

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

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

II/La Sottoscritto/a PEZZELLE RENZO  
(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

II/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**

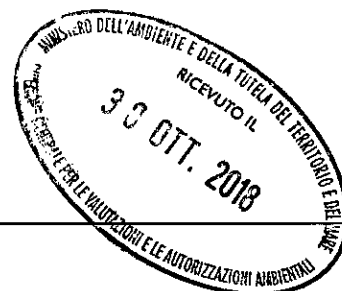
(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle)

- 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**

Osservazioni di aspetto ambientale:

L'opera in esame produrrebbe un impatto ambientale devastante per una valle come la Valle dell'Astico, dove in alcuni tratti non arriva a misurare 100 metri di larghezza. I centri abitati sarebbero letteralmente sventrati dall'arteria stradale precludendo possibilità di collegamento tra uno e l'altro, creando perciò grossi problemi di viabilità.

Per quanto riguarda la zona di Piovene Rocchette, desta grande preoccupazione il problema del passaggio di migliaia di camion al giorno che transiterebbero per il trasporto del materiale. Oltre al rallentamento del traffico veicolare lungo la provinciale che attraversa il centro abitato, si verrebbe a creare un aumento notevole di inquinamento dovuto allo scarico dei veicoli con tutte le conseguenze nefaste che ne conseguono. Considerando che questa situazione si protrarrà per molti anni la contrarietà all'esecuzione di quest'opera non può che essere assoluta.

PIOVENE ROCCHETTE 24/10/18 

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 Piovone 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.**

## **IMPATTO DEL TRAFFICO**

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 di traffico 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 particolati 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 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 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 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:

- 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 al progetto 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.**

## **PROSECUZIONE DELL'OPERA**

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