



Università
Ca' Foscari
Venezia

Corso di Laurea Magistrale
in Antropologia culturale, Etnologia ed
Etnolinguistica

Tesi di Laurea

Grandi opere e spazio vissuto

Racconti, percezioni e disagi lungo la Superstrada Pedemontana
Veneta: in cerca di un dialogo.

Relatore

Ch. Prof. Francesco Vallerani

Correlatore

Ch. Prof. Gianluca Ligi

Laureando

Ilaria Spinella

Matricola 877816

Anno Accademico

2020 / 2021

INDICE

INTRODUZIONE	p. 7
CAPITOLO 1 - L'UOMO, LO SPAZIO DI VITA E LE SUE OPERE	
1.1 I segni dell'uomo	p. 9
1.2 Degrado e conservazione ambientale	p. 10
1.3 Sicurezza e pericolo; fiducia e rischio	p. 14
1.4 Luoghi di cemento e percezione di essi	p. 19
1.5 Tutela del paesaggio	p. 26
1.6 Alcune definizioni dello spazio di vita	p. 31
CAPITOLO 2 - PRIMA DELLA SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA E IL PROGETTO	
2.1 Mobilità, viabilità e relativi impatti	p. 39
2.2 Monitoraggio Ambientale	p. 43
2.3 Osservazioni prima del completamento del Progetto SPV	p. 48
2.4 La presenza vicina della Vecchia-Nuova Gasparona	p. 53
2.5 La Superstrada Pedemontana Veneta	p. 54
2.6 Criteri di progettazione ideali e scelte su materiali, sicurezza e illuminazione	p. 58
CAPITOLO 3 - BUONI PROPOSITI	
Introduzione	p. 61
3.1 Libro Bianco di Confartigianato Imprese Veneto	p. 64
3.2 L'impegno ambientale (dati emersi dal progetto)	p. 68
3.3 Acque e drenaggi	p. 69

CAPITOLO 4 - PRO, CONTRO O ASSIEME

4.1	Coordinamento Veneto Pedemontano Alternativa (CO.VE.P.A.)	p. 71
4.2	Gli ambientalisti	p. 73
4.3	Costruire sui rifiuti	p. 76
4.4	Riflessioni sull'acqua	p. 77
4.5	Pfas	p. 82
4.5.1	Il susseguirsi dei fatti	p. 96
4.5.2	I residenti	p. 99
4.6	Dar voce ai cittadini	p. 102
4.6.1	La memoria e i ricordi	p. 103
4.6.2	Le emozioni	p. 105
4.6.3	'Asfalto'	p. 107

CAPITOLO 5 - IL CASO DI STUDIO; ESPERIENZE DI VITA AI LATI DELLA SPV

5.1	Breve presentazione	p. 113
5.2	L'importanza dell'immersione nei luoghi, nelle testimonianze e nelle emozioni	p. 115
5.3	Tematiche ricorrenti annotate durante gli incontri	p. 120
5.4	Continuare a osservare il mondo	p. 128
5.5	Autostrada o Superstrada, motivi per cui continuano a descrivere la SPV come autostrada	p. 129
5.6	L'arrivo di nuove unità produttive lungo la SPV	p. 131
5.7	La comunicazione e l'ascolto	p. 133
5.7.1	Le richieste prima, dopo e durante il progetto SPV: fonte e-mail 12/06/2021	p. 134
5.8	Ritrovare il verde	p. 135
5.9	Il questionario - Dati rilevati nell'anno 2021	p. 139
5.10	Dar voce a Vallugana	p. 160

CONCLUSIONE p. 179

BIBLIOGRAFIA p. 181

Articoli on-line p. 186

Altri documenti consultati : video

p. 191

SITOGRAFIA

p. 192

INTRODUZIONE

Questa tesi si occuperà di riflettere sulla percezione e osservazione di alcuni luoghi, in cui le azioni e le opere umane hanno modificato gli ambienti naturali e tutto ciò che si lega alla vita di ogni essere vivente. Tra temi come tutela del paesaggio, monitoraggio ambientale, definizioni degli spazi quotidiani, memorie, ricordi e dimora, alle eccessive coperture di cemento, si entra nel pieno delle considerazioni sul progetto Superstrada Pedemontana Veneta (SPV). Zone interessate dai cantieri, cambiamenti della viabilità, disagi legati all'inquinamento tra cui smog, rumore, Pfas, polveri, all'utilizzo di mine annunciate da suoni di sirene che hanno terrorizzato animali e riportato parte della comunità anziana ai ricordi della guerra e quindi a problemi di salute psico-fisici, alla perdita del sonno e continui attacchi di panico, intimidazioni, richieste mai ascoltate, la perdita di terre e della casa o l'essere costretti a cambiarla, nonostante tutto ciò e molto altro, gruppi e comitati sono ancora oggi qui a chiedere un dialogo reciproco tra le varie parti coinvolte. Permane l'idea di collaborazione per risolvere le avversità presenti e future, tutto volto a una migliore qualità di aria, acqua, prodotti della terra sani e migliori condizioni di vita.

Qualcuno dovrà prendersi la responsabilità delle proprie azioni che hanno creato problemi così grandi, ma soprattutto qualcuno dovrà dare spiegazioni alla popolazione e aiutare chi sta soffrendo, capendo che tutti sono importanti e non ci dovrebbero essere i guadagni individuali come primo obiettivo.

Riporto qui una riflessione di una persona che ha aperto il suo cuore raccontandomi la sua storia, il suo vissuto degli ultimi anni, tra angoscia e paure, ma anche molta grinta e forza di volontà, per ciò che sta succedendo nel retroscena della nuova strada.

*“Sono importanti l'aspetto ambientale, umano e la salute. Il fattore umano non viene più preso in considerazione. È una cosa secondaria. Polvere nociva. Io respiro. **Io non faccio parte dell'opera?**”*

CAPITOLO 1 - L'UOMO, LO SPAZIO DI VITA E LE SUE OPERE

1.1 I segni dell'uomo

La superficie terrestre, ad oggi, è ricca di opere umane. La storia umana è caratterizzata da segni grazie ai quali l'individuo rivela le vicende umane e lascia impronte del suo passaggio nel mondo. La complessa organizzazione dell'uomo, le sue necessità e possibilità in relazione all'ambiente che lo circonda sono comprensibili già osservando le sue realizzazioni. (Turri E., 2008 : p. 26) In ogni tempo e in ogni luogo gli individui hanno cercato conferma di sé nel paesaggio, come se ogni opera servisse a più che soddisfare scopi pratici e vitali. In questo senso esse hanno funzioni di testimonianza e comunicative; forniscono la prova della presenza di sé e della qualità di sé. (*ivi*, p. 28) Già nei tempi passati, le azioni umane potevano essere compiute per dimostrare il proprio valore ad esempio aprendo una radura forestale, nelle modalità costruttive dei villaggi, delle città e anche dei monumenti. Se consideriamo un contadino, la soddisfazione poteva comparire nel momento della realizzazione di una perfetta geometria dei suoi campi, rivelando così quali fossero le intenzioni dell'individuo, attraverso ciò che viene definito un linguaggio culturale nel quale si riproducono profondi sentimenti verso la natura e il mondo. (*ibid.*) Il carattere sacro di ogni atto, che aggiungeva un nuovo elemento umano nell'ordine della natura, era essenziale in passato. Era un modo per dimostrare il possesso e anche la difesa del territorio e di conservazione dell'equilibrio ambientale, nonché delle risorse. (*ibid.*)

Oltre a questi importanti obiettivi, gli individui hanno sempre cercato di creare dei collegamenti e vie per spostarsi da un punto all'altro. C'è da sottolineare che questo scopo non è stato percepito solo dall'uomo, ma già dagli animali che attraversando luoghi come campi, compiendo tale azione spostano ciò che ritengono essere un ostacolo nel loro percorso. In tale senso si può dire che ognuno lascia una traccia di sé, un sentiero del suo passaggio. Gli animali riescono a costruire percorsi di viaggio e ambienti di vita che divengono una mappa del loro territorio. Anche l'essere umano suddivide lo spazio in modo analogo e rende possibile l'unione di luoghi che diventano spazio di vita ma anche d'incontro e di scambio reciproco. (Rizzi R., 2007 : p. 31)

Oggi l'ambiente è sconcertante in alcune zone ma, in un'epoca così complessa e con movimenti globali più estesi, i segni dell'uomo fanno capire l'espressione di sé, la sua potenza e i suoi limiti.

Con la formazione della civiltà industriale tutto ha acquisito un carattere nuovo e gli spazi interessati sono maggiori, da regionali a continentali e infine planetari. L'individuo è in continuo dialogo con il pianeta e nonostante alcune volte pensi di essere scollegato dalla natura, egli deve 'venire a patti' con l'ambiente. (Turri E., 2008 : p. 29) Le opere umane si sono moltiplicate a ritmi sempre più veloci così l'individuo sembra essere un demolitore degli ordini presenti sul pianeta e potrebbe portare la rovina di entrambe le parti. (ivi, p.31)

E' interessante osservare come nell'introduzione al testo "*Luoghi e paesaggi*" (Zanzotto A., 2013 : p. 2), Matteo Giancotti analizza la posizione di Andrea Zanzotto circa "*un'idea di paesaggio*" in cui uomo e natura riescono a interagire tra loro. Si evidenzia inoltre che, dopo anni di analisi sulla tematica, lo scrittore rende nota la sua recente vena pessimista nei confronti dei fenomeni degenerativi e distruttivi (verso la natura) della società italiana che hanno avuto origine con il boom economico. (ivi, p. 8)

La "strumentalizzazione" della natura è avvenuta già per mezzo di molte antiche civiltà che si affidavano allo sfruttamento del suolo e alle modificazioni ambientali coltivando, irrigando e cercando di controllare i cicli climatici e vegetali. (Turri E., 2008 : p. 39)

Con l'aumento della popolazione e la nascita della civiltà industriale, le persone si sono stazionate in luoghi diversi e a volte lontani tra loro. Ci sono stati vantaggi per la vita umana, per la difesa dell'uomo, per le opere nonché per le risorse alimentari superiori con mezzi produttivi e di scambio più efficaci. (ivi, p. 40) Nonostante queste migliorie, serve comunque costante attenzione e rispetto per mantenere un rapporto di equilibrio con la natura e gli altri esseri viventi.

1.2 Degrado e conservazione ambientale

Per poter parlare degli importanti obiettivi per mantenere alta l'attenzione e la priorità nei confronti della salvaguardia dell'ambiente, riporto alcune occasioni di rilievo, che hanno coinvolto un numero crescente di persone, inserite nelle riflessioni di Luca Mercalli nel testo "*Non c'è più tempo*" (2018). Già nell'anno 1992, a Rio de Janeiro, si è svolta una grande conferenza con tema appunto l'ambiente. Per mezzo di questo evento organizzato dalle Nazioni Unite, un gruppo composto da 1.700 scienziati (molti di loro hanno ricevuto premi Nobel in discipline scientifiche) hanno dichiarato, con tanto di firme, le effettive preoccupazioni per la degradazione ambientale in un vero e proprio allarme rivolto alla collettività umana. (Mercalli L., 2018 : p. 10) Nel 2017, con le loro firme, sono stati 15.364 ricercatori e docenti a volgere i riflettori sul secondo *Scientists' Warning to Humanity*, grazie

al grande contributo organizzativo di William Ripple¹. Tra le tematiche troviamo: andamento presente dei cambiamenti climatici che possono divenire catastrofici; aumento delle emissioni connesse al maggior utilizzo di combustibili fossili; deforestazione e produzione agricola. (*ibid.*) Tra i molteplici progetti che si occupano delle politiche ambientali e di temi come conservazione, erosione, natura, *land-cover* e buona qualità di ambiente, aria, acqua, viene citata nel testo curato da Paola Bonora (2015), la banca dati Europea *Corine*² ovvero un sistema che notifica quanto compreso dalle raccolte d'informazioni. (*ivi*, p. 42)

Differenti invece sono le modalità di rilevamento condotte tramite rilievi diretti su campioni, sostenute da Eurostat³ ovvero l'ufficio statistico UE, al fine di poter avvicinarsi a temi come agricoltura, ambiente, paesaggio e migliorare le politiche. Un altro progetto, *Copernicus*⁴, è stato creato per l'osservazione dell'ambiente marino, il monitoraggio del clima e dello stato dei ghiacciai e permette di incrociare varie tipologie di dati raccolte da più fonti, come rilevamenti satellitari e altri direttamente a terra (provenienti da: Agenzia spaziale Europea - Esa; Agenzia Europea per l'ambiente - Eea). Molte sono le raccolte dati fondamentali nel tema del consumo del suolo, ad esempio la griglia *Populus*⁵ che consente al Ministero dell'Agricoltura la formazione del programma statistico *Agrit*. Quest'ultimo è un buon monitoraggio delle produzioni agricole. Altre indagini sono state promosse da: Ministero dell'Ambiente⁶; corpo forestale dello Stato assieme ad altri soggetti istituzionali⁷; Sistema

¹ William J. Ripple è professore di ecologia alla *Oregon State University* nel *Department of Forest Ecosystems and Society*.

² Coordination of Information on the Environment.

³ Lucas - *Land Use and Cover Area Frame Survey* - raccolta dati sulla copertura del suolo e sul suo uso, che si estende su tutto il territorio dell'UE. Indagine che raccoglie dati attraverso osservazioni dirette fatte da topografi a terra.

[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=LUCAS - Land use and land cover survey](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=LUCAS_-_Land_use_and_land_cover_survey) .

⁴ Copernicus: programma di osservazione della Terra dell'Unione europea, dedicato a monitorare il nostro pianeta e il suo ambiente a beneficio di tutti i cittadini europei. Il programma è coordinato e gestito dalla Commissione europea ed è attuato in collaborazione con gli Stati membri, l'Agenzia spaziale europea (ESA), l'Organizzazione europea per l'esercizio dei satelliti meteorologici (EUMETSAT), il Centro europeo per le previsioni meteorologiche a medio termine (CEPMMT), le agenzie dell'UE e Mercator Océan. <https://www.copernicus.eu/it/informazioni-su-copernicus> .

⁵ Permanent Observed Points for Land Use Statistics.

⁶ Inventario dell'uso delle terre d'Italia - Iuti.

⁷ Inventario Nazionale delle foreste e dei serbatoi di carbonio - Infoc.

informativo nazionale per lo sviluppo dell'agricoltura (Sian) e agenzia per le erogazioni in agricoltura (Agea). (*ivi*, pp. 43-44)

Per quanto riguarda le rilevazioni statali, esse si attengono a dati collegati alle pratiche dei censimenti della popolazione e delle abitazioni, quindi riportano informazioni limitate e parzialmente utili alle tematiche ambientali. Un ruolo rilevante, ai fini del tema del consumo di suolo, è coperto anche dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale, ovvero l'Ispra, supportato dalle Agenzie ambientali delle Regioni (Arpa) e delle province autonome (Appa). (*ivi*, p. 45)

Paola Bonora (2015) tiene a precisare che nonostante il gran numero di enti e di ricerche relazionate alle tematiche ambientali, le procedure e i metodi d'indagine sono delicati e complessi, tanto nei rilevamenti del consumo di suolo quanto in generale parlando di degrado degli ambienti e le interpretazioni nonché le definizioni degli approcci portano a risultati discordanti. (*ivi*, p. 46)

Come già accennato in precedenza, la degradazione dell'*habitat* naturale può avvenire in seguito a molti elementi, ad esempio per mezzo dell'inserimento di piante e animali non del luogo, ma anche le variazioni climatiche giunte dopo l'intervento umano o l'inquinamento possono essere alcune cause.

Le ripercussioni si manifestano pian piano nel tempo ma, in realtà sarebbe meglio dire che ogni tipo di processo ha delle sue tempistiche. Lo sfruttamento del suolo e l'intensità che ha oggi, opera profondamente sull'ambiente. (Turri E., 2008 : p. 255) In seguito ad ogni azione ci sono degli sviluppi ed è essenziale concepire gli errori fatti per cercare di riparare ogni situazione divenuta problematica, ricordando ciò che è avvenuto per non ripeterlo nuovamente. (Mercalli L., 2018 : p. 21) Nel processo di distruzione ambientale devono essere considerati anche i reati commessi con consapevolezza, come il taglio abusivo di foreste tropicali oppure l'interramento non autorizzato di rifiuti, la pesca in zone in cui non è concessa e anche la combustione di materiali tossici. Tali pratiche non vengono colte con toni allarmistici dalla totalità della popolazione. Tra colpevoli, distratti e disinteressati, molti divengono complici delle distruzioni ambientali, anche inconsapevoli. (*ivi*, p. 23)

E' necessario comprendere ciò che accade per poter agire come individui e come collettività. Alcune figure professionali, tra cui gli scienziati ambientali e specialmente i climatologi, che analizzano il fenomeno del riscaldamento globale, si sono trovati di fronte a indifferenza e negazionismo di altri individui, nonostante il loro continuo impegno nella diffusione di informazioni. (*ivi*, p. 24) Molto probabilmente c'è una carenza di consapevolezza delle

dimensioni complesse legate ai vari problemi attuali. Per mezzo di un maggiore sforzo concettuale e un impegno concreto potrebbero essere sia capiti che dipanati. (*ivi*, p. 251)

Certo non si può negare che i gruppi umani siano stati fieri delle loro opere nel mondo e cercando di difenderle siano intervenuti nelle situazioni necessarie. Attraverso ad esempio arginature lungo i fiumi, argini su pendii e altro, hanno provato a trovare soluzioni ai cataclismi. (Turri E., 2008 : p. 256) L'azione umana però non può più essere volta alle necessità del momento ma deve tener conto della visione futura. Secondo Luca Mercalli (2018), chi oggi ha sui vent'anni, durante il suo percorso di vita potrebbe notare attorno a sé un pianeta divenuto inospitale, un clima differente e una crisi dell'ambiente irreversibile con rischi elevati per la salute e il benessere. (Mercalli L., 2018 : p. 52) E proprio parlando dell'avvenire, nel testo "*Le mucche non mangiano cemento*" e in particolar modo tra le pagine di Giuseppe Corti⁸, vengono inserite riflessioni che vanno dalle mutazioni dello stile di vita, allo sfruttamento del suolo e ai danni ambientali, nonché sullo sviluppo economico e la globalizzazione dei consumi. In una società come quella attuale, vengono messe in luce le sfaccettature verso le scelte che condizionano il futuro, come proseguire con il continuo danneggiamento nei confronti delle generazioni presenti e future o il possibile rifiuto delle teorie economiche per abbracciare la teoria "*dell'ambientalismo cieco*". Viene descritta una terza possibilità che potrebbe arricchire l'umanità, attuale e prossima, ovvero uno sviluppo giudizioso e controllato che accetta la globalizzazione, non in termini di necessità e di consumo, ma di conoscenze. (Mercalli L. ; Sasso C., 2004 : p. 131)

La modifica dei processi naturali, causata dalle molteplici opere, ha ormai assunto dimensioni gigantesche sia considerando l'agricoltura, sia le attività collegate alla distruzione del manto vegetale e le attività industriali di trasformazione. Sono stati riscontrati aumenti di inquinamento dell'aria e dell'acqua, con ripercussioni sull'equilibrio biologico, climatico e idrogeologico. (Turri E., 2008 : p. 257) E come sostenuto da Luca Mercalli nel testo "*Non c'è più tempo*" (2018), noi uomini abbiamo innescato la sesta estinzione di massa (in circa 540 milioni di anni) che potrebbe eliminare tante altre forme di vita entro la fine del secolo. Gli obiettivi comuni dovrebbero essere la protezione degli *habitat*, la ricostruzione degli ecosistemi, frenare l'inquinamento e quindi salvaguardare tutto ciò che ci circonda. Non mancano gli spunti per i prossimi passi dell'uomo per giungere ad una vera e propria sostenibilità. (Mercalli L., 2018 : pp. 10-11) Già leggendo il *Scientists' Warning*, si può comprendere la rilevanza delle riserve naturali, che se ben gestite, possono essere luoghi di

⁸ "*Suolo globale*"; Università Politecnica delle Marche - facoltà di Agraria, Ancona.

salvezza per conservare alcuni *habitat* terrestri, marini, acquatici e atmosferici. Oltre a ciò, serve una maggiore sensibilizzazione della società, anche dei più giovani, che potrebbero quindi amare la natura nel modo in cui merita. Fermare la trasformazione antropica di zone forestali, praterie e altri spazi unici nel loro genere, nonché ripristinare comunità di piante autoctone in luoghi come foreste che lo necessitano. (*ivi*, pp. 11-12) Questi sono solo alcuni dei buoni propositi e la consapevolezza è sempre un elemento che viaggia assieme ad ogni buona idea e azione.

Molti sono i segnali allarmanti che possiamo notare attorno a noi, come foreste degradate, animali che scompaiono, zone contaminate, paesaggi deturpati dai rifiuti inquinanti. L'uomo non è ancora riuscito a riparare le sue devastazioni e vengono promosse ancora leggi per la produttività che nonostante si dichiarino ecologiche, badano più al primo elemento. Sarebbe ottimale una revisione delle strutture produttive della civiltà industriale e così dei valori culturali sui quali poggia, per evitare che la natura sia ferita e degradata. (*ivi*, p. 258)

Sostenendo ciò che Luca Mercalli (2018) indica come '*ecologia integrale*', disciplina che necessita di maggior diffusione e chiarimenti su ciò che tratta, si potrebbero unire più persone in visione del benessere collettivo a lungo termine. Senza sprecare energie per rimedi poco efficaci, come la sostituzione di lampadine a incandescenza con i LED oppure avviare la lavastoviglie e la lavatrice solamente quando è piena, ma focalizzandosi globalmente sulle zero emissioni grazie, ad esempio, all'agricoltura sostenibile, al minor numero di viaggi aerei di persone, merci e anche al riscaldamento efficiente delle case. (Mercalli L., 2018 : pp. 17; 19)

Tra le proposte volte alla conservazione, sarebbe ottimale orientarsi verso ciò che permette di mantenere le differenti qualità dei paesaggi, salvaguardando quelli eccezionali, guidando verso le migliori gli spazi quotidiani e gestendo pianificazione, recupero e restauro dei luoghi degradati. Al fine di valorizzare la totalità del patrimonio, che include le componenti storiche, artistiche, naturali situate nel paesaggio naturale e nell'architettura, per rendere omaggio alle sfumature del mondo tra tradizioni, manifestazioni culturali, prodotti e cucine locali. Tutto ciò a vantaggio sia per i viaggiatori e l'economia locale, sia verso la sostenibilità ambientale e sociale. (Bonora P., 2015 : p. 96)

1.3 Sicurezza e pericolo; fiducia e rischio

Anthony Giddens (1994) si focalizzò sulle dicotomie che fanno da titolo a questa parte dell'elaborato. Egli, investigando sul tema della modernità, parlava di sviluppo delle istituzioni sociali moderne, delle possibilità umane di vivere in sicurezza e delle opportunità

correlate all'epoca considerata. Proponeva le riflessioni di Karl Marx ed Émile Durkheim in quanto essi ammettevano l'esistenza di opportunità benefiche maggiori degli effetti negativi. Il primo dei due, riteneva che la lotta di classe fosse la fonte di spaccature che stanno alla base dell'ordinamento capitalistico ma, allo stesso tempo, preconizzava la comparsa di un sistema sociale più umano. Durkheim pensava che la maggiore espansione dell'industrialismo avrebbe condotto verso una vita sociale più armoniosa e soddisfacente, tra una correlazione di divisione del lavoro e individualismo etico.

Max Weber, invece, riteneva che nel mondo moderno ci fosse un paradosso in cui il progresso materiale veniva consolidato solamente con l'espansione della burocrazia e la soppressione della creatività e dell'autonomia individuale. (Giddens A., 1994 : p. 20)

Considerando le teorie appena esposte, si dovrebbe pensare che l'opinione individuale, così come un sistema sociale in armonia, siano considerati anche per quanto riguarda le tematiche territoriali, ambientali e individuali e collettive. Purtroppo le preoccupazioni ecologiche non hanno trovato molto spazio nei discorsi sociologici e infatti non molti hanno espresso pareri e valutazioni su questa tipologia di problemi⁹. (*ivi*, p. 20-21)

La parola fiducia, utilizzata anche nel linguaggio comune, viene impiegata in frasi come: “confido che tu stia bene” o “spero che tu goda buona salute” con significato di cortesia; talvolta viene sostituita da “confido” o “spero”. La prima definizione di “fiducia” che si può riscontrare nell'*Oxford English Dictionary* (citata in Giddens A., 1994 : p. 39) indica “*il confidare o il fare assegnamento su qualche qualità o attributo di una persona o cosa, o sulla verità di un'affermazione*”.

Luhmann propone la sua analisi di fiducia collegata al concetto di rischio. Quest'ultimo termine si rivela in epoca moderna in relazione ai possibili risultati imprevedibili che possono giungere in seguito a delle attività o decisioni umane. (*ibid.*) La categoria di ‘rischio’ rimpiazza quella di ‘fortuna o fato’. In questa analisi (Luhmann), trattando del termine “fiducia” viene consolidata la consapevolezza del rischio, mentre con il termine “confidare” essa non c'è. Con questa seconda parola si suggerisce la certezza, più o meno scontata, che le cose familiari abbiano sempre una loro stabilità. (*ivi*, p. 40) Tutti hanno delle aspettative sugli eventi e c'è sempre una possibilità di essere delusi. Con i processi di riflessione e previsione un individuo può considerare le possibili alternative e così può scegliere di procedere con un'azione o un'altra. (*ibid.*)

⁹ Almeno fino alla pubblicazione di : Anthony Giddens, “*Le conseguenze della modernità. Fiducia e rischio, sicurezza e pericolo*”; Bologna : Il Mulino (1994).

Chi riconosce le alternative potrebbe essere in grado di far diminuire i rischi già presi in considerazione. Confidare invece è un atto quasi cieco che porta ad affidarsi accusando poi altri individui e cercando di evitare le colpe, i pentimenti e ripensamenti sulle persone alle quali ha dato fiducia. (*ibid.*)

Rischio e pericolo, considerando la consapevolezza umana, Luhmann (in Giddens A., 1994 : p. 41) deduce che, invece di essere causati da Dio o dalla natura, come si pensava in passato, sono prodotti dall'attività umana e quindi dall'uomo stesso. Proprio sul tema di questa consapevolezza e dell'aumento di emozioni quali depressione e malinconia legati al contesto territoriale, degradato dagli esseri umani, Francesco Vallerani (2013) riflettendo sulle azioni di quest'ultimi rileva il crescente stato d'animo negativo tra la popolazione che comprende tutte le fasce d'età. Le giovani generazioni italiane si trovano coinvolte in una perdita di qualità territoriale in cui il patrimonio naturale, storico, artistico e umano sono compromessi. (Vallerani F., 2013 : p. 15)

Secondo Anthony Giddens (1994 : p. 41) fiducia e confidare, rischio e pericolo, sono stati ben definiti da Luhmann, però non è altrettanto valida la componente che lega l'idea di fiducia alla consapevolezza individuale sulle azioni alternative. Inoltre è molto interessante come Anthony Giddens (*ibid.*) ritenga (al contrario di Luhmann) che non sia vero che “*se ci si astiene da una certa azione non si corre alcun rischio*” e quindi che non si possa perdere nulla.

Mi piace molto questa riflessione perché pensando al presente, è confortante sapere che non basta girarsi dall'altra parte per evitare delle problematiche ambientali, territoriali, ecologiche e di qualsiasi altro tipo. Anche il non far nulla a volte permette il proliferare di rischi e pericoli. Come sottolineato da Luca Mercalli (2018), in alcuni casi non è assente la voglia di agire ma la capacità di aggregazione e di riflessione di gruppo su un determinato disagio. La costituzione di gruppi d'azione e una politica attiva sono definiti, dai più giovani, un ‘*dare troppe responsabilità*’ appunto alle nuove generazioni. Tra chi poi nega le problematiche e chi non le percepisce come rilevanti, alla fine il maggior numero di persone usa le proprie energie per fare altro. (Mercalli L., 2018 : p. 53) Non sarebbe necessario un coinvolgimento fisico e presente tra le piazze, ma piuttosto una diffusione tramite la rete per espandere le conoscenze e così attivare gruppi che permetteranno la difesa delle condizioni di vita, nonché minori pericoli o risoluzioni ad essi. (*ivi*, p. 54)

Rimanendo ancora per qualche riga sul tema del ‘rischio’ e nell'uso oggi del termine stesso, possiamo dire che nel linguaggio quotidiano sia utilizzato per indicare minacce, azzardi, pericoli o vari tipi di danni. Ad oggi i tipi di rischio potrebbero essere: quello dello stile di

vita, ovvero il modo di mangiare o di guidare; i rischi sanitari; economici collegati a prestiti e investimenti; quelli della criminalità e attività illecite e quelli ambientali relativi all'inquinamento, alle radiazioni, a determinate sostanze chimiche, alluvioni. (Giddens A., 1994 : p. 41)

Tra le varie sfumature dei significati della parola 'fiducia', esternati da Anthony Giddens (1994 : p. 42), troviamo quello legato non al concetto di fede posta in una persona o sistema, ma che deriva da quest'ultimi. E' il credere in alcuni individui, esperti o meno. E' il credere in delle buone intenzioni e nel corretto operare e quindi dare fiducia a un individuo o a un sistema in relazione ai risultati o ad una serie di eventi. (*ibid.*)

Nella modernità questo concetto può essere socialmente creato e il concetto di rischio diviene sostituto della fortuna. E' un cambiamento della percezione di vari elementi come la morale, le cause naturali e le cosmologie religiose. Ciò che viene ritenuto il rischio, considera anche il pericolo e, nel caso di un individuo che rischia, egli sfida il pericolo, ovvero la minaccia. Può essere un "rischio calcolato" in cui un individuo comprende le ripercussioni dell'agire o può trovarsi in situazioni rischiose privo di consapevolezza dei pericoli. (*ivi*, p. 43)

Far diminuire il pericolo porta a una maggiore fiducia, per esempio se si considera un volo aereo e la sua pericolosità, visto che l'aeroplano sfida la legge di gravità, con il subentrare delle compagnie aeree e le loro annotazioni statistiche, sono in grado di riportare il rapporto tra numero di incidenti mortali per miglia-passeggero. (*ivi*, p. 44)

Ponendo un attimo l'attenzione su quelli che vengono definiti "scenari di rischio" e quindi che coinvolgono molti individui, viene fatto l'esempio del disastro ecologico. Quest'ultimo mette in evidenza l'esperienza della sicurezza che propone un equilibrio tra fiducia e rischio accettabile. (*ibid.*)

I rischi non sempre si possono ignorare nella quotidianità perché alcuni di essi potrebbero diventare minacce per la nostra vita o comunque delle influenze che incideranno su ognuno. Un esempio sono i danni causati dall'inquinamento che producono danni ad adulti e bambini attraverso le sostanze tossiche diffuse nel cibo, nell'acqua e nell'aria. Diventa difficile mangiare sano se tutti gli alimenti hanno qualche componente tossica e se i consigli sulle diete non tengono conto del tipo d'inquinamento in un luogo specifico. (*ivi*, p. 145)

A portare avanti dei ragionamenti e delle battaglie per l'ambiente, troviamo alcuni movimenti ecologisti o movimenti controculturali. Ci sono state forme precedenti agli attuali movimenti "verdi", anche nell'Ottocento. Inizialmente erano movimenti che provavano a contrastare l'impatto industriale moderno e si concentravano sul paesaggio e sui modi di vita tradizionali. (*ivi*, p. 159)

Oggi, i gruppi di cittadini che stanno creando dei comitati, si fanno forza insieme e cercano di reagire di fronte agli impatti territoriali che invadono la loro quotidianità e che diffondono angoscia e disperazione di fronte a ciò che sembra così grande e irreparabile. (Vallerani F., 2013 : p. 16)

In passato si sviluppò la consapevolezza verso i rischi ai quali era sottoposto il pianeta e le preoccupazioni ecologiche si concentrarono sulle varie tipologie di cause per poter vivere in un mondo più sicuro e più umano. Anche i movimenti pacifisti, hanno svolto un ruolo di rilievo nel svegliare le coscienze e nel far diminuire i pericoli di tipo militare. (Giddens A., 1994 : p. 160)

In una situazione globalizzata è chiaro che si cerchi di aderire alle opportunità e di limitare i rischi, ma in molti casi sono degli interessi superiori che vengono esaltati tralasciando ciò che sono delle attente valutazioni sui rischi e benefici. Per far accrescere i profitti si rischia di considerare esseri umani e ambiente come componenti strumentali. (*ivi*, p. 167)

La dimensione dei problemi ecologici è su scala mondiale e i tentativi di ridurre i rischi ambientali dovrebbero essere planetari. Sarebbe ottimale la creazione di un unico sistema di protezione del pianeta che dovrebbe conservare il benessere ecologico totale. In sintonia con tale proposta è “*l'ipotesi Gaia*” di James Lovelock¹⁰ (citato in Giddens A., 1994 : p. 167) che considera il pianeta un unico organismo o creatura vivente e quindi la salute terrestre si reggerebbe su dei cicli ecologici in relazione tra loro.

Per proteggere e sorvegliare il pianeta bisogna tenere ben conto delle conseguenze derivanti da ogni azione. Molte possono essere le situazioni ad elevato rischio per l'ambiente e per le persone. La possibilità di una catastrofe ecologica è meno tempestiva di altre ma le problematiche ad essa connesse sarebbero comunque preoccupanti. Un danno ambientale irreversibile potrebbe presentarsi anche se non lo stiamo ancora percependo, in seguito a decisioni ed azioni umane. (*ivi*, p. 169)

¹⁰ 1979 in “*Gaia. A New Look at Life on Earth*”. “*L'ipotesi Gaia, nota anche come teoria di Gaia, propone che tutti i microorganismi e loro componenti inorganiche sono strettamente integrati per formare un unico sistema complesso autoregolante che mantiene in tal modo le condizioni di vita sul pianeta. L'indagine scientifica dell'ipotesi Gaia si concentra sull'osservazione di come la biosfera e l'evoluzione delle forme di vita contribuiscono alla stabilità della temperatura globale, salinità, ossigeno nell'atmosfera e di altri fattori di abitabilità del Pianeta in una omeostasi perfetta. L'ipotesi Gaia è stata formulata dal medico, biofisico e chimico James Lovelock e co-sviluppati dalla microbiologa Lynn Margulis nel 1970*”. <https://ecobiosistemica.com/index.php/ecobiosistemica/l-ipotesi-gaia> .

1.4 Luoghi di cemento e percezione di essi

Giuseppe Corti¹¹ con il suo scritto “*Suolo globale*” contenuto in “*Le mucche non mangiano cemento*” (2004), tratta il possibile inizio dei disastri ambientali connesso al transitare dal nomadismo allo stato stanziale. Dalla pratica agricola e quindi la lavorazione e lo sfruttamento del suolo, l’uomo muta i paesaggi attorno a sé che creano altrettanti cambiamenti al clima e alle forme di vita. In questo modo è venuto a modificarsi l’intero ecosistema della Terra, che fino al momento in cui la popolazione era contenuta numericamente e suddivisa in piccoli gruppi, non dovrebbe aver comportato gravi disagi ecologici. Con il crescente bisogno alimentare, l’uomo cominciò a rivolgersi con aggressività verso l’ambiente, tanto che prese inizio il sovrasfruttamento dei suoli che non concesse il ripristino dei terreni utilizzati, rovinandoli e impoverendoli. (Mercalli L. ; Sasso C., 2004 : p. 128) Queste modalità di usura del suolo, sono causa di ferite ancora presenti nel territorio e l’incapacità di comprendere i meccanismi di causa-effetto in relazione agli ecosistemi e alla Terra, rendono ancora visibili i continui danni umani. Serve consapevolezza collettiva e non del solo del singolo pensatore, in modo tale da non mettere a rischio la società e gli straordinari scenari ambientali. (*ivi*, p. 129)

Purtroppo la società di oggi presenta ancora le difficoltà che esistevano in precedenza, anche più gravi. In nome dello sviluppo economico, l’ambiente diviene un elemento sacrificabile e così aumenta il numero di autostrade, piste da sci, ipermercati, posteggi e altro. (*ivi*, p. 130) Con la presenza di civiltà sedentarie, come quella attuale, le caratteristiche territoriali sono andate mutando nel senso che le persone hanno pensato ad un sistema di infrastrutture utile al loro vivere e quindi sono state prodotte strade, edifici, spazi coltivati, luoghi pubblici. (Turri E., 2008 : p. 194) A tutto ciò si è collegato lo sviluppo urbano per poter facilitare le tratte tra centri di lavoro, pubblici, commerciali, culturali, religiosi e residenziali. Ad oggi i vari paesaggi esprimono delle idee di svago e lavoro molto simili in varie zone, come se ci si trovasse in un paesaggio “costruito” privo di collegamenti necessari con la natura. In esso l’automobile, utilizzata nel percorrere le strade, diventa espressione dell’uomo e della sua presenza nel paesaggio. (*ivi*, p. 196) E in ciò che sembra un territorio su misura d’uomo, con una ricchezza di comodità senza fine, in realtà si riscontrano disastri annunciati, come fiumi e mari in secca, erosioni e frane. Se l’importanza data ai suoli, al clima e alle risorse come le sorgenti d’acqua, rimane al secondo posto in relazione ai consumi, è naturale che il

¹¹ Università Politecnica delle Marche - facoltà di Agraria, Ancona.

mantenimento in buono stato degli ecosistemi, oltre alla diversità microbica, vegetale e animali saranno perse. (Mercalli L. ; Sasso C., 2004 : p. 130)

Il cemento è un materiale da costruzione che viene considerato diversamente nei vari luoghi e dai diversi gruppi che li abitano. Un esempio un po' lontano dalla nostra società e tanto per far capire come ci sia chi cerca nuove costruzioni e chi cerca nuovi spazi di natura, può essere quello dei bambini che fanno parte di alcune popolazioni indigene in Amazzonia. In particolar modo i bambini *Matses*, vivendo nella foresta e in contatto con flora e fauna locale, hanno una visione positiva del cemento. Essendo un materiale diverso a ciò che compone i loro spazi di vita, diviene un modo per differenziare gli spazi e per creare nuove strutture utili a nuovi giochi collettivi e individuali. Le ricerche sul campo di Camilla Morelli (così Morelli, conferenza Venezia del 18-11-2019) portano alla comprensione dell'esaltazione da parte dei giovani *Matses* d'Amazzonia, di un componente come il cemento. L'immaginazione dei bambini indigeni viaggia nel mito di questo materiale, osservato nelle costruzioni delle città che si trovano fuori dalla foresta. Quest'ultima viene considerata principalmente come luogo degli antenati che però renderebbe anche possibile la vita nel presente collegata alla luce elettrica, alla televisione e a nuove invenzioni provenienti dall'esterno. In tal modo i giovani sperano in un futuro che unisce componenti tradizionali ad alcune di nuove; portare un po' di cemento nella natura per sperimentare ciò che si riproduce nell'immaginario mentale. (così Morelli, conferenza Venezia del 18-11-2019) Parallelamente possiamo dire che, se in questo contesto si riproduce tale desiderio, nelle zone italiane si preferirebbe piuttosto portare un po' di natura tra il cemento.

La pratica di cementificazione in Italia può essere stimata in otto metri quadri al secondo, infatti l'Ispra¹², che conferma questo dato allarmante, mette in luce come cali la disponibilità di una risorsa come il suolo, che è non rinnovabile. In questo modo si stanno danneggiando le possibilità per le generazioni future in relazione alla produzione alimentare, alle alluvioni che saranno un pericolo maggiore, al bel paesaggio non più visibile e anche alle modalità più complesse di depurazione dell'acqua. Più che sembrare una necessità, l'uso ampio del cemento sembra rappresentare l'avidità umana, una dimostrazione di potere o un capriccio. (Mercalli L., 2018 : p. 114)

E' essenziale comprendere l'irreversibilità del processo di cementificazione, nel senso che, a differenza di un bosco tagliato e la sua possibile ricostituzione relativamente veloce, il terreno invece presenta caratteristiche uniche che si ripropongono in tempi veramente estesi come

¹² Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale.

millenni. A tal punto si prende atto della sua inutilizzabilità per un ampio arco temporale in relazione a ciò che è la vita umana. Questa risorsa, che poi non sarebbe neanche possibile definirla così visto che il significato etimologico sarebbe ‘rinnovamento’, è di fatto esauribile. Il cemento sottrae superfici che potrebbero essere destinate a uso agricolo, si estendono i danni alle falde acquifere, aumenta il rischio di alluvioni e contaminazioni, in più crea isole di calore che recano danni alle forme di vita e al pianeta. (Mercalli L. ; Sasso C., 2004 : p. 229)

Le colate di cemento e in generale il suo utilizzo è largamente diffuso. Sommergendo il paesaggio, si perdono memoria storica, salute fisica e mentale delle singole persone. (Settis S., 2010 : p. 11) In Italia, ma non solo, è in aumento lo stress psicofisico derivante dalla violenza al paesaggio, dall’annientamento della bellezza e dal consumo del suolo. Questi elementi non sono ancora stati considerati come dovrebbe essere. Nel testo “*Italia desnuda : percorsi di resistenza nel Paese del cemento*” di Francesco Vallerani (2013), già dalla presentazione permette di avvicinarsi a ciò che può essere lo stato d’animo di chi vive in luoghi, in scenari quotidiani, che vengono improvvisamente modificati. Il consumo del suolo e il degrado del paesaggio sono ben presenti e ogni giorno la cementificazione procede e assieme ad essa anche l’estrazione di metri cubi di materiali come ghiaia e sabbia divengono cicatrici nelle colline, nelle pianure e nei letti dei fiumi. (Vallerani F., 2013 : p. 9) La qualità di vita viene quindi a modificarsi in relazione ad un paesaggio sempre più danneggiato sia nella componente morfologica, sia ecologica. La serenità prima presente tra la popolazione locale diviene disagio e angoscia; non sono solo i residenti a percepire tali emozioni, ma anche chi è di passaggio ovvero turisti e visitatori che percorrono zone devastate. Per comprendere al meglio la rilevanza del rapporto tra uomo e territorio e così anche alle ripercussioni correlate, viene data grande importanza alla sfera emotiva. (*ibid.*)

L’anno 2015 è stato denominato “anno internazionale dei suoli”, un’occasione veramente preziosa per far concepire a tutti la rilevanza dei terreni utili alla produzione agricola, alla depurazione dell’acqua, alla protezione dalle alluvioni, alla sottrazione del carbonio dall’atmosfera e anche alla conservazione di luoghi gradevoli sia per i turisti che per chi ci abita. Il consumo di suolo italiano procede dagli otto metri quadri al secondo con quindi un livello oltre al 7% del territorio coperto dal cemento¹³. (Mercalli L., 2018 : p. 116) Negli anni ‘90 era così elevato da essere dieci metri quadri al secondo e anche se oggi è un po’ in

¹³ Dati ultimo rapporto Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale.

diminuzione in confronto a quel picco rappresentato nelle raccolte dati, rimane un consumo che presenta una velocità ben oltre le medie europee. (Bonora P., 2015 : p. 14)

In seguito ad alcuni fatti come la nube di diossina di Seveso (1976) e a maggior ragione il disastro nucleare di Chernobyl (1986), l'attenzione si è rivolta verso alcune tipologie d'inquinamento, di danni all'ambiente e all'uomo. Così si è sviluppata una maggior sensibilità su alcune tematiche come: amianto; rifiuti; acque contaminate. Ma nonostante ciò, forme d'inquinamento visivo o acustico sono escluse o poco considerate. Il paesaggio attorno all'uomo è strettamente relazionato alla geografia mentale, elemento che crea una memoria serena, conforta, porta coscienza di sé e della propria vita. Nel momento in cui il paesaggio viene danneggiato, l'individuo può perdersi nel suo disorientamento e nei meccanismi di familiarità che non ci sono più. In questo senso, l'individuo può essere pervaso da sentimenti come ansia e disadattamento, sentendosi così *'fuori luogo'*. (Settis S., 2010 : p. 71)

Nell'immersione in questi stati d'animo, gli individui possono sentirsi distaccati dai luoghi che hanno reso significanti i momenti dell'infanzia fino all'età adulta e quindi, da paesaggi sereni e utili alla costruzione del proprio essere, ci si trova in luoghi compromessi, invasi dalla malinconia e dal malessere. Sebbene non sempre si giunga ad uno stato patologico di disagio, emozioni come depressione e afflizione possono comunque peggiorare la qualità della vita. Non potendo più sentirsi parte del mondo e del paesaggio circostante, succede che alcune persone finiscano a dare attenzioni solo ai mezzi elettronici, elementi del nuovo ambiente di vita. I repentini mutamenti sociali e territoriali stanno creando sempre maggior pessimismo diffuso, come stato d'animo condiviso da un gruppo sempre più ampio. (Vallerani F., 2013 : p. 31)

Le minacce ecologiche delle geografie locali, la perdita di pezzi di storia e cultura legati al territorio portano paure e ansie alla popolazione. La minor qualità ambientale e anche la rovina degli scenari quotidiani, che donavano rassicurazione e serenità dell'abitare, coinvolgono direttamente molte persone che al fine di esternare le motivazioni legate alle proprie insoddisfazioni, si aggregano in gruppi e movimenti di cittadini. Queste persone, tra le varie motivazioni, in alcuni casi sono collegate tra loro attraverso il sentimento di paura per le minacce ambientali, la perdita di serenità e la depressione che ha avvolto alcuni dei componenti. (*ivi*, p. 32)

In nome del *'progresso'* e della modernità, viene invaso lo spazio fisico, calpestato come luogo senza memoria. Non si tiene abbastanza conto del lungo rapporto che gli individui hanno con il paesaggio. (Settis S., 2010 : p. 69) Il delicato equilibrio appena descritto, viene messo in secondo piano quando si investe sul consumo del suolo.

Nel nostro Paese viene definito uno sfruttamento ‘sostenibile’ ma si nota che in alcuni casi non lo è né per la salute umana né per quella ambientale. L’ambiente si trova a fare i conti con la perdita dei suoi equilibri, che sono la componente principale per la qualità della biomassa vegetale e anche della catena alimentare, nonché garanzia della biodiversità, dello stato in cui si trovano le acque in superficie e in profondità e per la regolazione CO₂¹⁴ nell’atmosfera. (*ivi*, p. 13)

Oggi, senza aspettare altro tempo, sarebbe il momento opportuno per piantare più alberi. Le piante sono essenziali all’assorbimento di anidride carbonica e alla produzione di ossigeno, oltre alla riduzione del cambiamento climatico che potrebbe permettere all’uomo di vivere in condizioni migliori. Ma in relazione alla costruzione di strade si preferisce un discorso volto alla sicurezza del guidatore (che teme incidenti a causa degli alberi ai lati delle strade) piuttosto che avere un ambiente più fresco, ricco di viali alberati e zone verdi. (Mercalli L., 2018 : p. 109)

I suoli vengono danneggiati in modo irreversibile sia attraverso la cementificazione, sia la deforestazione, ma anche attraverso coltivazioni intensive e allevamenti. L’elevato prelievo giornaliero di legname compromette la qualità di vita e degli ambienti, danneggia il clima e l’assorbimento appunto di CO₂. (*ivi*, p. 34)

Gli studiosi delle risorse energetiche, hanno analizzato le diverse modalità di consumo delle risorse e ciò che viene indicata come “grande accelerazione”. L’elevato utilizzo d’energia, ottenuta dal petrolio, a beneficio di varie attività umane, assieme all’uso di carbone come materiali combustibili, hanno sparso nell’atmosfera circa 2200 miliardi di tonnellate di anidride carbonica (principale gas serra). Per mettere a confronto dei dati esplicativi, basta rapportare l’anidride carbonica in atmosfera in epoca preindustriale, 280 parti per milione, mentre nell’anno 2019, 414 parti per milione¹⁵. In seguito ad azioni umane così invasive, si riscontrano allarmi sul cambiamento climatico che sembrano essere una nuova normalità.

“*Limits to growth*”¹⁶ ha cercato di rendere noti i limiti del genere umano e delle attività nel pianeta al fine di migliorare l’andamento corrente prima del XXI sec., purtroppo non è stato considerato adeguatamente. (*ibid.*)

¹⁴ Anidride carbonica.

¹⁵ Dati e osservazioni da: Dario Zampieri, “*L’escalation dei conflitti per l’acqua nel Vicentino*”, 20 settembre 2019, PFAS.land.

¹⁶ Rapporto Gruppo di Dinamica dei Sistemi del Massachusetts Institute of Technology (MIT), “*I limiti della crescita*” - malamente tradotto in “Limiti dello sviluppo”, PFAS.land.

Nel testo “*Le mucche non mangiano cemento*” e più precisamente tra le pagine di Ermanno Zanini¹⁷ con il suo scritto “*Guarda il suolo con occhio «giusto»!*”, nel capitolo *Cemento sulla terra: una distruzione senza ritorno*, vengono elencate le funzioni del suolo, suddivise in: funzione di *habitat*; funzione di regolazione; funzione di utilizzo. Nel primo gruppo rientrano le funzioni di utilità alla biodiversità e riserva genetica; nel secondo punto si descrive l’influenza dello scambio di radiazione solare di calore sensibile e anche la regolazione del ciclo idrogeologico dei continenti. Il suolo è una riserva degli elementi nutritivi, fonte e deposito di anidride carbonica e di metano, sorgente di nitrati e serbatoio, nonché filtro e trasformatore di sostanze inquinanti. (Mercalli L. ; Sasso C., 2004 : p. 216; da GACGC, 1995) L’importanza del suolo è evidente ma, parte della popolazione, non ha grande conoscenza e non comprende l’estensione degli effetti conseguenti ad ogni modificazione. Esso, come l’aria e l’acqua, sorpassa i confini posti dall’uomo e quindi i disagi possono spostarsi di luogo in luogo ma non è un buon motivo per ignorarli. Il suolo presenta un’estrema complessità sia in relazione alla biodiversità che alle funzioni socio-economiche ed ecologiche. (*ivi*, p. 211-212)

In aggiunta a tutto ciò, bisogna considerare che il territorio italiano è già interessato da fenomeni che impattano sull’ambiente e sono: terremoti; eruzioni vulcaniche; alluvioni e altre calamità. (Settis S., 2010 : p. 13) Per cui è necessaria una maggior attenzione e valutazione nel caso di modifiche e inserimento di elementi estranei.

Considerando il processo di cementificazione dei terreni ad uso agricolo, è stato rilevato che tale pratica porta al *soil sealing*¹⁸ e a possibili danneggiamenti verso le funzioni ecologiche, quindi, per fare un esempio concreto, potrebbero esserci frane e alluvioni che prima non erano presenti o accentuare la situazione già critica. (*ivi*, p. 15) In questo caso si parla anche di un possibile dissesto idrogeologico che deriva appunto dalle coperture con materiali impermeabili di alcuni terreni e compromette le funzionalità del suolo. (Bonora P., 2015 : p. 14)

Forse non è stato ben percepito, dalle persone, il valore delle risorse e l’irreversibilità in seguito al consumo. Forse si crede in una crescita oppure in questa come unica via da percorrere. E’ anche vero che i dati accessibili a tutti a volte sono complessi e ricchi di linguaggi specifici dell’ambito, altre volte contraddittori tra loro e poco utili ad una presa di

¹⁷ Facoltà di Agraria, Torino.

