da parte delle Istituzioni e degli Enti preposti, per determinare quale sia l'effettiva caratterizzazione della zona di "Frana Marogna" e della zona "La Gioia", dato che non è possibile lasciare che sia un privato, per quanto autorevole, a determinare il profilo di rischio di tale zona.

Troppi esempi negativi del passato (Vajont, Ponte Morandi di Genova, Val di Stava etc..) hanno dimostrato cosa può succedere quando lo Stato abdica alle proprie responsabilità in ambito ambientale per delegarle ai privati.

Si chiede pertanto che venga sospesa l'approvazione del progetto definitivo in attesa che i Comuni interessati, la Regione Veneto e tutti gli altri Enti competenti in materia non abbiano definito quale sia il grado di pericolosità dell'area suddetta.

Pare che filo conduttore del progetto sia il motto "se non lo vedo, non c'è" (opere in galleria, colori neutri e abbinabili alle strutture esistenti, aggiunta di vegetazione nei rendering), ma è chiaro che in realtà l'impatto ambientale è ben altra cosa.

I recentissimi esempi di discariche disseminate e rinvenute lungo il tracciato della Superstrada Pedemontana Veneta dovrebbero essere un buon esempio di cosa non fare, così come gli scarti di fonderia che, ormai più volte accertato sia dalla FFOO che dalla Magistratura inquirente, sono stati utilizzati per il fondo della "Valdastico Sud", ma evidentemente a volte l'esempio non basta.

Riguardo al **Rischio Idro-Geologico** negli elaborati risulta una **esaustiva e completa documentazione relativamente alle portate ed agli eventi alluvionali** dei corsi d'acqua coinvolti, ma non risulta alcuna menzione in merito al **sistema di ricarica delle falde di cui il sistema orografico compreso nelle aree di perforazione è parte integrante** e speculare rispetto al versante Trentino, di cui si ha già contezza delle difficoltà di perforazione causa la presenza di "imponenti masse d'acqua".

A tal proposito si cita a titolo di esempio il progetto, di qualche anno fa, di installare un depuratore per la Città di Trento direttamente sotto la Vigolana, altipiano sulla sinistra Adige, che fu sospeso e successivamente abbandonato a seguito della rilevazione, già in fase di realizzazione di una galleria esplorativa, per la presenza di una vasta **"zona satura d'acqua, ben alimentata e la cui circolazione si concentra dove l'ammasso roccioso si presenta più fratturato"**.

Venne riportato che le masse d'acqua liberate **non avrebbero consentito il proseguimento dei lavori** di scavo oltre i 275 mt, ed avrebbero comunque comportato, per la realizzazione del depuratore, la costruzione di un imponente impianto di drenaggio delle acque, **tale da rendere anti-economico il progetto.**

Si invita pertanto ad esplorare la possibilità che anche sul versante Veneto (geologicamente gemello di quello trentino) sia presente la stessa problematica situazione.

Si ricorda inoltre che, su circa 19 km di tracciato, risultano necessari ben 13,2 km di gallerie a doppia canna, quindi in totale oltre 26 km di tunnel da scavare e attrezzare, e 1,2 km di viadotti.

Su 19 km di tracciato per andare da Piovene Rocchette a Casotto di Pedemonte.

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 delle gallerie che passano adiacenti agli abitati di Pedescala e Casale e che, immessi in atmosfera, perdurerebbero nella Valle, troppo stretta per poterli eliminare.

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 del 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.
- 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.

Si ritiene pertanto che l'opera sia decisamente sproporzionata rispetto alla sua effettiva utilità, e si chiede una seria ed esaustiva revisione del progetto, con l'apertura di un tavolo di confronto con le Amministrazioni locali e le altre Realtà interessate, per valutare soluzioni meno impattanti per l'ambiente, la salute degli abitanti, la società e l'economia del territorio.

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).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - IMMAGINI _____ *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

Luogo e data __VICENZA 22/10/2018_____

(inserire luogo e data)

W/La dipendente

(Firma)

Allegato 3 - IMMAGINI

(1) Ecodotto

Immagini tratte da: Progettazione ecologica delle infrastrutture di trasporto. Marco Dinetti, Felici Editore 2012

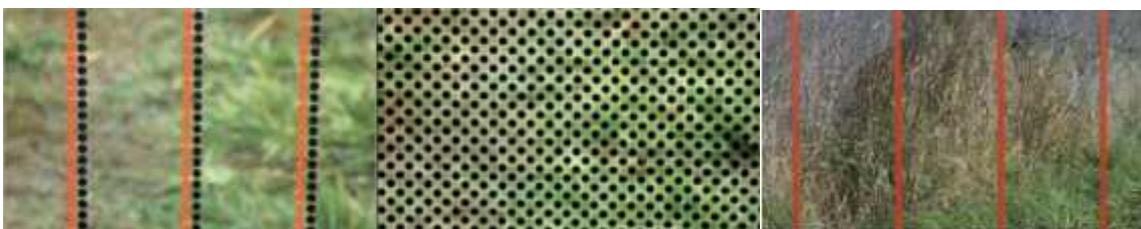


(2) Pannello fonoisolante con marcature verticali.

Immagini tratte da: Costruire con vetro e luce rispettando gli uccelli. Seconda edizione rivista e ampliata. Stazione ornitologica svizzera Schmid, H., W. Doppler, D. Heynen & M. Rössler (2013)



Esempi di marcature efficaci



(3) Autostrada A 31 “Valdastico Sud” , Santa Margherita d’Adige, pannello fonoisolante con marcature insufficienti ed inefficaci.



(4) Monitoraggio LIPU, esemplare impattato contro superficie trasparente