¹⁸ Impermeabilizzazione dei suoli attraverso la trasformazione di terreni prima allo stato naturale o seminaturale in terreni poi urbanizzati.

coscienza. (Settis S., 2010 : p. 15) A sostegno dei dubbi sui dati, l'ONC¹⁹ del Politecnico di Milano, li ritiene disomogenei e che portino poco tornaconto sulla consapevolezza dei mutamenti dovuti alle coperture del suolo e sugli effetti ambientali (e non da meno sociali). Asfalto e cemento, in un clima di rassegnazione e apatia, vengono accettati come una specie di *'calamità naturale'*. Le persone soffocate in un ambiente grigio e soggetto a difficoltà prima non presenti, rendono chiara la necessità di consapevolezza per i cittadini *'non-addetti-ai-lavori'*. Per mezzo della coscienza delle conseguenze gli individui saranno in grado di informarsi sulle norme e sui dati per poi giudicare in prima persona situazione per situazione per il tanto decantato *'bene di tutti'*. (ivi, p. 17)

Restando quindi sul tema della percezione del paesaggio, si sono sviluppate molte riflessioni in Italia, grazie a una ricca bibliografia storica e giuridica, convegni, seminari, conferenze, corsi di laurea e di master sul paesaggio. Nonostante queste iniziative, nella scuola italiana, il paesaggio rimane nelle menti come viene proposto nelle rappresentazioni di pittori, poeti e romanzieri. Non se ne parla spesso in termini di reale ambiente di vita o area danneggiata. (ivi, p. 19) Tutto ciò incide sulla sensibilità umana nei confronti dell'ambiente. Resta una mera rappresentazione estetica. Ma per altri il paesaggio non è statico, bensì mutevole e quindi ben vengano i cambiamenti e lo *'sviluppo'* nonché le nuove categorie estetiche del paesaggio ovvero le autostrade, le fabbriche in rovina ecc. Così facendo si può tutelare il paesaggio non solo in termini di bellezza estetica ma come componente storica intrisa di valori civici e dalla vita che in esso è presente. In esso sono presenti elementi sociali ed economici che poco sono collegati alle vedute e quindi si riproducono valori etici e sociali che fungono da *input* per i movimenti sulla conservazione. (ivi, p. 46)

Indipendentemente dai nuovi ideali estetici e valorizzanti del mondo come lo vediamo oggi, secondo Santoloci (2002; citato in Mercalli L. ; Sasso C., 2004 : p. 226): *"Il consumo di suolo e conseguente degrado del territorio rappresenta oggi certamente il primo grande problema ambientale del nostro paese"*. Edilizia, strade, asfalto e cemento seguono il guadagno di pochi che, tenendo fermi i macchinari indirizzati ai lavori in corso, ne subiscono una perdita. Quindi la rilevanza data da questi soggetti non è volta a mantenere una buona zona di vita ma procedere nei propri intenti individuali. (ivi, p. 251) In Italia molti cercano di aumentare i vantaggi personali, invadendo zone verdi, spiagge e depredando di materiali come ghiaie e sabbie lasciandosi alle spalle ferite territoriali insanabili. In seguito a numerose occasioni del

¹⁹ Osservatorio nazionale sui consumi di suolo.

genere, non stranisce il fatto che un parte della popolazione sia stanca di esprimersi e combattere per i propri diritti e la propria terra. (Vallerani F., 2013 : p. 18)

Un ultimo punto che vorrei precisare, sulle opere di cemento, è il loro stato di conservazione. Staccandosi per un attimo dalla discussione sul voler o meno alcune costruzioni, è essenziale sottolineare la gran mancanza di attenzione per la rete stradale usurata e piena di buche, con una segnaletica orizzontale sbiadita o assente e poi ricuciture grossolane di allacciamenti del gas, acquedotti e fogne. Ai lati dei percorsi automobilistici, ciclabili e pedonali è evidente la presenza di rifiuti di ogni tipo. Le alluvioni portano a cambi alla viabilità che permette una martellante presenza di microcantieri, causa di rallentamenti, presenza di polveri e danni al territorio. Per completare il quadro di degradazione, vengono fatti presenti gli avvelenamenti o le estreme potature agli splendidi platani, considerati un pericolo per chi è alla guida. (*ivi*, p. 25)

1.5 Tutela del paesaggio

Da tempi passati, di paura verso la natura incontrollata e selvaggia, a tempi di esaltazione della bellezza ambientale nelle pitture e nell'arte; l'uomo nel corso del tempo si avvicina in differenti modi verso la natura e con differenti sensibilità. Anche in Italia quindi, l'approccio verso il paesaggio muta nelle varie epoche e si focalizza nell'Ottocento e Novecento verso il concetto di tutela e in relazione al *Denkmal* ('monumento'), nonché verso i temi chiave di permanenza e memoria, raccolta d'arte, storia e natura (*Kunst-, Geschichts- e Naturaldenkenäler*). In quest'epoca ciò che viene indicato come *Heimat* non è più soltanto il 'luogo di nascita' ma lo spazio vitale in senso più ampio, del corpo e dell'anima. (Settis S., 2010 : p. 134) In tal senso i luoghi quotidiani sono il raggrupparsi di risorse materiali ma anche sentimentali che possono essere molteplici, dal sentirsi in un rifugio che dona protezione dai pericoli, alla soddisfazione esistenziale dell'essere in un ambiente in un determinato momento del percorso di vita. (Vallerani F., 2013 : p. 29)

Nel libro di Salvatore Settis (2010) si parla poi della tutela dei monumenti (*Denkmalpflege*) e dell'importanza che dovrebbe avere la salvaguardia della natura e del paesaggio, assieme ad elementi come architetture rurali e villaggi tradizionali, nel senso di ricchezze legate alla tradizione presente in un luogo. (*ivi*, p. 134) Nel libro appena citato (Settis S., 2010) vengono messe in luce alcune leggi sulla tutela d'Italia, ovvero L. n. 185/1902 e L. n. 364/1909 e poi la Legge Croce del 1922, quest'ultima per quanto riguarda l'ambiente. Inoltre lo scrittore integra il discorso con accenni alle due leggi del 1939 (L. 1497 e L. 1089) e con l'art. 9 della Costituzione repubblicana. (*ivi*, p. 129) L'Italia è stato il primo paese a inserire il tema del

paesaggio nella Costituzione, mettendolo sullo stesso piano del patrimonio storico-artistico. L'art. 9 della Costituzione sostiene proprio *“la promozione da parte della Repubblica dello sviluppo della cultura e della ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio che è il patrimonio storico e artistico della nazione”*. (Bonora P., 2015 : p. 91)

Non di minor rilievo è l'art. 32 Cost. che dice: *“La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività [...] tutela dell'ambiente sotto il profilo igienico-sanitario e difesa della salute della popolazione richiamate dalla legge che istituì il Servizio sanitario nazionale L. 833/1978 art. 20 lettera f”*. Si rende nota, per mezzo di queste parole, la possibile sofferenza e disagi creati dalle violenze verso il paesaggio in cui singole persone e gruppi sociali si identificano. (Settis S., 2010 : p. 71) E' ormai chiaro che il benessere psico-fisico dell'uomo è strettamente collegato allo spazio in cui vive ed è necessario conservare un rapporto di equilibrio con l'ambiente.

In situazioni di cementificazione senza freni, le modifiche all'ambiente creano emozioni contrastanti tra loro, che vanno dal valore affettivo all'angoscia. Il pessimismo collettivo, dovuto a tali coperture del suolo, vincola la sensibilità umana che esprime i disagi percepiti, non solo visivi ma anche relazionati all'avvelenamento di acqua, aria, clima e terre. Ancor più triste è la situazione nei casi in cui ci sia di mezzo l'*agribusiness* globale e le grandi strutture edilizie turistiche e viabilità estese che danneggiano zone immerse nella natura. (Vallerani F., 2013 : p. 30)

Successivamente, negli anni 2004-2008, il Codice dei beni culturali e del paesaggio, tramite un accordo tra governi, grazie all'art. 135 rende necessaria *“la conservazione degli elementi costitutivi e delle morfologie dei beni paesaggistici”*, *“il minor consumo del territorio”*, *“la riqualificazione delle aree compromesse o degradate”* e *“il ripristino dei valori paesaggistici”*. In questo modo si cerca di bilanciare l'area grigia in espansione e il mantenimento di aree naturali, sede della nostra memoria storica e identitaria. (Settis S., 2010 : p. 19)

Nell'anno 1974 viene istituito il Ministero per i Beni culturali e ambientali, per promuoverne la tutela percepita come elemento essenziale in relazione al *boom* industriale che sta eliminando ricchezze artistiche del paese. Il concetto di paesaggio entra nelle sue ridefinizioni e quindi l'attenzione sposta il suo *focus* da lì a ciò che compone l'ambiente. (Bonora P., 2015 : p. 92)

Ma, uno scoglio impegnativo si presenta quando, a favore della cementificazione (ma non solo), un gruppo si avvale 'dell'*interpretazione*' delle regole, nel senso di possibilità di evitare alcune restrizioni anche rispettando le leggi. (Settis S., 2010 : p. 17) In Italia avviene

ancor oggi, in alcune situazioni, ciò che può essere descritto come selvaggia aggressione al paesaggio, viste le legittimazioni ottenute appunto *‘dall’interpretazione’* delle leggi. (*ivi*, p. 19) Ci sono delle spiegazioni sul motivo per cui è possibile attuare questa strategia. *In primis*, è da precisare che la normativa sulla tutela dei beni culturali e del paesaggio non è recente e le norme sono state aggiunte man mano per attuare la difesa del bene comune. (*ivi*, p. 48) In secondo luogo bisogna comprendere che, oltre allo sviluppo urbanistico e industriale, anche i meccanismi a livello europeo incidono sulla gestione italiana.

Se la legge fosse stata rispettata si sarebbero potute conservare zone costiere, ma anche edifici collocati nei pressi dei fiumi, senza alcuna ripercussione. Sarebbe bastato seguire le pianificazioni paesaggistiche e territoriali invece di seguire ciecamente l’idea di cementificazione, crescita edilizia e sviluppo. (Bonora P., 2015 : p. 93)

La Convenzione Europea sul paesaggio, che è un atto del Consiglio d’Europa, ha cercato di integrare normative nazionali e regionali, coinvolgendo i 47 Paesi (che include); è un punto di svolta fondamentale che attraverso il documento presentato a Firenze nell’Ottobre del 2000, ratificato nel Gennaio del 2006 dallo Stato italiano (L. 14/2006), porta grande rilevanza al tema del paesaggio. (*ivi*, p. 94)

Nel cercare di tutelare quest’ultimo, ha prodotto regole generali visto che in alcuni Paesi la tematica era assente o quasi. In tal modo, per il territorio italiano, in molti casi non porta aiuto alle leggi già presenti, ma finisce per essere una mera generalizzazione. Però è comprensibile che per essere tenuta in considerazione dai vari Paesi, sia dovuta essere scritta in termini semplici e generali. In essa ci sono dei punti fragili come la definizione di *‘territorio’* in quanto luogo definito dalla percezione della popolazione locale. In tal modo, da un lato è vero che si ascoltano le voci del popolo che vive in un’area e che vive l’area stessa. Ma non sempre la percezione di un gruppo che non è a conoscenza dei valori paesaggistici per via dell’assenza normativa e che viene indicato come popolo da *‘educare’* in questi termini, può essere considerato come criterio di definizione del paesaggio. Quindi, per fare breve il discorso, la Convenzione presenta contraddizioni e punti vaghi. (Settis S., 2010 : pp. 223-225) In alcuni casi ci si trova veramente di fronte a spazi eccezionali che meritano cura e attenzione. Il *focus* principale quindi dovrebbe divenire la tutela del paesaggio, del territorio, dell’ambiente, come scopo universale e tralasciare le complessità legislative e a chi competono i vari compiti. (*ivi*, p. 227)

Mi rendo ben conto che sia necessaria un’organizzazione per affrontare le difficoltà, ma prima di tutto serve sensibilità per raggiungere un obiettivo comune, fissando in un secondo momento le pianificazioni e i criteri di gestione.

In aiuto si creò il Codice dei beni culturali e del paesaggio (oltre a varie leggi già presenti) che oggi è la legge fondamentale per la tutela. Esso collega patrimonio e paesaggio in un *unicum*, e tale concetto si lega bene con i contenuti della Costituzione e con il Testo unico del 1999 (D.Lgs. 490). Già nella sua prima stesura (2004) delinea la valorizzazione compatibile con la tutela e poi (versione 2006) verrà specificato che tale tutela dev'essere per promuovere lo sviluppo culturale e non quello economico. Nonostante le buone intenzioni, con il Codice non si sono comunque risolte le difficoltà tra legge sul paesaggio e quella sull'urbanistica. (*ivi*, p. 229)

La molteplicità di proposte di legge sul contenimento del consumo del suolo, sono strumenti normativi che derivano da paradigmi scientifici, mentalità collettive, codici linguistici, alla fine mai osservati, basti notare la pratica di cementificazione mai frenata. (Bonora P., 2015 : p. 89) Certo è che l'ambiguità normativa ha giocato il suo ruolo nel rendere difficili gli interventi di tutela, che invece di essere un beneficio, hanno peggiorato alcune situazioni, danneggiando assetti territoriali e paesistici. L'incentivo alla cementificazione (implicito), *in primis*, derivato dalla destinazione degli oneri di urbanizzazione alle spese correnti dei comuni e che ha concesso la moltiplicazione dei capannoni ai condoni edilizi e concessioni ad ampliamenti ha reso il suolo ancor più degradato. (*ivi*, p. 90)

Seguendo invece i principi di valorizzazione ecologica, sociale e culturale di un luogo, senza scartare drasticamente la componente economica del paesaggio, si potrebbe comunque soddisfare l'idea della buona qualità di vita degli abitanti nonché quella degli ecosistemi. Prendendo in considerazione la totalità delle zone e non la loro estetica o l'eccezionalità, dai "paesaggi quotidiani" a quelli "degradati", si possono risollevarle le emozioni umane legate ad essi. L'amore per la propria terra può essere presente in ogni dove, e quindi diviene essenziale la cooperazione dei paesi membri per la salvaguardia e la gestione del paesaggio al fine di migliorare le condizioni ambientali e soggettive dei cittadini, tanto emozionali quanto pratiche. (*ivi*, p. 95)

Sarebbe un vero peccato trovarsi dinanzi alla perdita di qualità territoriale e al dissiparsi del valore dei contesti vissuti, ad esempio in località con elementi tipici come ville o città murate o borghi antichi, ma anche fiumi, boschi e paesaggi agrari, che a causa delle opere urbane subiscono danneggiamenti irreparabili. (Vallerani F., 2013 : p. 11)

Pensando al contesto italiano, in particolar modo agli anni '70/'80 e alla realizzazione di grandi infrastrutture in aree molto fertili, si nota l'interesse per la componente economica piuttosto che di tutela. Sono stati occupati e danneggiati ambienti come i fondovalle per introdurre strade, autostrade, aree industriali e artigianali. Alcuni tra i suoli migliori sono stati

sepolti dal cemento per concedere l'espansione dell'industria, dei supermercati, delle discariche e impianti vari. Certo le autostrade non potevano essere progettate nelle più alte cime montuose ma, secondo Giuseppe Corti²⁰ (*Suolo globale* in Mercalli L. ; Sasso C., 2004 : p. 132) la scelta dei suoli poteva dirigersi verso quelli con capacità d'uso più bassa; notate le scelte di gestione territoriale attuate con poco buon senso, egli spera nell'arrivo di persone qualificate che abbiano conoscenze e capacità per migliorare la situazione attuale.

Ormai non si tratta “solo” di fermare il consumo di suolo ma anche di considerare le misure più opportune nella risoluzione di problemi. A tal proposito purtroppo le parti in causa non trovano un accordo, essendo che ognuno procede con i propri interessi personali (es. economici, che puntano al privato e non alla sfera pubblica, produzioni e riconversioni immediate con incentivi). (Bonora P., 2015 : p. 118) I buoni propositi volti alla tutela ambientale, sono stati e sono tuttora, in alcuni casi, vanificati in nome di una cieca crescita che conduce al disastro territoriale. (*ivi*, p. 119) In direzione del “*consumo zero entro il 2050*” l'obiettivo è quello di reagire a favore dell'ambiente attraverso la limitazione, mitigazione e compensazione al fine di allontanare i pericoli ecosistemici che possono danneggiare la vita animale e vegetale. Sarebbe ideale un tempestivo allontanamento dalle pratiche di impermeabilizzazione del suolo che già hanno avuto impatti sull'ambiente e sull'uomo. (*ivi*, p. 120) Ma probabilmente ne manca la volontà, visto che se da un lato si parla di consumo zero e dall'altro lato vengono adottate “*misure urgenti per la riapertura dei cantieri*” grazie al decreto legge “Sblocca Italia” (12 Settembre 2014 n. 133) che quindi alimenta l'utilizzo di cemento e asfalto in relazione alle grandi opere, occupando suoli e territori preziosi per ogni forma di vita. (*ivi*, p. 7)

E per quanto riguarda le opere già posizionate, bisognerebbe procedere nella ricerca di rimedi e di una continua consapevolezza delle ripercussioni in seguito a ogni decisione presa. (*ivi*, p. 120) Pensando quindi alle azioni concrete attuate per la protezione del paesaggio e della rete ecologica, correlate al posizionamento di strutture lineari, sono stati proposti dei progetti che nonostante permettano un aumento di infrastrutture, tendono a dare rilevanza agli interventi di ristrutturazione e adeguamento delle opere alle nuove norme su: costruzioni; sicurezza; ambiente. Nel caso di una corretta progettazione, realizzazione e verifica, si potrebbe ridurre l'impatto negativo consentendo maggiore permeabilità ambientale e la scomparsa di situazioni critiche; tali programmi stanno studiando particolarmente le modifiche da

²⁰ Università Politecnica delle Marche - facoltà di Agraria, Ancona.

apportare ai tratti stradali esistenti e le proposte sui nuovi tratti autostradali. (ISPRA, 76.1/2011 : p. 19)

Anche se ben progettate, le nuove infrastrutture lineari, che includono anche la rete stradale, alla fine sono degli elementi che spezzano la continuità ambientale producendo ciò che viene definito “effetto barriera²¹” che nuoce alle specie animali e vegetali. (*ivi*, p. 22)

Le perdite subite, prodotte dal consumo di suolo e dai danneggiamenti al paesaggio, sono ampie e portano ad un peggioramento di: qualità di vita, sicurezza e benessere per le generazioni future e quella attuale. (Bonora P., 2015 : p. 114)

La tutela del paesaggio e dei beni paesaggistici, dovrebbe essere uno dei compiti cardine dello Stato, che però occupandosene assieme alle regioni e agli enti locali, finisce per trovarsi in un debole intreccio di soggetti con diverse competenze, che puntano alla valorizzazione e promozione territoriale e non riescono ad agire in modo sufficientemente adeguato e nel rispetto alle forme di vita e alla loro salute. (*ivi*, p. 97)

1.6 Alcune definizioni dello spazio di vita

Lo spazio di vita è complesso e mai ‘neutro’, infatti il luogo occupato dalla natura ha continuato a modificarsi nel tempo e con l’arrivo dei segni dell’uomo e di quest’ultimo stesso, è stato il centro dei mutamenti antropici. Gli individui hanno cercato di riprodurre la propria immagine nello spazio circostante. Geografi, ad esempio Carl Ritter²² (citato in Settis S., 2010 : p. 48), parlarono di esso come riflesso e memoria delle storie e delle società che lo hanno modellato nel tempo e ancora fanno attualmente. Si è moltiplicata, in rapporto all’incremento della popolazione e alla necessità di alimenti, la pratica di plasmare lo spazio naturale. Lo spazio quotidiano, prodotto dall’uomo, assume varianti storiche e geo-culturali che delineano un diverso rapporto uomo-ambiente.

Il paesaggio può essere sentito come componente identitaria che racchiude in sé le memorie delle generazioni, le relazioni sociali ed economiche, ma anche i valori culturali. E’ un insieme di speranze, amore, progetti futuri per chi ci vive; uno spazio complesso e mutevole che si frammenta nelle varie tipologie di paesaggio. Il luogo di appartenenza diventa ciò che viene plasmato da chi lo abita e che quindi ne comprende al meglio le trasformazioni, gli adattamenti e la manutenzione. (Bonora P., 2015 : p. 77)

²¹ Minor movimento e relazioni tra meta-popolazione, che si trovano su uno stesso ambito geografico.

²² Carl Ritter - geografo tedesco (Quedlinburg, 7 agosto 1779 – Berlino, 28 settembre 1859) .

Il senso di appartenenza degli abitanti, simbolico e culturale, permette di comprendere il vincolo identitario e il legame emotivo con il territorio. (*ivi*, p.95) I sentimenti e l'affettività collegano paesaggio e qualità di vita; la tutela di questi ambienti non è più relazionata ai soli elementi storico-artistici, ma anche alle emozioni tra cui amore, passione, cuore e nostalgia.

Il FAI ovvero il Fondo per l'Ambiente Italiano, trattando il tema della tutela paesaggistica, in un'occasione ha etichettato gli spazi come "luoghi del cuore" che possono essere segnalati come tali dagli "innamorati", dando rilevanza alla componente emozionale. (Vallerani F., 2013 : p. 35)

Prende forma un vero e proprio bisogno di "luoghi", nel senso che l'uomo, nonostante le comunicazioni elettroniche odierne che permettono l'instaurarsi di legami affettivi e d'amicizia, costruisce la sua identità individuale a contatto con gli altri quindi in degli spazi concreti nei quali vive e condivide esperienze e memorie. Questa necessità di avere relazioni inscritte nello spazio, nel tempo e di confronto reciproco con gli altri, si intrecciano agli ambienti cittadini che costituiscono punti di riferimento temporali, con rilevanza storica ma anche personale. Ne sono un esempio le piazze pubbliche italiane, luoghi d'incontro e di scambio di idee, ma anche un semplice bar all'angolo, il panettiere o in generale i negozi dei quartieri, divengono luoghi essenziali del proprio vivere. Non si possono definire con certezza tutti i luoghi rilevanti poiché essi sono legati alla sfera personale per la quale "*tutto può diventare un luogo*". (Augé M., 2017 : pp. 30-32)

In ogni caso, si può dire con convinzione che la tipologia urbana è una di quelle che ha determinato danni a discapito della natura; Salvatore Settis (2010 : p. 50) cita Henri Lefebvre²³ quando descrive lo spazio di vita come prodotto dell'uomo e quindi come spazio sociale. Esso è il risultato di processi economici, decisioni politiche, fattori culturali e inoltre di equilibri tra sfera pubblica e privata, componente religiosa e laica, e infine elemento funzionale e simbolico. (*ibid.*) Il riprodursi di uno spazio sociale non distrugge la natura ma si intreccia con essa; è un tipo di società piuttosto che un'altra che potrebbe rappresentare un pericolo per essa. Lo spazio sociale crea le percezioni e rappresentazioni, permette lo sviluppo di un ordine di valori e della memoria. Inoltre è essenziale per le esperienze individuali e collettive e per le speranze future. Una persona è in un rapporto reciproco con la 'sanità' della natura. Una società può ritrovare nello spazio i valori ai quali si appoggia, come libertà, democrazia, uguaglianza e combattere in nome di questi anche quando la sanità dello

²³ Henri Lefebvre filosofo, sociologo, geografo, urbanista, saggista e partigiano francese (Hagetmau, 16 giugno 1901 – Navarrenx, 29 giugno 1991) .

spazio non c'è più (es. cittadini di Chernobyl in lotta in nome della vita). Il codice condiviso dello spazio è riconoscibile e carico di significati. Non è solo un luogo fisico in cui ci si trova ma è un'immagine identitaria e di appartenenza. (*ibid.*) La percezione di un luogo e delle modifiche in esso variano nel tempo e nello spazio. La presenza attuale e quella passata, di determinati gruppi, rende lo spazio ciò che effettivamente è, un "manufatto" che può avere caratteristiche legate al passato, alla modernità o ad entrambi. In tal senso l'intervento umano è concepito diversamente nello spazio-tempo. In alcune zone si può ritenere esserci una parte valorizzante e una invece deturpante. Tutto ciò in base alla propria idea di cosa sia 'bene' e cosa sia 'male' in quella parte di mondo. A volte è utile comprendere il paesaggio dell'altro anche se non si condividono le motivazioni. Nonostante siano di diversa tipologia, grandezza e materiale, le infrastrutture, come strade o ferrovie, sono costruite da molto tempo e sono 'sempre' state ritenute opere utili alle componenti sociali ed economiche di una data società. E' anche vero che se ci trovassimo inseriti in una prospettiva ambientalista condivisa, questi progetti sarebbero etichettati come degradanti per l'ambiente e magari, penso, anche per alcuni gruppi umani. (Rizzi R., 2007 : p. 57)

Nonostante le funzioni che possono avere alcuni elementi come la rete stradale, sarebbe ottimale dare la priorità alla cura del suolo dato che esso, in passato ritenuto utile solo alle coltivazioni, costituisce una fonte di servizi naturali insostituibili. (Mercalli L., 2018 : p. 119) Biodiversità, purificazione e deflussi dell'acqua, microclima, produzione agricola e forestale, eliminazione del CO2 e particolato inquinante, a causa della cementificazione sono venuti a mancare creando un danno alla qualità di vita. (*ivi*, p. 120) L'impegno può essere diretto verso cura e pulizia degli spazi di vita, piuttosto che a progetti stradali, svincoli, rotonde, tangenziali, quartieri 'ecologici' e inceneritori. Gruppi di cittadini, associazioni, che si occupano così di manutenzione degli spazi e di equilibrio tra ambiente ed economia, migliorando lo stato di: aria; acqua; suolo; energia solare; microrganismi; flora e fauna. (*ivi*, p. 130)

E' meritevole ogni azione volta al mantenimento della qualità degli ambienti ma è necessaria la consapevolezza di ciò che circonda l'uomo e di ciò che è inserito in un ambiente. Elementi rilevanti, come ad esempio le opere palladiane, non sempre sono conosciute e apprezzate, tantoché finiranno per essere un'attrattiva per i visitatori e un'ombra per chi ama di più gli ambienti contadini. Negli spazi di vita è possibile mantenere sia caratteristiche peculiari come queste, sia il buono stato ambientale, in nome di una vita sana per tutti gli esseri viventi. E' quindi da augurarsi una maggiore sensibilità di tutti verso il paesaggio, i simboli collegati ad

esso, le componenti geo-fisiche ambientali e la sempre maggior presenza di cementificazioni. (Vallerani F., 2013 : p. 17)

La consapevolezza dovrebbe raggiungere anche coloro che hanno responsabilità decisionale nei vari progetti in modo da migliorare lo stato degli scenari quotidiani e la sfera emotiva, della popolazione, intrecciata ad essi. Se alcuni luoghi vengono danneggiati o eliminati possono condurre verso percorsi di vita colmi d'ansia e dolore che portano alla perdita dei propri ambienti, di sé stessi nel mondo e nella propria mente. Le ferite possono essere così dolorose proprio perché coinvolgono elevate intensità emotive. (*ivi*, p. 43) Serve più solidarietà e socievolezza territoriale in modo tale da procedere verso un maggiore rispetto paesaggistico, storico, ecologico e umano, legato a tutte le aree in cui si svolge la vita quotidiana. (*ivi*, p. 44)

Parlando per un attimo dello spazio di vita in termini lessicali, se ne possono utilizzare alcuni come: 'paesaggio'; 'territorio'; 'ambiente'. Essi non sono sinonimi, ma trattano le diverse sfaccettature di uno stesso spazio ovvero quello in cui si riproduce la vita quotidiana dei cittadini. (Settis S., 2010 : p. 48) Queste parole sono usate diversamente nei vari ambiti, soprattutto in riferimento alle leggi ed è sempre complesso comprendere o definire cosa sia uno o l'altro. Oltre a questo, i dilemmi sulle competenze e su chi si deve occupare di una determinata mansione, ci sono e ci sono stati. (*ibid.*)

Da anni si riflette sul tema del paesaggio e sulla nozione di 'ambiente'. Il lessico è essenziale in rapporto con le leggi che dovrebbero occuparsi di tali temi e infatti, recentemente, si sono sviluppati dibattiti che mettono a confronto la normativa italiana e la Convenzione Europea sul paesaggio. Nella Costituzione del 1948, la parola ambiente non era presente. Arriverà pari passo all'espansione della cultura ambientalista e ai linguaggi ad essa collegati. In Italia giunge per merito della "Commissione d'indagine per la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico, archeologico, artistico e del paesaggio", istituita a seguito della L. 310 del 1964. La stessa Commissione fissa il concetto di 'beni culturali', già adoperata da Georges Berlia²⁴ - riunione Unesco a Firenze nel 1950 - e poi nella L. 279 del 1958. Nel 1967²⁵, viene definita come categoria autonoma quella di "beni culturali ambientali". Quest'ultimi vengono distinti in due classi: paesaggistica e urbanistica, non dimenticando i casi 'intermedi' come borghi, casolari, ville, villaggi di pescatori ecc. (*ivi*, p. 200)

²⁴ (18 dicembre 1911 - 7 settembre 1977) .

²⁵ Per la salvezza dei beni culturali in Italia, Atti e documenti della Commissione d'Indagine per la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico, archeologico, artistico e del paesaggio, 3 voll., Colombo, Roma 1967. (citata in Settis S., 2010 : p. 200)

Nella Relazione Franceschini si definisce ‘ambiente’ come estensione del ‘paesaggio’ - art. 9 Cost. - e non si collegava alla nuova idea che lo delineava come bene giuridico soggetto da tutelare, diverrà essenziale per la salvaguardia dei suoli e delle acque, dell’aria e poi delle risorse naturali e del territorio. Darà rilievo alla biosfera, alle mutazioni climatiche e a volte anche alla componente ‘qualitativa’ del ‘paesaggio’. (*ivi*, p. 201)

L’interesse verso ‘l’ambiente’ porta alla creazione di movimenti come: Movimento per la Protezione della Natura in Italia (1948); The Nature Conservancy in America (1951); Wwf in Europa (1961). Le tematiche erano così rilevanti e così considerate che l’anno 1970 fu enunciato come ‘*anno della conservazione della natura*’ dal Consiglio d’Europa e due anni dopo l’Onu appoggiò la Dichiarazione di Stoccolma sull’ambiente. Si diffusero delle ricerche scientifiche e alcuni dati crearono preoccupazioni durante un congresso a San Diego (1977). Essi rendevano nota la velocità di estinzione di molte specie animali e i danni verso l’ambiente. In relazione ad essi si è instaurata la paura nell’uomo per la sua sorte. Così, in molti Stati, è aumentato l’interesse per l’ecologia e per la nuova definizione di ‘ambiente’, anche in Italia. Per esempio ci fu, da parte della Tecnoco²⁶, la Prima relazione²⁷ sulla situazione ambientale del Paese. Il gruppo che gestiva tale iniziati (Eni) era concentrato sul tema ‘ecologia’, infatti sono stati scritti alcuni volumi da Italo Insolera ed Enrico Ascione nel 1971 sulle coste d’Italia e successivamente sui monti italiani. L’Eni però, sotto accuse di inquinamento, dovette abbandonare la battaglia per ‘l’ecologia’. Per quanto riguarda la Relazione citata poche righe sopra, essa non fu accolta viste le tematiche delicate di cui trattava, come: la “difesa ambientale”; qualità dell’aria e dell’acqua; i pesticidi; il rumore; i rifiuti solidi; le radiazioni; flora e fauna; l’urbanistica e la difesa del suolo; i parchi e le riserve naturali; i boschi e le foreste; e in generale i beni culturali; le bellezze naturali e il paesaggio. (*ibid.*)

Si parla di rispetto delle “*caratteristiche naturali e salvaguardia degli ambienti naturali e umani*” nel Veneto degli anni ‘70. A tale scopo, la Regione promuove “*la conservazione e il ripristino del patrimonio ambientale, storico e artistico del Veneto e di Venezia*”. (*ivi*, p. 205)

Altre poi sono le occasioni in cui compare il lessico che pian piano si definisce, in relazione agli spazi di vita. *In primis* durante le sentenze della Corte n.74 del 1969 che interessa la Valle dei Templi ad Agrigento e ne parla definendola “ambiente paesistico” e, in secondo

²⁶ Società fondata dall’Eni nel 1971 nell’ambito di Snam Progetti.

²⁷ Commissionata da Raffaele Girotti e condotta sotto gli auspici del Presidente del Consiglio e il coordinamento del ministero per la Ricerca Scientifica; redatta nel 1972-73 e presentata il 29 Giugno 1973 a Urbino. Pubblicata nel 1974 in quattro volumi, composti da circa 1200 pagine. (in Settis S., 2010 : p. 201)

luogo, la sentenza n. 79 del 1971 sul Parco dello Stelvio considerato “ambiente naturale”. La parola ‘ambiente’ non è ancora nel pieno della sua definizione e nemmeno nella Costituzione. La sentenza n. 9 del 1973 mette in luce che tra i ‘principi fondamentali’ della Costituzione nell’art. 9 è presente la “tutela di bellezze naturali formanti paesaggio” (assieme a quello storico e artistico). (*ivi*, p. 210)

Per i termini ‘territorio’ e ‘ambiente’, la sentenza n. 94 del 1985, li lega al ‘paesaggio’ e quindi quest’ultimo, in un tutt’uno con gli altri termini, sarà tutelato come principio fondamentale dell’ordinamento, assieme al patrimonio storico e artistico nazionale. Sarà una tutela dinamica che considera gli sviluppi socio-economici del paese. (*ivi*, p. 211)

Con la legge Galasso (1985) si amplia il concetto di aree a vincolo paesaggistico e la salvaguardia dell’ambiente (e del paesaggio) viene ribadita nella sentenza n. 167 e in riferimento all’art. 9 Cost.; con la sentenza n. 210 si consolidano i termini “rischio di crisi ambientale” e “valutazione di impatto ambientale” (v.i.a.). Sia l’art 9 Cost., sia art. 32 Cost., rendono ben visibile il diritto dell’individuo e della collettività verso la tutela ambientale e la necessità di una concezione unica di bene ambientale che inglobi risorse naturali e culturali. (*ivi*, p. 213) L’uomo ha diritto a vivere in un’area conservata in buone condizioni (naturali) quindi con l’aria, l’acqua, il suolo e il territorio in buono stato. In tal modo possono convivere specie animali e vegetali in ciò che viene definito ‘ambiente’. (*ibid.*)

Dopo aver elencato varie leggi e norme legate alla definizione di ‘ambiente’, ‘territorio’ o di ‘paesaggio’ bisogna sottolineare che non sempre il vincolo che permette tale definizione porta un beneficio, nel senso che, fino alla Convenzione Europea (2001), il ‘paesaggio’ è stato considerato tale in relazione alle sue importanti caratteristiche naturali e/o storico-culturali. Grazie a questi elementi è stata possibile la tutela del paesaggio ma la Convenzione Europea sostiene che ‘paesaggio’ e ‘territorio’ siano sovrapponibili. In tal modo il sistema di vincoli non è abbastanza per proteggere i luoghi che dovrebbero essere tutelati. Anche perché gli interventi umani sono presenti e la tutela è necessaria non solo in zone non alterate dall’uomo ma anche in zone che essendo presenti nella contemporaneità, subiscono l’influenza umana. (Rizzi R., 2007 : p. 57)

E’ essenziale possedere una sensibilità accentuata verso gli spazi del proprio vissuto per poter procedere alla conservazione ottimale attraverso le piccole e grandi azioni. Purtroppo a volte gli spazi sono dimenticati visto che molte azioni possono essere svolte ovunque grazie all’utilizzo della tecnologia. I rapporti interpersonali, il lavoro e il divertimento, grazie alle reti informatiche e ai telefoni, non sono più collocati in un luogo preciso. E’ quindi possibile riscontrare una disaffezione verso i paesaggi e una minor sensibilità. A tal punto vengono

sostituiti dagli obiettivi di sviluppo, profitto e redditività degli spazi. Ma d'altra parte è complesso amare dei luoghi nel 'mondo del cemento' che velocemente offusca la bellezza del paesaggio. (Vallerani F., 2013 : pp. 33-34)

In realtà ogni persona conserva ricordi di luoghi del cuore o percepisce tale affetto per zone speciali o abituali che però una volta venuti a mancare lasciano solo nostalgia e dolore. La sopportazione mentale e i giorni passati nella paura della possibile perdita, vengono affrontati attraverso la forza della memoria e delle generazioni che permettono il suo susseguirsi. (*ivi*, p. 35) Non è ancora stata data abbastanza rilevanza verso i danneggiamenti ai paesaggi e al conseguente senso di disagio e depressione della popolazione. Lo spazio di vita può essere collegato alla sensibilità ambientalista ed emotiva locale, al senso che viene dato ai luoghi di appartenenza, ricchi di simboli, segni e pratiche condivise. Le radici di una comunità sono posizionate in un territorio percepito come stabile e sicuro, in grado di orientare l'agire umano e coordinare le relazioni. Uno spazio che lega "microstoria e microcosmo", tra gli ambienti tipici come la casa, la strada di paese, la piazza, la chiesa e l'osteria. Questi elementi permettono una serena socialità ricca di tradizioni, storia e riconoscimento di sé stessi nel territorio quotidiano. (*ivi*, p. 36)

CAPITOLO 2 - PRIMA DELLA SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA E IL PROGETTO

2.1 Mobilità, viabilità e relativi impatti

Gli individui, rendendo reale e concreto l'itinerario mentale che hanno immaginato in un determinato luogo, cominciano a strutturare delle vie da percorrere che, con la pavimentazione, divengono strade. Così essi hanno reso possibili viaggi e spostamenti verso luoghi prima impercorribili. Scostando gli ostacoli e riducendo tutto al proprio ritmo, ciò che era presente in natura diviene parte della costruzione umana. (Rizzi R., 2007 : p. 32)

L'uomo quindi modifica il paesaggio in relazione alle sue esigenze e alla mobilità. Un individuo si sposta per diverse motivazioni che sono differenti in base allo spazio-tempo a cui si riferisce, alle diverse culture e interessi individuali o collettivi. (Turri E., 2008 : p. 197)

Nei contesti geografici europei, al giorno d'oggi, espansione urbana e occupazione di suolo continuano senza freni. Tali pratiche sono motivo di gravi impatti territoriali, tra cui destrutturazione del tessuto insediativo e frammentazione, isolamento, erosione e degrado degli ambiti naturali e paesistici.

La situazione allarma al punto tale da mettere in primo piano il tema dei meccanismi di estinzione che vengono accentuati in presenza di condizioni non solo legate ai cambiamenti biologici di struttura e dinamica di animali e vegetali, ma anche alle dimensioni di una popolazione animale e quindi allo spazio di vita disponibile e l'isolamento. La frammentazione può alimentare i processi di estinzione attraverso la minore dispersione e possibilità di colonizzazione per alcune specie animali. (ISPRA, Manuali e Linee Guida 76.1/2011 : p. 10²⁸)

Gli ambienti naturali possono subire delle conseguenze alla frammentazione che sono: "effetto margine"; "effetto corridoio"; "effetto barriera". Con il primo si indicano gli effetti fisico-chimici e bio-ecologici derivanti da un veloce passaggio che separa ecosistemi vicini che, a causa della frammentazione aumentano sempre più di numero. (*abrupt transition*; Murcia cit. in Scoccianti, 2001 in ISPRA, 76.1/2011 : p. 13) Le componenti che si vanno a modificare possono riguardare: struttura vegetazionale; microclima; copertura del suolo che

²⁸ 12/2011; Pubblicato su: <http://www.isprambiente.gov.it/site/it-IT/> ; Coordinamento editoriale: Daria Mazzella
ISPRA – Settore Editoria : ISPRA - L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale Via Vitaliano
Brancati, 48 – 00144 Roma.

poteva essere destinato ad altri usi e quindi distribuzione e molteplicità delle specie animali e vegetali. (Davies et al., 2001 in *ibid.*)

Il secondo effetto, per mezzo della creazione di contesti fortemente antropizzati, può permettere l'insediamento e l'aumento numerico di animali e vegetali legati alle attività umane. Non sempre è sinonimo di vantaggi, visto che le specie si espandono con facilità e in alcuni casi invadono e danneggiano l'ambiente circostante. (Definizione effetto margine da Battisti C., 2008 in *ibid.*) In tal senso è vantaggioso tenere sempre a mente che la vegetazione laterale delle strade non ha sempre effetti positivi, in modo particolare se sono presenti specie infestanti non autoctone predisposte ad una diffusione incontrollata. (*ivi*, p. 17)

Il terzo effetto diminuisce movimento e relazioni tra meta-popolazione, che sono localizzate su uno stesso ambito geografico, animali terrestri in particolar modo quelli di piccole dimensioni e più lenti. Anche una semplice strada può divenire una barriera invalicabile e se si tiene conto delle recinzioni, nonché dell'elevato flusso di veicoli, si comprende la moltitudine di ostacoli presenti per alcuni esseri viventi. Nonostante ciò, è necessario tener bene a mente che non solo autostrade e strade sono così problematiche, ma anche le linee elettriche che per molti volatili sono la causa di ferite e persino morte. (*ivi*, p. 13)

Considerando le strade di grande comunicazione e le autostrade collegate agli effetti ecologici che diffondono con il loro posizionamento in un ambiente, si può comprendere l'estensione dell'area su cui hanno effetto. Con il variare delle componenti ambientali nei pressi dell'opera e in base alla tipologia impattante, si possono rilevare implicazioni ecologiche a distanze come qualche centinaio di metri o addirittura sino a millecinquecento metri. (*ibid.*)

Un ulteriore elemento che riguarda la frammentazione è l'urbanizzazione del territorio che coprendo il suolo porta ad una perdita di natura creando zone disconnesse e isolate tra loro. Gli *habitat* di vita naturale si trovano circondati da opere quali strade, svincoli e strutture urbane come centri commerciali, zone industriali, piazzali di sosta delle merci, insediamenti sportivi, ricreativi e quartieri residenziali. Le varie opere umane modificano la morfologia, smuovono la terra e per mezzo di elementi quali gallerie e cave estraggono materiali per poi depositarne altri di scarto (discariche). I cantieri sono un altro luogo da cui si estrae materiale, anche pregiato e sono uno dei campanelli d'allarme parlando di inquinamento poiché in essi creano danni sia i mezzi e i prodotti utilizzati, ma anche la conseguente movimentazione, stoccaggio e smaltimento di materiali. (*ivi*, p. 15)

Ne risentono poi quantità e qualità di aria e acqua, superficiale e sotterranea, il suolo tra fenomeni di erosione, frane, degrado, compattamento e impermeabilizzazione.

L'inquinamento, nelle sue tipologie, può essere duraturo o temporaneo (sversamenti, incidenti, dispersione di rifiuti); il rilascio di gas e polveri può essere altamente impattante e creare grandi allarmismi come anche l'alto rilevamento di piombo e cadmio nel suolo e nelle piante soprattutto nei pressi di strade con elevato volume di traffico. (*ibid.*)

Creano altre problematiche i sali antineve che rimangono (a volte vengono assorbiti) tra la vegetazione vicina alle strade. Ma anche il dilavamento dell'asfalto è insidioso, trasporta sostanze di vario genere, quindi anche nocive, nei corsi d'acqua e nelle falde, così possono permanere effetti negativi nel tempo e in più spazi. Non meno rilevanti sono i danni conseguenti ad azioni abusive come raccolta di prodotti del bosco, attività venatoria, rilascio rifiuti, fuoristrada, vandalismo, incendi. Gli impatti ambientali procedono anche considerando la componente acustica e visiva; luci, vibrazioni e stimoli visivi dei mezzi in movimento possono nuocere ad alcune specie animali, compromettendo le loro capacità comunicative. (*ibid.*) Alcune tipologie d'illuminazione possono disturbare insetti, pipistrelli, uccelli e le morti per investimento non sono così rare. Sempre per le popolazioni animali, ma anche per tutto l'ambiente in cui viene inserita una strada, l'asfalto crea modificazioni al microclima del manto stradale e quello circostante ed anche la velocità del vento viene a modificarsi, impattando ripetutamente e ancor di più. (*ivi*, p. 16)

Le infrastrutture lineari della mobilità e tecnologiche danneggiano la qualità ambientale e creano ciò che viene definito: “*polverizzazione delle aree libere*”²⁹. (*ivi*, p. 10)

Tra vantaggi e svantaggi possibili, in primo luogo, bisogna comprendere che tipo di infrastruttura si sta valutando; in secondo luogo incidono le condizioni di utilizzo, il contesto territoriale e il periodo di tempo. (*ivi*, p. 17)

Dalle riflessioni dal titolo “*Popolazione e territorio*” di Anna De Angelini (in Dalla Zuanna G. ; Rosina A. ; Rossi F., 2004 : p. 63) ci si può avvicinare a quanto era ed è la realtà specifica del Veneto, in cui la localizzazione della popolazione e le forme d'insediamento dimostrano i collegamenti con il passato e veicolano informazioni sulle trasformazioni economiche, territoriali e sociali. Dagli anni '60 collegati a caratteristiche legate alla società agricola, la regione si è diretta verso un modello organizzativo differente, quello industriale. Nonostante la percezione di essere un *unicuum* in “ritardo storico” rispetto al triangolo industriale, la zona veneta, già di base non può essere considerata come una realtà omogenea,

²⁹ Con riferimento all'uso fig. di *polverizzare*, nel linguaggio econ. è detto *p. della terra* o *della proprietà terriera* il frazionamento del possesso in unità individuali talmente esigue da non essere ciascuna in grado di costituire un'azienda autonoma e di fornire perciò al coltivatore completa occupazione e un reddito sufficiente per il sostentamento suo e della sua famiglia. <https://www.treccani.it/vocabolario/polverizzazione/> .

poiché si articola principalmente in diverse zone: montana, collinare e di alta e bassa pianura. Le peculiarità locali, inoltre, sono legate proprio allo sviluppo industriale, ai tassi migratori e di disoccupazione. (*ivi*, p. 64)

Secondo quanto scritto da Giorgio Roverato (2008) nel testo “*Il lungo processo dell’industrializzazione*”, il processo industriale fu graduale; portò con sé spinte innovative e nuove modalità organizzative che rimasero presenti assieme alle forme produttive tradizionali. L’industrializzazione del Veneto avvenne in seguito ad un lungo e lento percorso in cui la diffusione della fabbrica si instaurò in un’area circoscritta ovvero l’alto vicentino (tra cui attività come: Lanificio Rossi a Schio, Lanificio Marzotto a Valdagno) per poi estendersi dapprima in modo disomogeneo nella regione, per poi divenire pervasivo a fine Novecento. (Longo O. ; Favotto F. ; Roverato G., 2008 : p. 2) Il sapere produttivo definito in quasi duecento anni di attività, sembrò essere sostituito dalle grandi imprese del “distretto industriale” ma in realtà rimase convivendo con esse, attraverso le pratiche delle aziende minori. (*ivi*, p. 25)

L’area collinare e di alta pianura include la fascia pedemontana, dove si situano importanti nuclei dell’industria manifatturiera e poi una fascia della media pianura in cui si nota la ricca frammentazione delle proprietà. (Ventura A. ; Fumian C., 2004 : p. 173)

La formazione sociale ereditata dal mondo contadino, che si focalizzava sul possesso di una piccola proprietà, ha generato dal dopoguerra pratiche di solidarietà economica e finanziaria. Negli anni Ottanta e Novanta si nota la presenza di un gran numero di piccole imprese (laniera, tessile, del vetro, della ceramica, chimica) che fanno parte dei distretti industriali locali e viene coniato il termine “*città diffusa*” per indicare un nuovo tipo di territorialità caratterizzata da fenomeni urbanistici connessi alla rapida crescita disordinata in atto. (Dalla Zuanna G. ; Rosina A. ; Rossi F., 2004 : p. 65) L’importante industria laniera e la manifattura presente nell’alto-vicentino costituiscono il tessuto di piccole-medie imprese a localizzazione sparsa.

Nel testo “*Tracce di città*” (citato in Dalla Zuanna G. ; Rosina A. ; Rossi F., 2004 : p. 65) Munarin e Tosi definiscono il territorio come “*già chiaramente infrastrutturato, antropizzato, predisposto ad accogliere nuove costruzioni [...] stanno scomparendo alcune popolazioni e con loro un certo tipo di paesaggio [...] è facile immaginare diversi paesaggi fisici e sociali, altrettanto interessanti e potenzialmente sostenibili*”. Credo che da queste osservazioni compaiono note di rassegnazione al fatto che continui la costruzione urbanistica e di opere per mano dell’uomo che portano a dei danneggiamenti territoriali e paesaggistici ma anche

una speranza verso innovazioni più sostenibili e quindi in accordo con l'ambiente e gli ecosistemi.

Il Veneto viene considerato una zona con caratteristiche uniche che mette in dialogo elementi ereditati dal passato, ancora visibili e ciò che caratterizza i tempi più recenti. Questa percezione di continuità probabilmente è possibile per via della stabilità idraulica e delle vicende storiche che, senza interrompere del tutto i legami con ciò che è stato, permettono di ammirare elementi appartenuti ai tempi della colonizzazione romana. (*ivi*, pp. 66-67) Tra le varie peculiarità, la regione possiede un gran numero di abitazioni localizzate all'interno di aziende agricole; la distribuzione, lo sviluppo demografico e l'aumento del benessere, nonché del tempo libero hanno pian piano mutato gli stili di vita che seguono il modello urbano. Gli spostamenti effettuati dalla popolazione sono così divenuti essenziali per: lavoro; servizi e svago (trasporto pubblico poco efficiente). In molte situazioni e per molto tempo sono stati utilizzati, come mezzi principali, sia la bicicletta che la motoretta, ma con l'aumento delle automobili (1981) e modifiche allo stile di vita si è cominciata a diversificare sempre più anche la viabilità. (*ivi*, p 91)

2.2 Monitoraggio Ambientale

L'importanza della tutela ambientale e l'insostituibilità delle funzioni correlate alla biodiversità sono essenziali per le componenti ecologiche, economiche e sociali riprodotte negli ambienti terrestri. La conferenza delle Nazioni Unite per l'Ambiente e lo Sviluppo (UNCED, Rio de Janeiro, Giugno 1992) marca i concetti di 'sviluppo sostenibile' e di biodiversità. A tal proposito viene siglata la Convenzione sulla Biodiversità e in Europa, per un'adeguata applicazione delle indicazioni quali importanza del paesaggio nonché aspetti di protezione, gestione e miglioramento, si seguono le linee guida della Strategia Pan-Europea che tratta appunto la diversità biologica e del paesaggio (approvata nel 1995; Conferenza Paneuropea dei Ministri dell'Ambiente a Sofia). (ISPRA, 76.1/2011 : p. 11)

L'impegno umano dovrebbe essere incanalato verso tutti gli esseri viventi e sui servizi ecosistemici che, per mezzo di cibo, acqua, materie prime, risorse genetiche, e poi processi tra cui assorbimento degli inquinanti, protezione dall'erosione e dalle inondazioni, regolazione dello scorrimento superficiale della acque e della siccità, qualità delle acque, controllo delle malattie, formazione dei suoli, dimostrano il loro immenso valore. (*ibid.*)

Ogni considerazione (socio-economica; trasporti; diversità biologica) legata alla valutazione ambientale dovrebbe tener presente il capitale naturale e la bellezza del paesaggio nonché del senso d'identità per la comunità locale.

Se un'infrastruttura fosse posizionata in un'area "protetta" o nelle zone adiacenti, si deve tener conto in primo luogo della fragilità locale e poi della propagazione degli effetti. Non è sufficiente posizionare una struttura vicino al luogo vulnerabile per far in modo che quest'ultimo sia immune da ripercussioni. (*ibid.*)

L'attenzione al territorio e la sua buona gestione dovrebbe iniziare da una base cognitiva che, una volta applicata, possa attraverso degli indici di misurazione, fornire dati utili alla pianificazione territoriale. (*ivi*, p. 12)

L'inserimento di elementi come "passaggi per fauna" e "vie verdi" cioè la viabilità minore, l'insieme sentieristico e ciclabile possono migliorare le condizioni ambientali, nel primo caso essere utili alla connessione di macchie di *habitat* e nel secondo caso alla riqualificazione. La struttura stradale, poi, non dovrebbe impattare eccessivamente sui punti cardine della rete ecologica come abbeveratoi, stagni, boschetti e arbusteti che sono un ultimo elemento di recupero parziale del sistema interconnesso di *habitat*. (*ivi*, p. 19)

Uno dei progetti degni di nota è "*Sicurezza strade/fauna*"³⁰ che mette al corrente sulla situazione nazionale e svolge funzioni quali rapporto tecnico sulla sicurezza "biodiversità/trasporti", analisi dello stato dell'arte in Italia in relazione a "fauna/strade", catalogazione della bibliografia tecnico-scientifica, italiana e internazionale e infine campagna educativa di sensibilizzazione, elemento essenziale al fine di progettare opere in sintonia con l'ambiente o quantomeno mitigare i danni causati. (*ivi*, p. 22)

Per indicare nello specifico obiettivi e direttive in tema di monitoraggio ambientale a livello europeo, bisogna tener presente che dopo gli anni Settanta, dapprima con l'attività del Consiglio d'Europa (Convenzione di Berna) e successivamente dell'Unione Europea dei primi anni Novanta (Direttiva *Habitat*), gli ambiti giuridico e tecnico-normativo hanno avuto funzione di supporto in relazione agli impatti ambientali. Indagando sui temi ambiente e trasporti, nel 1998 il Comitato di attività del Consiglio d'Europa che si occupava di diversità biologica e paesaggistica fondò il Gruppo di Lavoro "Ambiente e trasporti" che aveva il compito di redigere il "*Code of practice for the introduction of biological and landscape diversity considerations into the transport sector*"³¹. (*ivi*, p. 20)

Un altro progetto, in ambito europeo, strutturato su elementi di ricerca scientifica e tecnica, ovvero il "*COST Action 341 - Habitat Fragmentation due to Transportation Infrastructure*"

³⁰ Realizzato dalla LIPU (Lega Italiana Protezione Uccelli) e finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale delle Strade e Autostrade (Anni 2001-2002).

³¹ Pubblicato al n. 131 della serie "*Nature and environment*" del Consiglio d'Europa.

(Bruxelles, Novembre 2003), è un esempio di cooperazione tra quattordici Paesi (l'Italia non ha aderito ufficialmente). Esso tratta complessità sulla frammentazione ambientale dovuta ai progetti d'infrastrutture di trasporto e cerca di creare un dialogo tra ingegneri civili e biologi, nonché tra ecologi del paesaggio e studiosi di singole specie e poi anche tra teorie e applicazioni. Tra i vari documenti redatti in seguito al suo contributo, troviamo “*The European Review*” che descrive la frammentazione degli ambienti naturali dovuta all'inserimento di strade, ferrovie e canali e le possibili soluzioni future e poi per mezzo del “*Wildlife and Traffic: a European Handbook for identifying conflicts and designing solutions*” vengono date informazioni utili in tema di progettazione, costruzione e gestione delle infrastrutture di trasporto. (*ibid.*)

Considerando invece l'ampia varietà delle discipline che si occupano delle sfaccettature dei vari ambiti, dalla metà degli anni '90, viene a crearsi la “*road ecology*” che ha come obiettivo l'attenzione verso le forme di vita che mutano in relazione alla presenza di una strada, adattamenti di quest'ultima ai primi e in sostanza al rapporto tra ambiente naturale e sistema stradale. (Forman et alii, 2002 in ISPRA, 76.1/2011 : p. 20)

Successivamente, nel 2003, al fine di appoggiare figure quali politici, amministratori, operatori e ambientalisti in tema di comprensione e risoluzione collegati alla pianificazione, progettazione e uso dei trasporti, inclusivi della biodiversità e del paesaggio, il Consiglio d'Europa ha definito un codice che tratta appunto il tema del sistema dei trasporti lineari tra cui strade, ferrovie e corsi d'acqua navigabili interni, denominato: “*Codice pratico per l'introduzione delle considerazioni riguardanti la diversità biologica e paesaggistica nel settore dei trasporti*”. (Bickmore, 2003 in ISPRA, 76.1/2011 : p. 20)

Ponendo il *focus* sulla zona italiana, viene specificata (in ISPRA, 76.1/2011) la carenza di una politica adeguata in materia di inserimento ecologico delle infrastrutture negli ecosistemi. Alcuni punti di riferimento giungono dal “*Nuovo Piano Generale dei Trasporti*” che però non sono sufficienti e pienamente dettagliati. (*ibid.*) Nonostante si parli di strade e ambiente dagli anni '70 e negli anni '80 siano stati progettati e costruiti i primi attraversamenti faunistici, le accortezze volte all'ambiente e alla buona qualità di vita sono ancora da ottimizzare. Le iniziative locali non sono mancate, basti pensare all'ANPA (poi APAT e ora ISPRA - Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale) che si occupa del monitoraggio delle reti ecologiche, collaborando con regioni, province e alcune Università italiane. L'Istituto appena citato, compone anche le linee guida in tema di gestione delle reti ecologiche nella pianificazione locale. (*ivi*, p. 21)

Per un miglioramento delle metodologie in merito alla pianificazione ambientale e territoriale, il Ministero dell'Università e della Ricerca Scientifica ha appoggiato il programma “*PRIN - Planning in Ecological Network (1998)*”. (Filpa e Romano, 2003 in ISPRA, 76.1/2011 : p. 21) Successivamente, nel 2002, il Ministero dell'Ambiente, Servizio Conservazione della Natura, al fine di sostenere azioni per uno sviluppo sostenibile e dare importanza alle reti ecologiche, struttura lo schema direttore della Rete Ecologica Nazionale e supporta il progetto “*APE - Appennino Parco d'Europa*”. Comincia a radicarsi l'idea di sensibilità gestionale e di azioni coordinate per ottenere effetti positivi comuni, dialogo reciproco e collaborazioni future; ciò però non accade in ogni contesto territoriale, tantoché si notano esempi di frammentazione degli ambienti dovuti alle decisioni d'inserimento di infrastrutture che recano danno ai fragili equilibri ecosistemici. Le varie regioni hanno cercato così di dare maggior spazio alle iniziative³² focalizzate sulla tutela, sul più attento monitoraggio ambientale e bandi di gara per studi sulla rete ecologica regionale e sui sistemi di interconnessione delle aree protette (Calabria e Puglia). (*ibid.*)

Nella Delibera n. 18/2015/G³³ (p. 104) viene chiarito di chi sia la competenza ad occuparsi della protezione ambientale e a tal proposito, in data primo Agosto 2011, si stabilisce che l'attività tecnico-scientifica di *audit* (documenti, sopralluoghi, verifiche in cantiere, analisi e coordinamento), prima e dopo la costruzione di un'opera, rientri nei monitoraggi ambientali in questione.

Nel caso specifico della SPV, le attività di alta sorveglianza e di governance vengono svolte dalla Pubblica Amministrazione. Agisce in tutto il ciclo di vita dell'opera, programma e promuove le attività di controllo su: qualità, tempo, costi e realizzazione. Per fare tutto questo, nel Dicembre del 2016, in seguito al passaggio dalla gestione commissariale (2009/2016) alla gestione ordinaria (dal 2017), la Giunta Regionale ha provveduto ad istituire, con DGR 2027/2016, la Struttura di Progetto “Superstrada Pedemontana Veneta” e alla nomina del “Commissario Autorità Vigilante SPV”. (DPGR 6/2017 in Carta dei Servizi 2021 : p. 9)

Con il DDR 9/2017 procede l'approvazione del “*Programma di monitoraggio e controllo sulla Concessione Superstrada Pedemontana Veneta*” e dei protocolli operativi suddivisi per carattere amministrativo e tecnico. Questi protocolli trattano di: espropri, monitoraggio

³² Esempi: Progetto RERU - Rete Ecologica della Regione dell'Umbria ; WWF - World Wildlife Fund 2004, Rete Ecologica delle Marche ; Life Environment ECONET 2001-2004, Regione Emilia Romagna; Regione Lombardia DGR n. 8/8515 del 26.11.2008 integrato con DGR n. 8/10962 del 30.12.2009.

³³ Corte dei conti | Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato | Delib. n. 18/2015/G.

finanziario, contratti di affidamento, subappalto e assimilati, tempi e costi dei lavori, ambiente. (*ibid.*)

Per la qualità dell'aria è stata commissionata Arpav, prima e dopo la realizzazione dell'opera. Le varie attenzioni ambientali (agronomia, paesaggio, ambiente sociale, ambiente idrico superficiale e sotterraneo, fauna, avifauna, flora, radiazioni, terre e rocce da scavo, suolo e sottosuolo, rumore e vibrazioni), invece, sono state delegate ad altre aziende. Viene sottolineato l'impegno alla tutela ambientale nelle attività cantieristiche³⁴.

In relazione alle opere già realizzate, come strade, autostrade e ferrovie, sono di supporto alcuni strumenti tecnici, ad esempio il PDO ovvero il Profilo di Occlusione Ecosistemica delle infrastrutture (Romano et alii, 2009 in ISPRA, 76.1/2011 : p. 24). Assieme alle Valutazioni di Impatto Ambientale e alle Valutazioni di Incidenza Ambientale, questo strumento permette di comprendere al meglio i cambiamenti degli ambienti in cui è stata inserita una grande opera.

Un ulteriore contributo potrebbe provenire dalla *road ecology* che nella comprensione dell'ambiente naturale e del sistema di infrastrutture, cerca nuove vie applicabili alla progettazione di future strade e risoluzioni a situazioni critiche in atto, che tengono conto del complesso rapporto tra organismi, ambiente, strade e veicoli. (*ibid.*)

Ponendo l'attenzione alla rilevazione periodica e sistematica di parametri allo scopo di controllare la situazione o l'andamento di alcuni contesti territoriali, è necessario comprendere quali possono essere gli effetti avversi sugli ecosistemi: "*inquinamento chimico, inquinamento acustico, invasione di specie alloctone, presenza di micro discariche*" che non sono correlati al luogo in cui viene costruita un'infrastruttura, e poi "*perdita di habitat e riduzione della loro qualità, mortalità faunistica, frammentazione ambientale e perdita di connettività*" che invece lo sono, quindi bisognerebbe sempre tener conto delle sovrapposizioni fra infrastruttura e linee di connettività ecologica. (*ibid.*)

Esistono dei metodi *standard* per l'analisi dei contesti al fine di scegliere le migliori strategie d'intervento e danneggiando nel minor modo possibile flora e fauna locali. In alcuni casi l'inserimento di un nuovo elemento in un ambiente crea più complicazioni del previsto, per questo si parla di pianificazione e progettazione, ancor prima di monitoraggio, pratica che potrebbe contenere le aree insediate e salvaguardare gli ecosistemi e la tutela della biodiversità. (ISPRA, 76.1/2011 : p. 24)

³⁴ citata come nota n. 401-15-gda-svi del 5 Marzo 2015 di Superstrada Pedemontana Veneta.

Gli effetti ambientali sfavorevoli e ‘inevitabili’ causati dall’infrastruttura, che possono essere, frammentazione, isolamento di alcune specie animali e gli impatti veicolo-animale, vengono risolti dagli interventi di mitigazione degli impatti. Nel primo caso si dovrebbe procedere al collegamento delle specie viventi e nel secondo al blocco degli animali nelle strade, attraverso altri percorsi o limitazioni (recinzioni o altro). (*ivi*, p. 22)

Gli studi condotti sulla “*road mortality*” degli animali selvatici dimostrano un dato angosciante, ovvero il gran numero di morti. Per comprendere al meglio le stime, nei Manuali e Linee Guida 76.1/2011, si indicano dai dieci ai cento milioni di uccelli e mammiferi abbattuti nelle strade del territorio europeo.

I vari incidenti stradali possono avere diverse ripercussioni dovute: alla velocità del veicolo; alla dimensione dell’animale; manovre inadeguate del guidatore al fine di evitare l’animale; motociclisti che scivolano sull’asfalto in cui sono presenti resti di anfibi travolti. (*ivi*, p. 16)

In ogni caso, l’idea dovrebbe sempre essere quella di salvaguardare la vita in tutte le sue forme e se l’evitamento di un progetto, la pianificazione, la mitigazione non sono state possibili e il monitoraggio porta solo a dati scoraggianti, si passa alla compensazione ambientale in modo da non estinguere le funzionalità ambientali, attraverso la ricostruzione di ambienti naturali con caratteristiche di egual valore a ciò che era presente prima della sua distruzione (ripristini, rinaturazioni e rinaturalizzazioni). (*ivi*, p. 23)

E’ necessario un attento monitoraggio ambientale e dei fattori di disturbo, come potrebbe essere il rumore. Quest’ultimo può originarsi dai veicoli che percorrono una strada e può essere causa della frammentazione per alcune specie di uccelli più sensibili. Tali effetti sono stati stimati incidere fino a una distanza di 250 metri dalle strade e ca. 3,5 km dalle autostrade. (*ivi*, p. 15)

I monitoraggi, per quanto rilevanti, non sono abbastanza per dire di agire in difesa dei paesaggi e della vita perché è essenziale comprendere la complessità dei meccanismi territoriali e culturali, in modo da poter scegliere coerentemente, con grande sensibilità per le questioni ambientali, riflettendo sul rapporto uomo-natura, sul pianeta e sulla gestione ecologica e sociale. (Bonora P., 2015 : p. 79)

2.3 Osservazioni prima del completamento del Progetto SPV

Il Veneto, luogo d’identità secolari, è caratterizzato da bruschi cambiamenti nel tempo. La Superstrada Pedemontana Veneta non è di certo il primo intervento che irrompe nell’equilibrio territoriale, ma è sicuramente l’infrastruttura in costruzione più estesa d’Italia. Novantatré chilometri di gallerie, trincee e viadotti, un’opera imponente che coinvolge

differenti zone ovvero paesi, città, zone agricole con vari elementi come vigneti e zone industriali con fabbriche. (Malaguti P., 2018 : p. 2)

Lo scrittore, Paolo Malaguti con la sua pubblicazione “*Lungo la Pedemontana*” (2018) conduce all’esplorazione dei paesaggi, della società e della lingua che sono in continuo mutamento. Attraverso il suo viaggio, osserva le zone adiacenti alla nuova opera, ovvero la Superstrada Pedemontana Veneta, che si impone in contesti preesistenti. Paolo Malaguti, con le sue ottime capacità di scrittore, riesce ad andare nell’anima della storia, o meglio della storia locale grazie alla quale molte persone si possono identificare e vedono, tra le pagine della suo opera (2018), scritti alcuni loro pensieri in relazione alla progettazione e costruzione della nuova strada. Malaguti tende a notare alcuni fattori negativi in relazione al progetto ma durante il suo viaggio, parte effettuato in automobile e parte in bicicletta, sarà ben lucido nel definire osservazioni di ogni tipo, senza pregiudizi o condizionamenti. Innanzitutto si pone delle domande sullo svolgimento dei lavori, rimanendo perplesso sul destino delle case isolate e dei paesi che saranno coinvolti nella tratta della strada. (*ivi*, p. 7) Lo scrittore ripensa all’antichità e alle strade romane che venivano progettate in zone deserte e poi le città si edificavano lungo ad esse. Qui invece, in uno spazio altamente umanizzato, la nuova strada coinvolgerà i dintorni, se non proprio i lembi di terra già occupati, passando vicino a paesi e a cittadine. (*ivi*, p.34)

Ogni elemento inserito o modificato in un ambiente tende a dare rappresentazione dell’organizzazione territoriale e del rispetto o meno per l’ambiente. (Vallerani F. ; Varotto M., 2005 : p. 31) Oggi, la presenza dei cantieri porta con sé domande, ansie e momenti di cambiamento prodotti da: scavi; demolizioni; gallerie e trincee in progetto. Ma essi in realtà, per chi vive nella regione, non sono percepiti come invasione dell’ambiente perché la regione è da sempre zona di cambiamenti e di discontinuità anche violente. (Malaguti P., 2018 : p. 10) Nel processo di riconsiderazione degli spazi e della convivenza di elementi come i capannoni anni Sessanta con le ville veneziane o della Grande Guerra o della civiltà agricola preindustriale, si possono rilevare le dimensioni del progetto, nonché le sue implicazioni. La strada sarà inserita in un territorio che per via delle componenti storiche, economiche, governative e sociali permette tale costruzione. (*ivi*, p. 8) Ed ecco che inizia la nascita di un non luogo che neutralizza alcune specificità paesaggistiche e culturali prima presenti. (*ivi*, p. 12)

Permane una parte di campagna in cui si riproduce l’antico rapporto con la terra, l’equilibrio e la grazia nel paesaggio. Tutto ciò sarà interrotto dalla SPV. (*ivi*, p. 29) Essa, composta da una striscia di ghiaia bianca, irrompe in un ambiente prima per lo più tranquillo. (*ivi*, p. 27)

Intacca anche le viabilità vicine, come la via Aurelia, tracciato antico ricco di noci secolari, aie con capitelli e piccole cappelle ornate da affreschi. (*ivi*, p. 29) La SPV passa sotto l'Aurelia, irrompe in legami antichi con il territorio e crea una deviazione. (*ivi*, p. 34) In seguito alle ripercussioni sul tratto antico, sono stati fermati i lavori e sono giunti degli archeologi a perlustrare la zona. Ma, dopo pochi giorni, come nulla fosse, è stata coperta la zona con un quadrilatero di pavimentazione e con dei teli di plastica bianca, poi i lavori sono continuati come stabilito. (*ivi*, pp. 36)

Un avvenimento raccontato da Paolo Malaguti (2018) mi ha proprio colpita in pieno ovvero le proteste di un uomo che aveva piantato con la moglie degli alberi e la concessionaria della SPV non ha risparmiato la zona dal passaggio della strada. La moglie è mancata da qualche anno, quindi il proprietario conservava i ricordi di lei nel territorio ora parzialmente abbattuto e invaso. A volte non avere più legami con il passato doloroso fa del bene e toglie le memorie amare ma dovrebbe poter essere una scelta e non un obbligo. (*ivi*, p. 40)

In questo momento mi conviene accogliere il messaggio di alcuni detti e usanze veneti che sostengono che ci siano poche cose per cui vale la pena arrabbiarsi e bisogna lasciar perdere. Scrive Andrea Zanzotto (2013 : p. 86) “*mi no vado a combàtar*”; è un pensiero ricorrente nel Veneto e anche Paolo Malaguti (2018 : p. 80) riscontra lo stesso modo di dire e la stessa usanza ad esso collegata. Nel tempo non tutti hanno evitato questa ‘lotta’ e quindi ci sono state proteste contro la Pedemontana o contro alcune complicazioni ad essa dovute. Tramite internet si sono diffusi messaggi di possibili dialoghi per migliorare la situazione o, in maniera più estrema, bocciando l'intero progetto. In ogni caso, tali idee non si sono diffuse tra la popolazione, tanto da far pensare che ai veneti la SPV vada bene o che non ci si possa far nulla. (*ivi*, p. 78) Lo scrittore ritiene che sia più appropriato dire che la SPV ai veneti non va male, quindi esclusi ambientalisti, attivisti e chi subirà o ha subito un esproprio, gli altri sono indifferenti. (*ivi*, p. 80) Il diritto di possedere una casa o un terreno, viene meno se si considerano gli espropri. Quest'ultimi sono attuati in nome di un ‘interesse comune’ e permane l'idea che se non viene toccata la propria proprietà, non c'è il danno. (*ivi*, p. 155) E' un meccanismo simile a ciò che Salvatore Settis (2010 : p. 258) descrive come sensibilità NIMBY (*not in my backyard*). Essa è una protesta dei membri di una comunità locale contro la realizzazione di opere pubbliche con impatto rilevante e che avviene in una zona considerata personale. Molto probabilmente, queste persone, non avrebbero nulla da dire se opere simili fossero inserite in un altro contesto.

E' anche vero che il discorso non è così semplice e quindi Paolo Malaguti (2018 : p. 80) precede il suo libro scrivendo della fiducia nello Stato che conduce l'uomo ad accogliere le

iniziative prefissate. Nonostante l'alta percentuale di volontari e associazioni, l'ambito dell'attivismo civile resta un po' in disparte. Oltre a questo, il cambiamento è percepito come meccanismo positivo; a volte può esserlo. Però, considerando le componenti territoriale, ambientale, umana, si poteva indagare maggiormente sulle alternative possibili e sul reale impatto dell'opera. (*ivi*, p. 82)

Nella complessività del progetto però non si parla di brutture ma di ricerca estetica. Riscontra Paolo Malaguti (2018 : p. 101), suo malgrado, che sono presenti belle aiuole di fiori e ciottoli bianchi, il lavoro di arginatura è ben fatto, l'erba è già seminata e c'è la presenza di reti di contenimento contro eventuali cedimenti. Tutto ciò in piena armonia ed eleganza, che disturba lo scrittore perché sarebbe stato meglio poter definire la SPV brutta.

In conclusione riassume un po' la filosofia veneta che sostiene che la Superstrada piace in modo conscio o meno. Essa riflette il modello comportamentale in sintonia con gli sviluppi economici, linguistici ed etici della zona. La società qui presente ha conosciuto il benessere sacrificando tutto, anche i propri spazi. (*ivi*, p. 162) La realizzazione della SPV, un'opera che ormai è iniziata, tanto vale che si completi e potrebbe pure portare giovamento all'economia. Quest'ultima è parte della definizione di realizzazione familiare della zona veneta. Chi si ribella è una piccola parte in confronto a chi resta passivo (non necessariamente felice del progetto). In una regione come il Veneto, dice Paolo Malaguti (2018 : p. 162), sarebbe difficile la rinuncia ad un intervento sul paesaggio. Gli spazi sono stati e saranno sacrificabili, con una conseguente perdita di affettività per essi. (*ivi*, p. 167) Chissà poi se chi nascerà e vedrà fin da subito la SPV la riterrà un elemento collegabile a componenti emotive o alla memoria. Come scrive Andrea Zanzotto (2013 : p. 23), ciò che etichettiamo come "paesaggio" è tale già dalla prima infanzia. L'individuo, con grande "stupore" percepisce il tutto attorno a sé attraverso i sensi, scopre il paesaggio e il "mondo". Quest'ultimo, fin da subito, diviene il luogo nel quale riconoscere sé stessi e il proprio rapporto con il paesaggio, in uno scambio continuo. L'uomo, soggetto a momenti di crisi sociale o individuale, cerca di rimanere saldo aggrappato alle colonne portanti di se stesso. E' necessario trovare il proprio posto nel territorio, in un "giusto" antropocentrismo e sintonia prodotta anche da opere umane come può essere ad esempio una villa con giardini e viali alberati. (*ivi*, p. 46)

La natura, dopo molti aggiustamenti che l'hanno portata a essere ciò che è, ha reso i paesaggi ricchi e ammirabili. E' nato così un sentimento d'amore (per alcuni e in alcuni luoghi) e di divinizzazione di piante e animali, proponendo un vero e proprio dialogo con la natura. (*ivi*, p. 23)

D'altra parte però, non si può non considerare l'opinione di Renato Rizzi (2007 : p. 56) che parlando del mito del paesaggio in società urbanizzate e di ciò che esiste in natura, cerca di limitare questa esaltazione e di analizzare le modifiche che l'uomo apporta al mondo. Il tanto dichiarato amore per la natura è decantato anche in zone italiane che però rifiutano alcuni elementi, come può essere una strada, ma sono ben lontani dal rifiutare case a schiera, centri commerciali, discoteche, multisale, aree artigianali, aree industriali, aree commerciali aree direzionali. (*ivi*, p. 50) Avviene quindi una ricerca di ciò che era ieri, tanto analizzata in studi, ricerche e pubblicazioni. In questa fossilizzazione di ciò che era, risuona il rifiuto per opere come la SPV, non su basi di problematiche ambientali, morali, territoriali, ma in relazione all'attaccamento al passato. (*ivi*, p. 49) La SPV, considerata come futura opera già con il Piano Territoriale Regionale Economico del Veneto del 1964 (in Rizzi R.; 2007 : p. 48) presieduto da Innocenzo Gasparini, considerando il mantenimento della tradizione, è rimasta in attesa di una decisione definitiva. Secondo Renato Rizzi (2007 : p. 48) il rifiuto delle autostrade e similmente della SPV sono stati possibili in nome dell'attaccamento alla componente agricola rurale degli abitanti delle zone considerate. In tal senso, si rende conto del forte legame che ha la comunità con il proprio passato e il proprio presente. Ai fini di rendere il futuro migliore, la collettività non coglie i cambiamenti che crede negativi. Ma, con l'andare avanti dei tempi, secondo Renato Rizzi (2007 : p. 49), è bene accogliere nuove opere che possono giovare alla mobilità e quindi alle necessità e libertà di movimento. Oltretutto i trasporti di oggi sono differenti da quelli del passato, come anche le esigenze e le società umane.

E' comprensibile che tali costruzioni umane siano percepite come elementi che rovinano la bellezza del territorio e che per un veneto sia molto importante il rapporto con la sua terra. Essa, considerata come dimora sicura e piacevole, può portare alla repulsione verso la contemporaneità. Ma, cambiando il modo di pensare e accogliendo i cambiamenti rende possibile il rapporto con la modernità. Le opportunità possono essere colte nonostante la nostalgia di massa per ciò che era presente. Il passato è enfatizzato o anche semplicemente ricordato in molti libri ma anche nei giornali, nelle televisioni e per mezzo delle radio. Il Veneto "di ieri" si lega alla sensibilità umana e a ciò che sembra essere una particolare attenzione per mantenere o riproporre tale passato. (*ibid.*) In queste situazioni, la società si paralizza e non viene incontro alle esigenze presenti o future. Quindi, nonostante il rispetto per la protezione, la tutela, la riscoperta e anche la conservazione, se concretamente si volesse realizzare un progetto di una casa che abbia un basso consumo energetico e che incida nel minor modo possibile sul territorio, non ci sono grandi consigli da parte di chi resta nel

passato. Questo essere nel ‘mondo di ieri’, potrebbe non intrecciarsi nel miglior modo con i giovani che cercano reali soluzioni per interagire con la modernità. Cercando di esplorare il mondo in sintonia con il passato, presente e futuro non si deve cadere nell’inganno di voler salvaguardare tutto allo stesso modo. (*ivi*, p. 50)

2.4 La presenza vicina della Vecchia-Nuova Gasparona

Un tratto stradale presente e ben funzionante è composto dalla Nuova Gasparona ovvero la strada provinciale (SP 111) che collega Thiene a Bassano del Grappa e dalla Vecchia Gasparona che viene comunemente chiamata la “*strada vecchia*” e che collega internamente i paesi, secondo un percorso più ‘antico’. Nel libro “*Lungo la Pedemontana. In giro lento tra storia, paesaggio veneto e fantasie*” (Malaguti P., 2018 : p. 89), viene descritto il bel paesaggio lungo questi tratti stradali, composto da aree industriali e zone di campagna adornate da colline, boschi, vigneti e particolari elementi come la cinta muraria di Marostica. Lungo le strade, alcuni venditori posizionano i baracchini per vendere i prodotti della terra, in particolar modo asparagi e ciliegie. (*ivi*, p. 96) Ora, con il progetto della Superstrada Pedemontana Veneta, non si tiene più conto delle necessità dei venditori locali e nemmeno del legame con le fonti dei propri prodotti, che sia chiaro non sono legami pensati per un guadagno bensì legami con la memoria e l’affettività. Dopo tanto amore posto nelle coltivazioni e nella cura dei ciliegi (ma non solo), vederli oggi in parte abbattuti per realizzare una nuova strada, non fa di certo bene all’animo.

Una magra consolazione però c’è ed è la seguente: inizialmente si prevedeva che la SPV occupasse l’attuale Nuova Gasparona, ma nel 2009 l’amministrazione di Bassano del Grappa ha potuto ottenere la coesistenza delle strade. In questo modo gli spostamenti locali rimangono più semplici e non ci sono pagamenti aggiuntivi, come invece avvengono nei caselli della SPV. Nel “*Libro Bianco sulla Pedemontana Veneta*” viene proposto comunque un incentivo per chi percorrerebbe il nuovo tratto a pagamento ovvero forme di riduzione dei pedaggi per i residenti (pass, abbonamenti o sconti), così da dirigere parte del flusso automobilistico anche nella Superstrada.

Una persona che mi ha parlato di questi tratti stradali, mi ha detto, in riferimento al lavoro di un autista: “*Costa meno pagare l’autista che faccia la vecchia tratta, l’autostrada la prende solo esclusivamente se fuori orario, quindi l’unico beneficio è la velocità. Per il resto non serviva una nuova strada ma un collegamento da nord a sud, invece di fare questa autostrada, anche perché c’era la Gasparona che funzionava. Bastava sistemarla, mantenere*”. (04-11-2021)

In ogni caso, sta di fatto che la Nuova Gasparona è mutata, sono state chiuse alcune uscite, modificati incroci e rotonde. Durante la costruzione della Pedemontana Veneta, come dice Paolo Malaguti (2018 : p. 96), non si comprende dove andare o come siano state fatte le modifiche, nemmeno come si collegano le varie zone e come saranno intrecciati vecchi tratti e nuovi; la strada è storta e tremolante. (*ivi*, p. 34)

A sostegno di tale conformazione, mi viene detto: “*Ex Gasparona, hanno tenuto il vecchio tracciato per la Pedemontana e nel nuovo tracciato hanno fatto centomila curve*”. (04-11-2021)

Personalmente capisco di cosa parlano, anche io ho percorso il tratto e ho rischiato di sbagliare strada più volte. Mentre costruivano la SPV, ho temuto più di un incidente visti i continui mutamenti e la segnaletica gialla aggiunta di volta in volta, creando confusione visiva e percettiva. Gli svincoli erano sempre più complicati, i paesi sembravano non essere nemmeno nella stessa posizione. Eppure, ho trascorso gran parte del mio tempo tra quelle zone e anche se non so orientarmi nel migliore dei modi, non capisco come possa essere diventato, ai miei occhi, un territorio ‘straniero’. Per non parlare di quando è stata aperta la prima parte della SPV e della continua ansia per la paura di imboccare il nuovo tratto, che mi si diceva essere abbastanza costoso. Ansia di trovarsi in un cantiere piuttosto che sulla strada, soprattutto perché lì non si fermano se fai manovra, le macchine sfrecciano e l’illuminazione è discutibile. Finalmente con la costruzione un po’ più completa della SPV le cose sono migliorate in confronto ai pieni lavori in corso. Ma, mi permetto di dire, che se prima amavo quei luoghi ora non riscontro più un forte legame. A me non porta più piacere passare per quelle strade e ho sempre il timore di andare dritta ad una curva. E proprio per restare in tema di struttura della strada, voglio citare una frase ricorrente in queste zone e utilizzata per dimostrare quanto storta sia la strada: “*I gò molà la roia e i ghe gò corso drio*”, che sta ad indicare, in termini locali, che la strada è stata direzionata in base al percorso che ha fatto la scrofa, quindi senza un vero e proprio senso. Poi ovviamente c’è da dire che questa lamentela viene fatta spesso e non solo per la SPV, ma comunque è una chiara espressione del pensiero, di solito collettivo e condiviso, su una strada.

2.5 La Superstrada Pedemontana Veneta

Con il provvedimento n. 1047 del 23 Febbraio 1990, approvato dal Consiglio Regionale, viene preso in considerazione di potenziare l’itinerario pedemontano Montebello - Valico di Priabona – Malo - Thiene - Bassano – Montebelluna - Ponte della Priula. Viene firmato un accordo-quadro tra Regione e Governo: Agosto 1997. (Carta dei Servizi 2021 : p. 6)

Nel 1999 lo Stato ha stanziato 40 miliardi di lire per 15 anni e nel 2001 è stata prevista la possibilità di realizzare la Pedemontana non come autostrada ma come superstrada. (*ibid.*) L'anno seguente, la società Pedemontana Veneta Spa presenta un progetto che nel Dicembre 2002 viene messo a gara dalla Regione. Il progetto non comprende la tratta ovest tra l'A4 e l'A31. Il giorno 24 Ottobre 2003 c'è la firma dell'intesa tra Governo e Regione. La Pedemontana viene introdotta fra le infrastrutture di interesse nazionale e prima ancora regionale. Nel Marzo del 2006 il Cipe domanda alla Regione di assegnare l'opera tramite gara che verrà pubblicata sulla GU dell'Unione europea nel 2006. (*ibid.*)

La Superstrada viene affidata all'Ati articolata in consorzio stabile SIS S.c.p.A. (consorzio tra il gruppo FININC S.p.A.; società spagnola Sacyr Vallehermoso (49%)) e Itinere Infraestructuras SA. L'amministratore delegato di Veneto Strade e commissario delegato per l'emergenza socio economico ambientale della viabilità di Mestre, il giorno 15 Agosto 2009, viene nominato Commissario straordinario per lo stato di emergenza socio economico ambientale nei territori di due province: Treviso e Vicenza. (*ibid.*)

Nel 2011 viene posata la prima pietra a Romano d'Ezzelino. L'anno dopo iniziano i lavori e nel bassanese i cantieri sono stati aperti nel Febbraio del 2013. Alcuni tratti sono sottoposti a nuove valutazioni di Impatto Ambientale viste le variazioni del progetto definitivo (tratti 3f e 2b). Con il decreto n. 2260 della Giunta Regionale del Veneto il 10 Dicembre 2013 arriva l'approvazione per proseguire su quei tratti. Il tratto 3c, è stato approvato nel Febbraio 2015, stesso anno in cui è stato rimodulato il Piano Economico Finanziario. (*ibid.*)

Nel 2016 termina la gestione emergenziale e la realizzazione rientra nella gestione ordinaria della Regione del Veneto. L'anno seguente la Regione del Veneto acquisisce il PEF rimodulato. Il costo dell'opera resta lo stesso, come anche la durata della Concessione. Dopo le verifiche sulla base delle indicazioni della Corte dei Conti ed ANAC il Piano Economico Finanziario (PEF) è viene sottoscritto il Terzo Atto Convenzionale (TAC). (*ivi*, p. 7)

L'edizione della Carta dei Servizi³⁵, redatta in ottemperanza della "Direttiva per l'adozione della Carta dei Servizi autostradali" del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti N. 102 del 19 febbraio 2009 e delle "Istruzioni Operative" dell'ANAS del 29/01/2010, presenta il progetto 'Superstrada Pedemontana Veneta' e si focalizza sulla tratta 1C - 2A - 2B - 2C Malo - Interconnessione A31 Valdastico – Breganze – Colceresa – Bassano Ovest. La Superstrada Pedemontana Veneta S.p.A. (SPV S.p.A.) è una società interamente privata, concessionaria della progettazione, realizzazione e gestione della Superstrada a pedaggio Pedemontana

³⁵ www.superstradapedemontanaveneta.it .

Veneta. S.P.V. ha affidato la gestione tecnica e operativa al Raggruppamento di Imprese VIS S.c.p.A. – SIS S.c.p.A., quest'ultima già impegnata nella costruzione dell'opera. (*ivi*, p. 5)

Questa Superstrada, collegherà Montecchio Maggiore a Spresiano passando per le zone industriali di Thiene-Schio, Bassano del Grappa e a nord di Treviso. Sarà in grado di collegare tra loro tre autostrade (A4, A31, A2). Questa infrastruttura attraversa aree territoriali vicentine e trevigiane e si sviluppa nel contesto del Corridoio Europeo Mediterraneo (ex Corridoio n. 5). (*ibid.*) L'asse stradale nei suoi 162 km di cui 94 di viabilità principale e 68 di viabilità secondaria, coinvolge 114 Comuni, 37 direttamente nel tracciato di cui 23 nella Provincia di Vicenza e 14 nella Provincia di Treviso. Per la tutela del paesaggio, la SPV è composta per il 35% da un tracciato rilevato e per il 65% da trincea. Molti sono i corsi d'acqua naturali e artificiali coinvolti, tra i principali (torrenti e fiumi) ci sono il Poscola, l'Astico, il Laverda, il Brenta, il Muson. Sono così stati progettati ponti o sottopassi da galleria per attraversare queste zone. (*ivi*, p. 10)

La piattaforma stradale di base è strutturata in due corsie per senso di marcia (larghezza minima m. 3,75 cadauna) e poi dalla banchina esterna in entrambe le direzioni di marcia di larghezza minima di m 3,00. Lo spartitraffico centrale di 3 metri suddivide i due sensi di marcia. (*ivi*, pp. 9-10) Notando le caratteristiche tecniche, essa può essere considerata come una strada di grande comunicazione che si collega al sistema autostradale del Veneto, permettendo così l'interconnessione delle principali autostrade del Nord-Est d'Italia. (*ivi*, p. 10) In galleria la sezione stradale si struttura in questo modo: la corsia di emergenza 3.00 m; la corsia di marcia normale 3.75 m; la corsia di sorpasso 3.75 m; la banchina in sx 0.75 m. Le gallerie sono a doppia canna e la distanza tra i cigli interni delle due piste è pari a 3.00 m. (*ivi*, p. 16)

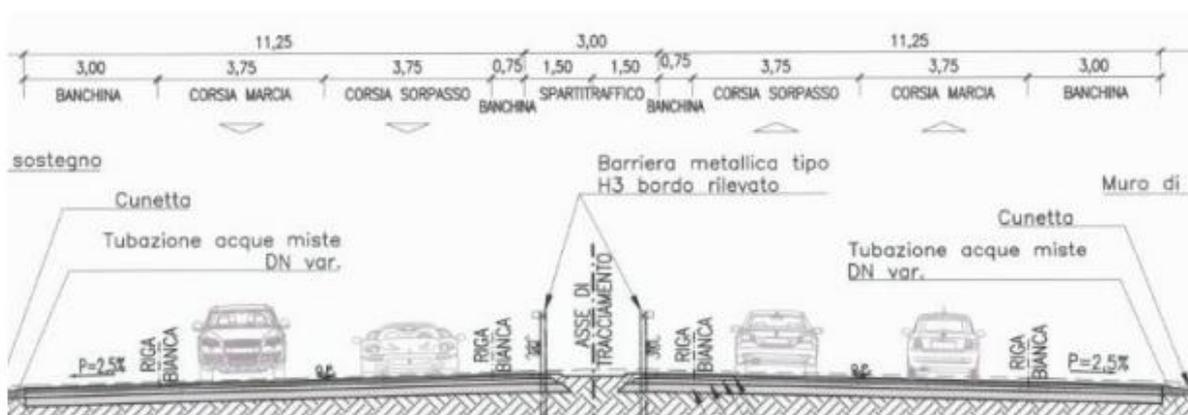


Fig. 1 - Caratteristiche stradali (Carta dei Servizi 2021 : p. 10) - www.superstradapedemontanaveneta.it

Il progetto cerca di avere il minimo impatto territoriale e ambientale grazie alla trincea profonda e in località Madonnetta di Sarcedo è stata adottata la soluzione della trincea coperta, introducendo così le opere “Galleria artificiale Cà Fusa-Vegra/Madonnetta”. (*ivi*, p. 12)

La tratta 2A interconnessa all’A31 - Breganze, è stata aperta al traffico il giorno 03/06/2019, la tratta 1C Malo - interconnessione A31 è di circa 5 km e si estende tra km 23+012,17 (Comune di Malo) fino alla progressiva 28+160 nel comune di Villaverla. Le fasi di realizzazione sono state due, ovvero, in primo luogo la parte che si estende dallo svincolo di Malo e si conclude all’allacciamento con la tratta 2A. In secondo luogo la parte che si colloca dalla galleria artificiale Zona Industriale e si conclude con la prima. Come la tratta precedente, anche questa si mantiene in trincea profonda e cerca di attenuare l’impatto con il territorio e l’ambiente. C’è continuità con le viabilità secondarie e la rete idraulica che, grazie alla realizzazione del ponte sul Rio Legretta 33.00 m e del Viadotto sul Torrente Timonchio 90.00 m, resta in superficie. In questa tratta sono inglobati anche il piazzale e ramo di svincolo che collegano la SPV con l’autostrada A31 “Valdastico”, dove si trovano i rami d’ingresso e uscita con la prenominata arteria. Nella fase 1 di questa tratta sono coinvolti i Comuni di Malo; Isola Vicentina; Villaverla; Thiene e Montecchio Precalcino. Lo svincolo è situato nella zona di Malo. (*ivi*, p. 13)

La tratta 2B - 2C Breganze - Bassano Ovest è stata aperta al traffico il 19 Novembre 2020. Essa si estende tra la progressiva Km 29+300 situata nel Comune di Breganze, fino alla progressiva Km 38+900 situata in Comune di Marostica. La tratta termina alla progressiva km 45+962 allo svincolo della stazione di pedaggio di Bassano Ovest. Le zone coinvolte nella tratta 2B sono i Comuni di Breganze e di Colceresa (ex Mason Vicentino). (*ibid.*) Inoltre, la tratta 2C interessa le zone di Marostica, di Pianezze e di Bassano del Grappa. La tratta 2B si collega alla tratta 2A, aperta al traffico dal 3 Giugno 2019 e il Casello di Breganze è attivo dal 18 Giugno 2020. Questa rete stradale si collega all tratta 2C, fino al Casello di Bassano del Grappa Ovest, che è in funzione dal 19 Novembre 2020. I comuni interessati dalla tratta 2A sono Villaverla, Thiene, Sarcedo, Montecchio Precalcino e Breganze; la tratta 1C Fase 1 interessa i comuni di Malo, Isola Vicentina, Villaverla, Thiene e Montecchio Precalcino. (*ivi*, p. 14)

2.6 Criteri di progettazione ideali e scelte su materiali, sicurezza e illuminazione

La progettazione di un'opera necessita di varie attenzioni, innanzitutto la responsabilità per quanto riguarda i temi ambientali è del progettista. Quest'ultimo terrà conto degli assetti naturali che devono essere rilevanti tanto quanto le componenti tecniche e finanziarie e non meno del resto. Il progetto deve permettere la conservazione della biodiversità locale, del paesaggio, dell'ambiente naturale e culturale. Per poter procedere secondo tali obiettivi, è necessaria una buona consapevolezza sulla natura e gli ecosistemi e quindi di esperti che sappiano considerare le conseguenze causate dall'inserimento di un'infrastruttura e gli effetti residui non mitigabili (es. consumo diretto dell'ambiente preesistente) per cui esistono delle compensazioni specifiche come le ricostruzioni di *habitat*. La cooperazione tra il gruppo di addetti è essenziale; essi dovrebbero tener conto di tutte le alternative possibili cercando il miglior risultato in termini ambientali sull'intera area considerata dal progetto. Le possibili implicazioni naturali, culturali, paesaggistiche possono colpire anche le aree vicine ai luoghi di costruzione, pertanto sarebbe opportuno estendere la valutazione. (ISPRA, 76.1/2011 : p. 28)

Ulteriore rilevanza va data alle connessioni ecologiche e agli animali che necessitano di tutela e protezione attraverso il mantenimento degli equilibri presenti e di spazi liberi per migrazioni e spostamenti. Non è l'ambiente che deve essere messo in condizione di riadattamento ma il tracciato dell'infrastruttura lineare che deve sintonizzarsi all'ambiente. Per fare ciò, sono necessarie scelte ben calibrate e l'utilizzo di materiali consoni alla salvaguardia ambientale, nonché misure di mitigazione in casi eccezionali per risolvere problematiche improvvise. (*ibid.*)

La pavimentazione scelta nel progetto SPV, è segnalata come adatta al luogo e all'ambiente circostante, poco soggetta a muffe e batteri, in grado di abbattere le polveri sottili depositate da smog e traffico. Per la funzione drenante, invece, vengono inseriti dei bitumi "porosi", riducendo così "l'*acquaplaning*" e portando minor rischi per chi usufruisce del tracciato e meno problematiche nelle zone di imbocco delle gallerie. (Carta dei Servizi 2021 : p. 21) Il manto stradale drenante e fonoassorbente permette di godere di una buona qualità del viaggio in sicurezza. Ci sono dei sensori che monitorano le condizioni climatiche e in caso di pioggia, neve o ghiaccio, comunicano i rilevamenti al Centro Operativo di Controllo. Tempestivamente si attiveranno delle funzioni per la circoscrizione dei liquidi e per proteggere l'ambiente. (*ivi*, p. 34)

Da quanto indicato nel progetto della SPV, una parte dell'attenzione è diretta al contesto nel quale si inserisce tale strada ma un'altra parte è volta alla sicurezza di chi percorre il tracciato,

senza tener conto degli effetti negativi che potrebbero sorgere con l'inserimento ad esempio di tipologie d'illuminazione e l'assenza previsionale di passaggi faunistici. Leggendo la Carta dei Servizi (2021) ho avuto la percezione di trovarmi di fronte a delle osservazioni incentrate sulle modalità di viaggio in auto e sulla struttura stradale, ma meno focalizzate su ciò che sta attorno alla strada e infatti è carente, se non assente, la tematica degli attraversamenti specifici per la fauna che variano in base alle specie presenti nella zona. L'intervento ideale dovrebbe coinvolgere una serie di elementi come sottopassi, deflettori, fasce arbustive di mascheramento, al fine di permettere zone accettabili alle fasi di vita e necessità (passaggio, riproduzione, incontro tra specie). (ISPRA, 76.1/2011 : p. 38)

In particolar modo bisognerebbe indagare sulla presenza di avifauna che, volando rasoterra, è soggetta a maggiori rischi di collisione con i veicoli stradali. Al fine di evitare spiacevoli avvenimenti, potrebbero essere inserite delle fasce arboreo-arbustive ai lati della strada in modo tale che gli uccelli elevino la loro linea di volo. Tale inserimento sarebbe strutturato in relazione alle caratteristiche climatiche locali, stradali e terrebbe conto delle varie modalità costruttive (rilevato, trincea, viadotto). (*ivi*, p. 39)

I corridoi presenti lungo le tratte stradali possono essere elementi essenziali per piccoli animali; grazie alle fasce laterali a vegetazione spontanea essi possono rimanere collegati ed anche essere protetti in parte, assieme all'ambiente, dai rumori eccessivi e da eventuali scarichi di prodotti dovuti al traffico stradale. Le fasce vegetate possono avere l'ulteriore funzione di spartitraffico e le aree di svincolo, di ogni dimensione, hanno l'opportunità di supportare gli obiettivi ecologici in tema di biodiversità. Le zone a fianco delle tratte stradali potrebbero giovare alla componente ecologica ma anche territoriale, ad esempio inserendo percorsi ciclopedonali. (*ivi*, p. 40)

Secondo quanto sottolineato dall'attuale progetto SPV, in tema di tutela e sicurezza per chi percorre tale tragitto, che come dicevo poc'anzi è assai puntualizzato, ci dovrebbero essere: piazzole di sosta di emergenza ogni ca. 600m, sempre inferiore a 1000m; illuminazione a led degli svincoli; colonnine SOS; pannelli a Messaggio Variabile; controllo traffico con ausilio di telecamere; telecamere "*Incident Detection*" che rilevano automaticamente incidenti, veicoli fermi, traffico lento, pedoni, fumo ed inviano allarmi al Centro Operativo; servizio assistenza 24h sette giorni su sette; pavimentazione drenante; impianti automatici antincendio; vie di fuga in galleria e stazioni meteo. (Carta dei Servizi 2021 : p. 40)

Per quanto riguarda l'illuminazione delle gallerie, viene in aiuto la tecnologia LED (*Light Emitting Diode*). Questo tipo di illuminazione ha molti vantaggi energetici e funzionali, è

molto precisa quindi c'è poca dispersione. Essendo un tipo di luce bianca, dà maggior definizione alle sagome e agli ostacoli. (*ivi*, p. 11)

Sono presenti più regolatori di potenza per avere un sistema robusto e meno soggetto a guasti. In ogni caso potrà attivarsi l'illuminazione di emergenza quando si verifica un guasto alle linee di alimentazione o nel caso di “*black-out*” sulla rete di distribuzione del gestore locale. (*ivi*, p. 18)

CAPITOLO 3 - BUONI PROPOSITI

Introduzione

I territori e gli spazi quotidiani hanno grande importanza per le comunità locali. Quest'ultime considerano come valori indispensabili la buona qualità di vita, le relazioni sociali, le rappresentazioni culturali che cooperano alla riproduzione dell'ambiente di vita e quindi danno personalità al territorio. (Bonora P., 2015 : p. 11)

Ciò che è definito 'sviluppo', legato ai concetti di progresso scientifico e tecnico, in svariati contesti tende a mimetizzare alcune violenze subite, a livello umano e territoriale. Si connette anche ai termini innovazione e progresso ma, secondo Alain Gras³⁶ (in Pérez-Vitoria S., 2016 : p. 78) la prima non è assimilabile al secondo. Ogni società ha dei criteri propri di selezione degli obiettivi (es. gli interessi economici). Un conto è apportare modifiche allo stile di vita per giungere a dei miglioramenti collettivi, come nel caso della meccanizzazione e motorizzazione agricola (anche se ha alcuni effetti negativi). Un altro caso è invece la cieca fiducia negli 'esperti' che definiscono quali debbano essere i bisogni primari per la società e che alla fine promuovono il bene di pochi. (*ivi*, p. 80)

Interrompere l'inseguimento dello 'sviluppo' può voler dire riconoscere i differenti modi di vivere in uno spazio e quindi vedere delle alternative al mondo colmo di infrastrutture, sebbene questi elementi possano essere ritenuti una ricchezza da una parte della comunità umana. (*ivi*, p. 79)

Da 200 anni a questa parte, con la rivoluzione industriale parte dell'umanità si relaziona superficialmente con la natura, infatti oltre sette miliardi di persone sono focalizzate a consumare le risorse globali anche innescando effetti come: erosione di fiumi e ghiacciai; deforestamento; estinzioni di animali e vegetali; sovrasfruttamento della fauna ittica; inquinamento di aria, acqua e suolo con più di 140.000 sostanze chimiche di sintesi; alterazione del ciclo dell'ozono, del fosforo e del carbonio; variazioni climatiche e acidificazione degli oceani. (Mercalli L., 2018 : p. 238)

Siamo in un'epoca geologica denominata antropocene³⁷, inaugurata dopo la rivoluzione industriale, contrassegnata dal continuo impatto umano ai danni degli ambienti naturali. Tra inquinamento, cementificazione dei suoli, aumento di rifiuti, danni atmosferici e forestali nonché alle specie viventi si è arrivati al punto tale che bisognerebbe attuare un

³⁶ Sociologo - Data di nascita: 29 dicembre 1941.

³⁷ Da Paul Jozef Crutzen (1933-2021), Nobel per la chimica.

ridimensionamento dei consumi di risorse, riciclaggio e un nuovo stile di vita che porti beneficio al pianeta e alle generazioni future. (*ivi*, p. 62) E' una definizione che non rende merito ma accentua la tematica dei danni a lungo termine che dovrebbero ormai condurre da un cieco inseguimento della crescita fine a se stessa, a una maggiore attenzione a nuovi punti di forza e soluzioni condivise come energie rinnovabili e rifiuti riciclabili. (*ivi*, p. 38)

Con l'industrializzazione si è giunti ad una riconfigurazione territoriale che secondo lo Stato e gli enti che sponsorizzano le infrastrutture e le tratte stradali, porta all'essere collegati tra i vari territori, a una maggior facilità nel percorrere le distanze, ad un cambiamento delle geografie dei mercati del lavoro, un ampliamento dei saperi e dei commerci. In questo modo creano grandi aspettative che però, come dice Luca Mercalli (2018 : p. 121): “*Le grandi opere trasportistiche come autostrade, superstrade e ferrovie sono molto costose e impattanti*” e alcuni studi internazionali, ad esempio quelli di Bent Flyvbjerg³⁸ rivelano che i progetti delle varie opere tendono a gonfiare i punti a favore. La delusione compare successivamente quando si notano i fallimenti prodotti con l'utilizzo di denaro pubblico. Secondo quanto indicato da Marco Ponti³⁹ (in Mercalli L., 2018 : p. 121) nell'area italiana le infrastrutture sono già abbastanza e la diffusione dell'idea che i nuovi progetti siano indispensabili è discutibile e probabilmente incentrata su una componente di guadagno e meno su ciò che è l'ambiente e la qualità di vita.

Anche Michele Serra⁴⁰ (2004, in Mercalli L. ; Sasso C., 2004 : p. 287) ha esternato dubbi sui grandi progetti e gli insuccessi che partono dalle piccole opere. Tali meccanismi dimostrano l'incapacità di gestire il reticolato stradale presente, al momento, e forse anche le opere future soprattutto di grandi dimensioni e con un impatto maggiore.

Sarebbe un buon inizio pensare ai vari progetti con una minima conoscenza e coscienza ambientale, comprendendo le componenti ecologiche e avendo quindi grande sensibilità per gli ambienti e le loro bellezze. (Mercalli L., 2018 : p. 129) La volontà al cambiamento potrebbe condurre alla fine delle devastazioni territoriali e alle spinte eccessive verso il consumo. (*ivi*, p. 63) E non c'è ricatto che tenga, nel senso che se anche viene incitata la componente occupazionale portata dalle nuove costruzioni, che coinvolgono lavoratori per la realizzazione e portano guadagni allo Stato, regione o comune che sia, agli enti e alle aziende

³⁸ Geografo danese, Anno nascita: 1952.

³⁹ Saggio: “*Solo andata. Trasporti, grandi opere e spese pubbliche senza ritorno*”; Milano - Università Bocconi : 2017.

⁴⁰ Giornalista.

coinvolti, non è sufficiente a esaltare solo le componenti a favore di una strada o un'infrastruttura. Lo Stato è proprio l'organo che dovrebbe proteggere il suolo, prima ancora di cercare altre tipologie di vantaggio che una zona di cemento può concedere. (*ivi*, p. 119)

Gli effetti del consumo di suolo sono di certo complessi viste le interrelazioni tra le diverse sfere che portano alla sua trasformazione, ma in ogni caso il *focus* della questione dovrebbe essere la valorizzazione di questo spazio pubblico e bene comune ricco di qualità, funzionalità e bellezza. Tutto ciò si allontana dalla smania costruttivista che ha caratterizzato alcune zone geografiche in determinati momenti e ha condotto a danni di vario tipo. (Bonora P., 2015 : p. 8) Lo sfruttamento in nome dello sviluppo, della crescita e del benessere non giova alle comunità locali che vedono infrangersi i loro spazi quotidiani. (*ivi*, p. 9) E' proprio attraverso i loro occhi e le loro considerazioni che possiamo comprendere i disagi subiti, che non sono attivi solo sul suolo ma coinvolgono anche la salute fisica e mentale di chi subisce continue perdite.

Vengono inserite infrastrutture che condannano varie zone, tanto di campagna, quanto i fondovalle e le pianure che non possono più mantenere la qualità delle risorse naturali. I paesaggi storici sono spezzati da nuovi elementi come rotonde, capannoni, parcheggi e strade. (*ivi*, p. 54) La salvaguardia è limitata e la perdita della propria identità è costante. I saperi passati avevano messo in equilibrio zone (es. contadine) da ogni punto di vista; il consumo ha portato invece favore a enti locali che regolano gli usi territoriali a proprio vantaggio. (*ivi*, pp. 56; 57; 61)

La popolazione giunge così ad un pessimismo senza fine sulle proprie capacità di tutela e recupero delle qualità ambientali e sociali. A volte vengono definiti catastrofisti da chi non condivide il loro punto di vista ma in realtà stanno cercando di esprimere il senso di disagio e la disperazione dati dai mutamenti che compromettono lo stile di vita e il saldo legame con gli ambienti. (Vallerani F., 2013 : pp. 14; 16)

Chi sta soffrendo per le rapide modifiche che hanno condotto verso il degrado territoriale e sociale, osserva con attenzione se vengono tutelati micro-ecologie e luoghi del vivere quotidiano oppure se nel paese del cemento ci si debba abbandonare allo sconforto. E' difficile non dar peso alle continue distorsioni urbanistiche che mancano di sensibilità e invece promuovono tipi di inquinamento di aria e acqua, nonché di tutto ciò che è collegato al traffico su strada. (*ivi*, p. 27)

Molto spesso in campagna i terreni vengono strappati con violenza dalla loro funzione agricola, finendo per perdere la capacità di rigenerazione del suolo e di sostentamento per chi li possedeva. Certo l'uomo si adatta, ma l'animo rimane intrappolato nella paura della perdita,

con diverse intensità, storie personali, consapevolezza e contesti. Si capisce quindi che gli impatti ambientali non sono l'unica causa di danni, ma anche le tensioni sociali e la criminalità giocano la loro parte. (*ibid.*)

Paura, insicurezza, malinconia sono componenti percepite da parte sensibile della popolazione che vive in un contesto di “privazione e lacerazione” e assenza di armonia nei luoghi del proprio vivere. Cambiano le abitudini, per sopravvivere ancora, ma in termini di imposizione traumatica, tantoché non concede una serena esistenza. (*ivi*, p. 41)

Parte della popolazione si riunisce per contrastare tali pericoli e forma delle aggregazioni come i comitati. In relazione alla SPV si nota la spiccata rilevanza delle azioni che i cittadini hanno messo in atto per avere spiegazioni sulla gestione del cantiere dell'opera. (CO.VE.P.A. : Comunicato Stampa n.01 18-11-2021)

Tanti sono gli elementi che conducono alla ricerca di significati. Oppressione, tristezza, distruzione degli ambienti, rischi ecologici portano alla consapevolezza di ciò che accade nel territorio. C'è chi è disinteressato e vive senza dare rilevanza a tutto ciò, quasi sotto forma di massa consenziente, ma c'è anche chi continua a far sentire la propria voce. (Vallerani F., 2013 : p. 28)

3.1 Libro Bianco di Confartigianato Imprese Veneto

Venerdì 21 Maggio 2021 si è svolta una conferenza per presentare il Libro Bianco di Confartigianato Imprese Veneto⁴¹ che propone una riflessione sulla Pedemontana Veneta, sugli impatti futuri e temi emergenti. Si parla di un servizio innovativo in quanto sia in grado di collegare persone, interessi, formazione e lavoro. I dati riportati sull'afflusso sono i seguenti: “*Nel raggio di 10 minuti dai suoi caselli vivono più di 330 mila persone, e le 35 mila imprese che vi hanno sede impiegano oltre 154 mila addetti, di cui 69 mila (il 44%) nel settore manifatturiero. Una popolazione residente che arriva a sfiorare il milione di abitanti (907 mila), un veneto su 5*”. (così Boschetto, incontro Via Torino 99 – Mestre del 21 Maggio 2021)

Il Presidente di Confartigianato Imprese Veneto ritiene che il successivo avanzamento dei lavori, ovvero l'apertura al traffico della zona Bassano del Grappa - Montebelluna (venerdì seguente) viene percepito come significativo. Sarà un importante collegamento tra due province. La SPV diventa un tracciato che accompagna responsabilmente l'evoluzione del territorio. Egli parla “*dell'occasione per rafforzare le interconnessioni tra filiere produttive,*

⁴¹ www.confartigianato.veneto.it .

sistemi delle conoscenze, servizi avanzati per l'espansione e l'innovazione, ricostruendo a una scala d'area vasta le condizioni locali di competitività che hanno portato allo sviluppo di imprese e distretti industriali orientati all'export e alla qualità". (ibid.) Queste affermazioni sono fatte da Roberto Boschetto Presidente di Confartigianato Imprese Veneto, assieme ai colleghi delle associazioni territoriali del sistema Confartigianato alla presentazione del Libro Bianco. Parlano di uno sviluppo territoriale coordinato e sostenibile che considera la componente turistica e quella dei residenti e delle imprese. Alcune delle parole chiave sono la possibilità, la facilità, la velocità di accesso, l'essere collegati con altre zone ripensando il territorio e considerando le competitività. In questo discorso, si sembra pensare sia alla zona locale, sia all'area più ampia. Cambieranno le geografie dei mercati del lavoro, la formazione dei saperi, le logiche di commercio e residenzialità. Questa connessione porterà anche le città medie in un sistema unico, alla ridefinizione dei ruoli e a nuove strategie. Considerando il tracciato in modo più completo, si modificano mobilità e flussi regionali. La SPV permette la circolazione dei grandi sistemi di flussi e per mezzo delle lunghe reti e delle infrastrutture nodali come porti, interporti e aeroporti, si accede ai mercati globali. (ibid.)

Vengono descritti i sistemi di flussi sovragionali e quindi la connessione alla rete portante verso ovest, l'autostrada A4 in direzione Milano. Ad est invece, la SPV si collega con A27 a Spresiano, per proseguire sulla A28 fino a Pordenone, con la possibilità poi via autostrada di andare verso Tarvisio e dunque a Vienna, In questo modo diminuisce il chilometraggio del 20-25% rispetto all'A4. Vista la futura previsione di traffico sulla Pontebbana e nel nodo di Pordenone, l'ipotesi di completamento nel territorio friulano sembra la migliore. La SPV essendo in collegamento con la Valdastico, riesce a collegare anche le zone verso Emilia-Romagna e Italia centrale. Per quanto riguarda i flussi regionali, la Superstrada Pedemontana modifica la mobilità regionale, funge come tratta di decongestione viaria e ridefinisce l'accessibilità di cittadini e delle imprese ai principali nodi urbani e alle altre tratte autostradali. Per come si struttura, necessita di miglioramenti come il completamento della trama con connessioni rapide nord-sud e altri interventi di perfezionamento. (ibid.)

Quando sarà completata si stima che possa essere percorsa in poco più di 45 minuti, riducendo fino al 50% i tempi di interconnessione per i tragitti di media distanza. Localmente sarà un cambiamento non solo sui tempi di spostamento tra una zona e l'altra, ma anche una modifica degli assetti urbani, sociali ed economici del territorio. (ibid.)

Come già esposto nel *position paper* di Confartigianato Veneto "*Per una nuova stagione di sviluppo – 15 linee di intervento per il Veneto*", si propone di abbandonare la visione locale di sviluppo per accogliere un unico sistema policentrico e interconnesso. In tal modo si

possono fornire servizi adeguati a vecchi e nuovi residenti, dar valore al tessuto urbano e alle eccellenze locali. (*ibid.*)

Boschetto conclude il discorso parlando dei benefici, come il minor traffico e i pedaggi agevolati diretti al sistema locale delle imprese e ai cittadini. Grazie ai collegamenti dei centri e delle aree produttive, vengono a loro volta interconnessi anche i servizi come Università, Centri di Trasferimento tecnologico, Digital Innovation Hub etc. Vengono privilegiati alcuni punti di connessione in modo tale da ridurre le dispersioni e tutelare il paesaggio e l'attività turistica della Pedemontana. (*ibid.*)

Nel “*Libro Bianco sulla Pedemontana Veneta*” viene messa in luce l'idea di realizzazione di un'opera innovativa che collega persone, interessi, lavoro e giova al pendolarismo e al reclutamento di lavoratori nelle imprese; potrebbe quindi ridefinire lo spazio e la mobilità nel nostro tempo. Il mondo di oggi, tra momenti di *lockdown* e diffusione di modalità di lavoro *smart working*, nonché di acquisti *online* e quindi l'aumento di alcuni spostamenti di merci e persone, rende necessario un collegamento veloce e ben strutturato tra varie aree. Le zone essenziali nel progetto della SPV comprendono anche i caselli. Questi punti saranno ambienti di addensamento di funzioni commerciali, industriali, insediative ecc. e proprio per questo dovranno essere ben pianificati e funzionali. Vengono elencate le principali entrate-uscite della Superstrada Pedemontana Veneta e considerati man mano i punti di forza. *In primis*, i caselli di Montecchio e Montecchio-Arzignano, zone a ovest di Vicenza con un elevato numero abitativo e grande densità manifatturiera. Poi il casello Valle Agno interessato dal traffico del luogo e da un suo sistema di produzione; il casello di Malo, ricca zona di sviluppo industriale che comprende territori come Marano Vicentino, Piovene Rocchette, Schio, Thiene, Zanè ed è un'area di collegamento tra la Pedemontana e la SP46 per Schio e Rovereto. Successivamente viene descritto il casello di Breganze ovvero l'area di accesso alla Superstrada per Thiene, attraverso la SP111 Nuova Gasparona. Il casello di Colceresa-Pianezze-Marostica, un incrocio con la SP248 Schiavonesca Marosticana e con la SP60. Poi il casello di Riese luogo che indirizza i flussi verso Castelfranco e zona di accesso alla Pedemontana del sistema Asolano, grazie ai tratti SP6 e SS248 Schiavonesca Marosticana. Un'altra area (agricola) con il casello è quella di Altivole; poi c'è il casello di Montebelluna che è caratterizzata da un'elevata densità insediativa in cui giunge il traffico dalle zone a nord come Valdobbiadene e Pieve di Soligo e a sud quindi Treviso. Il casello di Povegliano, area poco abitata e con una limitata zona industriale; il casello di Spresiano, zona rilevante per le molteplici strutture industriali e commerciali tra cui l'impianto *Benetton di Castrette*. Con il più elevato numero di residenti è presente l'uscita Bassano Ovest, strettamente collegata

grazie al tratto SP97 con Cittadella. Bassano Est, con il suo casello, diviene l'area di unione tra la Pedemontana e la Valsugana. Infine il casello di Loria-Mussolente, zona agricola, potrebbe essere utile alla Statale del Santo e permettere la progettazione della bretella tra il casello e la città di Castelfranco Veneto.

Grazie a questi molteplici collegamenti e alla possibilità di procedere fino a 120 km/h, i pendolari potranno raggiungere in minor tempo le sedi lavorative e valutare anche altre zone in cui portare la propria attività o in cui farsi assumere. Questo vantaggio potrebbe essere d'aiuto anche per quanto riguarda il lavoro femminile, nel senso che chi deve spostarsi maggiormente per vari impegni anche non connessi al lavoro, sono maggiormente le donne. Inoltre, potrebbero dislocarsi alcune filiere per porsi in questo tracciato, ricco di movimento e possibilità. Il nuovo tratto stradale potrà aprire una *“nuova stagione di sviluppo”* che collega al meglio le capacità esistenti, incoraggiando la specializzazione e le risorse locali con lo scopo di integrazione e non di competizione tra poli produttivi. In questo modo, nonostante le differenze tra province e tra città o paesi, si procede verso un unico tracciato industriale di alta qualità che spera in una collaborazione tra imprese e dei saperi locali per la progettazione di tecnologie e prodotti innovativi.

Nonostante le complessità dell'ambiente Pedemontano, le zone più o meno antropizzate, le tipologie paesaggistiche, la biodiversità presente, le diffusioni dei centri urbani e produttivi in alcune aree e non in altre o comunque di diversa grandezza e importanza, esistono elementi comuni e di forte legame tra i gruppi di persone ovvero la storia, la cultura e i valori condivisi. L'area Pedemontana collegherà gli individui e porterà nuove persone, anche in relazione ai cambiamenti nello stile di vita di questi ultimi anni. Probabilmente una zona tranquilla, in contatto con la natura, ma ben collegata ai centri di lavoro e alla città è una delle scelte valutate da chi cerca una nuova collocazione. Il *“Libro Bianco sulla Pedemontana Veneta”* include il concetto dell'abbandono della visione locale per portare vantaggio a tutti i residenti, vecchi e nuovi, dando importanza alle componenti locali, portando all'estensione di insediamenti produttivi e residenziali e infine al riequilibrio territoriale. Tutto ciò accompagnato dalla sostenibilità ambientale nel senso di importanza data alle aree verdi e quindi alla qualità dell'aria e delle acque e anche alla biodiversità. I luoghi mantenuti in buone condizioni potranno essere ottimali per i residenti e anche per i turisti o i visitatori che vorranno trascorrere del tempo nell'area Pedemontana.

In conclusione viene spiegato che nonostante l'impianto stradale sia stato pensato in tempi precedenti a quelli attuali e quindi in un momento in cui erano presenti alcune necessità e uno scenario territoriale e sociale di un certo tipo, anche oggi tale strada potrà svolgere funzioni di

interconnessione tra filiere produttive, nonché essere d'aiuto alle conoscenze e all'espansione industriale. Porterà innovazioni e orienterà le imprese nei loro rapporti di importazione ed esportazione, mantenendo l'elevato *standard* qualitativo.

3.2 L'impegno ambientale (dati emersi dal progetto)

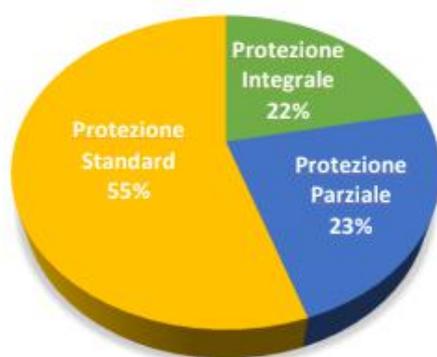
Sulla Carta dei Servizi (2021) si accenna alla costante evoluzione dei termini “ambiente” e “paesaggio”, nel senso che essi sono in continuo mutamento nello spazio e nel tempo. La realizzazione di un'infrastruttura ovvero la SPV, coinvolge ambiente e paesaggio veneti. (Carta dei Servizi 2021 : p. 18) Questa strada entra in contatto con molte tipologie di paesaggio, ad esempio i borghi storici e le Ville Venete. Un territorio ricco di prodotti tipici veneti e vini DOC tra cui spicca il Prosecco. E' necessaria una valutazione di impatto ambientale dell'opera sia positivo che negativo. Sono molti gli elementi da tenere presenti, *in primis* rumore, vibrazioni e poi gestione delle acque, rifiuti, emissioni e se necessario saranno attuate azioni di mitigazioni mirate. Nella Carta dei Servizi (2021) si parla non solo di limitare i danni ma di una strada che genera paesaggio. (*ibid.*) Durante il processo di analisi e di valutazione si definisce il “piano paesaggistico” e con il progetto avviene l'inserimento vero e proprio dell'opera. In questa terza fase, si analizzano impatti e mitigazioni e in più si cerca di dar valore e rinforzo al paesaggio, tenendo conto degli aspetti storici, culturali, economici e sociali delle varie zone. Per fare un esempio di mitigazione basta pensare a quello di ‘*mitigazione del rumore*’ realizzato per mezzo di pavimentazioni e barriere fonoassorbenti scelte in base alla componente paesaggistica. (*ivi*, p. 19) L'impegno ambientale e la progettazione di una strada dovrà tener conto di differenti fattori in base alla tipologia (realizzata, da realizzare, autostrada, strada statale). Prendiamo in considerazione il presente progetto SPV e il fatto che fosse una strada da costruire, l'idea di base dovrebbe essere quella di provocare meno impatti possibili, modifiche e distruzioni di caratteristiche ecologiche e paesaggistiche. E' poi essenziale un piano d'intervento che tiene conto delle misure di mitigazione e compensazione ambientale. Per la definizione della strada, in questo caso è complesso definire precise linee guida verso una superstrada, ma in linea di massima, visto che sono rilevanti le misure stradali e il livello d'utilizzo, bisognerà comprendere quali saranno le migliori soluzioni riguardo recinzioni, illuminazione, consumo di suolo, manutenzione per mezzo d'interventi affidati a gruppi misti e interdisciplinari, che terranno conto delle peculiarità ecologiche e faunistiche locali. Il progetto si spera che terrà conto, anche se già avrebbe dovuto farlo, delle trasformazioni degli *habitat* e della

vegetazione nei momenti più delicati della vita animale (es. nidificazione). (ISPRA, 76.1/2011 : p. 23)

3.3 Acque e drenaggi

Tenendo conto di quanto indicato da chi ha gestito e si sta tutt'oggi occupando del trattamento delle acque in relazione al progetto SPV, ne esterna l'importanza, soprattutto in una zona così ricca di produzione enogastronomica. La gestione delle acque ha inizio con i monitoraggi sulla prima pioggia, ovvero i primi 5 mm che cadono su m2 di carreggiata. Nella SPV troviamo gli impianti del tipo “*StormFilter*” per trattamento e filtrazione acque piovane che possono contenere sostanze inquinanti di natura organica e inorganica. (Carta dei Servizi 2021 : p. 19) Inoltre vengono usati per il tracciamento dei liquidi persi lungo il tratto stradale o nelle aree di sosta. Le merci trasportate non sono sempre innocue e a volte si tratta di merci pericolose, quindi è stato progettato un impianto di drenaggio con canalina, per la raccolta dei liquidi sversati nelle zone delle gallerie. La rete di drenaggio è composta da: la canaletta posizionata al margine della banchina; i pozzetti tagliafiamma, ubicati ogni 50 metri circa e i collettori che si trovano sotto alla sede stradale. (*ivi*, p. 20)

Sistema di protezione



Protezione Integrale:

Tutta l'acqua proveniente dalla sede stradale è trattata per filtrazione e reindirizzata ai canali di superficie.

Protezione Parziale:

I primi 5mm / 15' di acqua piovana sono trattati per filtrazione e reindirizzata ai canali di superficie. La successiva è rilasciata in nel terreno.

Protezione Standard:

I primi 5mm / 15' di acqua piovana sono trattati per filtrazione e rilasciata nel terreno così come la successiva.

Fig. 2 - Sistema protezione - (Carta dei Servizi 2021 : p. 20) - www.superstradapedemontanaveneta.it .

Nonostante i vari tipi di accorgimenti che vengono indicati come soluzioni alle problematiche legate alle acque e mettendo per un attimo in secondo piano le riflessioni sulla loro applicazione o meno, c'è da dire che il consumo di suolo compromette la tenuta idrogeologica territoriale e conduce all'impermeabilizzazione, che è uno degli effetti allarmanti riscontrati. Assieme a mancanza di tutela, tempestivi interventi di manutenzione e calcoli preventivi in fase di progettazione, potrebbe portare a situazioni gravi di dissesto

idrogeologico. (Bonora P., 2015 : p. 116) In più devono essere analizzati i dati rilevati su: erosione superficiale dei suoli; smottamenti del terreno e frane; assorbimento delle acque per evitare inutili complicazioni ambientali. E' necessaria una costante manutenzione del reticolo idrografico al fine di evitare esondazioni e alluvioni. Deve essere ben chiaro che alcune calamità definite naturali in realtà sono relazionate alle pratiche antropiche e sono prevedibili. (ivi, pp. 117-118)

Sono ben accette le premure sul non far penetrare sostanze inquinanti nei terreni, ora e in futuro, ma se già l'acqua che oggi scorre è inquinata, il primo allarme dovrebbe essere proprio questo.

L'uomo, relazionandosi con l'ambiente, sta inquinando aria e acqua, conducendo verso una riduzione della biodiversità, nonché perdita delle bellezze dei paesaggi. (Worldwatch Institute, 2009 in Vallerani F., 2013 : p. 32)

Purtroppo molti inquinanti sono di origine antropica e si depositano nel suolo tramite dei meccanismi di deposizione e una volta inglobati, contaminano le varie zone. La loro distribuzione può variare visto che possono distribuirsi per mezzo della pioggia, nebbia o neve. I pericoli si possono propagare di estensione e quindi i monitoraggi e le risoluzioni dovrebbero riguardare il pianeta nella sua totalità, senza escludere sorgenti, falde e le altre caratteristiche non visibili al primo sguardo. (Mercalli L. ; Sasso C., 2004 : p. 230)

CAPITOLO 4 - PRO, CONTRO O ASSIEME

4.1 Coordinamento Veneto Pedemontano Alternativa (CO.VE.P.A.)

Nella pagina Facebook⁴², il CoVePA dice di essere nato poiché la SPV è un ‘inganno’. Vuole combattere un’opera inutile, devastante sul piano ambientale e che caricherà di debiti i contribuenti. Il Coordinamento fa un elenco delle questioni che fanno dubitare di questo progetto.

Riporto le testuali parole:

1) ECONOMICITÀ : La SPV nella sua versione definitiva costa oltre 2.300 milioni di euro di cui almeno la metà a carico della Regione Veneto attraverso il sistema del project financing. Esprimiamo forti dubbi sulla capacità che il bilancio regionale possa reggere questo impatto;

2) AMBIENTE : La SPV con i suoi quasi 96 km di cui circa 55 in trincea rappresenta una profonda ferita al nostro territorio;

3) VIABILITA' ED ECONOMIA LOCALE : La SPV nasce come arteria al servizio del trasporto locale e dopo internazionale .Osserviamo però' che una strada con 17 caselli (da notare che dal 2012 i caselli saranno fuori legge secondo la normativa europea) risulta poco utile al traffico locale;

4) INTERCONNETTIVITÀ : La SPV è un'opera lontana dalla ferrovia anzi non prevede in alcun punto un interscambio strada-ferrovia: una strada nata già vecchia.

I membri costituenti il CO.VE.P.A sono: Coordinamento 41 Ricorrenti NOV 2010; Comitati Difesa Salute Territorio Valle Agno 2010; Movimento 5 Stelle; Associazione No alla Centrale Montecchio Maggiore; Veneto Sostenibile; Coordinamento Associazioni no PAT Venezia; Comitati Mobilità Sostenibile Loria Altivole San Zenone e Povegliano; Associazione Parco Delle Rogge Bassano Del Grappa; 2004 Coordinamento Ambiente e AltroVeneto.

E' un’opera inutile, devastante sul piano ambientale e caricherà di debiti i contribuenti Veneti. Per questo motivo i comitati, i movimenti e le associazioni che a vario titolo contestano l’opera e il suo tracciato hanno deciso di organizzarsi in un coordinamento permanente:

⁴² <https://www.facebook.com/CovepaVeneto> .

Coordinamento Veneto Pedemontana Alternativa. Descrivono la zona del Veneto come luogo di altissimo livello vinicolo e turistico. Con la costruzione della SPV avviene un abbruttimento del paesaggio, una svalutazione delle bellezze architettoniche, un peggioramento della qualità ambientale e anche un impoverimento del tessuto agricolo. Tutto ciò porterà a una rovina generalizzata per un sostegno a sviluppo, progresso e benessere. CO.VE.P.A. descrive l'obiettivo del progetto come *il voler trasformare le risorse pubbliche e i beni comuni, le strade e il paesaggio, in uno strumento per l'arricchimento di pochi*. Il Coordinamento parla di criticità economiche della SPV, ma anche ambientali. E' elevata la perdita di terra fertile che oggi produce prodotti agricoli ad alto valore aggiunto DOC E DOP, ad esempio asparagi, ciliegie e radicchio. Queste zone saranno coperte con cemento ed emissioni nocive. Oltre a questo non risulta che sia stata fatta per tutta la lunghezza del tracciato la VIA (Valutazione di impatto ambientale) e la SIA. Sorgono preoccupazioni per zone come Montebelluna e Thiene, visto che si entra in contatto con alcune falde acquifere e quindi c'è il rischio di creare altri danni al già delicato assetto idrogeologico della zona. Tra i danni vengono considerate le inondazioni dello scorso anno. Passando all'elemento d'interconnettività, si nota la lontananza della SPV dalle ferrovie e quindi sembra essere un fallimento in quanto collegamento con gli assi ferroviari nord-sud Valdadige-Schio-Vicenza, Trento-Bassano-Castelfranco e Belluno-Venezia. Per usare le stesse parole, viene descritta come *'una strada nata vecchia'*. Il CO.VE.P.A. porta l'attenzione sul discorso dell'Unione Europea nel libro bianco del Marzo 2021, in cui si prevede che entro il 2050 il trasporto merci e di persone sarà per almeno il 60% su rotaia. Questa rete stradale va in direzione opposta e non aiuta i pendolari. Il CO.VE.P.A. ritiene che la SPV sia stata costruita proclamando una falsa emergenza traffico in alcune zone come la provincia di Treviso e quella di Vicenza. In questo modo si è potuta attuare una decretazione d'emergenza, togliendo potere discrezionali agli enti pubblici territoriali. La SPV che dovrebbe essere essenziale al trasporto locale, con i suoi 16 caselli risulta poco utile in questo senso. Oltre a essere dubbi i vantaggi per i commerci e gli spostamenti locali, creerà problemi alla Nuova Gasparona che sarà in parte non utilizzabile. Inoltre le grandi promesse di posti di lavoro per le persone della zona, saranno presenti nei momenti di punta dei lavori e non in modo stabile e continuativo. Il Coordinamento definisce il processo di costruzione e in totalità la SPV come dei danni che superano i benefici, non si risolve nemmeno il problema del traffico nelle zone di Cittadella e Castelfranco Veneto e dell'ovest vicentino. Il Coordinamento precisa di non essere contro le strade e lo sviluppo purché portino benefici e siano al servizio del territorio e della popolazione.

4.2 Gli ambientalisti

La popolazione, o almeno una parte di essa, sta sviluppando una maggior sensibilità ambientalista correlata alle preoccupazioni e paure sulla qualità di vita quotidiana, per le generazioni attuali e future. Localmente ma anche a livello globale, il senso di pessimismo e di schiacciamento, malinconia e depressione, sono sempre più percepiti. I paesaggi subiscono lesioni e la comunità locale dei cittadini, percepisce il “trauma geografico” in atto e di conseguenza sviluppa un vero e proprio “trauma psicologico”. (Vallerani F., 2013 : p. 10)

Per mezzo dei racconti sul senso di disagio, da parte di chi è coinvolto in situazioni allarmanti, si possono comprendere gli effetti dell’occupazione del suolo, delle sostituzioni del paesaggio, da naturale e antropizzato in maniera estrema tanto da divenire grigio e di cemento. Tutto ciò invade gli ambienti, l’aria e l’acqua. (Leder F.⁴³, in Peruffo A., 2019 : p. 14) Alcune opinioni sperano in un cambiamento culturale, ancora prima che di strumenti, per far in modo che la situazione migliori e una maggiore consapevolezza sul fatto che un crimine ambientale è attuato dall’uomo contro creature, figli e coinvolge la totalità territoriale. (*ivi*, pp. 15; 36)

La sensibilità ambientalista è in aumento, sia nei confronti di: ambiente; atmosfera; idrosfera e biodiversità, sia per la genuinità dei cibi e le situazioni di degrado locale, con diverse ripercussioni sulla qualità della vita. Le forme di pessimismo si legano alla percezione delle condizioni di rischio. (Beck, 2000 in Vallerani F., 2013 : p 32)

Per esprimere il senso di disagio, soprattutto sulle decisioni correlate alla SPV, gli ambientalisti fanno sentire la loro voce e nell’articolo “*Gli ambientalisti scrivono al governo: “Veneto, si metta a norma la superstrada Pedemontana”*”⁴⁴ (2018) parlano dell’invio da parte delle associazioni ecologiste di una lettera ai ministri dell’ambiente Sergio Costa e delle infrastrutture Danilo Toninelli. Con essa richiedono che vengano sospesi i cantieri al fine di mettere a norma la SPV. Quarantanove associazioni ambientaliste hanno scritto, tra le molte cose, per avere l’analisi costi benefici (ACB) promessa dal ministro Toninelli, per poter valutare la Pubblica Utilità o meno della strada. Questa infrastruttura che, secondo le analisi potrebbe accorciare il tragitto di pochi minuti, parlando di tempistiche, non aiuta se si volge lo sguardo verso i costi ambientali. E’ altresì importante monitorare il rispetto delle prescrizioni previste e verificare “le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, anche in sede europea” (v. *Parere di Compatibilità Ambientale della Commissione*

⁴³ Università di Ferrara.

⁴⁴ Terra Nuova, “*Veneto, si metta a norma la superstrada Pedemontana*”, 28/07/2018, <https://www.terranuova.it/News/Ambiente/Gli-ambientalisti-scrivono-al-governo-Veneto-si-metta-a-norma-la-superstrada-Pedemontana> .

VIA, febbraio 2006). In altri punti scrivono che sarebbe necessario sottoporre a VIA completa (con partecipazione popolare) il progetto definitivo, monitorare la realizzazione dell'opera tenendo conto della documentazione che non è stata inviata al Ministero dell'Ambiente (come denuncia la Corte dei Conti, Delibera di Marzo 2018). I Siti di Rete Natura 2000 devastati dai cantieri, ad esempio l'area risorgiva SIC Le Poscole in cui è evidente la violazione, devono essere tutelati.

Viene richiesto l'annullamento del terzo Atto Convenzionale, che premia il capitale privato ma danneggia l'interesse pubblico. Quest'ultimo è valorizzato anche grazie alla partecipazione popolare che dovrebbe essere assicurata (prevista dalla Convenzione di Aarhus). Rivedere le deleghe alla Regione e all'Autorità Regionale per Rete Natura 2000, annullare la legislazione sui *Project Bond*, iniziare a fare indagini sulle irregolarità e anomalie, sono tutte richieste poste per questo progetto.



Fig. 3 - Protesta, Gli ambientalisti scrivono al governo: «Veneto, si metta a norma la superstrada Pedemontana», (Terra Nuova, 28 Luglio 2018) - <https://www.terranuova.it/News/Ambiente/Gli-ambientalisti-scrivono-al-governo-Veneto-si-metta-a-norma-la-superstrada-Pedemontana> .

Continuando a dare rilevanza alla tematica ambientale, si nota che nell'articolo "*Quel pasticciaccio brutto. Una lettera sulla Superstrada Pedemontana Veneta*"⁴⁵ (2017), tramite una lettera di Morena Bragagnolo, viene percepita come: "uno squarcio ormai visibile anche da Google Maps". Divide il territorio e il sistema di acque. E' paragonata a una ferita che probabilmente ha privato le persone di una riserva idrica pari a circa 1,4 milioni di metri cubi. Queste acque non potranno più essere utilizzate dalle comunità umane, animali e vegetali della zone e nemmeno per la mitigazione climatica. Molti cantieri sono stati posti nel mezzo dei

⁴⁵ Morena Bragagnolo, "*Quel pasticciaccio brutto. Una lettera sulla Superstrada Pedemontana Veneta*", 20-06-2017, storiAmestre - <https://storiamestre.it/2017/06/pasticciaccio-superstrada/> .

campi di mais, di frumento biologico, di asparago bianco DOP, Duroni di Marostica, radicchio di Treviso e di Castelfranco, vigneti di uve pregiate, ma anche dove erano presenti allevamenti bovini di più tipologie, ovvero da latte e da carne, alcuni certificati biologici. Non sempre gli espropri sono stati regolari, con un modus operandi non sempre trasparente, dando la parola sui pagamenti futuri. Le terre e i materiali (es. ghiaia) presenti divengono ciò che finanzia ciò che sarà costruito. Inoltre le tasse servono al pagamento dei Consorzi di Bonifica, ai Comuni e ad altri enti coinvolti. Quando necessario ci sono nuove lottizzazioni in aree ritenute strategiche. Anche degli imprenditori cercano di guadagnare da questa situazione. Il tanto annunciato sviluppo prende vie che pongono dei dubbi, per esempio sulla sicurezza, riporto il caso di un operaio siciliano di 54 anni, morto schiacciato da una frana (territorio carsico) durante il lavoro con una “enorme fresa meccanica”, zona di Montecchio Maggiore. O i disagi sulle tempistiche della percorrenza delle tratte in alcuni casi da 10-15 minuti a oltre 40, danno dei cantieri. Le discariche di rifiuti speciali poste una a Cassola, resa nota dalla tematica rifiuti tossici e mafia e la seconda che si trova a Villorba. Parlando di sostanze inquinanti, come non si può non menzionare i Pfas (sostanze perfluoro alchiliche) che interessano le acque.

Molti comitati, di ogni ordine e grado, pongono la questione sulla revisione integrale del progetto, in modo tale da produrre una maggiore sostenibilità economica e ambientale.⁴⁶ Molti sono i gruppi che vogliono sensibilizzare sui vari aspetti del progetto come: componente naturalistica; rischio di perdita degli equilibri idrogeologico e naturalistico; reale o meno necessità della strada; alternative non considerate e ciò che poteva aver un minore impatto sul territorio. (Malaguti P., 2018 : p. 78)

La data 5 giugno, è la giornata mondiale dell’ambiente, una ricorrenza istituita dalle Nazioni Unite. Tale ricorrenza vorrebbe riportare alla memoria la conferenza di Stoccolma sull’ambiente del 1972, da cui partì l’Unep⁴⁷, il programma ambientale dell’ONU che si focalizza sull’ambiente con programmi incentrati su alcune questioni come clima, natura, inquinamento, sviluppo sostenibile e altro. L’occasione vorrebbe essere di spunto per “ambientalisti” e non, in modo tale da procedere insieme per un bene comune. Avere a cuore la natura e avere sensibilità, consapevolezza verso la complessità degli ecosistemi e dei fenomeni evidentemente correlati alle azioni umane. E sebbene il termine “ambientalista” a

⁴⁶ *Ibid.* nota 45.

⁴⁷ United Nations Environment Programme.

volte venga utilizzato con accezione negativa, alla fine l'importante è procedere nel bene dell'interesse collettivo per proteggere gli ambienti di vita. (Mercalli L., 2018 : p. 43)

4.3 Costruire sui rifiuti

In materia di gestione dei rifiuti la norma di riferimento nazionale è la Parte IV del Dlgs 03/04/2006, n. 152 (cd. "Codice ambientale"). Essendo una disciplina molto complessa, è oggetto di numerose altre disposizioni che conducono al "Codice ambientale". Una di quelle principali è il Dlgs 13/01/2003, n. 36. (Ficco P. ; Rispoli C., 2011 : p. 9) Il Decreto appena citato, con "Attuazione della direttiva 1999/31/CE relativa alle discariche di rifiuti", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 59 del 12/03/2003 - Supplemento Ordinario n. 40⁴⁸, viene sostituito poi dal Dlgs n. 121⁴⁹, 03/09/2020, attuazione della direttiva (UE) 2018/850, che modifica la direttiva 1999/31/CE relativa alle discariche di rifiuti; entrata in vigore del provvedimento: 29/09/2020.

Vengono elencate le procedure in tema di discariche e rifiuti, al fine di limitare le ripercussioni negative sull'ambiente e prevenire tipologie d'inquinamento come quello di: acque superficiali, falde, suolo e aria. Altrettanto rilevanti sono i danni che coinvolgono la salute umana e in generale la sensibilità verso il patrimonio agroalimentare, culturale e paesaggistico globale.

L'attenzione viene posta, in primo luogo, verso il "percolato" definito come sostanza liquida che si forma dall'infiltrazione di acqua tra i rifiuti o dalla decomposizione di essi. Ho riportato questa dicitura dall'art. 2 (punto due) proprio in merito alle segnalazioni che riporterò successivamente come testimonianza di parte della popolazione, che ha notato tali materiali fuoriuscire da zone collegate al progetto SPV. Tornando alle indicazioni sui rifiuti, nel decreto sopracitato, art. 7 comma 2, si parla di obbligo di trattamento dei rifiuti per poter diminuire gli effetti negativi verso l'uomo e l'ambiente, tramite criteri tecnici e valutazione d'efficacia. Secondo Art. 7-octies, "*criteri di ammissibilità in depositi sotterranei*" comma 4, è possibile richiedere di depositare rifiuti dopo una valutazione dei rischi e stando a quanto indicato nel punto 5d: "*in seguito alla descrizione del sito, delle sue componenti idrogeologiche, geologiche, geotecniche, natura, terreni, ammassi rocciosi [...] prelievo di campioni e relative prove di laboratorio [...]*". Poi, con la "*verifica in loco e procedure di ammissione*"

⁴⁸ <https://web.camera.it/parlam/leggi/deleghe/03036dl.htm> .

⁴⁹ <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2020/09/14/20G00138/sg> .

art. 11, dovrebbero essere prelevati campioni con cadenza, dalle autorità competenti, disponibili agli enti di controllo.

Da quanto emerge dall'articolo "*Pedemontana Veneta, la superstrada costruita sui rifiuti: Bloccate i lavori e bonificate*"⁵⁰, tonnellate d'immondizia sono state rilevate dall'inizio dei lavori della SPV. In questo caso si tratta di una mala gestione di rifiuti posti in tali zone, caratterizzate da un equilibrio delicato. Le tipologie di rifiuti rilevate sono di vario tipo, alcuni "murati" tra i piloni di contenimento di un'ex discarica risalente a 40 anni fa. Tra le molteplici cose, a Montecchio Maggiore, viene segnalata la mancata bonifica dei terreni. Sacchi di immondizia, copertoni e una scarpa compaiono tra i piloni di cemento. Dopo le segnalazioni, le ruspe hanno tolto i rifiuti visibili ma oltre ai pilastri chissà quale quantità è ancora presente. La SPV passerà in ogni caso nei pressi di un'ex discarica perché l'ex Cava Pontesello a Montecchio Maggiore non è abbandonabile in sicurezza e pertanto si crede che dovrà permanere fino al 2027.

Nonostante i vari decreti e le indicazioni al mantenimento del buono stato ambientale e di vita, probabilmente è necessaria maggiore attenzione già in fase di valutazione sull'inserimento di discariche nei contesti proposti e anche in relazione all'inserimento di nuove opere, come appunto la SPV. E come scrive Alberto Peruffo (2019 : p 35) "*hanno sepolto tutto: immondizia, memoria e coraggio; stanno distruggendo per costruire una strada immonda, scavando dove non possono scavare, vicino ai Pfas e le discariche storiche*". Egli fa appello all'intelligenza e al senso civico umano e si dispiace enormemente per le violazioni in atto a questa terra che viene distrutta. In parte è come quando si dice "il danno oltre alla beffa" nel senso che non solo viene costruita quest'opera come ulteriore danno al territorio, ma anche sopra alla spazzatura di discariche abusive. (ivi, p. 83) Sempre Peruffo (ivi, p. 84) esterna perplessità e timori su ciò che è stato sotterrato nei tratti Valdastico Sud e Nord.

4.4 Riflessioni sull'acqua

Il Veneto è una regione che presenta delle unicità geografiche e paesaggistiche; una terra "*costruita sull'acqua e per l'acqua*". (Peruffo A., 2019 : p. 70) Purtroppo agli occhi dell'Europa ormai si è giunti ad essere una terra con un alto livello d'inquinamento

⁵⁰ Mirko Bellis, "*Pedemontana Veneta, la superstrada costruita sui rifiuti: Bloccate i lavori e bonificate*", 29 Marzo 2018, Fanpage.it, <https://www.fanpage.it/attualita/pedemontana-veneta-la-superstrada-costruita-sui-rifiuti-bloccate-i-lavori-e-bonificate/>.

dell'acqua potabile che giunge da varie sostanze. (*ivi*, p. 89) L'acqua è necessaria alla sopravvivenza umana e merita di maggiori attenzioni. Sarebbe un grave errore procedere nell'ignorare le componenti ecologiche in relazione alla sua qualità, nonché a quella dell'aria e degli alimenti. La gestione territoriale dovrebbe tener presente che il suolo è una risorsa da tutelare nel tempo. (MerCALLI L. ; SASSO C., 2004 : p. 131⁵¹) E invece la dispersione di prodotti dannosi continua a compromettere la qualità dell'aria, dell'acqua e dei suoli; in questo modo i veleni passano dagli alimenti fino a noi esseri umani (e animali) senza che ne possiamo immaginare la totalità delle ripercussioni attuali e future. (MerCALLI L., 2018 : p. 35)

L'assenza d'acqua, sempre più preziosa per qualità e quantità, sta divenendo un problema sempre più concreto nel territorio vicentino che è stato famoso proprio per la grande disponibilità di tale risorsa. Portata a valle dai fiumi prealpini (Chiampo, Agno, Leogra, Astico, Brenta) e sfruttata nel suo percorso attraverso molini, in segherie del legno e del marmo, cartiere, canapifici, industrie laniere, della concia e metallurgiche, arriva fino alle falde. La popolazione locale vive in relazione all'acqua, elemento costantemente presente in tutti gli ambiti di vita. (Zampieri D., 2019⁵²)

La brama di crescita e sviluppo economico però, non hanno gestito al meglio tale risorsa, che allo stato attuale, sebbene sia rinnovabile grazie ciclo idrologico (evaporazione, traspirazione, condensazione, precipitazione), quando il tasso di prelievo supera quello di ricostituzione la rende non rinnovabile. Oltre a questo allarme, se si considerano anche avidità, assenza di regole e inquinamento, si comprende in pieno la portata dei danni alle risorse naturali. (*ibid.*)

Nel Veneto si sta espandendo la problematica sul dove allacciare gli acquedotti per supplire alle riserve sotterranee contaminate da componenti chimiche, prima fra tutte i Pfas. Da un'inchiesta (Tema: interferenti endocrini; commissionata da UE, 1999) il Po venne segnalato come fiume più inquinato d'Europa, ma la problematica, i rilevamenti e le cause sono stati considerati significativamente solo nel 2019 (collegamenti con i Pfas, dati già evidenziati nel 2011)⁵³.

Oltre alle preoccupazioni sulla qualità delle acque, c'è anche la questione del loro utilizzo e spreco. E' un elemento di grande importanza in ogni luogo e nei paesi industrializzati l'acqua viene usata in pratiche di potabilizzazione e depurazione e sarebbe ottimale non sprecarla per azioni come lavare l'automobile oppure innaffiare piante e fiori; quindi se possibile si può

⁵¹ Giuseppe Corti, "Suolo globale" - Università Politecnica delle Marche - facoltà di Agraria, Ancona.

⁵² "L'escalation dei conflitti per l'acqua nel Vicentino", 20/09/2019, PFAS.land.

⁵³ "Non solo Pfas. Dopo Miteni - Storia e modalità di un inquinamento sistemico", 11/06/2019, PFAS.land.

usare quella piovana che viene raccolta. (Mercalli L., 2018 : p. 36) La quantità d'acqua dolce e pura è veramente minima in confronto alla disponibilità di acqua sul pianeta e possiamo rilevare che quella utilizzata in ambito civile, agricolo e ricreativo viene restituita sporca. Fortunatamente grazie al ciclo dell'evaporazione non si esaurisce ma ritorna. Però non tutti i componenti inquinanti sono biodegradabili e scompaiono, così rimangono composti chimici di sintesi tossici e persistenti, che oggigiorno sono rilevabili anche nei ghiacciai polari e nelle falde profonde. (*ivi*, pp. 148-149) Un'accortezza per la possibilità di avere più acqua disponibile potrebbe essere la raccolta di pioggia e neve, per mezzo di vasi o cisterne e quindi immagazzinare acqua nei momenti di esubero. Oltre a ciò, rimane sempre essenziale la protezione delle falde, soprattutto da sostanze inquinanti come fitofarmaci, solventi industriali e percolati di discarica. E' anche necessario limitare le perdite delle reti idrauliche e attivare una distribuzione efficace (*ivi*, p. 150)

Le attenzioni umane dovrebbero essere volte non solo all'acqua come componente a sé, ma in primo luogo al suolo perché esso è fondamentale per il regime delle acque e per la sua funzione di filtro depuratore che permette la purificazione dell'acqua. Svolge importanti funzioni come quella di assorbimento, per mezzo della quale rallenta lo scorrere delle acque e la loro portata, in modo tale da evitare il fenomeno delle inondazioni. Si può facilmente notare come vengono assorbite le acque piovane in luoghi poco cementificati e in altri che presentano caratteristiche opposte (aree urbane); nel primo caso ci sarà una maggiore penetrazione nel sottosuolo e nel secondo si riscontrerà uno scorrimento in superficie delle acque, collegato al maggior rischio di inondazioni, nonché a un impatto elevato su qualità e quantità d'acqua nelle falde. (Bonora P., 2015 : pp. 33-34) Quest'ultime non riescono a riempirsi d'acqua se la copertura del suolo è composta da materiale impermeabile. In questo modo invece di essere in possesso di più acqua, essa viene allontanata e smaltita per mezzo del sistema fognario, visto che se restasse sul manto stradale sarebbe causa di allagamenti. E quando si giunge ad avere bisogno di risorse idriche che non ci sono più, o meglio che non si è riusciti a immagazzinare, si avvia il processo di trasferimento da altre zone o di estrazione da profondità maggiori. In relazione a tali pratiche, possono presentarsi danneggiamenti come dispersioni, subsidenza e altri costi ambientali. E' importante sottolineare che le necessità non riguardano solo la componente umana ma anche le piante e se il terreno potesse assorbire l'acqua direttamente non ci sarebbe una elevata necessità di irrigazione successiva. (*ibid.*) Tra le varie problematiche connesse al suolo e alle acque, non si può non dare attenzione alle alluvioni e all'aumento del livello marino, causati dai cambiamenti climatici, ma non solo, a fronte dei quali bisognerebbe organizzare le città coinvolte per risolvere le difficoltà

riscontrate. (Mercalli L., 2018 : p. 36) E per gli allagamenti stradali, fenomeno altrettanto allarmante, eleva la sua voce un cittadino di Breganze che ha chiesto la pubblicazione⁵⁴ di una lettera che ha posto l'attenzione su dei punti critici in relazione alla SPV. Riporto qui di seguito alcune frasi e concetti delle osservazioni e lamentele di questo cittadino: Egli ha notato molti allagamenti tra cui quello al casello di Malo e dice: “[...] *Mi pare che lo scaricare le responsabilità sul sistema agricolo o idraulico, sia proprio un modo solo per sviare l'attenzione ai veri problemi di questa infrastruttura [...]*”. Scrive poi note sulla zona di Breganze e sulla rotonda sul Riale, nei pressi del Torrente Laverda che confina con la zona dell'attuale Colceresa, dicendo che quel tratto va sott'acqua nei momenti piovosi. Gli allagamenti sono almeno 4 da quando è stata aperta e ci sono state descrizioni di tali fatti già nel giornale Altovicentino online a Maggio 2019. Scrive poi che l'ultima risale a ieri 31 Agosto. Aggiunge che pareva avessero trovato un modo per risolvere, per mezzo di un *bypass* e una pompa di fortuna. Questo metodo probabilmente non è bastato e quindi c'è stata l'idea di utilizzare una serie infinita di pompe e sistemi drenanti artificiali. Cittadini e associazioni avevano segnalato le problematiche dal 2013, con foto e con relazioni allegare, per far capire la situazione della loc. Breganzina dove sono presenti la rotonda e il sottopasso.



Fig. 4 - Allagamenti, “Spv: ancora allagamenti. Tutto preannunciato” (AltoVicentinoOnLine, 31/08/2020) - https://www.altovicentinonline.it/attualita-2/spv-ancora-allagamenti-tutti-preannunciato/?fbclid=IwAR2EJDo117ewyX5GF8-2fdOpgCXIfFNMIsc05ccvYQIzyiDYFt_EQHBKXok .

⁵⁴ Tiziano Rizzato, “Spv: ancora allagamenti. Tutto preannunciato”, 31/08/2020, altovicentinonline.it, https://www.altovicentinonline.it/attualita-2/spv-ancora-allagamenti-tutti-preannunciato/?fbclid=IwAR2EJDo117ewyX5GF8-2fdOpgCXIfFNMIsc05ccvYQIzyiDYFt_EQHBKXok .

Una piccola soluzione, è stata riprodurre parte del progetto, ridisegnando il profilo e gli attraversamenti di canali e torrenti. Grazie a queste modifiche il Torrente Chiavone non ha esondato ma purtroppo ha creato problemi in centro storico. Nonostante i miglioramenti, ci sono stati danni e allagamenti per i campi a nord della rotonda (zone differenti da quelle che di consuetudine venivano interessate dal fenomeno nei decenni precedenti).

Le osservazioni continuano e si diffondono attraverso internet. Un esempio sono le: *“Osservazioni alla VIA del progetto definitivo della Superstrada Pedemontana Veneta”*⁵⁵. In questa petizione rilevano alcuni elementi critici sul Progetto della Superstrada Pedemontana Veneta in collegamento alla L. 23.12.2000 n. 388.

Iniziano il discorso con il tema dei parametri di dimensionamento che sono di tipo autostradale, con caselli e complanari differenti dal modello presente nelle superstrade. Oltre a questo, c'è la questione del riuso dei sedimi e strade esistenti e si riferiscono principalmente alla “Nuova Gasparona, S.P. 111”, sottolineando che con la variazione dell'asse si percorrono nuovi ponti, gallerie e ci sono anche nuovi viadotti. Non è stato valutato di allargare la viabilità già presente, magari eliminando alcuni incroci e migliorando ciò che era presente. Il posizionamento dei caselli (ogni 5-10 km) potrebbe portare concentrazioni di traffico, alterare il territorio agricolo e anche le caratteristiche paesaggistiche e ambientali della zona Pedemontana. In seguito alle motivazioni di tale petizione, vengono poste delle richieste: un nuovo Studio d'Impatto Ambientale conforme ai parametri di legge, specialmente considerando la sovrapposizione alla superstrada Nuova Gasparona; il rispetto delle prescrizioni della legge istitutiva della SPV e le prescrizioni del CIPE; le modifiche e raccomandazioni di soggetti quali Sindaci, Parlamentari, Ministeri e Tecnici. Vengono ben descritti questi elementi nella petizione, proprio al fine di far valere le proprie motivazioni. Viene chiesto di recuperare l'area di sedime dell'attuale Nuova Gasparona, allargando l'asse geometrico attuale e conservando la livelletta odierna. In questo modo sarà possibile strutturare una strada a 4 corsie (due per senso di marcia), una corsia d'emergenza e con la presenza di sottopassi/sovrappassi.

Per quanto riguarda la componente pedaggi, sarebbe da evitare il posizionamento di caselli che creano maggior traffico e da valutare qualche modalità di riscossione innovativa. Perdipiù è da tenere presente la verifica continua della salvaguardia idrogeologica di pozzi,

⁵⁵ In data 16-08-2021 / 305 firme per la petizione, PetizionePubblica per il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - https://petizionepubblica.it/default.aspx?pi=OssSPV12&fbclid=IwAR0Ts36--wHpyNKyKH_8IU3buqP02HfxhLPQqKw9f4_VGM0UPoXkQfaKs14 .

falde e acquiferi. Anche lo sversamento accidentale d'inquinanti sarebbe molto compromettente perché la falda fornisce acqua a metà Veneto. L'attenzione va posta anche sulle probabilità di esondazione della zona. Viene richiesta la presenza di fasce laterali boscate, composte da piante autoctone e in sintonia con le tradizionali siepi campestri rurali. Nella possibilità di superamento dei livelli sonori concessi, sarà necessario posizionare delle barriere artificiali. Parlando dei costi dell'opera, viene proposta una riduzione per il tratto Rosà - Breganze, attraverso il recupero integrale della Nuova Gasparona. Viene altresì posta l'attenzione sul contesto viabilistico e sulla mobilità nazionale e regionale della strada in questione, come anche sui flussi di traffico previsti e quelli effettivi.

Viene chiesta la pubblicazione della convenzione economica sul *project*, per poter successivamente valutare modifiche e integrazioni al fine di far diventare l'opera sostenibile. In questa petizione viene ribadita l'importanza collaborativa con comuni e territorio, sul bene comune nel quale non si possono aprioristicamente escludere degli attori. Queste collaborazioni potranno portare rimedio agli errori progettuali, ma anche agli sprechi e devastazione del territorio.

Parlando delle opere a verde, citate come richiesta nella precedente petizione (Petizione Pubblica per il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare consultata il 16-08-2021), viene esplicitato nella Carta dei Servizi (2021) che si procede con attenzione e sensibilità verso l'ambiente. Sono previste delle opere di mitigazione paesaggistica, ad esempio le mitigazioni: a verde lineari di km 58,61 (di cui km: 16,67 filari arborei, 40 siepe campestre, 1,70 formazioni vegetali igrofile miste, 0,24 piantate); quelle a verde areali di mq. 1.333.410 (di cui mq: 36 siepe campestre, 201.989 boschetti, 1.025.872 sistemazione scarpate stradali, 33.833 sistemazioni stradali, 35.482 prati alberati); i passaggi faunistici n. 92 (di cui: n. 20 su scatolare irriguo; n. 12 in prossimità di ponti; n. 4 su viadotti; n. 21 sopra galleria artificiale; n. 2 sopra galleria naturale; n. 8 sottopassi agricoli; n. 16 su ponti canali; n.7 in corrispondenza di cavalcavia, n. 2 in prossimità di cave). (Carta dei Servizi 2021 : p. 21)

4.5 Pfas

Lo sviluppo industriale veneto e la crisi del territorio, non creano più ottimismo e fiducia nella popolazione, che cerca di comprendere gli sviluppi ambientali d'oggi, al fine di una qualità di vita migliore. La tutela dell'ambiente non è mai stata semplice e alcune persone colpite dai danni dei Pfas (sostanze perfluoroalchiliche), tra cui madri, padri, amici, associazioni, cittadini, si sono riunite in gruppi al fine di far sentire la loro voce, in una *“battaglia sacra come sacrosante sono le ragioni che la muovono; non è più tempo per*

nessuno di lasciare che altri se ne occupino” (Leder F. in Peruffo A., 2019 : pp. 13-14)
I Pfas sono sostanze inodore, incolore e insapore, un demone moderno che crea gravi effetti alla vita umana e animale, nonché all’ambiente. Le campagne sono contaminate e non è una novità degli ultimi anni. Già nel 2013, una ricerca CNR avvisò Regione e Arpav, inviando dati sulla società Miteni che in precedenza, negli anni Settanta, aveva causato un disastro ambientale (prima Rimar-Marzotto). Arpav diffuse le informazioni a: ulss; comuni; province; sindaci e governatori ma nessuno comunicò la questione a sua volta, in modo chiaro e trasparente, alla popolazione. (*ivi*, p. 19; 22)

Negli ultimi anni la situazione territoriale, in seguito alle modifiche antropiche, è sempre più allarmante; già dal 2013 la provincia di Vicenza (poi anche Verona e Padova) è stata coinvolta nelle cronache sull’inquinamento delle acque sotterranee da PFAS e le relative pesantissime conseguenze alla salute delle persone, alle comunità, all’ambiente e alle attività agricole. E nonostante l’ormai chiarezza di tali danni, viene diffusa ancora la salda immagine di una regione industrialmente operosa, ricca di fabbriche ma anche di patrimoni culturali e paesaggistici. L’urbanizzazione diffusa e le infrastrutture che creano ferite agli spazi di vita, passano in ultimo piano.

In nome della globalizzazione con regole di mercato mondiali e non locali e dell’espansione senza freni, procede l’ampliamento illimitato che nuoce alle fragilità ecosistemiche, con costi ambientali e sociali messi in silenzio. (Leder F., 2020⁵⁶)
Per quanto riguarda i limiti di Pfas, non c’è stato nessun accoglimento della proposta al limite zero o vicino ad esso di tali sostanze nell’acqua potabile. Il Partito popolare europeo ha indicato per i Pfas a catena lunga⁵⁷ 100 ng/L per ogni singolo Pfas e 500 ng/L per la somma di tutti i Pfas; nessun limite per i Pfas a catena corta⁵⁸.

⁵⁶ “*Paesaggio, fuochi, mafia. Una riflessione collettiva sul Veneto contemporaneo*”, 16/05/2020, PFAS.land.

⁵⁷ “*Le sostanze PFAS a catena lunga sono quelle che destano maggiori preoccupazioni sotto il profilo ambientale e sanitario, a causa della loro persistenza nell’ambiente, spesso associata a un’elevata capacità di bioaccumulo e tossicità*”, <https://www.reach.gov.it/studio-finalizzato-all%E2%80%99individuazione-di-potenziali-sostituti-delle-sostanze-perfluoroalchiliche#:~:text=Le%20sostanze%20PFAS%20a%20catena.capacit%C3%A0%20di%20bioaccumulo%20e%20tossicit%C3%A0.>

⁵⁸ “*I PFAS a catena corta in forma ionica sono prevalentemente in acqua disciolti e pertanto posseggono un maggiore potenziale di trasporto rispetto a PFOS e PFOA per lunghe distanze attraverso ambienti acquatici. I PFAS possono quindi contaminare in modo significativo le acque superficiali e sotterranee*”, <https://www.dottorsartori.it/index.php/articoli-di-informazione-sanitaria/185-pfas-sostanze-perfluoroalchiliche.html> .

In questo modo le persone che vivono in zone contaminate sono in continua ansia, con il timore di possibili malattie ed effetti endocrini. L'acqua deve essere filtrata e i prodotti locali spesso sono inquinati e irrigati con sostanze non idonee al buono stato di salute. Nel tentativo di sensibilizzare e di diffondere le notizie, è stata accolta l'idea proposta dal gruppo GUE/NGL, a suggerimento di Laura Facciolo - Comitato Zero Pfas Montagnana, sull'analisi del "rischio" sempre aggiornata per rilevare le sostanze contaminanti presenti nell'acqua (diritto universale). (Albiero M., 2018⁵⁹) Recentemente è stata messa a disposizione della popolazione "GIS di PFAS.land" (comunicazione 12/04/2019) ovvero la prima mappa digitale navigabile sulla contaminazione da Pfas che attinge ai dati Arpav. I cittadini potranno facilmente sapere i valori sull'inquinamento in: pozzi, risorgive, fiumi, acque in prossimità della propria abitazione o dell'orto, acque d'irrigazione e per l'allevamento degli animali.

In quali altri modi è possibile diffondere le informazioni?

Nelle scuole si indicano le giovani generazioni come "Figli del Disincanto", incerti, apatici, disincantati rispetto all'idea di un cambio di società e piuttosto in continuo adattamento al contesto di vita. Al fine di sensibilizzare la giovane popolazione, è stato proposto il progetto dal gruppo educativo No PFAS: "*Salvaguardare la salute minacciata dalla contaminazione PFAS nelle falde del sud ovest Veneto*", (scuole secondarie di primo grado e di secondo grado, province di: Vicenza, Verona, Padova). L'iniziativa promuove il tema del disastro ambientale legato alla contaminazione delle falde acquifere superficiali e profonde della zona, allo stato di salute, alle responsabilità collettive e individuali, all'ascolto delle richieste e risoluzioni ai danni attraverso la partecipazione attiva e l'ascolto reciproco. Relatori e animatori informano gratuitamente gli studenti cercando di diffondere curiosità sulle problematiche e sull'importanza di essere attivi in lotta all'inquinamento. (Albiero D., 2018⁶⁰)

Ad integrazione del Progetto Educativo No Pfas (AA. 2019/2020), Stefania Romio è stata curatrice della "traduzione partecipata" intitolata "*The Writing on the Wall*" del documentario investigativo *THE DEVIL WE KNOW*⁶¹ (2018; regista Stephanie Soechtig; accuse di rischi per la salute derivanti dall'acido perfluorooctanoico), progetto congiunto con PFAS.land e dal gruppo di regia *LET'S STOP THEM*. Questo film-documentario mette in luce la tematica dei

⁵⁹ "*Limiti Pfas in Europa. Sconcerto dopo le votazioni a Strasburgo*", 29/10/2018, PFAS.land.

⁶⁰ "*La scuola apre al movimento No PFAS*", 5/11/2018, PFAS.land.

⁶¹ Dall'espressione inglese "*better the devil you know than the one you don't know*" (meglio il diavolo che conosci che quello che non conosci).

crimini ambientali e la contaminazione PFAS in West Virginia - USA. Gli studenti e ogni persona che vedrà le scene percepirà che l'inquinamento riguarda tutti, soprattutto nel Veneto vista l'attuale contaminazione Pfas. (2019⁶²)

Un ulteriore momento di visibilità sono state le mobilitazioni No Pfas (prima dei processi 11/11/2019 contro Miteni; 13/11/2019 contro attivisti No PFAS) le giornate contro i crimini ambientali, la prima è stata nel 22/04/2018 davanti alla Miteni, le successive con l'organizzazione del Gruppo di Regia *Let's Stop Them*, in data 26-27/10/2019, Vicenza. La località è stata scelta in relazione alla presenza d'industrie nel territorio e alle questioni di responsabilità discusse. (2019⁶³)

La giornata del 25/04/2021, per tenere alta l'attenzione del risanamento ambientale e del diritto di salute, è stata fatta una marcia/passeggiata collettiva che toccava tre punti simbolo dell'inquinamento da Pfas, denominata la "*Staffetta delle acque infrante*". I tre percorsi si svilupparono così: da Cologna Veneta (Fratta-Gorzone) a Tribunale Vicenza – 35 km : ritrovo Tubo Arica; da Miteni Trissino (Poscola) a Tribunale Vicenza – 20 km : ritrovo fronte Miteni; da Creazzo (Retrone) a Tribunale Vicenza – 13 km : ritrovo Risorgive Retrone.

Al fine di porre l'attenzione sul crimine ambientale riscontrato, attivisti, cittadini, gruppi, associazioni, si sono dati appuntamento per un dialogo e una maggiore visibilità con giornali, televisioni e documentaristi. Tramite le parole degli avvocati, delle parti civili, delle persone colpite e dei molteplici componenti del movimento, per una reciproca conoscenza, hanno cercato di attuare uno scambio di informazioni e materiali, valorizzando le relazioni e le connessioni umane. I temi dei quali hanno discusso le varie parti vanno dalla bonifica, nuovi acquedotti, incenerimento, limiti/messa al bando Pfas, fino alle analisi sangue, alimenti e progetti di ricerca. (2021⁶⁴)

In seguito hanno cercato di strutturare un'altra occasione simile: "*Ride ciclistico collettivo*", dalla Miteni di Trissino a Mestre, zona dell'inceneritore di Fusina (pericolo incenerimento Pfas). I rappresentanti dei gruppi No inceneritore Fusina e No Pfas Veneto, parlando di "giustizia sociale e ambientale" e di "geografia concreta", cercano di diffondere tali ideali con lo slogan: "*Attraversare i territori, unire le lotte*". (*ibid.*)

⁶² "*The devil we know - una straordinaria traduzione partecipata consegnata dagli studenti di Vicenza al futuro*", 31/07/2019, PFAS.land.

⁶³ "*Grandi mobilitazioni no Pfas prima dei processi, giornate contro i crimini ambientali, report ecomafie*", 10/2019, PFAS.land.

⁶⁴ "*Luoghi a procedere. Attraversare i territori, unire le lotte. Staffetta delle acque infrante*", 25-26/04/2021, PFAS.land.

Il 25/04/2021 sono giunti i comitati di Padova e Fusina a Vicenza in aggiunta alla staffetta coordinata dai gruppi giovanili di Vicenza con l'ANPI mentre, il giorno prima una delegazione PFAS fu presente al Presidio di Protesta e Proposta di Fusina.

L'inceneritore sopra citato, gestito da Ecoprogetto-Veritas al fine di bruciare rifiuti e fanghi contaminati da Pfas ha ricevuto l'autorizzazione dalla Regione governata dalla Giunta Zaia con il benestare del Sindaco di Venezia Brugnaro e di molti altri Sindaci del territorio; decisione attuata in nome della salute dei cittadini. Eppure gli inceneritori sono per categoria degli impianti insalubri, molto pericolosi per ambiente e salute. Essi scaricano veleni e concorrono nel riscaldamento globale. La voglia di contrastare tale opera si rispecchia nel diritto alla salute e l'idea di un ambiente sano. (*ibid.*)

Attorno al processo di incenerimento si sta progettando un *business* sui rifiuti, altro che ecologia e riciclo. Tali scarti provengono da più realtà, tanto civili quanto industriali, in ogni caso la problematica Pfas ormai include entrambi questi luoghi di provenienza, perché non è presente solo nelle industrie, ma come ormai si è capito dalle analisi, anche nelle proprie case. La questione da comprendere è la seguente: siamo di fronte al fallimento della termodistruzione dei Pfas. A questo punto, a cosa servono gli inceneritori come l'opera proposta per Fusina, se non alla possibile diffusione di perfluoroalchilici attraverso le emissioni delle ciminiere. La zona veneta è già estremamente colpita da grandi disastri socio-ambientali e forse tali impianti non sono la scelta ottimale con cui procedere. Al fine di sensibilizzare e indicare molte delle problematiche in atto, è stato depositato al TAR il Documento 49 in data 5/01/2021 dal Comitato Opzione Zero e altri soggetti, che tratta di Pfas, salute umana e degli altri esseri viventi, smaltimento tipologie di rifiuti (fanghi e percolati di discarica), carenze di istruttoria in fase di valutazione d'impatto ambientale, il non rispetto del principio di precauzione. (Fazio G., 2021⁶⁵)

Il fatto che i Pfas siano indistruttibili alimenta la preoccupazione per le sostanze riscontrate nelle acque di scarico, così che viene ribadita la necessità del Patto Accordo Stato Regione 2005 (mai osservato) in tutela delle acque e per il piano rifiuti regionale. Un altro elemento che crea ansie sono i Carboni Attivi Granulari (GAC), nel senso che nelle discariche sono presenti fanghi che producono percolati, poi incendiati nel loro smaltimento o divenuti compostato per i campi; allo stesso modo, per i carboni attivi usati nella purificazione delle acque potabili dai Pfas, finiscono inceneriti. Così si espande

⁶⁵ “Si possono incenerire i Pfas? No. Mutano, si diffondono, costano. Il punto scientifico e la questione inceneritore di Fusina”, 18/02/2021, PFAS.land.

l'inquinamento atmosferico e il processo di smaltimento lascia molti dubbi⁶⁶. (*ibid.*) Ponendo l'attenzione alla società Miteni, è stato reso noto che usassero tonnellate di carboni attivi ed è preoccupante il rilevamento di un "vecchio" inceneritore al suo interno⁶⁷. Dati Arpav 2019 richiamando studio preliminare 2017, sostengono che la fabbrica "bruciava" PFAS in grande quantità.

Il paradosso di tali pratiche è evidente: si pulisce l'acqua dai Pfas con spese elevate, per poi diffonderli nuovamente nell'aria o negli alimenti (concime e depositi via aerea). In relazione a ciò si sottolinea la componente cancerogena ai danni dell'uomo che deve essere sottoposto ad analisi, cure e ospedalizzazioni. L'inceneritore di Fusina è inadeguato anche per i dati sulle temperature attualmente raggiungibili, non adatte alla distruzione Pfas, nemmeno ipoteticamente. Quest'opera porterebbe un elevato rischio per un gran numero di abitanti del veneziano.

Dall'articolo di Sharon Lerner, riassunto in PFAS.land (2021) si nota che servirebbero analisi di fumi e terreni vicini agli inceneritori. Nel caso di Ecoprogetto Venezia Srl sembra poco realizzabile (gran numero di molecole Pfas, alcune poco conosciute, scarse risorse economiche). In ogni caso né fanghi, né percolati possono essere trattati senza mettere in pericolo la popolazione.

Le indagini sullo spostamento dei Pfas, una volta tolti dalle acque e dai fanghi, ha fatto riferimento a: studi sull'incenerimento Pfas, Stati Uniti (2020 in PFAS.land); controllo delle emissioni "storiche" in aria della Miteni con verifica incrociata dei due doc. Arpav; la questione Inceneritore di Fusina e infine la presenza a Legnago di una fabbrica che rigenera i carboni. Dalle ricerche attuate, sono comparse solo molte incongruenze e grandi difficoltà da parte di Arpav (audizione della Commissione Ecomafie del 20 maggio 2021) nel parlare di "bonifica Miteni" e "carboni attivi rigenerati". Sono poi state considerate le osservazioni dei

⁶⁶ *"La distruzione incompleta dei composti PFAS può provocare la formazione di prodotti PFAS più piccoli o prodotti di combustione incompleta (PIC); l'efficacia dell'incenerimento per distruggere i composti PFAS e la tendenza alla formazione di sottoprodotti organici non è ben compresa [...] mancanza dei metodi di misurazione necessari".* (Franco Rigosi in PFAS.land)

⁶⁷ Nel 2017 la Regione Veneto aveva concesso un permesso di installare un nuovo cogeneratore ad implementazione del vecchio inceneritore.

Comitati di Mestre e Venezia che comunicano le inadeguate indagini sulle emissioni dell'Inceneritore di Fusina. (Sandini D., 2021⁶⁸)

I gestori delle acque e la Regione del Veneto hanno promosso l'utilizzo di filtri a carbone attivo (AC, da *Activated Carbon*) come soluzione ideale al problema Pfas, ma tale materiale possiede grande capacità d'assorbimento viste le sue porosità. Per concludere brevemente con la questione carbone attivo, specifico degli ultimi dettagli utili alla comprensione del tema. Esso prende forma da sottoprodotti vegetali trattati come gusci di cocco, torba, legno, da carbone minerale oppure da olii minerali pesanti. Può essere in polvere o granuli e può assorbire grandi quantità di sostanze. Non è tossico (è anche un farmaco), ma lo diviene se assorbe qualcosa di pericoloso in seguito al passaggio d'acqua che lascia depositata tale sostanza. Oltre ciò, hanno un loro ciclo vitale, nel senso che catturano sempre meno sostanze (necessità di monitoraggio, sostituzione o "rigenerazione", quest'ultima poco chiara e messa in dubbio). (*ibid.*)

E' necessaria maggiore attenzione verso le pratiche di filtraggio e rigenerazione e un bilancio delle emissioni Pfas con il costante divieto di diffusione ambientale che può nuocere ai cittadini. (*ibid.*)

Tra le varie modalità di sensibilizzazione, sono da tener presenti anche le collaborazioni/traduzioni con la rivista internazionale Science e l'European Environmental Bureau di Bruxelles, in modalità di "traduzione partecipata" usata già con *THE DEVIL WE KNOW*, diffusa ancor più nel periodo AA. 2020/2021. Il progetto incoraggia una partecipazione attiva, diffusione di conoscenza, consapevolezza e condivisione. (2021⁶⁹)

Pensare per agire e non come riporta l'articolo: "*I Pfas sono ovunque. Non pensiamoci troppo*" (2020⁷⁰) come pensiero delle autorità regionali che dicono che tali sostanze hanno intossicato un po' tutti e che non possiamo farci nulla (ufficializzazione inquinamento anno 2013; un solo studio sulla salute riproduttiva : Foresta et al, 2018).

I timori locali portano a richieste di accesso alle analisi del sangue, soprattutto per le zone rosse (contaminate o vicine all'azienda). I Pfas, allarme per la salute pubblica e l'ambiente

⁶⁸ "*Carboni e rigenerazioni. Dove finiscono i Pfas tolti dall'acqua? In aria? La questione carboni attivi, i documenti Chemviron-Arpav-Miteni, le domande senza risposta della Regione Veneto in Ecomafie*", 04/06/2021, PFAS.land.

⁶⁹ "*Traduzione di what matters - Pfas? Sono qui per restare*" - Il documento divulgativo dell'agenzia ambientale tedesca tradotto dagli studenti italiani, 30/08/2021, PFAS.land.

⁷⁰ Prof. Sarto F., 17/02/2020, PFAS.land.

naturale e di lavoro a stretto contatto con essi, producono intossicazioni elevate e pericoli costanti.

I numeri dei morti e degli intossicati che lavorano per la Miteni, sono alti e creano tensione. A tal punto è da considerarsi una bonifica del sito Miteni e una ricollocazione dei lavoratori che potrebbero usare le competenze acquisite per future indagini sui nuovi inquinanti. Un ricollocamento strategico e prezioso, che secondo Dott. Giovanni Fazio (Comitato di Redazione PFAS.land - 30 novembre 2018⁷¹), sarebbe possibile un loro inserimento in ARPAV, ente regionale deputato al controllo dell'ambiente.

I Pfas sono velocemente assorbiti dall'organismo sia via aerea che cutanea o alimentare, ma è complesso liberarsene. La Regione ha cercato d'indagare sulle tempistiche di smaltimento. I dati su PFOA⁷² e PFOS⁷³ sugli operai Miteni dimostrano il legame tra quantità di produzione aziendale e concentrazioni nel sangue, tra anni di esposizione e presenza nel sangue. Incidono però anche i lavoratori esterni alla ditta e lo spostamento di reparto, a volte stabilito in seguito a un'elevata presenza di Pfas nel lavoratore (dichiarato alla Commissione d'inchiesta Regionale, fonte GdV 14/07/2018 e Rsu Miteni incontro pubblico del 26 novembre 2018 in PFAS.land⁷⁴).

Lo studio condotto da Paolo Girardi ed Enzo Merler: "*A mortality study on male subjects exposed to polyfluoroalkyl acids with high internal dose of perfluorooctanoic acid. Environmental Research 179*" (2019 in PFAS.land), indaga proprio sul problema dell'inquinamento Pfas su terre e mari e sulla contaminazione, in termini di emergenza mondiale. Tale problematica ricade sugli esseri viventi e la loro salute, in valutazioni che ancora non riescono a comprendere la complessità del fenomeno. Ogni scoperta sui Pfas arricchisce le conoscenze scientifiche e di Autorità ed Organismi internazionali che stanno ancora riflettendo sulla possibile convivenza con essi. In modo più specifico, tale ricerca compara mortalità per causa degli operai Miteni (almeno sei mesi dal 1960 al 2008 con indicazioni del lavoro e reparto), cause di morte delle Officine Grandi Riparazioni delle FFSS (OGR) ai morti nel Veneto: dati dal registro tumori. E' comprensibile, quanto inquietante l'osservazione successiva alla raccolta dati ovvero il riscontro di un basso numero di decessi a causa dello scarso numero di persone prese a

⁷¹ "Con gli operai di Miteni per il lavoro e contro degradazione ambiente", 11/2018.

⁷² Acido perfluorooctanoico.

⁷³ Perfluorottano sulfonato.

⁷⁴ Prof. Sarto F., "*Persistenza dei Pfas nel sangue dei lavoratori Miteni*", 02/03/2019.

campione e un progetto di raccolta dati futura quando “*nei prossimi decenni ci saranno più dati disponibili sui lavoratori deceduti*”. Spero che sia una questione di maggiori informazioni condivise e non di maggiori perdite di vite umane. “Il caso Miteni - *the largest perfluorocarbons (PFs) producer in Europe*” rappresenta quindi uno dei più grandi inquinamenti Pfas; molti contaminati e alti valori rilevati dalle analisi.

Sono stati fatti rilevamenti PFOA e PFOS negli anni 2000-2016 per il personale Miteni prima agli addetti alla produzione di perfluorurati, poi a più lavoratori, riportando valori più elevati che negli studi di altri paesi. È stato concluso, dopo riflessioni e analisi, che maggiori erano le concentrazioni di PFOA maggiori erano i rischi relativi di mortalità per i tumori di varia tipologia, soprattutto tra gli addetti alla produzione di perfluorurati e in quelli con la più elevata concentrazione cumulativa. Inoltre il Prof. Costa ha riscontrato aumenti del colesterolo totale, acido urico e transaminasi ALT tra gli operai Miteni. (*Thirty years on medical surveillance of perfluorooctanoic acid production workers*, JOEM, 51 ,3, 2009 in PFAS.land)

Tutto ciò, tra rilevamenti di tumori epatici e cirrosi, assieme alla ricerca più recente sulla mortalità e sofferenza alle cellule del fegato contribuiscono a rendere chiare le implicazioni conseguenti alla “*Persistenza dei PFAS nel sangue dei Lavoratori Miteni*” che coinvolgono tutti in ogni reparto. (studio Merler - campione gruppi alta/bassa esposizione; PFAS.land⁷⁵).

I problemi legati agli ambiti di lavoro non sono nuovi, ad esempio dagli anni ‘70 agli anni ‘90 fu presente l’intossicazione da piombo nel sangue; i lavoratori esposti presentavano valori da 40 a 100ug/100ml; caso *record* una fabbrica del Vicentino con 1000ug/100ml in cui l’operaio finì in cura psichiatrica, solo successivamente fu rilevata l’intossicazione. Tale problema coinvolse tutte le generazioni presenti nei territori coinvolti e fu stabilito un intervallo da 0 a 15 ug/100ml di riferimento per la popolazione, che non ha contatti per lavoro. Quindi, come si è cercato di riparare a un danno in passato, anche per i Pfas i comitati chiedono: monitoraggio della popolazione e considerazione dei dati già raccolti dal 2017 ad oggi (che secondo la Regione non hanno valore epidemiologico poiché non sono riferiti alle singole persone); chiari valori di riferimento tra contaminati e non, con indagini che tengono conto delle variabili come fonti espositive e fattori quali età, genere, alimentazione, tipo di acqua e quant’altro. In merito ai controlli ISS (zone: Dueville, Resana, Treviso, Loreggia, Fontaniva, Carmignano e Mozzecane) è stato rilevato un collegamento tra livelli Pfas nel sangue e

⁷⁵ Prof. Sarto F., “*Gli ex operai della Miteni muoiono di più per alcuni tumori - presentazione dello studio pubblicato da una rivista internazionale*”, 10/10/2019.

localizzazione dell'area contaminata con una probabile estensione d'inquinamento ambientale per le aree geografiche adiacenti a quelle direttamente colpite (forse incidono i cibi provenienti da tali zone). In ogni caso sarebbero opportuni ulteriori rilevamenti, un campione più ampio e laboratori specializzati.

Al fine di tutela della salute sono stati chiesti laboratori per le analisi alla Regione, soprattutto per situazioni delicate come donne in gravidanza, pazienti con patologie, giovani e in generale per la prevenzione di danni alla popolazione, aiutando a comprendere le modalità di contaminazione. (2020⁷⁶)

Avendo a cuore la tutela della salute, attivisti e ricercatori del Comitato di Redazione Interdisciplinare PFAS.land, in collaborazione internazionale con la sezione "Industria e Salute - Sostanze chimiche" dell'*European Environmental Bureau* (EEB), cercano di consigliare UE. Questa rete composta da organizzazioni civili di cittadini, più di 160, con sede a Bruxelles, si occupa di attività di ricerca e divulgazione con l'appoggio UE e di altre Organizzazioni ed Agenzie Intergovernative, governi, nonché fondazioni e organizzazioni. Un concreto contributo in tema Pfas, che diffonde ai cittadini la coscienza di tali sostanze e del GenX (composto chimico), lavorato a tonnellate dalla Miteni di Trissino, è il documento «*PFASs – avoiding the streetlight effect*», curato e tradotto da: Redazione PFAS.land e EEB. Alcune tematiche emergono con forza, come la necessità di proteggere i gruppi vulnerabili (es. bambini e donne in gravidanza/allattamento) aggiungendo tale attenzione come requisito per la gestione dei rischi in relazione alle sostanze potenzialmente perigliose. Quindi sempre più si notano le preoccupazioni su salute e ambiente collegate all'esposizione a composti altamente fluorurati nonché la loro presenza diffusa in: acqua, terreno, rifiuti che conduce all'idea di un piano d'azione per rimuovere gli usi non essenziali di Pfas.

E' altresì necessaria una migliore registrazione e arricchimento dei dati REACH (*Registration, evaluation, authorisation of chemicals*) e l'attuazione della strategia normativa integrata dell'ECHA (*European Chemical Agency*). Il documento indica anche: "attenzione agli effetti endocrini [...] alle esposizioni combinate degli esseri umani e dell'ambiente a tutte le rispettive fonti". (2021⁷⁷)

In seguito al Processo PFAS MITENI (11-11-2021) che ha coinvolto come responsabili civili ICIG e MITSUBISHI e prima della visita ufficiale Missione ONU per indagare sull'impatto

⁷⁶ "I Pfas sono ovunque. Non pensiamoci troppo, la nostra argomentata lettera alle autorità regionali per i diritti negati, il Veneto non poteva non sapere", 17/02/2020, PFAS.land.

⁷⁷ Zampieri D., Wietor J.-L., "Cosa sono i Pfas? Evitando l'effetto lampione. L'articolo dell'*European Environmental Bureau*. Preoccupazioni e strategia europea per il futuro", 12/01/2021, PFAS.land.

delle sostanze chimiche, rifiuti tossici e tutela dei diritti umani, il movimento no pfas struttura una sintesi sulla questione alimentare e i diritti negati da far pervenire all'Alto Commissario ONU per i Diritti Umani. La delegazione ONU dovrebbe essere stata in Veneto a inizio Dicembre 2021⁷⁸.

Nel documento viene esposto il danno psicologico arrecato ai giovani, figli di un ambiente sociale incerto e quello dei genitori che hanno nutrito i propri figli con acqua e cibo contaminati o delle madri che hanno trasferito le concentrazioni ematiche di Pfas ai loro bambini (placenta/allattamento). Si sta parlando di salute e diritti umani, non considerati abbastanza dalle Industrie e dalle Istituzioni che hanno permesso di produrre tali sostanze senza grandi controlli, mettendo in secondo piano il diritto alla vita e a un ambiente sano, d'informazione e, ad oggi, di un rimedio. (*ibid.*)

Un'altro documento invece (analisi Fazio G., 2021) analizza le strategie di intervento sanitario e la negazione della prevenzione da parte della Regione Veneto. Le riflessioni discutono su: Pfas che causano il mancato assorbimento della Vitamina D; disfunzioni dell'endotelio⁷⁹ vascolare e aumento dell'attività piastrinica e altre diverse patologie correlabili (cardiovascolari, trombi, tossicità epigenetiche). Viene sottolineato che alcune malattie sono indotte *esclusivamente* dall'inquinamento da PFAS e da come essi agiscono a livello molecolare e fisiopatologico (Dott. Fazio).

Tali sostanze sono molto dannose ma, come mai allora la Regione non separa i prodotti alimentari contaminati da quelli indenni, poco controlla gli scarichi delle fabbriche e i carboni attivi, nonché gli incenerimenti di Pfas. (*ibid.*)

Un terzo documento stilato dal gruppo tecnico-scientifico di PFAS.land, tratta la necessaria proibizione di PFAS C6 di "media generazione" e tutte le sostanze perfluoroalchiliche. Secondo l'ECHA l'impatto socio-economico per la sostituzione industriale di PFHxA⁸⁰ (e PFAS in generale) è troppo elevato, ma viene fatto loro notare che è maggiore quello in tema di salute e sofferenza dovuto al caso Miteni. Sarebbe stato possibile gestire le cose in modo migliore, trovando prodotti alternativi già in precedenza, al fine di diminuire le sostanze SVHC cioè "estremamente problematiche", riducendo i costi del loro smaltimento e le

⁷⁸ "Lettera all'ONU. Restrizioni-bando Pfas ECHA. Gli alimenti sottratti, la prevenzione negata, il fattore di rischio ambientale autonomo", 23/11/2021, PFAS.land.

⁷⁹ "Tessuto che riveste la superficie interna dei vasi sanguigni, linfatici e del cuore. Partecipa al mantenimento del tono vascolare con la produzione di fattori di rilassamento e di contrazione", <https://www.treccani.it/enciclopedia/endotelio/>.

⁸⁰ Perfluorohexanoic acid.

dispersioni ambientali nonché i possibili collegamenti a malattie neurodegenerative, disturbi dello sviluppo neurologico e della crescita infantile. I Pfas colpiscono le risorse primarie comportando costi elevati monetari e per la salute. I danni fisici e psicologici degradano la vita della popolazione locale e le pratiche tradizionali sull'uso di cibo e acqua della zona.

Gruppi come Greenpeace e Mamme No Pfas hanno pubblicato i dati della Regione Veneto sulla contaminazione degli alimenti. (ricorso al TAR per ottenerli - 2021)

C'è stata una vera e propria sentenza del TAR - 08/04/2021 - in cui la Regione è stata costretta a rilasciare i dati tanto attesi dalla popolazione sull'analisi degli alimenti, "nascosti" da futili giustificazioni. (*ibid.*)

Però nemmeno così è stato soddisfacente viste le discrepanze, lacune e omissioni di dati tra cui le indicazioni dei comuni pur avendo rilevato le coordinate geografiche. Tra calcoli di medie al fine di abbassare notevolmente i valori "preoccupanti" e unità di misura volte ad alterare la percezione comune delle quantità riscontrate, i documenti sono poco idonei e poco esplicativi. Non sono state ben indicate nemmeno le zone di rilevazione (se azienda agricola, o punto di coltivazione del vegetale o allevamento animale) e le spiegazioni sono caotiche, tra la Zona Rossa B, senza compromissione delle falda, ma con acqua inquinata fornita da acquedotto e la poco probabile causa d'utilizzo di quest'ultima come inquinante ai prodotti e la Zona Rossa A in cui la falda è propriamente compromessa ma secondo gli studi non è essa la causa di contaminazione in B, cosa invece ipotizzata dai cittadini.

Altro dato che crea perplessità è la grande contaminazione dell'Asparago ad Arcole (in Zona Rossa B), che necessita di poca acqua ma tanto letame e quindi l'idea, non inserita nel documento, che non sia l'acqua la causa di tale danno. (*ibid.*)

Il Piano di sorveglianza sulla popolazione esposta a sostanze Pfas, Giunta Regionale n. 2133 (2016), divide le aree contaminate in: "*Area di impatto (Area Rossa A e B), Area riferita alle captazioni autonome ad uso potabile (Area Arancione), Area di attenzione (Area Gialla) e Area di approfondimento (Area Verde)*"⁸¹. La zona di massima esposizione sanitaria (Rossa) è stata caratterizzata dall'alta concentrazione di Pfas nel 2013, prima dell'applicazione dei filtri per l'acqua. Nella parte A sono raggruppati i comuni serviti da acquedotti inquinati, con contaminazione della falda sotterranea e concentrazioni di PFOA, PFOS e PFHxS⁸² elevate.

⁸¹ Pepe A., "PFAS: Modifica dei comuni delle zone Rossa, Arancione e gialla e altri aggiornamenti", 15-06-2018, Legambiente Vicenza APS, <https://www.legambientevicenza.it/acqua/pfas-modifica-dei-comuni-delle-zone-rossa-arancione-e-gialla-e-altri-aggiornamenti/>.

⁸² Acido perfluoroesano solfonico.

L'Area B considera invece i comuni serviti da acquedotti inquinati prima dell'apposizione dei filtri, non dipendenti dalla contaminazione della falda sotterranea. (*ibid.*) In aggiornamento alla visita degli inviati dell'Alto Commissariato ONU in Italia, essa si è svolta con attenzione ai temi: violazione dei diritti umani collegati alle sostanze tossiche; assenza di trasparenza e scarsa diffusione dei dati (compito delle autorità regionali venete) alla popolazione contaminata. Gli individui non hanno potuto attuare maggiori accortezze per la propria salute e per ridurre i rischi.

Il Veneto si trova ad avere il primato per l'inquinamento con la più grande contaminazione al mondo delle acque "alimentari".

Il venir meno delle responsabilità delle autorità locali che non hanno tutelato la popolazione e il senso di abbandono, sono ferite non rimarginabili. (2021⁸³)

Nello specifico delle responsabilità, in un articolo del 01/08/2021⁸⁴, viene raccontata la vicenda nella quale un consulente ambientale riprende lo scarico lungo al cantiere della SPV zona Castelgomberto nell'Ovest vicentino. Marina Lecis, perito per il Comitato Palazzina è colei che ha fatto un sopralluogo il 1° Agosto 2021.

Il COVEPA, del quale ho parlato in precedenza, ha dato voce alla questione e sul suo blog ha diffuso messaggi di sfiducia verso due sindaci: Davide Dorantani per Castelgomberto e Moreno Marsetti per Malo. Secondo il Coordinamento, i sindaci appena citati, cercano di minimizzare la gravità della questione e non tengono conto della contaminazione dell'acqua di falda e quella superficiale ma anche del rubinetto e quella utilizzata per innaffiare e quindi il cibo stesso che sarà consumato.

Le parole del COVEPA⁸⁵, pubblicate il giorno 01 Agosto 2021, danno speranza sui controlli in atto visto che Arpav ne ha richiesti in riferimento alle aree di lavoro in cui potrebbero essere presenti Pfas-Pfba. Ci sono alcune tecniche adottate che utilizzano sostanze che

⁸³ "Missione ONU Veneto. Le autorità non hanno informato sull'inquinamento da Pfas e sul rischio salute. Foto, documenti, reportage di un'ispezione storica", 21/12/2021, PFAS.land.

⁸⁴ Marco Milioni, "Spv e Pfas, il caso si incendia", 01-08-2021, VicenzaToday - <https://www.vicenzatoday.it/attualita/addetto-cantiere-pedemontana-sbrocca-scarico-1-agosto-2021.html?fbclid=IwAR3fXbOcbmtEzmqonq1UfnGYUZq8anssgd1tkqafW9VF4r-SYVzsDjyaNJM> .

⁸⁵ COVEPA, "NEL VENETO FELIX DELLA SUPERPEDEMONTANA TUTTO E' GRAVE NULLA E' SERIO", 01-08-2021, Coordinamento Veneto Pedemontana Alternativa, https://www.covepa.blogspot.com/2021/08/nel-veneto-felix-della-superpedemontana.html?fbclid=IwAR0md587XEShbBzaE4fD6f2IGWvZky19Og4uaq2JJT_19nD5_5QTe8MsCZU .

contaminano il territorio, ad esempio la tecnica del cemento o del calcestruzzo spruzzato. Inoltre per il consolidamento dei terreni possono essere fatte delle iniezioni che effettivamente sono state utilizzate nel Sito di Importanza Comunitaria delle Poscole. Qualche rilevamento era già stato fatto in precedenza nelle zone di Trissino e Castelgomberto. In queste aree si trovavano dei cantieri utili a costruire le trincee tra il casello di Brogliano e considerando la seconda area, le trincee di accesso al tunnel. Compresi i dati rilevati, ovvero 70 nanogr/lit (0,07 microgr/l) a Trissino e 90 nanogr/lit (0,09 microgr/lit) a Castelgomberto, la soluzione è stata quella di chiudere due pozzi dell'acquedotto. E' noto l'utilizzo di iniezioni nel sottosuolo in queste zone.

Aggiungo una riflessione, cioè che nonostante le vicende avvenute, la preoccupazione rimaneva contenuta tra alcune persone che abitano queste zone e alcuni enti e coordinamenti che già si attivano per la questione. Ci è voluto di più per arrivare ad una considerazione più ampia e con l'articolo "*Pfas lungo la Pedemontana: il caso sbarca a Bruxelles*"⁸⁶, finalmente si espone il tema della maxi contaminazione rilevata da Arpav. La zona considerata è quella del Torrente Poscola, che si trova tra Castelgomberto e Cornedo Vicentino in valle dell'Agno. In questo modo sorge il dubbio sulle violazioni delle norme sull'ambiente. Si parla di una zona d'interesse naturalistico di rango europeo, zona che in gergo viene identificata di tipo Sic e che quindi coinvolge l'Unione Europea. L'Arpav, nelle sue rilevazioni, prende in esame alcuni cantieri della Superstrada Pedemontana Veneta e dall'analisi svolta è chiaro il rilevamento di tali sostanze nel sito natura 2000 SIC IT3220039. Scrivono 'notevole quantità' di acido perfluorobutanoico Pfb, pari a 2000 nanogrammi su litro quando il limite di legge sarebbe 500 nanogrammi su litro. La datazione di tale rilevamento è 30/06/2021. Queste sostanze, fortemente nocive per l'uomo, potrebbero essere giunte dall'utilizzo di alcuni acceleranti per il cemento a presa rapida, largamente in uso nella SPV. Tale ipotesi non è confermata. Potrebbero essere interpellati, il Consorzio di bonifica Alta pianura veneta, ovvero l'ente che si occupa della vigilanza e poi la Provincia di Vicenza, la Regione Veneto e così via fino ai comuni interessati. Con questa problematica posta in luce, torna la preoccupazione e la considerazione sullo stato della zona naturalistica delle Poscole. Gli attivisti proseguono con le loro osservazioni su come sia stata trattata la zona e tengono alto il tema dell'ecologia, dell'ambiente e della componente sociale.

⁸⁶ Marco Milioni, "*Pfas lungo la Pedemontana: il caso sbarca a Bruxelles*", 11-08-2021, VicenzaToday, https://www.vicenzatoday.it/attualita/esposto-commissione-europea-pfas-pedemontana-11-agosto-2021.html?fbclid=IwAR3eQzPfxrJ0J42Hrh85Z48_20xHZC2aMz0VjoozCby8CfnW4fVcyPE-L0M .

Con un altro articolo: “*Poscola, Pfas «alle stelle»: la Provincia diffida la Spv*”⁸⁷, si parla delle acque di drenaggio con oltre 13mila nanogrammi per litro di sostanze contaminanti. La falda anch’essa è stata coinvolta e il Comune di Castelgomberto ha così chiuso due scarichi “non autorizzati”. Nonostante l’ipotesi più diffusa, ovvero del collegamento tra contaminazione e tecniche lavorative della SPV oltre ai materiali utilizzati, la colpa viene indirizzata verso la zona industriale di Castelgomberto che costeggia l’area lavorativa.

4.5.1 Il susseguirsi dei fatti

In primo luogo devo chiarire il tema dei punti simbolo Pfas collegati alla risorsa dell’acqua. Si è scoperto che quest’ultima, prima inquinata dagli scarichi dei depuratori di Trissino, Arzignano e Montebello che gettano cloruri, solfati, metalli pesanti, PFAS e altro in fiumi, rogge, canali, ora è ulteriormente contaminata. L’elevata disponibilità di risorse idriche e di falde sotterranee, sono una grande ricchezza territoriale violata da scoli tossici e inquinanti di vario genere, in relazione allo sviluppo industriale e alla cattiva gestione agricola. (2019⁸⁸)

Nelle zone di ricarica delle falde ovvero la fascia dell’alta pianura, nella quale sono presenti alcune tra le più belle città italiane, le acque vengono filtrate da centinaia di metri di ghiaie e sabbie di origine glaciale che le purificano. Purtroppo, con il posizionamento di industrie inquinanti che hanno smaltito male i rifiuti in un contesto delicatissimo, l’acqua risulta compromessa. Un disastro ambientale che non si può minimizzare solo alla falda distrutta da Miteni, perché ormai sono molte le falde regionali inutilizzabili. (*ibid.*)

Un altro punto centrale della questione è il Tubone A.Ri.CA. (acronimo di Azienda Riunite Consorzio Acque) che è: “*il Consorzio che gestisce il Collettore “tubone” di trasferimento dei reflui di cinque impianti di depurazione fino al fiume Fratta. L’opera del Collettore (secondo quanto indicato dal consorzio) è stata realizzata al fine di salvaguardare un’importante zona di ricarica degli acquiferi*”⁸⁹. In realtà non ha posto freni all’inquinamento del quale ha posto solo dei “limiti”.

⁸⁷ Marco Miloni, “*Poscola, Pfas «alle stelle»: la Provincia diffida la Spv*”, 27 Luglio 2021, VicenzaToday, https://www.vicenzatoday.it/attualita/moria-animali-pfas-pedemontana-vicentino-27-luglio-2021.html?fbclid=IwAR311ERNR5pTy3mWMrXHBGpT9jDzqx0hTG_PTQn_2rULAEuCNHs3pk4IOVo .

⁸⁸ Fazio G., “*Oltre il caso Miteni. Storia di un disastro annunciato - dalla Rimar, al Tubone Arica, dino alla questione alimentare*”, 24/01/2019, PFAS.land.

⁸⁹ InArzignano News, <http://www.inarzignanosos.it/DettaglioComunicazione.aspx?id=1414> .

In tema di alimenti invece sono state stabilite delle DGA (Dose Accettabile Giornaliera, di inquinanti) che a parer mio dicono già abbastanza solo con il nome. A quanto pare una dose di contaminazione personale è accettabile e lo trovo molto allarmante.

Un piccolo sguardo a questo punto va anche all'area di Thiene nella quale sono state ritrovate sostanze Pfas che, a quanto pare, non sono collegate alle zone in cui opera la Miteni quindi preoccupa e incute timori sulle cause di tali presenze. (Fazio G., 2019) Come dice Alberto Peruffo in *“Non torneranno i prati”* (2019 : p. 23), come si riesce a dormire di fronte alla contaminazione e alla devastazione territoriale della quale hanno esternato poche informazioni.

La problematica Pfas è la punta di un iceberg che non si comprende come possa essere stata sottovalutata con le concessioni nel 2014, alla Miteni, per la produzione di sostanze nocive di nuova generazione. (*ivi*, pp. 29-31)

Il Veneto ha purtroppo causato gravi inquinamenti che ricadono sulle generazioni future. Le condizioni attuali dell'acqua e l'assenza di tutela della popolazione, già dai rilevamenti del 2013, sono sconcertanti. (*ivi*, p. 43) Tutto ciò in nome del modello Nordest e dell'arricchimento di pochi, gettando scorie a discapito dell'ambiente e della vita in salute. (*ivi*, p. 69) Ma nel caso della ex Rimar, già coinvolta in pratiche d'inquinamento criminale storico sotto proprietà della famiglia Marzotto, direttiva Seveso, forse era necessario bloccare la produzione di sostanze pericolose e i sversamenti incontrollati sulla Poscola, la cui acqua è utilizzata da un gran numero di persone. Molti cittadini si sono ammalati con conseguenze di salute a breve ma anche a lungo termine: danni alla tiroide, tumori, cancro ai testicoli, bambini sono nati prematuri e con danni seri e c'è ancora chi tace. (*ivi*, p. 84)

E' necessaria maggiore trasparenza sui dati sui cibi (che si mangiano ed esportati), sui prodotti locali e che si ridimensioni il sogno km 0 della produzione locale. Ma tale questione deve essere sollevata in modo che la popolazione intera comprenda le implicazioni e che spenga tale mito del consumo dei prodotti locali come sani e poco collegati all'inquinamento (es. minor trasporto, concimi più sani, pochi pesticidi). (*ivi*, p. 86)

Anche nel discorso di Giuseppe Ungherese (22/04/2018 - fronte Miteni) viene sottolineato il disastro ambientale dei Pfas e l'assenza dei meccanismi di regolamentazione e controllo. Ogni società dovrebbe essere sottoposta a frequenti ispezioni soprattutto in correlazione ad acque, sostanze chimiche pericolose e inquinamento. (*ivi*, p. 222)

Nell'articolo prima citato, *“Poscola, Pfas «alle stelle»: la Provincia diffida la Spv”* (27-07-2021), si descrivono i vari sopralluoghi che monitorano la situazione Pfas. Si fa particolare

attenzione alla sorgente principale cioè Miteni di Trissino e di conseguenza al Torrente Poscola. La natura geologica del luogo potrebbe definire il tracciato non lineare della falda e quindi dare spiegazioni sulle zone contaminate o meno. Più ci si allontana dallo scarico di Miteni, più i valori Pfa sono maggiori; così cominciano i controlli sui corsi d'acqua Poscola e Poscoletta. In un fossato che si immette nel Poscola, l'acido perfluorobutanoico arriva fino a 6000 nanogrammi per litro. Un rilevamento del mese di Giugno, a valle dell'imbocco del tunnel, segnala concentrazioni che l'assessorato regionale all'ambiente definisce "pari a 19mila nanogrammi per litro".



Fig. 5 - Pericolo Pfas Greenpeace, "Negli scarichi della galleria di Malo concentrazione di Pfas fino a 38 volte oltre i limiti": l'ultimo guaio della Pedemontana Veneta nelle analisi dell'Arpav" (Il Fatto Quotidiano, 28-07-2021) - https://www.ilfattoquotidiano.it/2021/07/28/negli-scarichi-della-galleria-di-malo-concentrazione-di-pfas-fino-a-38-volte-oltre-i-limiti-lultimo-guaio-della-pedemontana-veneta-nelle-analisi-dellarpav/6276456/?fbclid=IwAR2cGyQCXo5eTDrOSAvi1rks5jbtCpasTbcfE4_2whhqEtPd7i362xxkIOW .

La Provincia di Vicenza è in allarme; il giorno 02/07/2021 indirizza una diffida alla Sis, per essere protetti da queste contaminazioni e far scendere i valori rilevati. La Sis manda all'Arpav, alla Provincia di Vicenza e al Comune di Castelgomberto una missiva in cui parla della conformazione dell'area industriale e quindi della presenza di industrie che si occupano di rivestimenti per esterni, lavorazione di metalli, gestione di rifiuti e lavorazione di pellami. Oltre alla forte industrializzazione, fanno intendere che un incendio scoppiato tempo prima, per mezzo delle schiume antifiama abbia portato la concentrazione di Pfas (probabilmente contando su precedenti es. articolo sull'incenerimento di schiume antincendio da parte del Dipartimento della Difesa Americano e l'impossibilità di eliminare PFAS per mezzo degli

inceneritori per cui ha dovuto rassegnarsi sullo smaltimento termico delle AFFF cioè le schiume antincendio⁹⁰).

Alcuni elementi a questo punto potrebbero escludere il collegamento di Pfa con le attività di cantiere. La proposta Sis è di ampliare l'impianto con una batteria di filtri. Arpav però porta delle note per rispondere a tale offerta, ad esempio i dati sulla concentrazione di Pfa in un materiale utilizzato nel cantiere o sul cemento con l'accelerante di presa ovvero il Mapei Mapequick Af 1000 per dimostrare il coinvolgimento del cantiere e della società responsabile di tale inquinamento.

4.5.2 I residenti e i gruppi in azione

Considerando la zona di immissione del Poscoletta nel Poscola, sia dei corsi d'acqua sia a valle, i residenti segnalano strani liquami dal chiarore inquietante e animali morti, ad esempio pesci o topi rimasti immobili e stranamente sbiancati dall'azione dell'acqua.



Fig. 6 - Topo morto sbiancato, “Poscola, Pfas «alle stelle»: la Provincia diffida la Spv” (VicenzaToday , 27-07-2021) - https://www.vicenzatoday.it/attualita/moria-animale-pfas-pedemontana-vicentino-27-luglio-2021.html?fbclid=IwAR311ERNR5pTy3mWMrXHBGpT9jDzqx0hTG_PTQn_2rULAEuCNHs3pk4IOVo .

Come viene indicato nell'articolo “*Negli scarichi della galleria di Malo concentrazione di Pfas fino a 38 volte oltre i limiti: l'ultimo guaio della Pedemontana Veneta nelle analisi*”

⁹⁰ Sharon Lerner, Investigative Reporter at The Intercept covering health, science, and the environment, “*The U.S. military plans to keep incinerating toxic firefighting foam, despite health risks*”, 27/01/2019, The Intercept, <https://theintercept.com/2019/01/27/toxic-firefighting-foam-pfas-pfoa/> .

dell'Arpav⁹¹”, in data 21 Luglio 2021, Arpav ha nuovamente constatato la presenza di Pfb negli scarichi, nell'impianto di drenaggio, in parte della falda e in un materiale del cantiere. E' così 'd'obbligo' indagare sulle cause della contaminazione e quindi si procederà con cinque verifiche di più cantieri della superstrada. Per quanto riguarda l'Ulss Berica, dovrà optare se procedere con dei controlli degli acquedotti.

Tornando un attimo alla galleria di Malo, richiamata già dal titolo dell'articolo, viene scritto che sono stati rilevati oltre 13mila nanogrammi per litro di sostanze perfluorobutaniche.

Questa zona è già stata messa sotto la lente essendoci stati due incidenti mortali e supposte irregolarità per la scelta di materiali non marcati Eu e nelle per le decisioni costruttive della volta. La Procura della Repubblica di Vicenza⁹², a causa di un incidente mortale nel 2016 e l'anno successivo di un crollo nel terreno, ha provveduto a fermare i lavori più volte.



Fig. 7 - Progetto Galleria Malo, “PEDEMONTANA – Malo e Castelgomberto vicinissimi: cade il diaframma della galleria” (Vicenza TVIWEB On-line television, 18-12-2020) - https://www.tviweb.it/pedemontana-malo-e-castelgomberto-vicinissimi-cade-il-diaframma-della-galleria/?fbclid=IwAR2Hs2XUIJHiQ_SMc0ypu6MiXOgWCFaagLae7iVUF6tKltoBiY8cg5_D5tM .

⁹¹ Giuseppe Pietrobelli, “Negli scarichi della galleria di Malo concentrazione di Pfas fino a 38 volte oltre i limiti”: l'ultimo guaio della Pedemontana Veneta nelle analisi dell'Arpav”, 28-07-2021, Il Fatto Quotidiano, https://www.ilfattoquotidiano.it/2021/07/28/negli-scarichi-della-galleria-di-malo-concentrazione-di-pfas-fino-a-38-volte-oltre-i-limiti-lultimo-guaio-della-pedemontana-veneta-nelle-analisi-dellarpav/6276456/?fbclid=IwAR2cGyQCXo5eTDrQSAvi1rks5jbtCpasTbcfE4_2whhqEtPd7i362xxkIOw .

⁹² “PEDEMONTANA – Malo e Castelgomberto vicinissimi: cade il diaframma della galleria”, 18-12-2020, Vicenza TVIWEB On-line television, https://www.tviweb.it/pedemontana-malo-e-castelgomberto-vicinissimi-cade-il-diaframma-della-galleria/?fbclid=IwAR2Hs2XUIJHiQ_SMc0ypu6MiXOgWCFaagLae7iVUF6tKltoBiY8cg5_D5tM .

Giuseppe Ungherese (Greenpeace Italia in Peruffo A., 2019 : p. 12) descrive il Veneto come zona inquinata in cui aumenta la voglia di dialogo volta a contrastare le negatività territoriali. Attraverso pacifismo e nonviolenza, la popolazione cerca di far valere i propri diritti, nelle piazze, di fronte ai palazzi della politica e della giustizia, nelle sedi dei Ministeri e davanti alle fabbriche che inquinano. Oltre a ciò, le richieste si sono spinte a una domanda di bonifica territoriale e la richiesta che la società responsabile cessi le sue attività nocive con possibili ricollocazioni utili. (*ivi*, p. 103) Ma la Miteni, nonostante le pressioni costanti sui danni di cui è accusata, ha dei dirigenti che hanno nuovamente cercato di promuovere nuovi prodotti e la buona attività aziendale. (*ivi*, p. 108)

In ogni caso, attivisti e comitati hanno deciso di procedere chiedendo acque pulite ed eliminazione dei contaminanti, nonché più responsabilità per chi si occupa delle future attività territoriali. (*ivi*, p. 128)

Alcuni enti e iniziative sono stati essenziali alla tutela ambientale, come il gruppo ReteGas Vicentina, associazione di promozione sociale che unisce gruppi d'acquisto solidale della provincia di Vicenza. Con l'obiettivo di scambio diretto di beni e servizi di qualità, rispettosi dell'ambiente e dei diritti dei lavoratori collega produttori eco-sostenibili, associazioni, cooperative sociali e artigiani. Sono riusciti a creare una mappa delle “*Realtà amiche della rete dei Gruppi d'acquisto solidale (Gas) della Provincia di Vicenza*”⁹³.

Sono state molto importanti le due marce dei Pfiori, in cui le madri e non solo hanno lottato per i diritti dei figli e del loro futuro. Per esternare le proprie idee serve coraggio, cuore in mano e cervello in azione altrimenti la corruzione prosegue e i diritti vanno persi. (Peruffo A., 2019 : p. 152) Genitori si sono diretti verso la fabbrica coinvolta nel disastro ambientale, portando con sé simboli e richieste come l'acqua libera dai Pfas. Gruppi cittadini hanno speso denaro per delle analisi del sangue manifestando omertà e lentezza del Veneto, che non ha saputo tutelarli. Le associazioni tra cui Legambiente e Greenpeace hanno agito contro gli inquinatori e il pericolo sanitario in atto; anche gruppi di medici stanno lottando in tal senso. (*ivi*, p. 153) Nel grande movimento No Pfas che coinvolge gruppi, comitati, associazioni e cittadini tutti assieme manifestano e informano sulle lesioni subite, in nome di uno stesso obiettivo. (*ivi*, p. 259)

Le mamme No Pfas, Angry Animals dei centri sociali, associazioni storiche dell'ambientalismo italiano, gruppi di medicina ambientale, del lavoro e democratica, o

⁹³ Albiero M., “*Prossimità e solidarietà. La risposta della Rete Gas Vicentina prima, durante, dopo il Coronavirus. Un esempio dalla Terra dei Pfas*”, 24/03/2020, PFAS.land.

locale, coordinamenti come Acqua bene comune di Vicenza e Verona, che raccoglie a sua volta gruppi e associazioni, cercano di dare rilevanza alle problematiche territoriali. (*ivi*, p. 260)

E' importante riunirsi per ottenere diritti come maggiori analisi delle acque e del sangue, manifestare per la vita, la salute e l'ambiente, strutturando gruppi di lavoro coordinati da chi ha effettive competenze tra cui medici, scienziati, ricercatori, cittadini attivi, ma anche artisti, grafici, editori e chiunque possa dare contributi essenziali al miglioramento del mondo. (*ivi*, p. 261)

Nel 2018 la Miteni promette di cessare le attività per rimediare all'errore di aver collocato una fabbrica sopra una falda acquifera, per l'utilizzo di materiale nocivo, producendo un continuo inquinamento (sequestro cautelativo per pagare i danni e la bonifica del sito). (*ivi*, p. 189)

La soluzione attesa sarebbe quella di chiudere le produzioni e riconvertire le strutture in un centro di bonifica permanente ad alto profilo di ricerca sui nuovi inquinanti. In tal modo la struttura potrebbe divenire un centro di eccellenza di bonifica e di ricerca italiano di esempio mondiale in tutela dell'ambiente e dei lavoratori. (*ivi*, p.88)

Ma si sa, tra le varie assunzioni di colpa o meno, tra i lunghi dibattiti e processi in corso, le soluzioni non sono così immediate, infatti, il processo a carico di 15 manager di Miteni, Icig e Mitsubishi Corporation, tornerà davanti alla Corte d'Assise di Vicenza il 13 gennaio 2022. I temi che saranno sollevati saranno nuovamente l'avvelenamento delle acque, il disastro ambientale, la gestione di rifiuti non autorizzata e l'inquinamento ambientale⁹⁴.

4.6 Dar voce ai cittadini

Uno dei contributi che mi è rimasto nel cuore è in assoluto il film documentario "*Asfalto. I costi umani della Superstrada Pedemontana Veneta*⁹⁵" (2018) di Dimitri Feltrin, da qui si sviluppa il mio interesse per la SPV e in particolar modo verso l'idea di casa e di un proprio terreno, la memoria e i ricordi collegati ad essi, i racconti di chi abita i dintorni, la diversa percezione tra generazioni o tra chi abita in zona e chi più semplicemente percorre la strada, ciò che può essere un disastro ambientale ma anche un disastro personale e quindi il ricrearsi una vita, cedere alla disperazione o sperare in un ritorno al passato.

⁹⁴ Luca Stoppele, "Processo Pfas: Miteni non ha mai dichiarato di fare uso di sostanze perfluoroalchiliche", 20/12/2021, VeronaSera, <https://www.veronasera.it/cronaca/processo-pfas-miteni-dichiarato-uso-sostanze-perfluoroalchiliche-20-dicembre-2021.html> .

⁹⁵ disponibile al link: <https://www.youtube.com/watch?v=h6bvQXmBYu8> / 2018 – durata 52'.

Come viene ben descritto in “*Italia desnuda : percorsi di resistenza nel Paese del cemento*” di Francesco Vallerani (2013 : p. 37), in situazioni di degrado e di mancanza di tutela si perdono componenti qualitative del paesaggio e della vita quotidiana. In stretto legame a tali avvenimenti, compaiono emozioni negative che invadono le menti delle persone più sensibili, di cui solo una parte cerca di far comprendere i disagi subiti (es. comitati) e un'altra parte tende al silenzio.

Le sofferenze possono condurre all'angoscia e all'ansia mentre si cerca di reagire di fronte ai danni subiti. (*ivi*, p. 38) Ma nonostante il continuo sottostare, di una comunità, ai danni ecologici e di salute propria e degli ambiti di vita, nonché al disgregarsi della bellezza e dell'armonia di tali aree, c'è chi procede con gran coraggio ad esternare le proprie idee e le possibili soluzioni per migliorare le condizioni locali. (*ivi*, p. 42) Ne sono un chiaro esempio le madri e i padri che stanno combattendo tutt'oggi in difesa dei figli in tema Pfas. (Peruffo A., 2019 : p. 71)

Sono stati sottovalutati per molto tempo i rischi ambientali, a tal punto da aver originato la mancanza di visione d'insieme oggi e per il futuro. Sono state invece sopravvalutate le esigenze egoistiche, i consumi e le abitudini che hanno cercato interessi individuali senza pensare all'ambiente e al bene di tutti. (*ivi*, pp. 122-123)

4.6.1 La memoria e i ricordi

L'allungamento del ciclo di vita umana, l'incontro tra generazioni e la comprensione di ciò che cambia attorno a noi, producono effetti soggettivi intellettuali, psicologici e fisici. Ogni meccanismo del proprio vivere in un determinato spazio-tempo, è strettamente collegato ai ricordi soggettivi, ai progetti di vita e ai sogni di ogni individuo. (Augé M., 2017 : p. 35)

I ricordi, vissuti in un momento o un altro, possono essere percepiti come vicini o lontani, ad esempio attraverso il rievocare un trauma o riscontrare similitudini tra diversi contesti. Il tempo alimenta ciò che è il rapporto sensibile e sensoriale con la vita e anche la memoria. (*ivi*, p. 37)

Come viene citato da Gianluca Ligi (2016 : p. 5) la memoria è una capacità essenziale nella vita quotidiana. Grazie ad essa possiamo interpretare fatti ed esperienze del nostro vissuto. I racconti e le informazioni vengono trasmessi tra le generazioni. In questo modo si possono conservare dei ricordi, come anche notare la perdita di vari elementi che possono essere parte del paesaggio circostante che è mutato oppure pratiche come i canti o le preghiere. (*ivi*, p. 2)

Le tradizioni orali sono fragili e in alcuni casi anche la propria mente lo è. Ci si può trovare a dimenticare.

Le parole si dividono in elementi detti per ricordare o per celebrare. (*ivi*, p. 3) Come racconterò più avanti in questo scritto, molte volte la memoria sarà utile per ricordare luoghi e avvenimenti, per sperare in un ritorno del passato o per sperare in altrettanta felicità. Altre volte le parole dette sono utili a celebrare ciò che era la casa, la propria terra, il proprio luogo. Dar valore attraverso i racconti è una pratica che coinvolge non solo i termini ma anche le emozioni. Si sviluppa, in questo modo, un intreccio di sensazioni e una riproduzione di immagini mentali e riproduzioni dei luoghi tanto connessi a chi racconta.

Secondo le neuroscienze ci sono più aspetti o forme di memoria. Il primo tipo è a lungo termine e si suddivide in implicito ovvero procedurale e associativo oppure esplicito cioè episodico e semantico, coinvolge i ricordi veri e propri. Il secondo tipo è una memoria a breve termine, che può essere sensoriale, brevissima oppure può essere operativa (qualche decina di secondi). (*ivi*, p. 6) Le persone possiedono incorporate le varie componenti legate alla memoria, implicano tutta la corporeità e la totalità dell'orientamento sensoriale di un individuo nel mondo. Le persone si rendono conto del tempo che scorre e dei cambiamenti di luoghi e persone. Si ha la consapevolezza delle modifiche dei gusti, delle opinioni, degli avvenimenti e quindi del cambiamento. La memoria mantiene o ricrea l'identità anche attraverso il cambiamento. (*ibid.*) L'identità personale e la costruzione di simboli si appoggia alla memoria ed è essenziale essere coscienti di sé stessi e del proprio passato. In alcuni casi c'è un prolungamento del passato nel presente attraverso le persone. La memoria permette di dare senso alla vita, agli eventi e alle connessioni tra essi. Si può cercare un filo conduttore, cercando di comprendere o di creare delle motivazioni per metabolizzare che questo fatto è successo a sé stessi e non ad altri. (*ivi*, p.7) La vita può essere caratterizzata dalla rinuncia, dalle decisioni prese o subite, dalle scelte compiute o mancate, dal semplice ricordo e dalla memoria che permette di collegarsi al passato. (*ibid.*)

L'essere una persona narrante, concede all'individuo di non perdersi nel flusso degli accadimenti di cui è protagonista o testimone. (*ivi*, p. 14)

Nel caso in questione, i racconti permettono, a chi vive in condizioni mutate nei pressi della SPV, sia di ricordare eventi e luoghi, sia di far riaffiorare di piacevoli sensazioni ad essi legati. Non sempre queste memorie portano con sé emozioni piacevoli, ma almeno si spera possano far affrontare la realtà e le modifiche che ci sono state alla casa, alla terra, agli animali, per le future loro generazioni familiari e per i gruppi dei vari paesi che non solo nel privato si

trovano a vivere diversamente, ma anche con la comunità e i gruppi di riferimento. Vedremo più avanti anche come alcuni luoghi ‘non intaccati’ dai cambiamenti, sono ora utilizzati per pratiche differenti collegate strettamente con i mutamenti prima elencati.

Nel “*Libro Bianco sulla Pedemontana Veneta*” vengono citati alcuni luoghi di memorie che sono caratterizzati da importanti componenti ambientali, turistiche e culturali come le aree naturalistiche dei Colli Berici, le grave del Brenta e del Piave, l’Altopiano di Asiago, il Massiccio del Grappa, i Colli Asolani e il Montello. Oltre a queste zone, ci sono ampie aree agricole e boschive che interessano nello specifico le zone a nord della SPV e tratti legati alla storia e al passato come luoghi di produzioni locali o attività tradizionali, città murate, borghi storici ecc. Oltre a ciò, la SPV creerebbe un ambiente connesso anche internamente. Questa possibilità futura, non è semplice e nemmeno è detto che sia accolta a braccia aperte da chi vive nelle zone e ha un suo modo di gestire la propria attività e la propria vita. In ogni caso, nel “*Libro Bianco sulla Pedemontana Veneta*” viene promosso lo sviluppo attrattivo del territorio, il valore estetico oltre che funzionale della zona e l’accoglienza dei visitatori esterni.

Forse e dico forse, questo sarà un modo per trasferire le memorie passate e per crearne di nuove, tramite la condivisione con le nuove persone che giungeranno in visita o ad abitare o a lavorare nei luoghi del Veneto considerati. In ogni caso, non è detto che un’opera come la SPV permetta tali meccanismi e non è detto che non ci siano delle perdite di memorie collettive.

4.6.2 Le emozioni

Le emozioni delle persone sono prodotte in relazione alla vita sociale e alla storia del o dei gruppi di appartenenza. Esse iniziano ad essere un possibile oggetto di ricerca antropologica a partire dagli anni Settanta. (Pennacini C., 2010 : p. 259) Le emozioni sono considerate come modelli di esperienza acquisiti, composte da prescrizioni e apprendimenti socio-culturali. Alcuni fattori permettono lo svilupparsi di un’emozione o di un’altra. Essi possono essere il sistema di credenze, l’ordine morale, le norme sociali e del linguaggio, che sono presenti in una determinata comunità. (*ibid.*) Definire in modo specifico e preciso cosa sia un’emozione è complesso ma non c’è dubbio che possano avere rilevanza sia per quanto riguarda chi le prova in un determinato spazio/tempo, sia per chi le raccoglie o a sua volta ne prova di personali, empatiche o più distaccate.

Nel campo della ricerca antropologica, la raccolta di emozioni diviene un oggetto di indagine, inserito nella raccolta dei dati. Un’emozione può formarsi a partire da un’interpretazione o da

una valutazione di uno stimolo, in un meccanismo di attribuzione di senso e di valore. E' quasi ovvio dire che non si può considerare le emozioni come innate e universali, infatti esse differiscono tra le culture e attraverso il tempo. (*ivi*, p. 260) Ciò che accade attorno a un individuo viene percepito attraverso le emozioni. Quest'ultime permettono il riprodursi dell'interazione sociale tra gli individui. (*ivi*, p.161) Nel processo di costruzione di queste emozioni, subentrano anche i discorsi locali, vedremo poi come il legame con il territorio o i racconti su di esso condizionano la percezione della variazione degli spazi ambientali circostanti alle dimore. Anche la contaminazione ambientale di alcuni spazi è rilevante nella costruzione di esperienze emotive.

Quest'ultime sono considerate come pratiche o modalità di azione che si inseriscono in un preciso sistema di senso e valore. In tal senso quindi è importante contestualizzare il discorso riportato in relazione alle emozioni. (*ibid.*) Inoltre per procedere con attenzione verso le emozioni, serve la consapevolezza dei contesti locali e dei momenti storici particolari vissuti e presenti, notando i cambiamenti di vario tipo (stili di vita, ambientali, territoriali, relazionali ecc). A volte è proprio il discorso raccontato che fa da traino alle emozioni e si può pensare che sia il discorso che crea gli individui come esseri emozionali di una certa tipologia. (*ivi*, p. 262) Tra i vari aspetti, un mio tentativo sarà quello di comprendere e riproporre riflessioni e concezioni legate all'esperienza emotiva. In questo senso credo che ci saranno sicuramente dei momenti di controllo emotivo ovvero delle regole che hanno guidato l'emotività (tristezza, delusione, rabbia, rifiuto, disperazione ecc.) verso una direzione ideale per il mantenimento dell'ordine sociale e morale e quindi del come dovrebbe essere un individuo. Le sensazioni ma soprattutto le espressioni devono essere socialmente accettabili. (*ivi*, p. 265) Per estremizzare posso dire che se anche una persona rifiuta l'esproprio della propria terra e volesse gettarsi disperata nel mezzo della strada, non potrebbe farlo, sia per questioni di legge e sicurezza, sia per delle regole sociali che impongono un certo contegno nell'esternare le sensazioni negative provate dall'individuo. Per essere in ciò che viene definito il 'giusto', bisogna comportarsi secondo ciò che è definito 'normale' e 'adatto' alla situazione e al contesto. Non sempre le componenti personali coincidono con quelle sociali, ma probabilmente pur di dar voce alle problematiche in corso o pur di protestare assieme in un gruppo, si accettano dei compromessi espressivi. Molte sono le teorie sul come si formano le emozioni, ma indipendentemente da dove o come si siano formate o a cosa siano collegate, credo sia importante che ci siano e che escano dalle parole di chi vive nei pressi della SPV.

E' essenziale dare rilevanza all'osservazione partecipante, di cui parla di Malinowski⁹⁶ e alla riflessione di Mitchell⁹⁷ che ne rielabora il concetto parlando di immersione partecipante. Grazie a queste pratiche è possibile avvicinarsi con chi ci sta raccontando delle cose. Si riproduce l'esperienza di sentire, l'empatia o la risonanza con coloro che stiamo osservando, in modo tale da essere in grado di approfondire i vari temi in relazione alle emozioni e interpretare i processi emotivi. Michael Jackson⁹⁸ e da Paul Stoller⁹⁹ (citati in Pennacini C., 2010 : p. 270) hanno elaborato una metodologia di indagine empatica e partecipativa. Stoller (1989a, 1989b) con i termini *embodied learning* e *sensuous scholarship* e successivamente *sensorial landscape* e *sensual biases*, espone il concetto di come l'esperienza sensuale ed emozionale del mondo condiziona gli individui. Egli propone di interagire e comprendere per mezzo di un approccio sensuale, sensoriale e sensibile. Non è sufficiente sapere ma serve sentire un'emozione, percepire il campo anche attraverso i sensi e il corpo. (*ibid.*)

4.6.3 'Asfalto'

Tornando all'elemento che mi ha fatta avvicinare alla tematica SPV, ovvero il film documentario di Dimitri Feltrin, mi porta dei dubbi sulle ripercussioni dell'opera stradale. "Asfalto. I costi umani della Superstrada Pedemontana Veneta" (2018) è composto da tre cortometraggi autonomi ma legati da un tema comune cioè la perdita della propria abitazione o della propria azienda a causa dell'esproprio dovuto alla costruzione della Superstrada Pedemontana Veneta. Attraverso la mediazione artistica, la fotografia, si mettono in luce racconti intimi, personali e quindi i vissuti, le aspirazioni, le emozioni, le gioie e le sofferenze dei soggetti coinvolti. La zona interessata coinvolge quasi 95 km di asfalto che copriranno migliaia di ettari di campagna in 36 comuni. Le tre storie presenti nel film documentario sono ambientate a Riese Pio X (TV). I cambiamenti della viabilità e ambientali coinvolgono molte persone e storie private. "Asfalto" (Dimitri Feltrin, 2018) racconta le storie di vita e i luoghi in cui hanno vissuto queste persone¹⁰⁰.

⁹⁶ Bronisław Kasper Malinowski - antropologo e sociologo (Cracovia, 7 aprile 1884 - New Haven, 16 maggio 1942).

⁹⁷ J. Clyde Mitchell - antropologo e sociologo (21 giugno 1918 - 15 novembre 1995).

⁹⁸ Michael D. Jackson - antropologo e poeta (Anno di nascita: 1940).

⁹⁹ Paul Stoller - antropologo (Anno di nascita: 1947).

¹⁰⁰ <https://dimitrifeltrin.it/documentari/asfalto/> .



Fig. 8 - Fermo immagine - min 13:10, film-documentario “Asfalto. I costi umani della Superstrada Pedemontana Veneta” - Dimitri Feltrin (2018) - <https://www.youtube.com/watch?v=h6bvQXmBYu8> .



Fig. 9 - Fermo immagine - min 13:41, film-documentario “Asfalto. I costi umani della Superstrada Pedemontana Veneta” - Dimitri Feltrin (2018) - <https://www.youtube.com/watch?v=h6bvQXmBYu8> .



Fig. 10 - Fermo immagine - min 24:36, film-documentario “Asfalto. I costi umani della Superstrada Pedemontana Veneta” - Dimitri Feltrin (2018) - <https://www.youtube.com/watch?v=h6bvQXmBYu8> .



Fig. 11 - Fermo immagine - min 31:50, film-documentario “Asfalto. I costi umani della Superstrada Pedemontana Veneta” - Dimitri Feltrin (2018) - <https://www.youtube.com/watch?v=h6bvQXmBYu8> .



Fig. 12 - Fermo immagine - min 50:33, film-documentario “Asfalto. I costi umani della Superstrada Pedemontana Veneta” - Dimitri Feltrin (2018) - <https://www.youtube.com/watch?v=h6bvQXmBYu8> .

Lo scrittore Dario Antonini che ha fatto una riflessione sul film-documentario “*Asfalto*” (Dimitri Feltrin, 2018), lo descrive come un racconto di tre famiglie che esprimono il loro legame con la casa o con l’azienda agricola e quindi parlano di famiglia e del loro lavoro. Tutto ciò viene modificato a causa della Strada ad Alta Velocità (Autostrada Pedemontana). (Antonini D., “ASFALTO storie di spazi indecisi”, Rivista online NE.MO. n° 2¹⁰¹ : p. 116) Volutamente lascio scritto ‘autostrada’, come dice appunto Dario Antonini perchè effettivamente c’era l’ipotesi di costruire una strada di questa tipologia e come vedremo successivamente ci sono delle critiche sulla definizione della strada, ma ne parlerò in seguito. Si interrompe la pace delle campagne e dei corsi d’acqua della pianura trevigiana. Il film-documentario dovrebbe far capire come l’impatto di questa costruzione metta in un piano diverso la storia personale e il paesaggio. La fragilità dei corsi d’acqua, delle falde acquifere dovrebbe attivare l’attenzione in un luogo che invece riproduce uno degli stereotipi più conosciuti ovvero il Veneto intento a monetizzare senza considerare il resto. (*ibid.*) Questa immagine diffusa sembra rinunciare al bene comune e al bene collettivo, alla socializzazione e alla condivisione. Un simbolo economico per l’Italia ma che piuttosto di scegliere

¹⁰¹ NE.MO - Rivista Online Fototerapia, Fotografia Terapeutica e Fotografia ad Azione Sociale - <https://www.networkitalianofototerapia.it/ne-mo/> .

l'ambiente, procede con il 'sviluppo' per mezzo di costruzioni, gru, asfalto e 'progresso'. Le vicende personali raccontate in "*Asfalto*" (Dimitri Feltrin, 2018) non parlano di accoglienza dell'opera ma di conflitto con essa. Chi vede queste immagini e sente le parole di queste persone, si riempie di interrogativi, riflessioni, critiche che portano a dibattiti costruttivi. (*ivi*, p. 117)

Continuando a parlare della famiglie coinvolte dalla costruzione della strada in questione, c'è da sottolineare che non tutti hanno vissuto gli stessi identici avvenimenti, infatti alcune sono state coinvolte nel passaggio dell'autostrada 'marginalmente' ma altre sono state espropriate della propria terra, casa, stalla o azienda ecc. Banalmente si è fatto un conteggio delle sottrazioni al metro quadro, senza tener presente il legame affettivo con le case, le storie di vita, gli intrecci familiari e amorosi svolti lì, i ricordi positivi e negativi. Queste zone personali sono ricche di memorie soggettive, che ora permangono nelle immagini stampate e negli album di famiglia. (*ivi*, p. 121)

Alcuni nella collettività avevano una visione diversa e sostenevano che: "*Almàncò i ciàpa do schèi co xe ora*¹⁰²". D'altra parte c'è chi ha cercato di portare il concetto di casa ad un diverso livello cioè la casa come contenitore di relazioni durature e resistenti. (*ivi*, p. 122) Dario Antonini tiene molto a questa riflessione e grazie alle fotografie nota i viaggi nella memoria delle persone. La foto conserva un frammento di un ricordo che può avere un'enorme potenza. Così nelle parole delle persone, svaniva l'autostrada e comparivano l'orgoglio, le rinunce gli affetti e la consapevolezza di aver vissuto bene assieme alla famiglia. (*ivi*, p. 125) Il film-documentario "*Asfalto*" (Dimitri Feltrin, 2018) è diventato uno strumento di azione sociale, senza volerlo. (*ivi*, p. 126) Entrambi, Feltrin e Antonini, hanno deciso che questo materiale poteva essere utile alla collettività come strumento collegato ai temi delle problematiche territoriali e sociali. (*ivi*, p. 127)

¹⁰² "Almeno si prendono qualche soldo, vengono pagati, quando arriverà il momento".

CAPITOLO 5 - IL CASO DI STUDIO; ESPERIENZE DI VITA AI LATI DELLA SPV

CARATTERISTICHE DELL'INFRASTRUTTURA



Fig 13 - (Carta dei Servizi 2021 : p. 9) - www.superstradapedemontanaveneta.it .

5.1 Breve presentazione

Durante il mio interessamento alla tematica della Superstrada Pedemontana Veneta e alle ripercussioni di tale opera in un ambiente in cui natura, animali e uomo sono stati posti di fronte a degli ampi cambiamenti, ho deciso di cercare di dar voce e ascolto ad alcune persone che, per vari motivi, non vogliono o non possono esprimersi apertamente. In questo caso, grazie ad una rete di contatti sono giunta ad avere dei dialoghi con quattro diverse realtà e ad avere appoggi più sporadici con altre. Alcune persone hanno deciso di esporsi parlando con me, altre scrivendo delle e-mail o delle lettere e altre compilando un questionario. Tutti hanno chiesto l'anonimato e un rapporto di fiducia reciproca. Al fine di riuscire a comprendere i disagi e le novità giunte nelle loro vite, ho dato la mia parola per raccogliere i dati e i racconti secondo le modalità da loro desiderate. Credo che sia già abbastanza difficile far entrare qualcuno in una parte della propria vita e io vorrei essere d'aiuto e non di ulteriore turbamento.

Come dicevo poc'anzi, le realtà alle quali mi sono avvicinata particolarmente sono quattro, ogni persona sarà indicata nei commenti e nelle riflessioni che seguiranno con una lettera o un nome che enfatizza una loro componente.

In aggiunta a queste preziose testimonianze, nel mese di Novembre 2021, mi sono recata in un quinto ambiente ovvero nella località di Vallugana, una frazione del comune di Malo nel quale tre gentilissime persone si sono rese disponibili a raccontarmi la loro esperienza e che, senza molti timori mi hanno concesso di registrare le loro parole. Questo luogo è stato considerato come un pezzo di paradiso terrestre incontaminato, che rende evidente la pace e tranquillità resa dall'immersione nella natura; almeno questo è ciò che si diceva fino a un po' di anni fà.

Scrivo un breve elenco per rendere il tutto più comprensibile:

Incontri con diario di campo:

1° ambiente: A marito, B moglie; date incontri: 14-06-2021 e 09-09-2021;

2° ambiente: C marito, D moglie, E figlia, F figlia; date incontri: 15-06-2021 e 13-07-2021;

3° ambiente: G donna; date incontri: 16-06-2021 e 19-08-2021;

4° ambiente: Speranza e Occhio di Falco (nipote); date incontri: 24-06-2021 e 27-09-2021.

Incontro registrato - Località Vallugana (VI) :

5° ambiente: X marito, Y moglie, Z figlio; data incontro: 04-11-2021.

Altre persone che mi hanno contattata per e-mail:

1° caso: H marito, I moglie, L figlia;

2° caso: M marito, N moglie, O figlia.

File per consolidare le tematiche: C, D, E, F.

Persona che mi ha contattata per lettera:

1° caso: P donna;

2° caso: Q donna.

Metodologie della ricerca:

Quantitative: Questionario misto (domande a crocette, risposta singola o multipla).

Qualitative: Annotazioni nel diario di campo; interviste; e-mail; lettere e questionario misto (considerando la parte con domande aperte).

5.2 L'importanza dell'immersione nei luoghi, nelle testimonianze e nelle emozioni

Come diceva Cecilia Pennacini nel libro *“La ricerca sul campo in antropologia. Oggetti e metodi”* (2010 : p. II) è molto importante l'osservazione partecipante durante la propria esperienza in un luogo nel quale inizia la costruzione di competenze su una o più tematiche. Un individuo, in una totale sfida cognitiva ed emozionale, per mezzo dell'osservazione, della documentazione, della raccolta dati e poi della comparazione e generalizzazione, cerca di avvicinarsi a delle riflessioni ed esposizioni su ciò che è l'oggetto o il soggetto d'interesse. (*ivi*, p. 12) E' come diventare un interprete di ciò che accade e che attraverso l'osservazione diretta dei fenomeni (sociali, culturali) indaga in modo più ampio possibile sulle informazioni, immagini, documenti e idee. (*ivi*, p. 15)

I momenti di ricerca, permettono un'immersione totale che coinvolge più sensi. In tal modo è possibile, attraverso i vari stimoli, osservare la quotidianità mista ai racconti delle persone che hanno deciso di dare il loro contributo alla ricerca. (*ivi*, p. 16)

E' quasi scontato dire che, come alcuni oggetti contribuiscono ad essere il *focus* di interesse per determinate riflessioni (in questo caso la Superstrada Pedemontana Veneta) anche le parole hanno la loro ampia rilevanza e quindi anche le persone che si esprimono attraverso la loro voce o la loro scrittura o qualsiasi tipologia comunicativa.

Attraverso l'empatia e “provando” ciò che sente una persona, si può giungere alla comprensione di emozioni e sentimenti che, secondo me, va bene accogliere. E' una buona cosa mantenere la concentrazione su ciò che si sta facendo ma anche l'essere travolti in piccola o grande parte da un'emozione, permette di comprendere cosa accade in un ambiente e ad alcuni dei suoi abitanti. Non credo sia così ottimale limitarsi ad un ascolto distaccato e poco attento. Anche Cecilia Pennacini (2010 : p. 23) sostiene che ad esempio un etnografo può accedere alle emozioni degli altri se riesce a “provare” ciò che loro sentono. Grazie alle percezioni e alle informazioni frammentarie raccolte, è possibile avvicinarsi a comprendere contesti e situazioni.

Vorrei dedicare qualche altra parola in merito alla scelta dei metodi di questa breve ricerca e quindi vorrei far capire che il grado di sicurezza e di *comfort* è soggettivo. Pertanto, alcune persone che hanno collaborato con me, mi hanno confessato di provare ansia o vergogna nel caso di una registrazione vocale o video, oppure sono sorti dubbi su cosa io volessi indagare, come se io fossi lì per spiarli durante la loro vita o per cercare qualche crimine. In alcuni casi sono stati i parenti più prossimi come figli o nipoti a incutere timori e quindi a condizionare la parte di famiglia più anziana nel momento del mio arrivo. Altri temendo ripercussioni più allarmanti come degli appigli per delle denunce future da parte delle forze dell'ordine, viste

le possibili conseguenze relazionate a lamentele e proteste¹⁰³ a cui hanno già partecipato aggregazioni cittadine, sono stati poco propensi a lasciare 'tracce'. Qualunque possa essere il motivo nel dirmi di no per l'utilizzo di alcuni strumenti, sono la prima a voler creare sintonia tra me e le altre persone coinvolte e posso dire che un qualche tipo di legame è stato stabilito, infatti alcuni di loro, ben comprendendo l'irripetibilità di ciò che viene detto a voce, mi hanno inviato delle e-mail/file riassuntivi di quanto detto. In tal modo sono più sicuri di esprimere ciò che pensano e di avermi fatto pervenire i punti di riferimento più adatti e concordati. Credo di poter comunque cogliere alcuni aspetti, dialoghi, idee e gesti che accompagnano il tutto, anche a queste condizioni. Cercherò di descrivere gli spazi e il legame con essi, per poi procedere con riflessioni sui cambiamenti e sul tema del ricordo e della memoria. In alcuni casi ho potuto incontrare le persone a casa loro, in uno di essi però i luoghi erano i bar, sia per farmi capire l'importanza di quei luoghi, sia per rendere meno noto possibile il luogo abitativo. Posso comunque dire che anche questo elemento è stato più che utile e successivamente spiegherò meglio nei dettagli.

I momenti di maggiore sintonia emotiva li ho vissuti in pieno, coinvolta dai discorsi e null'altro, forse se io avessi posto la mia attenzione in una registrazione o in delle immagini da catturare, non sarebbe stata tale. Le emozioni possono presentarsi durante l'esperienza di campo ma anche mentre si procede alla scrittura per annotare le informazioni, nei vari momenti comunicativi anche più informali e persino durante la scrittura della tesi.

Esse viene descritto da Cecilia Pennacini (2010 : p. 279) sono spesso eliminate dai testi finali e vengono piuttosto descritte durante seminari, lezioni, momenti informali, note private del diario di campo ecc. In tal modo rimane consolidata l'idea che separa ragione e sapere dalla sfera emotiva, vista come una minaccia.

Ci sono alcuni ambiti di ricerca che includono tale aspetto; anche l'auto-etnografia e la narrativa personale esplorano questa sfera che crea un rapporto tra ricercatore e oggetto/soggetto di studio.

L'auto-etnografia è un metodo qualitativo intrigante che attraverso l'autoriflessione e la scrittura esplora aneddoti ed esperienza personale per collegarli a significati e comprensioni

¹⁰³ Manifestazioni autorizzate dai comuni alle quali hanno preso parte i cittadini e un incontro organizzato con un rappresentante delle forze dell'ordine che ha identificato tutti i partecipanti chiedendo loro i dati, tra cui la Carta d'Identità.

culturali, politiche e sociali più ampie. Tale approccio tocca questioni ansiose relative alla rappresentazione, all'equilibrio e all'etica. (2008 : p. 38¹⁰⁴)

Secondo una citazione di Ochs e Taylor¹⁰⁵ (1992 in Wall S., 2008 : p. 39) "*The characters that the stories feature, the roles that they play, and the connection of those stories to the larger social context reveal the ways in which family stories can both create reality and be portals into a realm of greater sociological understanding*" quindi si comprende come tale metodo (auto-etnografia) permetta di avvicinarsi, attraverso le storie personali, a nuovi punti di vista che creano macro e micro collegamenti prima non valutati e rende note vite e storie familiari che portano alla comprensione di temi già conosciuti o nuovi.

Nello stesso articolo Richardson¹⁰⁶ (1994) definisce la riflessione e la scrittura, sul processo di scrittura e sul contesto in cui è avvenuta la scrittura, come un processo che crea una "storia di scrittura" e ne delinea l'importanza per comprendere le vicende umane. Holt¹⁰⁷ (2003), invece, ha discusso su temi come la validità di tali fonti, le motivazioni della considerazione di esse e sé stessi, la propria memoria e il vissuto come origine dei dati. Quest'ultimi, osservati anche da Muncey¹⁰⁸ (2005) sono esaltati come ricchezze aggiunte alle storie auto-etnografiche.

Duncan¹⁰⁹ (2004) ha allarmato gli auto-etnografi sulla scrittura emotiva e sulla possibile mancanza di onestà sulle motivazioni di base di una ricerca. Mentre l'auto-etnografia continua a lottare per la sua accettazione, è essenziale che coloro che la utilizzano riflettano su tale metodo e condividano le esperienze con altri individui. Come Wall (2008) che ha continuato a riflettere sui suoi scritti, tra identità e autocomprensione, in un processo di

¹⁰⁴ Sarah Wall, Article: "*Easier Said than Done: Writing an Autoethnography*", BScN, MHSA - Department of Sociology, University of Alberta - Edmonton, Alberta, Canada - 2008, <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/160940690800700103> .

¹⁰⁵ Ochs, E., & Taylor, C. (1992), "*Family narrative as political activity. Discourse & Society*", 3(3), 301-340.

¹⁰⁶ Richardson, L. (1994), "*Writing: A method of inquiry*". In N. K. Denzin & Y. S. Lincoln (Eds.), *Handbook of qualitative research* (pp. 516-529). Thousand Oaks, CA: Sage.

¹⁰⁷ Holt, N. L. (2003), "*Representation, legitimation, and autoethnography: An autoethnographic writing story. International Journal of Qualitative Methods*", 2(1), Article 2. Retrieved June 20, 2005, http://www.ualberta.ca/~iiqm/backissues/2_1/html/holt.html .

¹⁰⁸ Muncey, T. (2005), "*Doing autoethnography. International Journal of Qualitative Methods*", 4(1), Article 5. Retrieved March 27, 2008, http://www.ualberta.ca/~iiqm/backissues/4_1/html/muncey.htm .

¹⁰⁹ Duncan, M. (2004), "*Autoethnography: Critical appreciation of an emerging art. International Journal of Qualitative Methods*", 3(4), Article 3. Retrieved June 28, 2005, http://www.ualberta.ca/~iiqm/backissues/3_4/html/duncan.html .

continuo confronto tra le esperienze e l'autorappresentazione. (*ivi*, p. 41) Il desiderio di base è quello di trasmettere le storie nel miglior modo possibile e citando Bochner¹¹⁰ (2000): “*The methods and procedures that are employed in research are ultimately and inextricably tied to the values and subjectivities of the researcher*” si prende atto dell'importanza dei metodi, del valore dato ad essi e quindi delle scelte soggettive sul loro utilizzo per giungere al miglior livello espressivo e comunicativo.

A sostegno del seguire i propri metodi, alle proprie condizioni, Wolcott¹¹¹ (1999) scrive: “*Any efforts to achieve objectivity are foiled from the outset because ethnographers always come with ideas that guide what they choose to describe and how they choose to describe it*”. Grazie alle sue parole viene accentuata la tematica delle scelte del ricercatore che, nonostante i discorsi fatti nel tempo su tale ruolo e sulla propensione di restare a distanza da ciò su cui si indaga, nonché sulla rassicurazione di essere abbastanza oggettivi e affidabili nel proprio operato, si è giunti a comprendere la ricchezza di essere attivamente coinvolti nel campo. (Wall S., 2008 : p. 42) Certamente le discussioni sulla distanza appropriata tra ricercatore e campo d'indagine sussistono ancora e compaiono domande su quanta partecipazione debba esserci per considerarsi attivi in uno spazio ed anche se ci sia un grado in cui si è troppo vicini per osservare. (Wolcott, 1999 in Wall S., 2008)

In ogni caso, le emozioni descritte nei testi auto-etnografici sono rilevanti e permettono analisi più dettagliate e ai lettori di sentirsi inclusi nell'intimità di storie che fanno parte dell'esperienza umana. (Ellis C., 1999¹¹²)

E' possibile, secondo Richardson (1994) co-partecipare tra persone in termini morali, emotivi, estetici e intellettuali. A volte si attenuano un po' le modalità espressive e descrittive di tali legami, per timore di un uso poco equilibrato del linguaggio. Ma lo scopo resta in ogni caso la diffusione dell'insieme di: sentimenti; esperienze; emozioni e comportamenti che strutturano l'interessa della vita. (Wall S., 2008 : p. 44)

I rilevamenti etnografici, di solito, pervengono da interviste, note di campo e osservazione partecipante, analisi di documenti, manufatti e diari di ricerca (Mayan, 2001¹¹³; Morse & Richards, 2002¹¹⁴).

¹¹⁰ Bochner, A. P. (2000), “*Criteria against ourselves. Qualitative Inquiry*”, 6(2), 266-272.

¹¹¹ Wolcott, H. F. (1999), “*Ethnography: A way of seeing*”. Walnut Creek, CA: AltaMira.

¹¹² Ellis, C. (1999), “*Heartful autoethnography. Qualitative Health Research*”, 9(5), 669-683

¹¹³ Mayan, M. J. (2001), “*An introduction to qualitative methods*”. Edmonton, AB: Qual Institute Press.

¹¹⁴ Morse, J. M., & Richards, L. (2002), “*Readme first for a user's guide to qualitative methods*”. Thousand Oaks, CA: Sage.

Alcuni esempi di utilizzo delle fonti sono: Sparkes (1996)¹¹⁵, dati da cartelle cliniche, estratti di diari e articoli di giornale su se stesso per discutere della sua carriera sportiva e sulla condizione cronica che l'ha fatto smettere; Ettore (2005)¹¹⁶, diario, lettera, articoli e risultati di laboratorio medico per l'analisi della sua esperienza di malattia; Holt (2001)¹¹⁷, riflessione dalla sua rivista (*reflective journal*) per delle indagini sulla sua pratica di insegnamento; Duncan (2004), diario, e-mail, promemoria e schizzi per supportare una valutazione sul suo lavoro professionale. Nessuno di questi auto-etnografi cita i ricordi ma Ettore riconosce essi come componente dell'analisi e anche Wall, nelle sue riflessioni, si affida alle memorie e alla sua esperienza vissuta. A questo punto si comprende come non solo per mezzo di registrazioni e trascrizioni delle memorie in un'intervista si conferisce legittimità a ciò che sarà raccontato, ma anche attraverso i ricordi stessi. (Wall S., 2008 : pp. 44-45)

Se io racconto un fatto o qualcuno mi registra mentre lo racconto, la componente sarà la stessa e quindi per questa ragione dovrebbe avere validità e poi ci sono comunque molte variabili che incidono sull'espressività finale dei racconti.

Dal Saggio di Coffey¹¹⁸ si percepisce il significato riconosciuto alla memoria e quanto incida sul lavoro etnografico attraverso le esperienze d'essere in uno spazio interagendo tra attori sul campo. Tali indagini sono atti di memoria, in cui le trascrizioni di interviste e le note di campo si intrecciano con le note mentali, le impressioni e i ricordi delle esperienze vissute. Non si può stabilire una priorità o una maggiore importanza di uno o dell'altro ma a sostegno del valore delle note personali, Margaret Mead¹¹⁹, ha potuto nelle sue ricerche sul campo, percepire e registrare aspetti del vissuto unici. (*ibid.*)

Complete etnografie (Marshall, 1970 in Sanjek, 1990¹²⁰) e auto-etnografie (Yang, 1945¹²¹) sono state realizzate grazie ai ricordi e alle note mentali.

¹¹⁵ Sparkes, A. C. (1996), "The fatal flaw: A narrative of the fragile body-self. *Qualitative Inquiry*", 2(4), 463-494.

¹¹⁶ Ettore, E. (2005), "Gender, older female bodies and autoethnography: Finding my feminist voice by telling my illness story. *Women's Studies International Forum*", 28, 535-546.

¹¹⁷ Holt, N. L. (2001), "Beyond technical reflection: Demonstrating the modification of teaching behaviors using three levels of reflection". *Avante*, 7(2), 66-76.

¹¹⁸ Coffey, A. (1999), "The ethnographic self". London: Sage.

¹¹⁹ Antropologa (1901-1978).

¹²⁰ Sanjek, R. (1990), "A vocabulary for fieldnotes". In R. Sanjek (Ed.), *Fieldnotes* (pp. 92-121). Ithaca, NY: Cornell University Press.

¹²¹ Yang, M. M. C. (1945), "A Chinese village". New York: Columbia University Press.

Le note di campo, invece, sono scritte per aiutare la memoria, ma non sempre sono utili e semplificative perché possono scontrarsi con alcuni ricordi o aumentare i dubbi dopo la rilettura. (*ivi*, p. 46)

Nonostante quanto scritto nelle precedenti pagine, non molti accolgono apertamente questa componente auto-etnografica contestando legittimità e credibilità di tali opere, ma anche la componente emotiva in sé e quindi pretendono rigore sul come svolgere una ricerca e meno attenzione sul proprio stato personale, emotivo e identitario che in realtà è parte integrante di ciò che sarà scritto. Può essere che siano elementi che influenzano la ricerca o che la arricchiscono e rendono visibile ciò che è la realtà in un determinato contesto e per i propri interlocutori. La comprensione avviene attraverso ciò che un singolo (ma potrebbe essere anche un gruppo) coglie nel suo dialogo con delle persone e quindi non è una conferma di un'idea iniziale ma un costruirsi di un sapere. Ogni singola componente è un tassello per capire e ogni nota emotiva è fondamentale. (*ivi*, p. 280) Quest'ultima è molto interessante perché non è strategica ma istintiva e in determinati momenti si nota la realtà della sua presenza. Se essa sorge durante un racconto o mentre si guarda un elemento territoriale, esprime immediatamente ciò che si prova. Quindi non sto parlando di solo di emotività tra persone ma anche in relazione a delle componenti ambientali o a delle preoccupazioni o a dei ricordi, che poi vengono percepite e condivise tra individui. Senza ovviamente escludere quelle che poi risuonano in chi scrive di un determinato argomento, ricordando ciò che ha colto attraverso i sensi.

5.3 Tematiche ricorrenti annotate durante gli incontri

I vari incontri, che sono stati nove di persona e poi il resto comunicazioni a distanza, hanno portato in luce dei temi ricorrenti come il ricordo del passato, sotto vari punti di vista e i racconti, il tema del cambiamento reale o percepito e l'attuale vissuto in luoghi modificati.

Vorrei iniziare il discorso dicendo che l'importanza data ai luoghi è stata espressa sia parlando di varie ubicazioni ovvero la casa, il bar, la parrocchia o la chiesa, sia in merito alle condizioni di un ambiente.

Molti momenti di gioia e condivisione sono stati vissuti e lo sono attualmente sia negli spazi della propria abitazione, sia in quelli del bar, soprattutto per gli uomini e invece per le donne nel luogo di culto, ritenuto più che altro una seconda casa, un posto tranquillo e calmo in cui ritrovare la pace. Quest'ultima, visti i recenti mutamenti prodotti al contesto di vita e alle vicinanze con la propria dimora, può essere l'unica pace possibile nella propria sfera personale. Accennavo prima ad alcuni incontri svolti al bar e alla loro importanza nel

comprendere come un luogo così comune possa essere considerato con maggiore rilevanza e come esso possa divenire un elemento di distacco in opposizione ai momenti vissuti in un ambiente che non è più in grado di dare serenità. Prima le bevute al bar erano fatte per compagnia, per condivisione di un momento allegro assieme, ora invece sono fatte per dimenticare la tristezza e per “inghiottire il magone”. Questo modo di affogare una sensazione negativa, non è nuovo, nel senso che è una reazione umana comprensibile, ma trovarsi in un gruppo con questo stato d’animo, non deve essere semplice, perché prima, secondo quanto mi è stato riferito, qualcuno sollevava il morale mentre ora si lascia perdere e si procede a braccetto della propria rassegnazione. In seguito ci si dirige verso la dimora che non si ama più, a causa delle condizioni di vita avvolte nel “disastro” della contaminazione di Pfas e all’inserimento di una strada (SPV) che ha mutato il paesaggio e la serenità dei luoghi, cercando con nostalgia un passato che non può tornare. Viste le condizioni attuali, nemmeno la sagra è potuta essere un luogo di calma ritrovata, perché non è stata fatta (a causa della situazione Covid-19). Quindi nemmeno *stand* per gli uomini e la pesca per le donne o il tutto per i giovani, sono giunti come piccolo riparo dalle ansie recenti. (Diario di campo 15-06-2021)

La vita al bar è uno dei temi più ricorrenti e molti sono gli aneddoti che mi sono stati raccontati, in particolar modo parlando del passato o dei vigneti e così delle coltivazioni in generale. Già durante il primo incontro con due persone (da me indicate con A e B), ci si stava perdendo su discorsi che tracciavano le memorie legate a quel contesto come luogo di ritrovo e alle tipologie di vino selezionate dalle varie persone con età differenti e riconosciute proprio dalle bevande tipiche di un certo gruppo o un altro. Queste due persone sono marito e moglie e fortunatamente quest’ultima ha ricordato al marito di concentrarsi su ciò che poteva essere di maggiore interesse ai fini delle nostre conversazioni. In tal modo da una bevanda come il vino siamo passati a parlare di uno dei temi più intriganti ovvero l’acqua. Così il marito ha iniziato a ricordare come l’acqua scorreva nei campi e nei fossi. Molti sono i dettagli in merito a quest’ultima tematica e alla pulizia dei fossi come pratica comune e di normale usanza nella zona da parte di tutti coloro che possedevano della terra. In tal modo c’era una grande attenzione per l’ambiente e le sue condizioni. Si faceva ciò che si riteneva fosse giusto, poi che effettivamente lo fosse è un altro paio di maniche. In ogni caso, l’uomo mi racconta i suoi dispiaceri nel vedere l’attuale stato delle terre e i timori sulle condizioni delle acque. L’inquinamento da Pfas coinvolge tutto, le acque, le terre, l’aria, le piante e le coltivazioni. (Diario di campo 14-06-2021)

Il tema dell'acqua ritorna anche nel secondo incontro, in cui una famiglia composta da quattro persone e solo tre presenti quel giorno, mi esprime dei dubbi sul fatto di bere la propria acqua del rubinetto. Mi vengono elencati vari fenomeni accaduti in zona come rotture dei tubi dovute, stando alle loro parole, a dei lavori di manutenzione sulle rete idrica ritardati o mal gestiti che a causa di cambi di pressione o sovraccarichi hanno causato il distacco di ruggine. Probabilmente tali avvenimenti hanno portato con sé l'acqua marrone della quale si sono lamentati successivamente nel discorso. Tutto ciò accadeva già prima della costruzione della SPV e fa sviluppare sempre più dubbi sullo stato delle acque, prima per la colorazione atipica poi per la scoperta Pfas. Quindi mi spiegano la mentalità locale che porta i cittadini a non bere l'acqua quando è visibilmente di quel colore allarmante ma di essere noncuranti del fatto che possa essere dannosa anche se trasparente e priva di strani odori. Mi dicono loro di essere preoccupati del fatto che essa possa non essere buona anche se visibilmente trasparente. Localmente le persone, essendo cresciute bevendo l'acqua del rubinetto o proveniente dalle sorgenti (nei centinaia di pozzi domestici e pompe dell'acqua esterne che ancora esistono e sono in funzione), non possono capire perché dovrebbero fare attenzione. Parte della popolazione locale dice comunemente che finché non ne muore nessuno, si può bere. Sono frasi dette per difendersi e per tagliare i discorsi di chi invece riflette e ha dei dubbi in merito alla propria salute e alla condizione delle acque. Questi timori sono sia per sé stessi che per i propri animali che bevono quelle acque e per le piante e quindi l'irrigazione. In questo modo se anche solo animali e natura fossero impregnati da delle sostanze nocive, attraverso il cibo che ne ritorna sono comunque assorbite anche dagli organismi umani.

Non si tratta quindi nell'immediato della salute propria o degli altri, ma anche di un circolo continuo di diffusione. A tal punto, quale sarebbe un cibo 'sano' o una dieta 'appropriata' se non viene tenuto conto che in una determinata zona alcuni prodotti sarebbero da scartare? Ovviamente nulla è stato riscontrato in modo certo e assoluto ad oggi, ma questo genere di controlli sarebbe appropriato in tutte le zone interessate da Pfas e dintorni per poter così cercare di vivere al meglio e di nuocere il meno possibile al pianeta e al prossimo, uomo, pianta o animale che sia. Tornando al tema della dieta del quale mi parlano durante questo incontro, una delle ragazze mi dice di essere vegetariana e comunque di non sapere quale sia il cibo migliore per la sua salute, visti questi dubbi appena descritti. Alla fine una soluzione, che più che altro è un compromesso, è quella di variare tra cibo del mercato, dei vicini, del supermercato, così assumendo possibilmente una quantità più ridotta possibile di cibi dannosi a causa dei Pfas. Alla famiglia non sembra corretto non poter sapere cosa si mangia. Già l'uso

dei pesticidi preoccupa e quindi sarebbe bello conoscere le condizioni del cibo scelto, senza timori inutili. (Diario di campo 15-06-2021)

Per delineare un po' meglio la questione dei cambiamenti e delle ripercussioni in atto in alcuni contesti, vorrei brevemente ripercorrere alcuni punti chiave delle conversazioni alle quali ho partecipato. *In primis* credo siano rilevanti le vicende del passato legate al lavoro della terra, alla passione incanalata nella coltivazione, nell'allevamento e nella cura della casa. Ogni persona svolgeva dei compiti ben definiti e nel tempo libero si poteva dedicare a delle pratiche comuni. Per quanto riguarda i bambini c'era un tempo in cui potevano aiutare gli adulti e un tempo per i giochi. (Diario di campo 14-06-2021) Con un tono nostalgico una donna incontrata in Giugno mi descriveva la vita prima dell'arrivo della SPV, le diversità visive e ambientali, le mucche al pascolo, i giochi spensierati nei campi e un grado diverso di libertà. Oggi i bambini non possono decidere autonomamente quando e dove divertirsi, vista la paura degli adulti. Quest'ultima è dovuta al timore che i bambini si avvicinino troppo alle strade e che quindi possano rimanere feriti o peggio a causa delle macchine o dei mezzi più grandi. Il medesimo timore è presente anche mentre la donna parla del bestiame (che è portato al pascolo nei campi posseduti dalla famiglia ormai vicini alla strada e poi spostato in altri prati dislocati) che comprende ancora meno quali siano i pericoli in relazione alla strada. Quest'ultimo potrebbe ferirsi ma anche il solo spaventarsi potrebbe condurre l'animale in zone lontane o pericolose. (Diario di campo 24-06-2021) Si comprende molto bene il prima e il dopo di questi luoghi attraverso le parole di uno degli interlocutori: *"Ah non semo pì nei me tempi, a tirar el careto. Varda qua le machine che trà fora tuto sto fumo"*. (Diario di campo, 'A' : 14-06-2021)

In tal modo si comprende non solo la differenza dei mezzi che passano vicino alle dimore, nel senso che ora ci sono più macchine e camion che viaggiano nel tracciato SPV mentre in passato c'era più spazio per i campi e per la tranquillità del bestiame, ma anche l'osservazione di ciò che può inquinare l'aria e l'ambiente e quindi la continua ansia per i Pfas dei quali non si intuiscono bene gli effetti a breve e lungo termine. Egli procede poi a lamentarsi in generale della presenza delle strade e del procedere con la filosofia 'se non so, non vedo', nel senso che ad un certo punto, tante sono le insoddisfazioni che è meglio lasciar perdere e non sapere cosa accade. Purtroppo questa tecnica è poco riuscita perché anche dai campi qualcosa si vede e non si può essere in una campana di cristallo, protetti da ciò che c'è fuori. Mi parla poi dell'inquietudine che percepisce negli animali che vivono lì assieme alla famiglia e di come alcuni rumori, prima dei lavori di cantiere e ora dovuti al traffico e al sospetto passaggio di camion che trasportano materiali dei quali non si sa nulla, li possano

spaventare. Nessuno tiene conto di questo tipo d'inquinamento acustico che invece ha degli effetti. L'uomo mi dice che anche le uova sono meno buone, ma non sa se dipenda dal turbamento che sta colpendo il suo bestiame. Egli ha un rapporto molto stretto con gli animali, ha sempre vissuto assieme e prova grande dispiacere nel vederli soffrire a causa dell'inquinamento acustico e del cattivo umore di chi se ne occupa. Galline, galli, conigli e mucche sono parte della vita dei campi e sono esseri viventi con i quali è stato instaurato un legame di amicizia quasi più profondo che con le persone che ormai non vengono più in visita, in parte per la situazione Covid-19, in parte per la presenza di Pfas che porta ad evitare cibi e bevande offerti in segno di ospitalità. Parliamo poi degli uccelli e di come possano essere feriti e così mi raccontano dei momenti di caccia e dei traumi subiti in relazione alle barriere stradali (secondo le voci di paese) o a causa del passaggio di veicoli nelle strade. Nonostante si parli di strade in generale, mi fanno notare che nella strada più grande (SPV) in alcuni momenti ce ne sono stati più che in strade più piccole e percorribili a minor velocità. La moglie mi dice: *“Me more el core a saver che gli useleti i se ciapa rento i vèri visin la strada”* (Diario di campo, 'B' : 14-06-2021) e con questo ho notato in pieno la sensibilità per gli animali e l'interesse nel mantenere le condizioni ambientali più ottimali possibili anche per loro.

Concentrando l'attenzione verso la presenza delle strade, con la signora 'G' ho potuto capire come per lei siano più piacevoli i prati tranquilli piuttosto che le distese di cemento e le strade che portano anche i vicini 'spioni' verso la sua abitazione. Fortunatamente dice di non vivere a ridosso della SPV ma di essere già abbastanza turbata dalla presenza delle strade. Mi riporta le voci del vicinato che le ha riferito che alcuni campi sono stati danneggiati dalla nuova strada visto che alcuni sono stati interrotti per la nuova costruzione o comunque ci saranno ripercussioni collegate all'inquinamento imminente (traffico). Lei, pensando a questi discorsi, rimane perplessa nel sapere che qualcuno si occupa dell'ambiente in quanto tecnico esperto di impatti ambientali essendo un soggetto privo del forte legame tra casa e terra tipico della zona. Visti i vari progetti e le nuove iniziative lei pensa che non si stia considerando abbastanza la salute ambientale e nemmeno la sfera emotiva e personale di chi vive in un luogo. (Diario di campo 19-08-2021) In tal senso anche in un altro incontro mi viene ribadita l'importanza dell'opinione di ogni singolo cittadino.

La seconda famiglia che ho incontrato mi ha comunicato che i cittadini sono stati esclusi quando si tratta del progetto SPV. Non è stato chiesto un parere ai cittadini e nemmeno si è svolto un incontro informativo su tali decisioni. Il cambiamento 'deve' essere accettato in velocità, senza lamentele per un 'bene comune'. Si modificano gli spazi di vita, i flussi di

merci e persone, l'arrivo turistico. E qui arriviamo a un punto essenziale della questione, ovvero serve prepararsi al cambiamento, soprattutto se si considerano fasce di persone che richiedono tempo per comprendere e per continuare il vissuto personale impregnato nelle modifiche ambientali e non solo. Amici di una vita cambiano casa, per necessità o per costrizione; chi rimane è più 'musone' di prima. Brontolii e lamentele tranne per chi ci ha guadagnato qualcosa (ristoranti, strutture per i pernottamenti, ecc.). Chi ha lavorato in questo grande progetto, ovvero gli operai nei cantieri SPV, gli addetti ai trasporti e ai controlli, hanno portato dei benefici locali. Infatti più persone che con me hanno dialogato, sostengono che molti di questi lavoratori abbiano portato denaro ai paesini e piccole città, grazie alle loro spese, ai loro acquisti, alle notti in hotel e quant'altro. Sostengono che probabilmente queste persone siano in buona fede nella realizzazione di un'opera considerata dalla società che l'ha progettata, dalle parti politiche che la promuovono e da una parte della cittadinanza come essenziale. (Diario di campo 15-06-2021)

Una delle signore con le quali ho parlato mi dice che teme che arrivino altre fabbriche lungo il nuovo tracciato stradale ma ormai lo considera inevitabile. (Diario di campo 16-06-2021)

Quindi quando si realizza una strada, collegati ad essa ci sono vari elementi e non solo quelli della mobilità come automobili e camion. Permangono elementi che diventano parte di un ambiente e che in esso producono degli effetti, positivi o negativi o in qualsiasi altra sfumatura si ritenga opportuno inserirli. Non si vede sempre solo il bianco o il nero di una situazione e infatti anche parlandomi dell'estrazione di inerti sul tracciato della superstrada e dei possibili guadagni dei singoli proprietari dei terreni ove si estraggono tali materiali, 'A' e 'B' mi spiegano che è stato furbo qualcuno, se ne ha venduti in passato, perché è utile ogni singolo materiale, come sabbia e ghiaia, per costruire elementi futuri di qualità. In tal senso sono stati ben pagati per questi materiali che oggi vengono invece presi senza alcun compenso. La questione è un po' complessa e quindi partiamo dalle 'voci di paese' raccontatemi, di chi dice di aver visto trasportare parte del materiale di scavo che era presente nelle zone dell'attuale nuovo tracciato stradale, come ghiaia o sabbia, inerti preziosi soprattutto per la produzione di cemento. Sono andata a informarmi ulteriormente su questo tema. Nel documento "*PV_E_GE_GE_GE_1_C_000-004_0_001_R_A_3*" si parla di '*gestione dei materiali utilizzabili provenienti da scavi*'. Per mezzo della delibera n. 761 del 15/03/2010 in applicazione del D.Lgs 30/05/2008 n°117, la Giunta Regionale del Veneto ha concesso la classificazione delle terre e dei rifiuti trovati nei vari luoghi, al fine di gestire al meglio le varie situazioni. (PV_E_GE_GE_GE_1_C_000-004_0_001_R_A_3, p. 22)

Vengono quindi analizzati i vari depositi, iniziando da quelli alluvionali quaternari ovvero zone composte principalmente da ghiaia e sabbia sedimentata lì in seguito ai processi alluvionali. Quelli stabilizzati sono nella Val d'Agno e sono composti da una loro granulometria e organizzazione dei vari strati, tipici della struttura di quel particolare territorio. Ghiaie e sabbie possono essere differenti. in base ai tipi di erosione e di acque presenti. Nella zona descritta si trovano litotipi carbonatici (calcari, dolomie) e minori quantità di arenarie, vulcaniti basiche, quarziti e metamorfiti. (*ivi*, p. 23) Oltre agli alvei attivi, ci sono zone composte da depositi alluvionali, fluvio-glaciali e fluviali nuovamente ricchi anch'essi di ghiaia e sabbia. I depositi appena accennati si sono formati in seguito allo smantellamento degli accumuli di origine glaciale cioè le morene. I ghiacciai vallivi e il bacino, per mezzo di ablazione, erosione e trasporto sono stati in grado di creare questo ambiente complesso. Queste zone, ma non solo, sono interessate da ampie coltivazioni e da cave di ghiaia e sabbia naturali. Ma, lungo il tracciato non sono rilevanti solo i materiali emersi, infatti anche i materiali estratti dai tratti di trincea e dalle gallerie artificiali, saranno riutilizzati per produrre il calcestruzzo o per altri elementi. (*ivi*, p. 24) Successivamente viene descritto il detrito di versante ovvero le zone a granulometria prevalentemente grossolana, composte da ghiaie, sabbie e con la presenza di blocchi con matrice limoso-sabbiosa. Poi ci sono i depositi eluvio-colluviali con granulometria prevalentemente fine, limoso-argillosa e anche sabbiosa. (*ibid.*) I depositi di frana invece sono formati dalla componente litologica eterogenea e a granulometria eterometrica¹²².

Il documento procede con la descrizione del materiale di riporto che ha origine antropica e in questa categoria si inseriscono i rilevati stradali, le discariche, le aree di scavo e gli accumuli di terra (conseguenti sempre alle attività antropiche).

Tra Montecchio Maggiore e Malo, sono state rilevate le unità del substrato roccioso. Successivamente tocca alla molassa, zona sabbiosa grigio-azzurra e le arenarie grigie glauconitiche e conglomeratiche, calcareniti e le marne arenacee grigiastre, calcari. (*ivi*, p. 25) Nella zona di Castelgomberto, vengono rilevati i calcareniti composti da diversi elementi, che sono tipici del sistema laguna-piattaforma. Per le zone interessate dai rilevamenti, si riscontra grande presenza di materiale argilloso. Sono zone di ampi fenomeni carsici come doline, inghiottitoi, valli secche e poi camini, gallerie e sale. (*ivi*, p. 26) Malo, in particolar modo,

¹²² "Parte Generale – Inquadramento dell'intervento (Generale); Relazione Generale - Lotto 1 - Tratta "C" da Km 9+756 a Km 23+600; PV_E_GE_GE_GE_I_C_000-004_0_001_R_A_3"; Responsabile del procedimento: Ing. Giuseppe Fasiol; Il Commissario Ing. Silvano Vernizzi.

oltre alle sue numerose sorgenti, è interessato dalla presenza di un circuito idrico sotterraneo carsico. Le complessità territoriali e delle tipologie di terreno sono molte e considerando per esempio Priabona e le marne lì presenti, si possono suddividere materiali come i calcari marnosi e calcareniti, di colorazione grigio-giallastra, ricchi in fossili, ad esempio nummuliti, molluschi, brachiopodi, echinidi e briozoi. Le vulcaniti, invece, sono presenti nella zona dei Monti Lessini. (*ivi*, p. 27) Successivamente vengono descritti i basalti di colata (lave solidificate) nonché i loro componenti e poi, vengono elencati i prodotti vulcanici piroclastici. (*ivi*, p. 28) Si analizzano anche le argille bentonitiche di alterazione delle vulcaniti e vulcanoclastiti basaltiche. (*ivi*, p. 29)

Una volta compreso che esistono vari tipi di materiali nel territorio e ognuno può avere più o meno pregi e utilizzi, si può ben credere che come dice il mio interlocutore 'A' (Diario di campo 09-09-2021), ci siano effettivamente state delle sostituzioni o degli svuotamenti di alcuni tratti per usare i materiali per altri scopi. Egli parla di queste pratiche non solo in zone di azione come nelle gallerie, ma anche in zone pianeggianti in cui è stato abbassato il livello stradale e quindi con dei dubbi sulle ripercussioni come allagamenti o altre problematiche che sorgeranno in seguito e che potevano essere evitate lasciando il materiale originario lì in quanto utile agli equilibri del territorio. In caso di sostituzione di tali materiali, certamente sarebbe stato ottimale per il livello della strada ma non altrettanto per altre componenti come l'infiltrazione dell'acqua e la compattezza, consistenza del terreno.

Oltre alla tematica descritta nelle pagine precedenti, viene posta l'attenzione sulla nuova opera stradale come ferita visiva al territorio. I luoghi modificati portano tristezza a chi li osserva e sono stati poco considerati le caratteristiche prima presenti come quella agricola, turistica o ricettiva. Tutto cambia improvvisamente e porta nuove tipologie o comunque nuovi equilibri dell'ecosistema. (Diario di campo 13-07-2021) Speranza mi racconta di recenti allagamenti dei campi di amici di famiglia, che prima non erano presenti. (Diario di campo 24-06-2021) In fase di progettazione è stata dedicata scarsa attenzione, se non nessuna, alle possibili alternative progettuali. Poco è stato anche l'interesse da parte della popolazione. Ancora minori le proteste e per nulla risaltate e diffuse dai mass media. Molti si lamentano ma poi non fanno nulla, ci si accontenta della situazione. (Diario di campo 13-07-2021) In una e-mail con una delle famiglie mi viene detto: “ [...] molte persone sono disinteressate a tutto quello che la SPV ha comportato” (e-mail 15-06-2021). Quindi si è consapevoli della rassegnazione di una buona parte dei cittadini.

5.4 Continuare a osservare il mondo

Nonostante i cambiamenti, mi dice una donna che ho chiamato Speranza, si osserva sempre ciò che è presente attorno a noi stessi. Mi racconta il suo passato immerso nei bei paesaggi che ora vede solo salendo al primo piano della sua casa perché le barriere le oscurano la vista. Non cede alla disperazione dei cambiamenti ma, con rassegnazione, ripercorre le tracce nella sua mente e ricorda i bei momenti vissuti. Quest'ultimi riconducono ai grandi prati, frutteti e al senso di libertà. Gli occhi di questa donna riescono a trasmettere agli altri un senso di tristezza mentre si rende conto del cemento, o meglio di ciò che lei chiama "il mostro di cemento". In tali luoghi lei non desidera una vita circoscritta e limitata nemmeno per gli animali e infatti è sollevata nel non possedere più le mucche. Nei vari momenti della conversazione Speranza mi descrive dapprima l'arrivo improvviso delle ruspe che coi i primi lavori già intaccavano il paesaggio, per poi procedere con i rumori che hanno portato le prime emozioni negative a persone e bestiame. (Diario di campo 24-06-2021) Un po' in sintonia con quanto detto anche nell'incontro con 'A' e 'B'. (14-06-2021)

Speranza comprende l'utilità delle strade, il trasporto delle merci, ma lei non avendo la patente ritiene che bastassero piccole vie per gli spostamenti essenziali che possono essere fatti in bici o a piedi. Alcune vie più grandi già erano sufficienti per le auto perché alla fine fine grande traffico in zona non si è mai visto. Continuando ad osservare le zone attorno alla dimora, lei mi dice che si rende conto che le cose siano cambiate per molte persone e che bisogna farsi forza per ritrovare la serenità. In qualche modo, adattandosi, si supera tutto e non solo in solitudine ma anche grazie alla forza della famiglia, nel suo caso dei figli e la nipote. Nonostante lei si vergogni dell'attuale stato delle sue terre e quindi non si sognerebbe più di fare grandi feste tra parenti, concede ai suoi cari più prossimi di farle visita e così assieme cercano di trovare ciò che di buono è rimasto nella zona o all'interno della casa che effettivamente è ancora sempre la stessa. Alcuni momenti di maggior serenità sono vissuti tra le mura e anche un'altra famiglia che avevo incontrato mi diceva che alla fine ci si chiude in casa per non vedere fuori, ma neanche lì si sta sempre bene da soli. (Diario di campo 24-06-2021 ; 15-06-2021)

Si osservano quindi i luoghi presenti nei ricordi e i luoghi come sono ora. Quest'ultimi finiscono per essere suddivisi in spazi come la casa, i campi e gli annessi come la stalla e i luoghi del paese come bar e luoghi di culto. In questo insieme di luoghi, Speranza spera sempre di svegliarsi alla mattina e di trovare tutto nuovamente bello o almeno di non far più caso ai cambiamenti. Tutto ciò senza però perdere le memorie legate alla terra, alla famiglia, alla casa e alla gioventù. (Diario di campo 24-06-2021)

5.5 Autostrada o Superstrada, motivi per cui continuano a descrivere la SPV come autostrada

Una delle famiglie che ho incontrato si è focalizzata sulla denominazione da parte dei residenti locali della SPV come ‘autostrada’ e mi hanno detto che l’opinione comune definisce ‘autostrada’ una qualsiasi strada a pedaggio con la presenza dei caselli. Ho notato infatti che sono stata corretta più volte su questo e ad un certo punto negli incontri o nelle comunicazioni ho dovuto evitare il termine ‘superstrada’ altrimenti rischiavo qualche infuriata o una assenza di risposta, ignorando ogni mia altra parola. Nel medesimo incontro poc’anzi citato (13-07-2021) mi è stato indicato che la velocità concessa in una superstrada è pari a 110 km/h massimi e in autostrada 130 km/h massimi. Localmente si confida nel buon senso soggettivo e quindi nella prudenza di chi guida o quantomeno in uno scarso utilizzo della nuova strada; meno rischi visti i pochi mezzi che percorrono il tragitto. Poi i fattori che potrebbero complicare i pericoli in relazione al tracciato potrebbero essere il maltempo, gli allagamenti o anche i colpi di sonno al volante. In ogni caso la paura è sempre maggiore se si ripensa ai mezzi più grandi, anche con carichi pesanti, che passerebbero comunque a ridosso di alcune abitazioni. Tornando alla componente della velocità consentita, si ipotizza che per questioni di sicurezza abbiano preferito mantenere una velocità dei veicoli un po’ ridotta. Ci sono pareri titubanti sul fatto che questa velocità sia adeguata ai luoghi in cui passa la nuova strada ma non si può dire molto, visto che un’altra famiglia in una comunicazione per e-mail (12-06-2021) mi ha detto di altri timori sul possibile passaggio da ‘superstrada’ ad ‘autostrada’. Tale proposta sanno che è stata concretamente fatta e stanno cercando di contrastarla con lettere e comunicazioni alle forze dell’ordine e alla Regione. Sperano rimanga solo un’ipotesi scartata ma non sanno ancora come evolverà la cosa.

Le testuali parole sono state:

“La SPV è stata classificata come superstrada perchè la distanza di rispetto di 40 metri rispetto a quella di 60 metri nel caso di autostrada, ha permesso di ridurre la spesa di risarcimento agli abitanti delle case limitrofe. La velocità di percorrenza della superstrada è però ridotta a 110 km/h. Adesso la Regione ha deciso di richiedere il passaggio della SPV ad "Autostrada" permettendo così di accrescere la velocità a 130 km/h, senza rifondere le abitazioni che si trovano nell'area di rispetto di 60 metri”. (e-mail 12-06-2021)

Ciò che ulteriormente vengo a sapere, in seguito all’incontro del 04-11-2021, attraverso un’intervista è la seguente:

I: E se ci fosse il passaggio ad Autostrada, cambierebbe qualcosa come tipo di danni o alla fine cambia solo la velocità delle auto...che c’era stata la proposta di fare questo passaggio.

Z: E allora, sai perché non si chiama Autostrada ma Superstrada Pedemontana Veneta a pedaggio?

I: A me hanno detto per la velocità, sono 20 km/h in meno per le macchine e per la questione delle denunce con chi abitava vicino alla strada.

Z: No... allora ti spiego, la Comunità Europea, del Parlamento Europeo sta sanzionando ogni anno lo Stato Italiano perché ha surplus di autostrade. Se tu guardi le autostrade che ci sono in Italia, non sono uguali in tutto il resto d'Europa. Se tu, in Spagna, per esempio ghi né quattro in croce, Nord, Sud, Est, Ovest stop! Qua riguardo solo al Nord Italia hai, un'autostrada che va da Est a Ovest no? E cinquanta che van su da Nord a Sud. Da Milano a Rimini c'è un'autostrada; da Milano vai Venezia, Venezia giù la Modena-Brennero, c'è un surplus. Quindi cosa hanno fatto? Allora, per non incappare in ulteriori sanzioni, l'hanno messa a nome superstrada, oltretutto la Comunità Europea all'epoca, stanziava un tot. di soldi a fondo perduto purché si facessero delle strade ma gratuite. Dopo cosa è successo, che è partito un Project financing, han visto che doveva essere gratuita. La gratuità della strada era solo il classico specchio delle allodole, perché se tu devi pagare ma velatamente... Se tu pensi che io sto pagando un avvocato per difendermi contro il comune e contro la Regione che a loro volta pagano un legale con le mie tasse; cioè praticamente sto pagando 3 legali. (Riferimento ai danni: Pfas; causati dal cantiere SPV; dall'opera in generale; spese personali e del comitato)

Le tasse dell'amministrazione pubblica, usa i soldi, ma i soldi non è che nascono dal cielo, sono dovuti alle tasse quindi obiettivamente che io la faccia e paga €50 la tratta Montebello Spresiano o che me la pagano con le tasse che do alla Regione, c'è capisci che comunque devo sempre pagarla io e han detto che era gratuita per farla approvare. Corte dei Conti e una banca han detto che l'opera non è finanziabile, non è sostenibile perché appunto ha tutti i rischi di impresa e quant'altro a carico del pubblico. Il nostro Zaia l'ha voluto a tutti i costi, facendo ricadere qualsiasi spesa sui veneti, che adesso si trovano a dover pagare una miriade di soldi come per il Mose e di conseguenza han dovuto dire superstrada, che poi superstrada se tu guardi nel codice civile, sul codice della strada, è una strada che dovrebbe essere gratis. Invece l'hanno messa a pedaggio per rientrare nei costi, se adesso è autostrada è un po' come...non cambia niente le autostrade hanno due corsie, sempre 110 km/h; cioè la classica forma all'italiana di fare le cose; te la giro torno pur di poterla fare.

[...] tutt'ora la Regione Veneto paga fior di quattrini per il tratto aperto, perché tu sai, nel contratto stipulato all'inizio si diceva che la Pedemontana era gratuita per tutti i residenti dei comuni dove passava.

Da ciò che è emerso, la definizione dell'opera SPV include interessi economici, autorizzazioni in fase progettuale e pianificatoria della tratta infrastrutturale in modo che con l'ennesima forma di 'interpretazione' delle leggi si possa attuare il progetto senza penalità a livello legale e monetario. Da questo ne deduco che ci siano vari elementi collegati anche alla sola definizione di una strada e quindi credo valga la pena focalizzarsi anche su questioni che all'apparenza possono sembrare piccole o irrilevanti, quasi da far comparire il sorriso visto che le persone usano un termine piuttosto che un altro, ma che in realtà celano complessità e una attenta valutazione su ciò che sta ulteriormente mutando.

Ogni decisione porta delle conseguenze e se presa ad insaputa o diffondendo le informazioni in modo velato, in caso di cambiamenti o ripercussioni, quando sarà tardi nessuno potrà più esporre le sue idee e le osservazioni collegate ai propri diritti, alla propria dimora o alle terre o alla vita personale.

5.6 L'arrivo di nuove unità produttive lungo la SPV e lo slancio alla cementificazione

Uno dei timori che mi è stato accennato durante l'incontro del 16/06/2021 tratta proprio l'arrivo di nuove imprese lungo il nuovo tracciato stradale. Alcuni giornali riportano degli esempi di attività che hanno deciso di spostare la loro produzione o di ampliare la loro struttura. Queste scelte hanno portato varie sfumature che vanno dalle preoccupazioni per l'ambiente, relative al possibile inquinamento e al passaggio di un numero maggiore di veicoli per il trasporto di merci e di persone, poi anche a una riflessione sulle piccole attività produttive e alle nuove concorrenze con le grandi multinazionali e una nota positiva per chi è in cerca di lavoro o vuole cambiare quello attuale e tenta di intraprendere questa nuova strada, ovvero cercando di essere assunti nelle nuove società, cogliendo una possibilità giunta nella zona di residenza o comunque relativamente nelle vicinanze.

Un articolo dal titolo: "*Amazon, il nuovo deposito di smistamento di Riese Pio X è entrato in funzione*"¹²³ parla della famosa azienda di commercio a domicilio che dalla sua nascita ha continuato a espandersi. Il deposito di smistamento Amazon in questione si trova a Riese Pio X, in provincia di Treviso, e permetterà (secondo quanto descritto) di migliorare i servizi, nonché i tempi di consegna dei pacchi ai clienti. La struttura interessa una superficie di oltre 4.500 metri quadrati e per quanto riguarda l'occupazione lavorativa potrà in futuro garantire

¹²³ Margherita Zaniol, "*Amazon, il nuovo deposito di smistamento di Riese Pio X è entrato in funzione*", 15/09/2021, Oggi Treviso, <https://www.oggi-treviso.it/amazon-nuovo-deposito-di-smistamento-di-riese-pio-x-%C3%A8-entrato-funzione-262769?fbclid=IwAR3EOCgwZsWf4VpJ-8BDFqAMAQSn8gTYqZg4GxvocZdhX7mYWEAvztEfSbs>.

dei posti a tempo indeterminato. Considerando invece il trasporto, sarà possibile integrare l'attività con autisti, sempre a tempo indeterminato. Si parla di tutto ciò in termini di *'occupazione e sviluppo sostenibile'* e anche di *'traino per le realtà locali'* tramite le nuove conoscenze di strategie e-business e commercio on-line.

Sebbene io possa concordare nell'elemento innovativo di vendita e d'organizzazione che viene proposto da tale attività, non posso non notare come da un lato ho parlato con persone che temono un deterioramento ambientale e una perdita di clientela per quanto riguarda le piccole realtà locali e dall'altro in un articolo come questo si proponga l'esatto opposto. Certo io non posso sapere come andrà in futuro ma è comunque interessante notare la differente percezione di uno stesso fenomeno. La costruzione di una grande strada e questo improvviso arrivo di realtà con caratteristiche diverse da quelle del luogo, possono essere realizzate con il migliore degli scopi ma nonostante questo non è detto che portino serenità a chi ha costruito il suo vissuto in quelle zone assecondando un diverso stile di vita. Forse in un'attività locale non è importante solo il massimo guadagno ma anche il contesto in cui ci si trova e l'attenzione, l'amore che si pone nel proprio lavoro. Un piccolo artigiano potrebbe rendere unica e speciale ogni sua opera, senza dover per forza venderla *on-line*, perché è proprio dove è nata quest'opera che essa rende al meglio il suo significato. Poter osservare qualcosa tra le mani del suo creatore e riceverla in un pacco, in serie o semplicemente senza comprenderne il valore, forse permette uno spostamento in meno o un prezzo differente, ma non sempre porta alla felicità.

Nell'articolo sopra citato, si parla di *'sostenibilità'* in riferimento ai pannelli solari fotovoltaici e luci a LED nel magazzino Amazon. Viene esaltata la presenza di finestre e lucernari nonché del sistema di gestione della struttura BMS¹²⁴ che dà la possibilità di attuare un risparmio energetico e il progetto "zero emissioni di CO2 entro il 2040". Ma le mitigazioni degli impatti che può attuare la società, sono belle parole dette alla popolazione, per limitare le percezioni negative dei residenti. Quest'ultimi temono il consumo delle diverse tipologie di suolo con coperture di cemento che creano successivi impatti ecologici e sistemici. (Bonora P., 2015 : p. 40) L'occupazione dei suoli agrari con l'inserimento di nuove attività, porta conseguenze sul territorio, sul paesaggio e sul clima. Sono modifiche attuate secondo l'idea di *'sviluppo'*, ancora connessa al pensiero diffuso negli anni '50-'70 (boom economico e dopoguerra). Indirizzando le ispirazioni della gente verso l'idea del benessere e

¹²⁴ *Building management system* (BMS), sistema di controllo e gestione degli edifici che monitora gli impianti, gli apparecchi elettrici e meccanici e quindi consente una loro gestione ottimizzata e semplificata.

della modernità, seguendo l'esempio delle nazioni europee, sono stati compiuti errori ad oggi non tollerabili. (Mercalli L. ; Sasso C., 2004 : p. 216) Ma nonostante ciò, le ferite ambientali procedono in uno slancio alla cementificazione, così tra le persone permane un senso di malinconia in relazione alla lacerazione del senso dei luoghi. Il degrado ambientale, causato dalle azioni umane, colpisce in pieno i cuori e porta ad un malessere profondo che coinvolge la territorialità e le sensazioni condivise che costituiscono il "senso dei luoghi". In tal modo, viene compromesso l'attaccamento ai luoghi e la qualità di vita, dando solo benefici al reddito di alcuni individui. (Vallerani F., 2013 : p. 39)

5.7 La comunicazione e l'ascolto

Ritornando ancora una volta sull'importanza di cogliere con grande attenzione le opinioni altrui al fine di garantire una gestione ottimale degli spazi quotidiani, garantendo la salute delle varie forme di vita e del territorio stesso, riporto nelle prossime pagine, alcune annotazioni che purtroppo danno una visione spiacevole del dialogo tra cittadini e chi avrebbe dovuto tutelare i loro diritti o quantomeno chi avrebbe dovuto mediare le comunicazioni tra i vari soggetti coinvolti.

I cittadini, di fronte alle grandi minacce per la salute e ai beni disponibili come aria e acqua, vedono attorno a loro comportamenti quali arroganza e indifferenza. (Mercalli L., 2018 : p 136) Come viene descritto nel Comunicato Stampa n.01 (Covepa : 18/11/2021) "*le porte vengono sbattute in faccia e le spalle voltate*"; in questo caso si tratta del tema Pfas ma anche dei momenti di confronto sull'ambiente, in cui viene chiesta una azione seria dei rappresentanti dell'opposizione, un confronto con i comitati dei cittadini e non delle dimenticanze nel loro coinvolgimento alle riunioni.

E peggio ancora è la convocazione di una parte dei cittadini, quella che si considera potenzialmente malleabile e non devota al 100% alla lotta contro l'inquinamento. E' un modo di portare dalla propria parte le persone più fragili, convincendole ad aspettare con le proteste. (Peruffo A., 2019 : p. 225)

Se anche viene concesso qualche momento di parola, non è detto che ci sia empatia e comprensione, infatti ad esempio il 14/09/2017, si notò bene il distacco emotivo del procuratore, mentre venivano esposti i documenti sui Pfas. Oltre a ciò, anche negare la consultazione di indagini, come i noti controlli sugli alimenti, è pur sempre un impedimento del dialogo reciproco. (*ivi*, p. 146)

Tra convincimenti, occultamenti, silenzi e minacce, la comunicazione tra le parti diventa una vera e propria impresa.

5.7.1 Le richieste prima, dopo e durante il progetto SPV: fonte e-mail 12/06/2021

Una delle famiglie mi ha comunicato che le persone coinvolte dal passaggio della SPV, tramite una raccolta firme (circa 90) hanno chiesto: il passaggio della SPV in trincea, come avvenuto nelle zone di Breganze e Marostica. Regione Veneto, Provincia di Vicenza, Concessionaria SIS e Comune considerato, non hanno mai risposto. Secondo i racconti, i quesiti e le proposte non sono neanche stati considerati, nemmeno fornendo una risposta negativa sulle idee esposte.

Per quanto riguarda la comunicazione dell'inizio dei lavori, mi è stato segnalato che nessuno ha avvisato i cittadini su data e ora d'ingresso delle ruspe SIS nella propria area privata. Come se questo non bastasse, il personale SIS ha colpito gli alberi a colpi di benna, senza avvisare i proprietari.

Al momento della richiesta di chiarimenti al Comune, invece di dare risposte hanno comunicato che il sindaco si dichiarava in ferie per tre giorni.

I tecnici della SIS affermavano di aver avvisato il Comune, mentre l'Ufficio Tecnico del Comune negava questa versione. Quindi posso dire io personalmente che, così facendo, si sono scaricati le colpe l'un l'altro.

Una volta avviati i lavori, alcuni cittadini hanno riscontrato che nel materiale usato per preparare il fondo stradale della SPV, si vedevano spuntare dei pezzi consistenti di asfalto della vecchia strada che veniva smantellata. Poiché le normative indicavano che questo materiale prima di essere mischiato alla ghiaia doveva essere trattato (sbriciolato), sono state informate le autorità competenti. Si è svolto un incontro e dopo la spiegazione di ciò che era stato riscontrato e le relative domande poste a chi di competenza, è stato ipotizzando il reato di accesso ad area di cantiere a carico delle persone che hanno fatto notare i pezzi di asfalto non a norma. Nonostante le seguenti spiegazioni sul fatto che i pezzi fossero stati raccolti fuori dall'area del cantiere, è stata annunciata la non verifica in seguito alla denuncia e l'impossibilità nel stabilire di chi fosse la colpa degli atti illegali, visto che i responsabili di cantiere assolutamente non sarebbero potuti essere i colpevoli.

Le attività di costruzione sono quindi continuate negli orari più improbabili come 5.30 - 6.00 del mattino, non rispettando gli orari di riposo dei residenti nei pressi dei cantieri. Per cercare comunque una mediazione per produrre un progetto più adeguato possibile alla zona e alle esigenze locali, alcuni cittadini hanno preparato a loro spese un progetto alternativo che prevedeva un risparmio in termini di costi e di impatto ambientale. Tale progetto è stato inviato al concessionario SIS e a tutte le autorità competenti, come sempre senza ottenere risposta.

Dopo la costruzione del tratto stradale, ci sono stati altri danni, soprattutto legati agli scarichi delle acque piovane e reflue che risultano essere stati calcolati in modo erraneo. In seguito a due episodi di maltempo, la rotatoria al confine con il Comune di Breganze è stata sommersa con 1,5 metri di acqua.

Oltre a questi allagamenti, anche alcuni scarichi fognari sono problematici visto che sono stati lasciati a cielo aperto e non sono stati collegati ad un sistema di scarico diviso dalle acque piovane. Ma i disagi non finiscono perché, per esempio, alcuni sottopassi sono stati costruiti senza prevedere un marciapiede per il passaggio pedonale.

Un altro punto su cui concentrarsi è la costruzione di nuovi elementi come il nuovo ponte a nord della SPV, nel passaggio della complanare sopra il torrente Laverda e lo smantellamento inutile di quello a sud. Dopo aver attraversato a nord il torrente Laverda la complanare torna a sud passando sotto la SPV. Si poteva quindi evitare la costruzione del sottopasso della SPV, lasciando il ponte a sud. Ma anche questa proposta non è stata considerata.

5.8 Ritrovare il verde

Nell'intento di volgere il proprio sguardo verso ciò che permane come zona immersa nella natura e nel verde, soprattutto in seguito al trauma visivo, della psiche ed emotivo, ma anche in modo da riappropriarsi della propria vita modificata o dell'accettazione del nuovo luogo di lavoro o residenza e quindi in seguito agli effetti provocati dal Progetto "Pedemontana", le persone si sono concentrate su alcune zone d'interesse. Nel tentativo di un dubbio processo di compensazione nel lenire le ferite alla popolazione, alcuni comuni limitrofi alla nuova tratta stradale, grazie ai fondi ricevuti da Regione Veneto, hanno strutturato cammini socio/culturali/spirituali e anche piste ciclabili.

Mi sono stati elencati, durante uno scambio di messaggi, dei percorsi sempre più praticati in relazione al progetto SPV. In primo luogo il "*Cammino del Beato Claudio*"¹²⁵, itinerario di 189 km proposto dai comuni di Santa Lucia di Piave e di Chiampo. Promuovendo la componente spirituale, culturale e per mezzo di peculiarità storiche, religiose e sociali, collega comuni e punti di riferimento saldi per i turisti che procedono a piedi o in bicicletta lungo il percorso.

¹²⁵ <https://www.camminodelbeatoclaudio.it/>

In secondo luogo mi viene indicata la “*Romea Strata Italiana*”¹²⁶ composta da 82 tappe, lungo sei regioni italiane con un’estensione di 1400 km. Questo intreccio di strade è il più vasto percorso di pellegrinaggio antico ancora oggi percorribile.

E’ un percorso composto da una stratificazione di storia e di vite e proprio per questo il suo nome, nonostante significhi strada, rimane “*Strata*” proprio per indicare la complessità dei suoi “strati”. E’ un viaggio con anima e corpo, un percorso di fede e cultura, utile alla crescita personale e al rasserenare gli animi.

Oltre alla componente spirituale, il percorso mette in luce zone ambientali e paesaggistiche di vanto per il territorio italiano, nonché le componenti culturali. I panorami come boschi o scenari artistico-culturali quindi chiese, musei, luoghi di memorie, tolgono il fiato.

Una delle diramazioni più percorse dalle persone che mi hanno raccontato di questo tragitto è quella che parte da Bassano del Grappa¹²⁷. Questo tragitto partiva da Trento e attraverso la Valsugana, procedeva lungo il corso del fiume Brenta. Successivamente, da Bassano, proseguiva verso Camposanpiero, luogo di vita di Sant’Antonio da Padova, motivo per cui si riscontra il nome “Via Romea del Santo”. Da Camposanpiero a Padova, fino a Monselice, il percorso continua attraversando la città di Este per giungere a Badia Polesine dove incomincia la Via Romea Nonantolana-Longobarda, che continua, dopo l’attraversamento del Po e dell’Appennino tosco-emiliano, verso Fucecchio per poi collegarsi con la città di Roma. Come terzo tracciato, mi è stato indicato “l’*Anello Ecoturistico Piccole Dolomiti*”¹²⁸, lungo 120 km e ricco di elementi quali pievi e piccole chiese, ville e musei, contrade e punti panoramici.

Poi mi viene indicata la località Marana di Crespadoro in cui sorge un osservatorio astronomico e l’Associazione che gestisce tale luogo, ovvero “*Associazione Cieli Perduti - Astronomia Alto Vicentino*”¹²⁹ conduce le menti e gli sguardi verso luoghi di pace.

Come quarta zona d’interesse mi ha citato “*la Casa dei Sentieri e dell’Ecologia integrale*”¹³⁰. L’Associazione qui presente, nata nel Convento dei Servi di Maria di “Santa Maria del Cengio” a Isola Vicentina, assieme a laici, frati e volontari organizza incontri e progetti per

¹²⁶ <https://www.romeastrata.org/>

¹²⁷ <https://www.romeastrata.org/direttrice/bassano-del-grappa-fucecchio-roma/>

¹²⁸ <https://www.anellopiccoledolomiti.com/>

¹²⁹ Members of the NASA Museum Alliance - <https://www.marsec.org/>

¹³⁰ <https://blog.smariadelcengio.it/casa-dei-sentieri>

chi si appresta a incamminarsi sulle orme dell'*enciclica di papa Francesco Laudato Si*¹³¹. In questo modo, tra nuove proposte e idee, si crea uno spazio di condivisione e di vissuti che mettono al primo posto la solidarietà e l'amore per il pianeta. Tutto ciò, in armonia con ciò che compone la spiritualità dei Servi di Maria, permette di proporre assieme un'ecologia condivisa e di attivarsi verso nuovi stili di vita che portano benessere al creato e che siano diffusori di gioia. E' un percorso di comprensione dei testi biblici e delle radici etiche e spirituali delle problematiche ambientali, temi come il creato, il rispetto e l'amore per madre terra e anche valorizzazione territoriale e integrazione sociale. L'agricoltura sostenibile è un importante tassello del progetto proposto dall'Associazione e dai collaboratori.

Nei luoghi finora citati si nota l'intreccio di vari elementi che danno nuova forza all'uomo. Il fatto di trovarsi in una parte differente e di poter concentrare la propria attenzione verso luoghi ed elementi che danno pace e serenità, è uno dei modi per affrontare i cambiamenti della propria vita, riscontrato in più persone che stanno attualmente affrontando un 'trauma' nei confronti del nuovo progetto SPV o dei mutamenti ad esso collegati.

Altre modalità possono essere il fatto di recarsi in un luogo di culto in quanto tale e per mezzo della propria fede, è possibile proseguire nonostante le modifiche apportate a luoghi e situazioni. La religione, molto sentita da una parte della comunità che vive lungo la SPV, diviene ciò che dà forza e speranza. Così, anche durante i propri viaggi, continua la ricerca dei luoghi in cui far aumentare le proprie speranze sul futuro. In alcuni casi viene per primo l'interesse per l'ambiente e per la vita animale e umana anche in strutture e organizzazioni religiose; prima ho descritto ad esempio la *Casa dei Sentieri* e alcune linee guida adottate nel tempo in relazione all'ambiente. E' molto comprensibile che in un mondo così complesso, con mille difficoltà da affrontare, ci si rivolga a una sfera della propria vita in quanto affidabile. C'è da dire che non tutti si rivolgono alla religione e alla fede ma c'è chi cerca

¹³¹ L'argomento principale è l'interconnessione tra crisi ambientale della Terra e crisi sociale dell'umanità, ossia l'ecologia integrale. Essa è un'enciclica sociale che si suddivide in più parti: introduzione, il Papa ricorda l'insegnamento dei suoi predecessori (Paolo VI, Giovanni Paolo II, Benedetto XVI) sulla questione del rapporto dell'umanità con la creazione, richiama gli interventi in materia del patriarca di Costantinopoli Bartolomeo I, e la figura di san Francesco di Assisi. Il pontefice conclude questa introduzione con un appello personale per la "ricerca di uno sviluppo sostenibile e integrale", sottolineando che «...abbiamo bisogno di un confronto che ci unisca tutti, perché la sfida ambientale che viviamo, e le sue radici umane, ci riguardano e ci toccano tutti». La prima parte "quello che sta accadendo alla nostra casa"; la seconda "il vangelo della creazione"; la terza "la radice umana della crisi ecologica"; la quarta "un'ecologia integrale"; la quinta "alcune linee di orientamento e di azione"; la sesta "educazione e spiritualità ecologica" e la conclusione. - https://it.wikipedia.org/wiki/Laudato_si%27

soluzioni più consequenziali, chi si rassegna, chi semplicemente spera in soluzioni per tornare alla sanità delle terre e delle persone e chi arriva a una propria idea di spiritualità che può permettere di continuare a vivere al meglio e di soddisfare il bisogno di serenità e di dar significato. Proprio parlando di questo, nel libro *“Tra religione e spiritualità : il rapporto con il sacro nell’epoca del pluralismo”* di Giuseppe Giordan (2006 : pp. 20-21) viene descritto come si possano affrontare le esperienze di vita quotidiana dando rilevanza alle emozioni e ai sentimenti personali, mantenendo la propria cura della natura e del proprio essere, considerato come corpo fisico e psicofisico. La ricerca del benessere avviene in un rapporto d’insieme tra anima, mente e corpo.

Ogni persona decide come affrontare le vicende quotidiane e c’è chi continua secondo la modalità *life-as*, ovvero adeguandosi e obbedendo alle leggi, alle consuetudini e alle aspettative altrui e chi procede verso ciò che viene denominato *subjective-life* e quindi dà priorità alla propria esperienza soggettiva, alle proprie emozioni, agli stati d’animo, ai sentimenti e alla coscienza profonda di sé. Nonostante questo interesse verso la propria persona è comunque possibile comprendere le relazioni con le altre persone e quindi procedere nell’interesse del gruppo. (*ivi*, p. 22) Sebbene questo discorso sia focalizzato parlando di spiritualità, nel testo in cui viene descritto, rivedo molto la presa di posizione nei confronti del proprio impegno verso il progetto SPV.

Mi ha raccontato una donna in una sua lettera, che lei affronta gli attuali avvenimenti collegati alla SPV, grazie alla sua forza personale. Negli ultimi anni ha ampliato il suo modo di pensare e ha sviluppato un suo concetto di spiritualità che la conduce ad avere più grinta e forza, attraverso la libertà di pensiero, quindi non fidandosi in tutto e per tutto ma informandosi e sviluppando un’idea su ciò che accade. Nel trovare la pace con sé stessa e con l’ambiente circostante, ripone le sue complete speranze in un futuro armonico, nonostante l’accettazione del passare del tempo e dei mutamenti possibili. Questi bei pensieri verso il futuro, coinvolgono la terra e tutti gli esseri viventi che si trovano in essa; tutto in beneficio del tutto e non a danni di una delle parti.

Riporto alcune delle sue parole, per poter cogliere le sfumature dei suoi pensieri:

“Come ben sai, la nuova strada è stata un grande cambiamento per tutti. Nonostante questo ne hanno parlato poco, almeno secondo me troppo poco. [...] Io sono sempre stata una persona che ama scegliere liberamente e ultimamente sono stata costretta a trovare delle soluzioni per essere in pace con me stessa e con ciò che mi circonda. [...] Continuerò a vivere vicino a spazi ricchi di meraviglie che sono luogo di piante e animali; udirò e vedrò

tutto questo, con il timore che tutto diventi di cemento nel tempo, a causa del progresso di cui si parla.

L'Amore per la natura pensavo superasse tutto, per me sì, per gli altri ho dei dubbi. Io spero nell'armonia con la terra e in un minor inquinamento dell'aria, dell'acqua e del terreno. [...] Intanto cerco di rispettare l'ambiente io per prima e vediamo come andranno le cose."

Purtroppo, nella lettera, rimane qualche accenno collegato alle paure ovvero al timore che tutto diventi di cemento in nome di ciò che viene definito 'progresso'. Il discorso però si sviluppa in maggior misura citando l'Amore per la natura e l'armonia con la terra e una continua fiducia verso un minor inquinamento. (Lettera 15 Ottobre 2021)

E' molto importante riuscire ad affrontare la quotidianità e lo è anche l'osservazione dei luoghi attorno a sé stessi. Nonostante la forza personale e i momenti di speranza per un miglioramento futuro, permangono momenti di sconforto e rassegnazione ai mutamenti territoriali che portano alla mente zone particolarmente modificate dalle opere umane.

Vorrei quindi inserire, tra la parte precedente in cui propongo alcune riflessioni e quella successiva che scriverò grazie all'analisi dei questionari e alle testimonianze provenienti dalla zona di Vallugana, una piccola nota sull'importanza del canto. Speranza, in uno dei nostri incontri (27/09/2021), mi ha cantato "*Il ragazzo della via Gluck*" di Adriano Celentano, in modo tale da esprimere le sue emozioni. Per lei il canto è una pratica molto comune, fin da quando era bambina. Un modo di dire qualcosa senza utilizzare parole dirette, un modo di esternare ciò che si pensa.

5.9 Il questionario - Dati rilevati nell'anno 2021

Il questionario è stato somministrato a varie persone che vivono vicino alla Superstrada Pedemontana Veneta o comunque che ne hanno subito la presenza e le conseguenze nel loro quotidiano. La zona considerata è quella che si estende nella provincia di Vicenza, in particolar modo da Thiene a Bassano del Grappa. Quindi i dati e le opinioni che riporterò in seguito sono state apportate da individui che abitano lungo questo raggio territoriale. Nonostante il mio ampio invio tramite un link dei questionari e anche la consegna a mano presso alcune abitazioni o alcuni mediatori che facevano da tramite nel dialogo tra me e altre famiglie, che potevano contribuire con le loro riflessioni, il *feedback* è stato scarso. Preciso che il questionario è stato già un compromesso con la popolazione locale che non si sentiva a proprio agio nel raccontarmi gli avvenimenti e le difficoltà o le migliorie percepite. Ma

soprattutto parlando di effetti negativi, per timore di ripercussioni¹³² o di segnalazioni da parte di vicini di casa¹³³ o altre persone della comunità, hanno richiesto questa modalità di partecipazione. Pian piano però, alcune famiglie hanno smesso di rispondere alle mie e-mail e telefonate, finendo così per essere in sedici persone a rispondermi, su una mia previsione di almeno sessanta. Credo sia un importante dato che ci permette di comprendere il livello di timori individuali e collettivi, nel senso che parlandone tra loro hanno sviluppato maggiore paura piuttosto che quando da soli, in un primo momento, si rendevano disponibili. Ma non solo questo fattore ha inciso nella scarsa partecipazione, anche la rassegnazione e il senso d'impotenza e alcune agevolazioni comunali o di altri gruppi, hanno portato a un minore interesse nel volersi esprimere su ciò che è accaduto e sta accadendo ai lati e non solo della SPV.

Procedo, in ogni caso, a descrivere ciò che ho raccolto nei questionari e devo dire che, per quanto siano poche le voci, sono molto rilevanti e ricche di spunti per potersi avvicinare alla situazione di vita locale e alla sfera emotiva e alle percezioni individuali.

Il questionario, dal titolo *“Ambiente e spazio di vita”* e sottotitolo *“Anonimo: Indagine sull'ambiente e sulla costruzione Superstrada Pedemontana Veneta”*, mira a dare rilevanza alle persone che si sentono escluse dal processo di progettazione e realizzazione di una grande opera. Garantendo un totale anonimato di chi compila, credo che consenta di dare libero sfogo ai propri pensieri, in una prima parte (A) focalizzandosi sulle tematiche ambientali e sugli spazi quotidiani e in una seconda parte (B) sulla Superstrada Pedemontana Veneta.

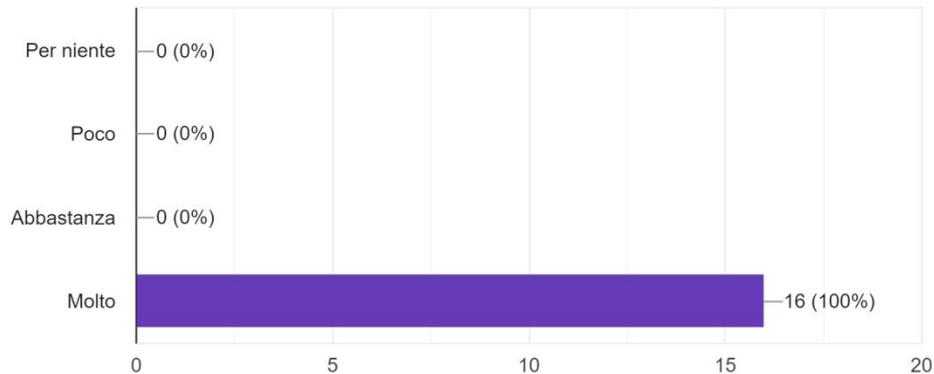
La prima domanda (1A) permette di comprendere quanta attenzione venga data all'ambiente e all'importanza di mantenerlo in un buon stato. Dal grafico qui riportato, si nota che il 100% del campione ritiene sia 'Molto' importante. Tra le possibili risposte si poteva aggiungere qualche parere sulla voce 'Altro' ma nessuno ha espresso pareri in tale voce.

¹³² A causa in un caso dell'incontro con le forze dell'ordine che hanno identificato tutti i partecipanti chiedendo loro i dati, come avviso di mettersi da parte nella questione e non creare ulteriori agitazioni, in un altro caso per evitare controlli pressanti e onnipresenti.

¹³³ In alcune zone è stata chiesta la collaborazione ai cittadini nel segnalare eventuali persone che istigano la ribellione verso le decisioni attuate sul territorio e in particolar modo per la SPV.

1A. Quanto è importante tutelare l'ambiente? (opinione personale)

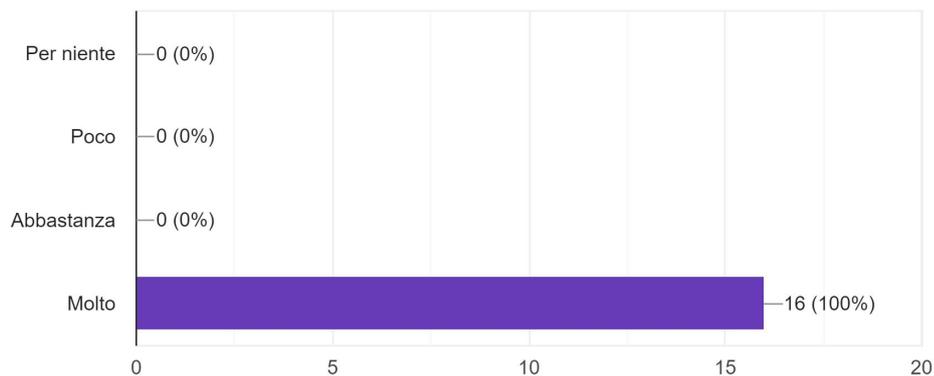
16 risposte



Alla seconda domanda (2A), che mette in primo piano la salute delle persone in relazione all'ambiente nel quale vivono, sedici persone quindi il 100% hanno risposto che sia 'Molto' importante la qualità ambientale per avere una buona salute. Nessuno ha aggiunto altri commenti nella voce 'Altro' che era anche qui disponibile tra le varie risposte. Di seguito il grafico.

2A. Quanto la salute delle persone dipende direttamente dalla qualità dell'ambiente in cui vivono? (percezione personale)

16 risposte

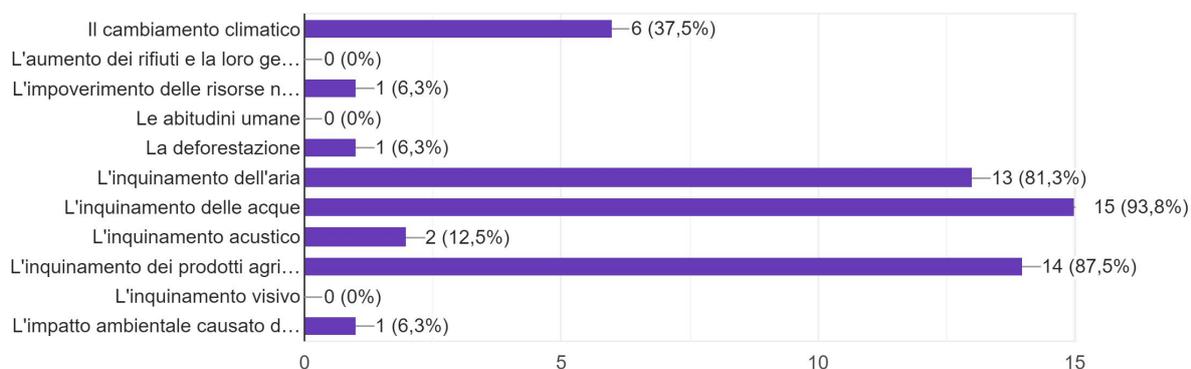


Con la terza domanda (3A), a risposta multipla, i dati cominciano a essere differenziati tra loro e non più ad avere un 100% che indica la stessa o le stesse risposte. Hanno risposto tutte e sedici le persone. Chiedendo quali siano le problematiche in relazione all'ambiente ma anche a tutta la sfera di vita personale, vengono rilevate preoccupazioni di varia tipologia. Dal grafico che indica la totalità delle risposte, vengono indicati in valori percentuali i seguenti valori:

Il cambiamento climatico	6 risposte, 37,5%
L'aumento dei rifiuti e la loro gestione	0 risposte, 0%
L'impovertimento delle risorse naturali	1 risposta, 6,3%
Le abitudini umane	0 risposte, 0%
La deforestazione	1 risposta; 6,3%
L'inquinamento dell'aria	13 risposte, 81,3%
L'inquinamento delle acque	15 risposte, 93,8%
L'inquinamento acustico	2 risposte, 12,5%
L'inquinamento dei prodotti agricoli	14 risposte, 87,5%
L'inquinamento visivo	0 risposte, 0%
L'impatto ambientale causato dai mezzi di trasporto	1 risposta, 6,3%
Altro	0 risposte, 0%

3A. Quali sono i problemi legati all'ambiente che preoccupano di più nella vita quotidiana? (possibili risposte multiple)

16 risposte



Per comprendere al meglio i dati appena visionati in relazione alla domanda 3A, vorrei indicare quali sono le risposte di ogni singolo individuo per poter così rilevare quali tipi di timori sono percepiti da una stessa persona.

Questionario:

1. Cambiamento climatico e inquinamento dei prodotti agricoli;
2. Inquinamento dell'aria, delle acque e dei prodotti agricoli;
3. Inquinamento dell'aria, delle acque e dei prodotti agricoli;
4. Inquinamento dell'aria, delle acque e dei prodotti agricoli;
5. Cambiamento climatico, inquinamento delle acque e dei prodotti agricoli;
6. Cambiamento climatico, inquinamento delle acque e dei prodotti agricoli;
7. Cambiamento climatico, inquinamento dell'aria, delle acque e dei prodotti agricoli;
8. Cambiamento climatico, impoverimento delle risorse naturali, deforestazione, inquinamento dell'aria, delle acque e impatto ambientale causato dai mezzi di trasporto;
9. Inquinamento dell'aria, delle acque e dei prodotti agricoli;
10. Inquinamento dell'aria, delle acque, acustico e dei prodotti agricoli;
11. Inquinamento dell'aria, delle acque e dei prodotti agricoli;
12. Inquinamento dell'aria, delle acque e dei prodotti agricoli;
13. Cambiamento climatico, inquinamento dell'aria, delle acque e dei prodotti agricoli;
14. Inquinamento dell'aria e delle acque;
15. Inquinamento dell'aria, delle acque e dei prodotti agricoli;
16. Inquinamento dell'aria, delle acque, acustico e dei prodotti agricoli.

Probabilmente alcune tipologie hanno più visibilità di altre, come per esempio l'inquinamento dell'aria, delle acque e dei prodotti agricoli. Quest'ultimo tema è molto caro soprattutto a chi è legato alle proprie coltivazioni e alle persone addette alla cucina locale. Tramite il cibo e i prodotti tipici locali, le persone che cucinano, creano piatti speciali dei quali essere soddisfatti e cercano di portare tale gioia alla famiglia intera. Per questo motivo sono alla continua ricerca di prodotti buoni e sani, privi d'inquinanti.

L'inquinamento visivo è poco percepito perché è poco utilizzato come categoria, ma ciò non toglie che le persone sappiano quali elementi sono in sintonia con l'ambiente circostante o meno. Anche l'inquinamento acustico è considerato ma principalmente in termini di rumore e fastidio piuttosto che un vero e proprio pericolo; in questo caso, è visto in modo più rilevante

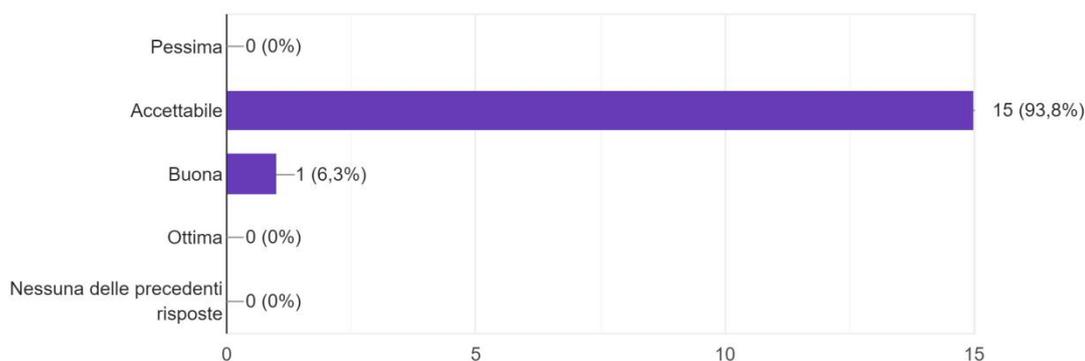
qualsiasi fenomeno collegato all'aria, all'acqua o alla terra e anche nel caso dei cambiamenti climatici.

I mezzi di trasporto, probabilmente non segnano un grande rilievo visto che al momento non considerano in modo così evidente la zona. La deforestazione invece per alcuni è molto più rilevante nelle zone montane e i rifiuti sono ormai un tema su cui rassegnarsi e che, vista la grande presenza, si pensa sia possibile convivere senza avere ripercussioni. Tali mie riflessioni sono comunque supportate dalle opinioni telefoniche che ho avuto con alcune persone che hanno compilato il questionario, in seguito appunto al completamento del modulo e per chiarire le motivazioni possibili a tali risposte rilevate.

Procedo con i dati collegati alla domanda 4A e quindi alla percezione della qualità del luogo nel quale si vive. Le sedici persone hanno risposto, quindici di loro dicendo 'Accettabile' quindi in dati percentuali il 93,8% e una persona dicendo 'Buona' e quindi in dati percentuali corrisponde al 6,3%. Nessuna persona ha inserito riflessioni nella voce 'Altro' che era disponibile nel modulo del questionario. Di seguito il grafico.

4A. La qualità del luogo in cui vivi è:

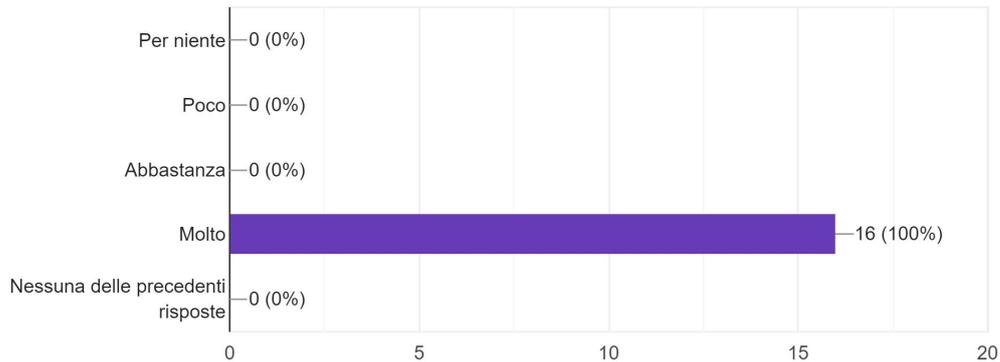
16 risposte



Alla domanda 5A, le sedici persone ovvero il 100%, hanno risposto che i controlli ambientali sono 'Molto' importanti. Nessuno ha aggiunto commenti nella voce 'Altro'.

5A. Quanto importante è che vengano fatti controlli ambientali? (opinione personale)

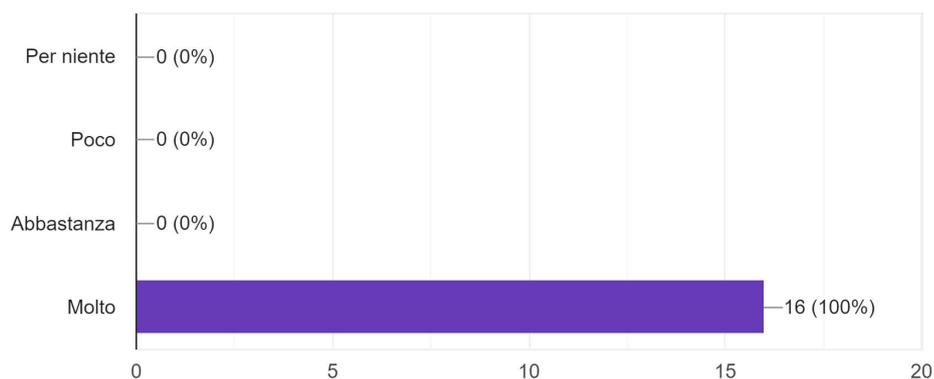
16 risposte



Per comprendere quanto significano i controlli alle strutture realizzate dall'uomo come strade, ponti e così via, ho posto la domanda 6A nella quale le sedici persone hanno risposto 'Molto' importanti e quindi nella totalità del 100% del campione, si nota la coesione quando si parla di questi controlli ritenuti fondamentali per la comunità locale. Alla voce 'Altro' non è stato aggiunto nulla.

6A. Quanto sono importanti i controlli alle strutture costruite dall'uomo (strade, ponti, sottopassi, gallerie ecc.)

16 risposte



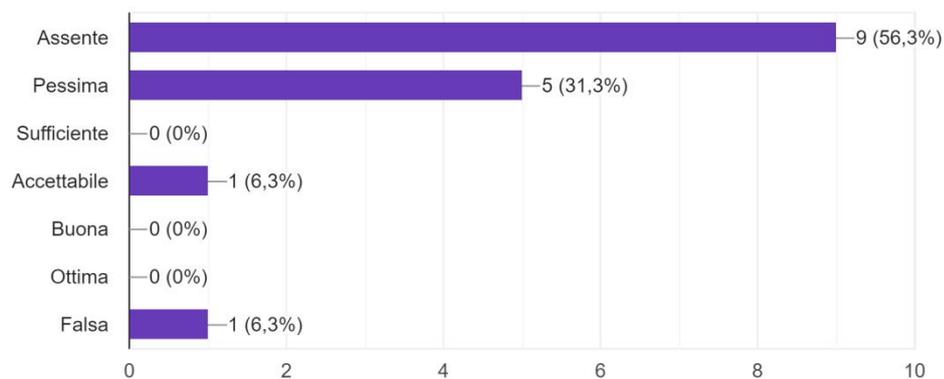
Con la sesta domanda si completa la prima parte (A) del questionario, per procedere poi alla seconda parte (B) legata principalmente alla SPV. L'intento delle successive domande è quello di ripercorrere il processo che inizia con le comunicazioni prima della costruzione della SPV, la considerazione di progetti alternativi, i rapporti durante la realizzazione, preoccupazioni e annotazioni su ciò che si è notato nella zona lungo la nuova strada. Oltre alle risposte già fornite nelle domande a risposta singola o multipla, è sempre possibile annotare i pensieri sul tema nello spazio 'Altro' fornito come ultima opzione o comunque

possono essere ripresi successivamente nelle domande aperte. Per rendere al massimo agevole il completamento, nelle domande aperte c'è la scritta 'facoltativo/a' proprio per dare spazio a chi vuole dire cosa ne pensa e per non stressare troppo chi ha piacere di rimanere contenuto nei termini e nelle informazioni e che merita comunque la medesima considerazione e una nota di comprensione da parte di chi poi leggerà la descrizione e la trascrizione delle risposte.

La domanda 1B parte proprio con lo scopo di capire se ci sia stata una comunicazione efficace e limpida prima della realizzazione dell'opera. Secondo le sedici persone che hanno risposto al questionario, nove di loro ritengono sia stata 'Assente' e corrispondono al 56,3%. Cinque di loro la definiscono 'Pessima' (31,3%), una di loro la definisce 'Accettabile' (6,3%) e una persona alla voce 'Altro' ha definito tale comunicazione 'Falsa'.

1B. Qualità della comunicazione precedente alla costruzione della SPV:

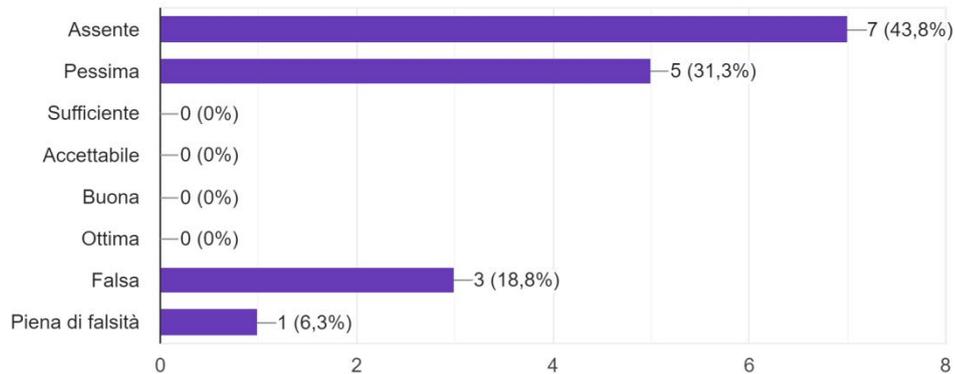
16 risposte



Procedo poi, con la domanda 2B, a indagare sulla comunicazione durante i lavori e, sette delle sedici persone la definiscono 'Assente' (43,8%). In cinque la indicano come 'Pessima' (31,3%), tre di loro alla voce 'Altro' la descrivono come 'Falsa' (18,8%) e un'altra (sempre alla voce 'Altro') la indica come 'Piena di falsità' (6,3%). Quest'ultima risposta mi ha fatta riflettere e mi ha trasmesso una nota di particolare delusione, forse collegata a una possibile speranza di una persona. Una speranza di poter ancora essere assieme nella realizzazione di un progetto che coinvolge la gente locale.

2B. Comunicazione durante i lavori:

16 risposte

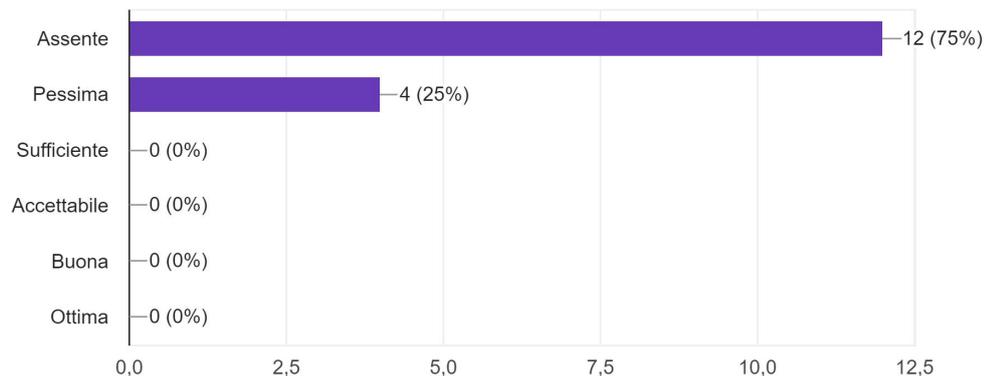


E restando molto vicini al tema del dialogo reciproco tra chi vive in un luogo e chi realizza o chi gestisce il progetto SPV, mi interesso con la seguente domanda (3B) sul rilievo che hanno avuto i progetti alternativi proposti in varie realtà e da diversi gruppi. Secondo dodici delle sedici persone che hanno compilato il questionario, tale prendere in esame soluzioni alternative è stato 'Assente' (75%) e secondo quattro persone è stato 'Pessimo' (25%). Alla voce 'Altro' non sono stati aggiunti commenti. Personalmente sono rimasta molto rattristata nel sapere che non ci sia stato un dialogo, nemmeno una risposta per rifiutare idee considerate poco adeguate e sicuramente ci sarà stata qualche ragione. Però sarebbe stato e sarebbe tuttora importante comunicare e cercare insieme un modo per procedere con il tracciato stradale. Molte persone che ho incontrato sono le prime a dire che non è un 'no' alla strada ma un *voler andare assieme*. Credo che già da una semplice domanda come questa che ho posto, si capisca che non c'è un assieme. E con questo non dico che sia semplice e nemmeno che si possano bloccare i lavori ogni volta che giunge un nuovo parere, ma più dialogo e più rispetto sono sempre possibili.

Questo tema sarà riproposto anche nelle domande aperte, da parte di chi compila il questionario e credo sia una carenza sentita nel profondo, una non considerazione dei cittadini che sono un tutt'uno con lo spazio di vita e che meritano un'apertura al dialogo.

3B. Considerazione di progetti alternativi proposti da cittadini o associazioni o altro:

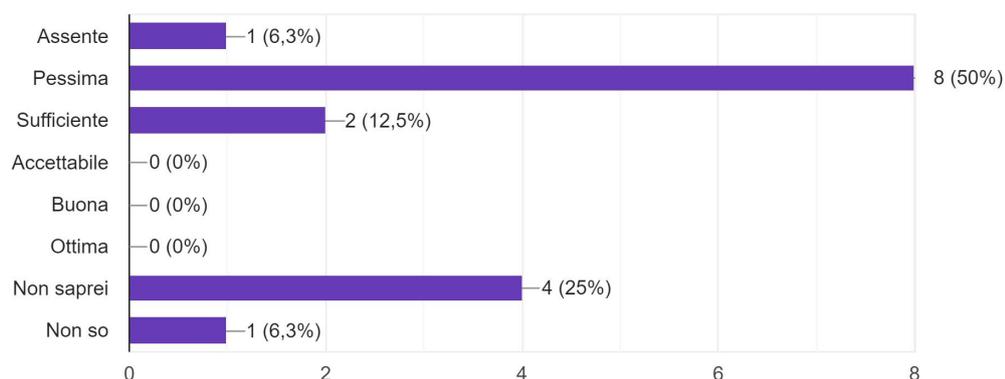
16 risposte



Con la domanda 4B, cerco di comprendere se ci sia stato modo di riparare alle problematiche giunte successivamente alla costruzione di un tratto stradale della SPV e una delle sedici persone ritiene che l'analisi e la risoluzione sia stata 'Assente' (6,3%). Otto persone ritengono sia stata 'Pessima' (50%), due hanno indicato 'Sufficiente' (12,5%), cinque hanno aggiunto alla voce 'Altro' il fatto di non sapere (31,3%) di cui quattro hanno scritto 'Non saprei' (25%) e uno ha scritto 'Non so' (6,3%).

4B. Analisi e risoluzione delle problematiche riscontrate in seguito alla costruzione:

16 risposte



Per comprendere al meglio quali siano gli avvenimenti ai quali è collegata questa percezione del modo d'agire di chi dovrebbe risolvere eventuali questioni e danni imprevisti, ho posto la seguente domanda come seconda parte della precedente 4B alla quale mi hanno risposto dieci delle sedici persone: *"Descrizione delle problematiche riscontrate (facoltativa)"*.

Questionario:

1. Scarso traffico che non coprirà i costi dell'opera che saranno pagati ancora dai cittadini.
2. Allagamenti stradali
3. Allagamenti ai campi e alle zone più basse della Superstrada Pedemontana Veneta (che pensavo Autostrada fino a poco fa), sottrazione di materiali che tenevano alto il livello della strada.
4. Acqua che non viene assorbita nella terra dei campi e quindi crea allagamenti alla strada vecchia e alle terre dei contadini che perdono zone adibite all'agricoltura.
8. Cementificazione delle Poscole; Rallentamento della viabilità; qualità dell'aria pessima; in estate a causa del troppo cemento l'afa è moltissima.
9. Allagamenti
10. Allagamenti e abbassamenti troppo drastici del tratto stradale non a pagamento.
11. Allagamenti stradali e nei campi.
12. Allagamenti in varie zone, come tratti stradali e zone agricole, campi e fossi non più utilizzati.
16. Rotatorie sommerse con circa 1,5 metri d'acqua.

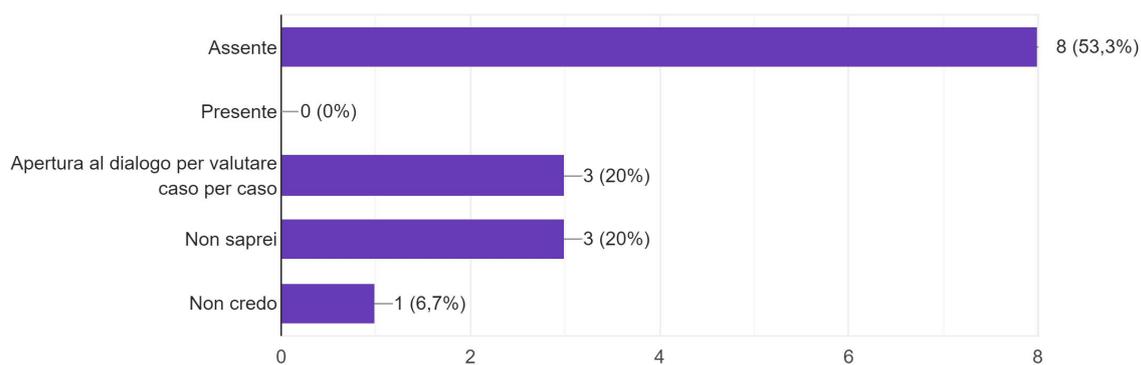
Dalle risposte si nota che ci sono più segnalazioni ovvero sette per gli allagamenti e altre molto rilevanti come la cementificazione, la qualità dell'aria, abbassamenti dei tratti stradali non in grado di fornire un tratto agevole, danneggiamenti ai campi e ai fossi, danni ai vecchi tratti stradali prima perfettamente funzionanti e così via. In tutti i casi riportati, non è stato possibile risolvere le problematiche in modo efficiente, basti notare le precedenti risposte delle nove persone che hanno risposto alla domanda 4B.

La domanda 5B cerca di indagare sulla percezione delle persone in merito alla sostituzione di elementi già presenti come ponti, rampe o tratti antichi di strade adiacenti. Queste risposte saranno molto rilevanti, vista la grande e costante attenzione per l'ambiente e le costruzioni umane in esso, da parte di alcuni individui che vivono nei luoghi considerati. Otto delle quindici persone che hanno risposto (una in meno delle altre domande), hanno indicato il loro parere come necessità 'Assente' (53,3%), tre di loro sarebbero 'Aperti al dialogo per valutare caso per caso' (20%) e quindi si nota ancora una volta l'importanza della comunicazione reciproca. Altri tre hanno inserito nella voce 'Altro' la risposta 'Non saprei' (20%) e una persona ha scritto 'Non credo' (6,7%) sostenendo che non crede ci fosse tale necessità. Effettivamente alcuni elementi sono stati sostituiti senza comunicarlo prima e senza avere

pareri locali, nemmeno in merito al legame con tali costruzioni che sono ormai parte caratteristica ed essenziale del luogo. Oltre ad avere questi valori, alcuni elementi come dei tratti stradali appartenevano a tracciati antichi, portando con sé non solo reperti archeologici ma anche storia e legami con il passato. In zone così legate a ciò che è stato nel passato sembra (a me) poco corretto togliere senza prima chiedere o trovare dei compromessi. Lo spazio di vita è tale in quanto completo nel suo essere e in quanto intreccio di memorie ed emotività che in esso risuonano.

5B. Necessità di sostituzione di elementi già presenti (ponti, tratti stradali antichi, rampe ecc.) con alcuni di nuovi attualmente inseriti:

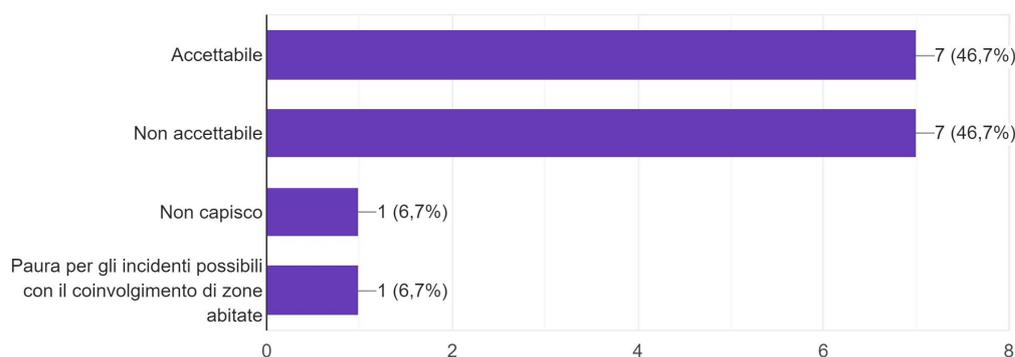
15 risposte



La domanda 6B l'ho posta in seguito ad alcune riflessioni sviluppate precedentemente con alcune famiglie che fanno parte del gruppo che ha compilato il questionario. Trattando il tema dei possibili incidenti e del grado di sicurezza percepito o meno nel proprio luogo abitativo, che sia la casa stessa o i campi attorno a essa, ho posto il quesito che cerca di mettere a confronto la velocità massima che è concessa ora a un veicolo che passa per la SPV e la precedente velocità massima che si poteva sostenere nei tratti stradali precedenti e sempre vicini al raggio abitativo considerato. Hanno risposto quindici persone su sedici: sette di esse ritengono che la velocità di percorrenza della Superstrada sia 'Accettabile' (46,7%); altre sette persone hanno indicato 'Non accettabile' (46,7%); alla voce 'Altro' una persona ha scritto 'Non capisco' (6,7%) probabilmente non capendo il quesito posto e la differenza tra il passaggio di un veicolo ora e in precedenza o non riscontra minore sicurezza nella quotidianità rispetto a prima; un'altra persona ha scritto '*Paura per gli incidenti possibili con il coinvolgimento di zone abitate*' (6,7%) esternando in pieno lo sviluppo di una nuova paura sorta di recente e relazionata al nuovo tratto stradale.

6B. Velocità di percorrenza della Superstrada (in confronto alla precedente viabilità e in relazione alle abitazioni vicine):

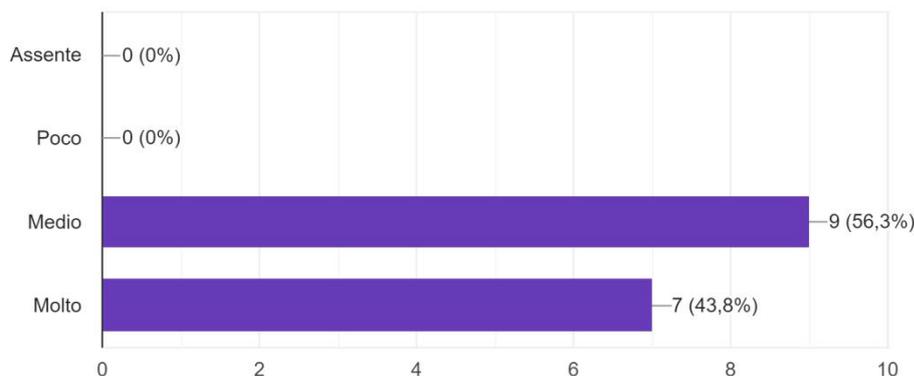
15 risposte



Alla domanda 7B che cerca di indagare sul collegamento tra SVP e possibili paure sullo sviluppo di varie tipologie d'inquinamento o sull'aumento di esse, il grado di timore indicato dalle sedici persone che hanno risposto al questionario è 'Medio' per nove persone (56,3%) e 'Molto' per sette persone (43,8%).

7B. Timore sviluppo di tipologie d'inquinamento:

16 risposte



Per meglio avvicinarsi alle opinioni locali in fatto di inquinamento, ho posto una piccola parte in più in questa domanda che potrebbe esplicitare a cosa realmente sono collegate ansie e paure che hanno indirizzato le risposte precedenti, nella domanda 7B. Quindi ho chiesto: *“Se è presente, per quali tipologie?”*.

Quindici persone hanno risposto e inserito l'elenco per comprendere eventuali collegamenti tra questa risposta e altre scritte nel resto del questionario.

1. Dall'aria e delle falde acquifere.
2. Sui prodotti agricoli e l'acqua.

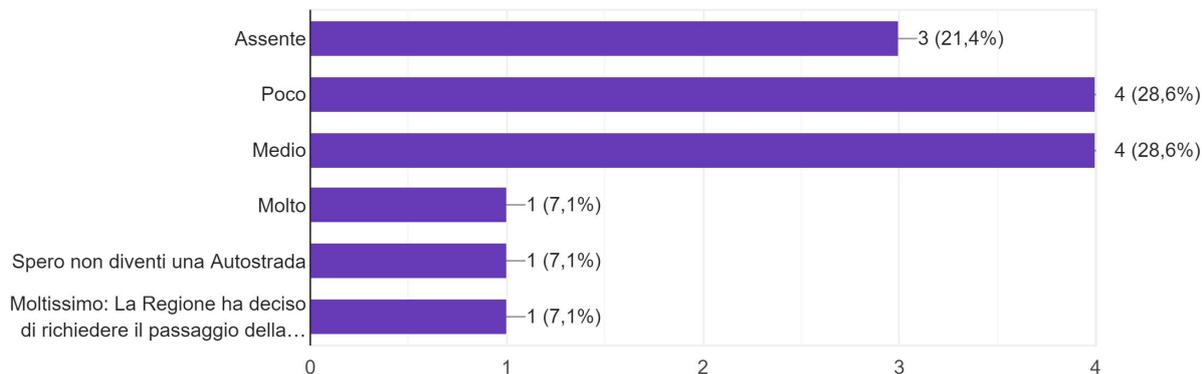
3. Cibi, acqua, aria.
4. Per gli alimenti, per l'aria e l'acqua.
5. cibi, aria, acqua.
6. cibo, acqua, aria.
8. Inquinamento aria, acqua e consumo di suolo.
9. Inquinamento aria, acqua e consumo di suolo.
10. Aria, acqua e prodotti agricoli.
11. Aria, acqua e alla terra.
12. Inquinamento dell'acqua e delle falde.
13. Acqua.
14. Acqua, aria.
15. Inquinamento dell'aria, dell'acqua e della terra.
16. Dell'aria, dell'acqua e delle terre.

Si nota che sono ripetute più o meno le medesime preoccupazioni, verso la qualità del suolo e quindi dei prodotti agricoli in esso, dell'acqua e delle falde acquifere e infine dell'aria. L'acqua, se non per la persona che ha deciso di non rispondere al quesito, è presente nel 100% delle risposte e quindi in quindici risposte date su sedici persone che hanno partecipato a questa raccolta dati. Nella zona considerata, da sempre si dà importanza all'acqua; è un tema caro agli abitanti e quindi una possibile ripercussione negativa su questo elemento è veramente percepita nel profondo di ogni persona.

Procedo con la domanda 8B, che tratta di un tema molto discusso, ovvero il possibile mutarsi della SPV dall'essere una Superstrada al divenire un'Autostrada. Quattordici persone su sedici hanno risposto e tre di loro hanno definito tale timore per questa ipotesi come 'Assente' (21,4%). Altre quattro persone l'hanno segnato come 'Poco' (28,6%); altre quattro come 'Medio' (28,6%); un'altra indicando 'Molto' (7,1%); alla voce 'Altro' hanno aggiunto la loro opinione due persone, una ha scritto 'Spero non diventi una Autostrada' (7,1%) e l'altra ha fatto la seguente riflessione 'Moltissimo: La Regione ha deciso di richiedere il passaggio della SPV ad "Autostrada" permettendo così di accrescere la velocità a 130 km/h'. In quest'ultimo caso pare che la pericolosità percepita sia correlata ai limiti di velocità attuali e ipotizzati dopo il cambiamento da Superstrada ad Autostrada.

8B. Timore passaggio da Superstrada ad Autostrada:

14 risposte



La domanda 9B è la seguente: *Elementi a favore e a sfavore della SPV oggi (facoltativa).*

Undici persone su sedici che hanno partecipato alla raccolta dati per mezzo del questionario descritto in queste pagine, hanno scritto la loro opinione su ciò che hanno riscontrato attualmente a favore o a sfavore in relazione al tratto stradale della Superstrada Pedemontana Veneta.

Questionario:

- A favore: Spostamenti più rapidi verso alcune destinazioni lontane.

A sfavore: Allagamenti maggiori e in zone che non erano soggette prima, inquinamento Pfas rilevato, inquinamento acustico durante i lavori e anche ora a causa dei passaggi di veicoli più grandi (anche se sono ancora pochi).
- Sfavore: Timore che sia presente un inquinamento maggiore che non si vede; viabilità pessima causata dal progetto alla strada vicina che era già presente.
- Favore: Più spostamenti veloci.

Sfavore: Nuoce al panorama territoriale e porta maggior inquinamento.
- Se penso all'ambiente oggi, posso solo dire che la SPV con i suoi credo circa 55 chilometri in trincea è ormai una profonda ferita al nostro territorio. Non alleggerisce il traffico perché costa e i camion continuano i loro viaggi nelle altre strade.
- Favore - Viaggi più veloci.

Sfavore - Consumo inutile di Suolo con la costruzione di un'opera che non è al servizio del territorio e non è gratuita, e nemmeno altamente percorribile e rispettosa dell'ambiente che attraversa. Sarebbe dovuta essere un'opera strategica per il territorio, per i cittadini e tutto il sistema produttivo. Una strada integrata al sistema

infrastrutturale già presente, progettata con modalità sostenibili e nel pieno rispetto dell'ambiente che ne circonda il percorso.

8. Non c'è traffico, perché nessuno la usa (errore di battitura probabile, credo volesse dire nessuno)
9. Non molti la percorrono, quindi è una strada poco utile. Costa e le ditte mandano gli autisti nelle vecchie strade.
10. Sfavore: Territorio imbruttito; scarso controllo delle conseguenze; nessuna considerazione dei cittadini che chiedono spiegazioni; nessuna considerazione dei progetti proposti in alternativa; cantieri che hanno cominciato i lavori senza avviso e senza rispetto degli orari di riposo delle famiglie, lavorando dalla mattina presto e con nessuna possibilità d'accordo nemmeno a lavori iniziati.
13. Timori per l'ambiente e per la salute delle persone e degli animali a causa dei materiali utilizzati per la costruzione della strada.
15. Gli elementi a sfavore sono il dover spostare alcune attività agricole che ora visto il passaggio della strada, non sono facili. I campi tagliati a metà sono difficili da gestire e si teme che lasciando i prodotti molto vicini alla strada possano essere inquinati, anche se ora pochi la percorrono. Oltre a questo, è difficile accettare una modifica così grande nel paesaggio.
16. A sfavore si può dire che c'è il fatto di avere una strada poco utile e poco usata, non necessaria. Perdita di terreni e denaro.

Secondo tre delle persone che hanno risposto al questionario, un effetto a favore della SPV oggi è il poter percorrere alcune tratte impiegando minor tempo ma, d'altra parte, altre tre persone dichiarano che la strada sia poco o per nulla utilizzata. Il tempo di percorrenza così agevole potrebbe essere tale visto che la tratta attualmente è poco affollata. Non sono comparsi altri elementi favorevoli bensì alcune negativi sono stati ripresi più volte, dall'essere danno al panorama e al territorio (per tre individui), all'essere motivo di sviluppo di nuove ansie legate a varie tipologie di inquinamento, per esempio acustico, qualche altra tipologia che 'non si vede' (Questionario 3), timori in generale per l'ambiente e la salute umana e degli animali, paure per l'inquinamento ai prodotti agricoli e insomma un'opera definita non sostenibile. Nel questionario 2 vengono citati anche i Pfas e gli allagamenti.

Un'altra preoccupazione è posta nei confronti della via adiacente che purtroppo è stata modificata e resa pessima in confronto alla sua struttura originale che era molto più agevole e apprezzata. Si pone l'accento sul tema della perdita dei terreni (e di denaro) o del taglio degli

stessi, che rende così difficoltosa la coltivazione delle parti staccate e pone dubbi sulla qualità dei prodotti collocati in vicinanza alla strada. Anche i materiali usati nel nuovo tracciato sollevano qualche dubbio sulla loro composizione e sulle ripercussioni future e, in tal senso, nel questionario 10 si dice che ci sia uno scarso controllo delle conseguenze di tale progetto inserito nel contesto Veneto. Oltre alle varie questioni sollevate, è chiaro che sia stato detto nel questionario 15, che *“sia difficile accettare una modifica così grande nel paesaggio”*. E come sottolineato da un'altra persona, *“nessuna considerazione dei cittadini che chiedono spiegazioni”*, assieme alla mancanza *“di considerazione dei progetti proposti in alternativa”* e poi *“i cantieri che hanno cominciato i lavori senza avviso e senza rispetto degli orari di riposo delle famiglie, lavorando dalla mattina presto e con nessuna possibilità d'accordo nemmeno a lavori iniziati”*, hanno aumentato l'insoddisfazione locale e non hanno permesso una facile sintonia tra i cittadini e il nuovo tracciato stradale. E se per qualcuno l'essenzialità era *“una strada integrata al sistema infrastrutturale già presente”*, la persona stessa già ha constatato che *“sarebbe dovuta essere un'opera strategica per il territorio, per i cittadini e tutto il sistema produttivo”* e dicendo sarebbe, vuol dire che attualmente non lo è.

La domanda 10B è la seguente: *“Elementi a favore e sfavore SPV per il futuro (facoltativo)”*. Dieci su sedici persone hanno risposto a questa domanda elencando ciò che ritengono possa essere un elemento a favore o meno, pensando al futuro e relazionando ciò alla Superstrada Pedemontana Veneta.

Questionario:

2. A favore: Spostamenti più rapidi, nuovi posti di lavoro, più turismo, più richiesta di prodotti locali.
A sfavore: Più inquinamento, cedimenti della struttura, perdita delle piccole attività in relazione alle grandi multinazionali, spostamento della popolazione.
3. Favore: Più spostamenti veloci e di più persone e prodotti.
Sfavore: inquinamento; meno tranquillità per chi vive vicino e per il bestiame; terre divise tra loro, zone separate.
4. Favore: Più lavoro e forse più manutenzione dei tratti stradali vicini (anche se sono sempre più curvi, pericolosi e mal organizzati).
Sfavore: Inquinamento e perdita della speranza di ritorno a come era prima la zona. Il Veneto è sempre più grigio e triste, rimarranno i dubbi sull'utilità della strada.
5. Sarà poco usata, per i costi o per protesta. Non vogliamo il tragitto gratis, non la useremo.

6. Sfavore - Rischio territori sconquassati (vedi l'attuale fiaccolata per le proteste dei residenti a ridosso dei cantieri del tunnel che dovrà connettere il comprensorio del Leogra con l'Ovest vicentino). Possibile inquinamento alla terra e ai prodotti alimentari coltivati lungo la SPV.
9. Elevati costi ambientali e deturpamento del territorio.
10. A favore: Spostamenti veloci.
A sfavore: Poco utilizzata.
13. Timore sulla resistenza dell'asfalto, visti i dubbi sui materiali utilizzati.
15. Gli elementi a favore sono gli arrivi di nuove attività che danno lavoro e quindi nuove possibilità per i giovani.
Gli elementi a sfavore sono l'inquinamento e le notizie che dicono che molti mezzi pesanti passeranno per la strada.
16. Danneggiamento al suolo e al paesaggio.

Rispondendo alla domanda che coinvolge il futuro della strada e le previsioni, le speranze e i pensieri delle persone coinvolte, ci è permesso di riscontrare ancora una volta l'elemento a favore della SPV scritto già all'inizio del secondo questionario, ovvero *“gli spostamenti più rapidi”*, elemento messo in luce anche nel questionario tre e nel dieci. In uno dei questionari si parla anche di spostamenti di persone e merci. Sebbene si inseriscano tra gli elementi ottimali anche *“nuovi posti di lavoro, più turismo, più richiesta di prodotti locali”*, c'è l'altra faccia della medaglia che è *“più inquinamento, perdita delle piccole attività in relazione alle grandi multinazionali, spostamento della popolazione”*. Quindi anche in una visione futura del progetto, la parte di popolazione che l'ha scritto (ma non è detto che siano solo loro) teme la continuità del grado di inquinamento attuale o un peggioramento, ma non crede in una risoluzione del problema. E restando proprio nel tema delle risoluzioni dei problemi, vengono citati timori per i *“cedimenti della struttura”* e una speranza per un *“aumento della manutenzione dei tratti stradali vicini”* anche se si nota la loro situazione sempre più critica. Cercando di descrivere brevemente le altre note negative per il futuro, vengono elencati i possibili costi ambientali, i danneggiamenti al suolo e al paesaggio nonché il deturpamento, timori sui materiali utilizzati e sulla resistenza dell'asfalto e altri componenti, timore della quantità di mezzi pesanti che passeranno in futuro, anche in relazione alle nuove attività produttive che compariranno in zona secondo alcuni e secondo altri sarà un danneggiamento se pochi utilizzeranno la strada, perché sarebbe un progetto inutile che poi dovrà essere pagato e mantenuto indipendentemente dal suo utilizzo. In questo modo compaiono

problematiche economiche sia pensando alla totalità dei costi, sia in relazione al pedaggio per ogni singolo veicolo che percorre il tracciato. Un altro commento aggiunge come possibile ripercussione futura (ma in realtà già attuale viste le proteste in corso e indicate anche nel questionario sei) il rischio di avere territori sconquassati. Come ultimi elementi indicati ci sono la minor tranquillità per chi vive vicino alla SPV e per il bestiame, poi molta tristezza e complessità riguardanti la frammentazione territoriale ovvero la separazione di zone agricole, possedimenti, attività a conduzione familiare, così che alcuni campi sono oggi vere e proprie aree separate, in un Veneto sempre più grigio che non permette di mantenere speranze ad un ritorno a com'era.

La domanda 11B è la seguente: *“Danni personali (emotivi, legati alla memoria individuale e collettiva, sociali, identitari ecc.) (facoltativa)”*.

Undici persone su sedici hanno risposto scrivendo ciò che può essere vissuto in termini di “danni personali”.

Questionario:

2. Perdita di parte delle terre familiari e con esse perdita di ciò che caratterizzava la propria attività agricola.
3. Perdita di zone di campo che prima erano unite. Perdita di serenità delle persone e più lamentele quando ci si ritrova, poca grinta nell'esporsi a dire ciò che si pensa.
4. Perdita di fiducia nei confronti della Regione che dovrebbe essere aperta al dialogo. Terre occupate dalla strada che erano luoghi di ricordi d'infanzia e di spensieratezza per i componenti della famiglia, oltre ad essere zone di ritrovo tra amici del paese e tra parenti. Addio alle nostre mangiate nel campo o alle corse dei nostri piccoli figli/nipoti ecc.
5. Danno al paesaggio, ai campi e alla zona. Non ci si può più descrivere tramite la bellezza delle proprie terre, come invece si faceva prima. Ah i miei bei campi e i prati verdi, ora luogo di finte nuove zone alberate, che sono dei prati con tre piante in croce.
6. Perdita armonia della zona, perdita di tranquillità.
9. L'impatto sul territorio ha provocato una crescita di zone cementate e di tristezza in chi vive nelle zone coinvolte nel progetto.
10. Ritorsione sulla soddisfazione di essere nati in un luogo che ora è tanto brutto e che non può più essere rappresentato solo come zona agricola, verde e naturale.
12. Tristezza per chi ha perso la casa, o altre costruzioni agricole, o stalle per poter permettere la costruzione della strada secondo quando era stato deciso.

13. Danni emotivi a causa del deturpamento della zona.
15. Cambiano i legami tra vicini, prima spensierati e allegri o comunque pessimisti di loro su alcune questioni. Ora però c'è più dolore in tutti, nel sentirsi vivere in una terra che si crede propria e invece può essere tolta.
16. Perdita di fiducia e di speranza nel dialogo con chi gestisce.

Sono stata molto coinvolta nei racconti e dalle riflessioni di persone che stanno affrontando molte difficoltà in relazione al progetto Superstrada Pedemontana Veneta e quindi ho voluto dare spazio ad una componente, a parere mio, un po' trascurata ovvero i danni percepiti dalle singole persone. Capisco che sia difficile poter mettere in conto tutto e anche risolvere questione per questione, ma il mio intento è di dar rilievo a tali annotazioni e di poter così comunicarle esternamente ai nuclei familiari che altrimenti finiscono per riflettere sempre tra loro. Intanto vorrei fare una piccola riflessione su come molti nel questionario abbiano utilizzato il termine '*perdita*' e quindi tramite esso abbiano già deciso di imprimere un disagio provato. Credo che la scelta del termine non sia studiata, bensì istintiva ma comunque molto rilevante. Questa parola l'ho riscontrata anche durante le conversazioni di persona con alcune persone coinvolte in quest'opera. Tanto può essere materiale, come la perdita di terre familiari e assieme ad esse di zone essenziali o elementi per l'attività agricola o di zone unite che ora divengono piccoli campi separati, tanto può essere un venir meno della propria serenità e anche della grinta per esporre i propri pensieri. Ma l'elemento che tocca nel profondo è leggere le riflessioni sulla perdita dei luoghi ricchi di ricordi d'infanzia e quindi una sensazione di scomparsa dei ricordi stessi e una rinuncia a vivere possibili momenti gioiosi nell'attualità perché già volgere lo sguardo al contesto presente rende attiva la tristezza e non concede la gioia condivisa (es. pranzi/cene tra amici e parenti). Ma le perdite non finiscono qui e infatti viene scritto che ora manca la "*fiducia nei confronti della Regione (e di chi gestisce i lavori) che dovrebbe essere aperta al dialogo*" e quindi si ritorna sempre alla questione del comunicare ed essere ascoltati. Tra i temi che vengono descritti, ci sono anche i danni al paesaggio, l'impossibilità di raccontare la bellezza delle proprie terre quindi un mutamento nel modo di parlare locale e nei racconti estesi al di fuori della comunità. Coinvolti in una sensazione di perdita dell'armonia, cambiano anche i rapporti di vicinato che invece di riprodurre gioia, fanno aumentare il dolore condiviso e la sensazione di "*vivere in una terra che si crede propria e invece può essere tolta*", con il timore di perdere la casa, la stalla o altre proprietà. E chi non ha questo timore, probabilmente ha già perso qualcosa anche di materiale, le testimonianze ci sono. In un insieme di danni emotivi e materiali,

spicca la tristezza mentre si guardano le zone intasate da nuovo cemento e differenti dai ricordi dei bei campi e dei prati verdi.

Con l'ultima domanda, la 12B chiedo se ci sono *“Altre osservazioni (facoltativa)”*.

In dieci su sedici rispondono esternando ciò che secondo loro è rilevante e manca di essere precisato per comprendere in miglior modo la situazione e le opinioni personali.

Questionario:

2. Speravo in un dialogo più aperto con i Comuni e la Regione.
3. Troppa rassegnazione al progetto. Ma è vero che il dialogo non è stato possibile.
5. Cito il caso Spv Pfas e i pericoli ai quali siamo di fronte, che compariranno pian piano.
6. Timori sulle voci di paese che dicono che chi ha lavorato nella costruzione della SPV, non avesse le adeguate certificazioni (es. patenti per i veicoli utilizzati).
9. La nuova viabilità invece di mantenere la viabilità precedente sistemandola per essere migliore, è composta da una strada a pagamento che ha distrutto la Nuova Gasparona. Sottolineo che la strada era funzionale e gradita alla popolazione, adeguata per i bisogni di mobilità locali. La nuova strada non è una buona soluzione sostenibile ed è arrivata imponendosi distruggendo la soluzione gratuita precedente.
12. Sarebbe ottimo poter ridurre i danni all'ambiente, anche se parte della strada è costruita e in funzione.
14. Ormai ci siamo rassegnati anche a inviare lettere di protesta. Ormai il progetto c'è e ce lo teniamo così, sperando di ridurre l'inquinamento che temiamo.
16. Molte persone sono disinteressate a tutto ciò che riguarda la SPV, ci rende tristi non avere una vera e propria unione per dialogare ai fini di migliorare la situazione. Un po' di lettere per avere risposte sono state scritte ma ora non più.

Una delle risposte è uno spazio bianco, quindi mi compare tra le risposte date ma non posso risalire a quale questionario corrisponda.

Con mia gioia e stupore, sono state fatte delle riflessioni anche in quest'ultima domanda che permette, in poche righe, di dare la possibilità di riflettere su qualsiasi tema si voglia, sempre relazionato all'ambiente e al progetto SPV. Torna ancora la precisazione sulla *“speranza in un dialogo più aperto con i Comuni e la Regione”* e, per un'altra persona, la *“rassegnazione al progetto”* a causa del mancato dialogo. Tra i timori ribaditi in questo punto, ci sono il caso Spv Pfas, i possibili effetti futuri e alcune voci di paese su alcune certificazioni possedute o meno (es. patenti per i veicoli utilizzati). Persiste la speranza in tema di riduzione dei danni

ambientali e l'inquinamento, nonostante la rassegnazione nel protestare attraverso delle lettere in cui vengono indicati gli elementi critici sulla SPV. Viene nuovamente sollecitato quanto è stato fatto in relazione alla viabilità già presente (Nuova Gasparona), ritenuta già funzionale e utile alla popolazione e alla mobilità necessaria.

In uno dei questionari, purtroppo, viene espresso ciò che molti non ammettono ma è vero che *“molte persone sono disinteressate a tutto ciò che riguarda la SPV”* ed effettivamente penso che non sia solo il periodo e gli avvenimenti di questi ultimi anni a incidere su questo tipo di esclusione di un ambito e un tema di grande rilievo, ma anche la sensazione di essere incapaci ad affrontare ciò che è così grande e gestito così al di sopra alla popolazione. Il sentirsi impotenti è reale e alcune persone invece non realizzano ciò che accade perché non è sotto ai loro occhi, e come ho già detto in questa tesi, finché non riguarda la propria zona di vita e la propria quotidianità, almeno apparentemente perché poi l'inquinamento può espandersi ad ampio raggio e anche altri effetti possono espandersi, le persone fanno facilmente finta di nulla. Cercherò nelle prossime pagine di far capire che alcune accortezze possono ancora essere prese e ci sono ancora disagi in atto. Forse per alcuni dialoghi e soluzioni è tardi ma forse per altri no.

5.10 Dar voce a Vallugana

La zona di Vallugana è una di quelle particolarmente colpite dagli effetti del progetto che coinvolge la Superstrada Pedemontana Veneta. Al fine di ascoltare le opinioni e di comprendere le motivazioni del coinvolgimento di tale area in una pianificazione infrastrutturale invasiva, riporterò annotazioni, suggerimenti e parole di coloro che hanno dialogato con me, proprio in speranza di maggiore ascolto e visibilità della questione delicata. In primo luogo abbiamo discusso sul posizionamento di una strada e, da quanto riferitomi, tra passato e presente, gli elementi rilevanti sono i seguenti:

X: Disemo anca na roba, che una volta i costruiva a raggruppò, uno el saveva che par casa, sol campo suo, pasava na strada, cosa xe chel faseva? El faseva na casa, sucedeva anca questo disemo nel corso dei ani. Cosa xe suceso? che eh viva dio, se lì gera progetà na strada, se ti te fè su na casa sapi, te lo sé benissimo che prima o dopo se pasa la strada, i te la buta xò. Un conto xe quel discorso lì, visto che l'è el me campo agricolo, me meto su la casa così i me la paga come preso non più da agricolo ma preso [...] Però giustamente ghe xe anca quello che disemo el gavea la casa sua, lì da, no fata su dai ani '60 magari dall'Ottocento in poi e i te pasa par meso beh e bisogna che te buti xo na casa. [...] O parché uno ga forse politiche e i te la buta de qua o i te la buta de là. De là ragasi ghe gera gente

politica : “Soto casa mia te pasi co na strada?! Nooo seto, pasemo la...” De qua i ga trovà i quatro, come ca go dito prima mone, hehe no? Che i se a gà assorbia.

In sostanza viene spiegato come in un terreno possa giocare a favore qualcuno costruendo una casa dopo aver saputo che lì passerà una strada, per guadagnare di più con il terreno che da uso agricolo diviene edificabile. Ma anche del fatto che chi ha una dimora storica o che ha la sua casa possa, a causa dell'esproprio, perdere beni e terre. Considerando nello specifico la SPV, dice che è stata evitata la zona in cui ci sono abitazioni di persone appartenenti alla politica, occupando le zone dei cittadini indifesi che non hanno potuto opporsi.

X: all'inizio, eh la strada, la Pedemontana no a dovea mia ndar soto in galeria, dovea esser qua in valle. Elora sì che gera veramente peso, perché qua no ghe xe ehm disemo l'aria, tuto el gas che vien fora da la galeria, no se movea altro da e qua...

Il dialogo procede in riferimento ai costi e al manto stradale:

Z: Poi nel 2017, se non erro come data, il nostro Presidente di Regione ha detto, no non va più bene, facciamo a pagamento. Allora, l'accordo iniziale era che per i primi, mi sembra due anni, era gratuita, dopo si pagava il 50%, dopo il 75 e dopo i cinque anni si pagava il 100%. Han visto che, traffico, continuavano a cambiare tutti i parametri per poterla portare a casa come opera e neanc'ora non ci sono dentro; di conseguenza non potevano farla gratuita, dovevano metterla per forza a pagamento per rientrare dei costi, costi che la Regione Veneto, il pedaggio lo incassa la Regione ma al consorzio SIS, la italo-spagnola paga un canone fisso annuo, che ci passa o no la macchina, noi dobbiamo pagare e si parla di, se non erro, sui tredici-quindici milioni insomma, una cosa del genere. So che praticamente da qua a trent'anni diamo quasi venti-trenta miliardi di canone per manutenzione, per tutte quelle voci, “mascherate” per dar soldi in cambio di niente, perché non abbiamo in cambio niente, tant'è vero che se tu guardi, tutto il traffico pesante dei mezzi della Pedemontana sono su strade urbane e non su Pedemontana.

Il problema qual è, che se passano come sono passati fino adesso mille camion al giorno, solo per la Vallugana, tu ti trovi mille camion al giorno in Pedemontana che a X quintali di peso per mille camion che passano, capisci che l'usura dell'asfalto in tempo zero si degrada, contando che la qualità del materiale non è zero, è sottozero, capisci che hanno costi di manutenzione troppo elevati. Quindi fanno passare sulle strade urbane, quindi i costi delle asfaltature o di sistemazione delle strade, ricade sempre sui comuni. E la ditta ha sempre benefici, senza avere costi. C'è da dire un'altra cosa, che la Pedemontana, parla bene e razzola male. Documenti alla mano dicono che hanno fatto tutto in regola, tutto apposto, poi ti trovavi già da progetto che il tratto Thiene-Spresiano, che è tutto in trincea, le acque

piovane praticamente sono a fondo perduto, ovvero l'acqua che entra in trincea, piove, va nei tombini, nei tombini ci sono i condotti che portano all'interno delle vasche e le vasche drena giù. Il problema è che sei già sotto il manto zero del suolo, quindi più vicino alla falda e tu di quelle robe lì cos'è che... vai a inquinare la falda.

Ancora più complessa è la questione della galleria Malo-Castelgomberto:

Z: Il progetto ammetteva tante belle cose che poi non sono state fatte, esempio: ogni tot. metri, ogni 15 metri, se non erro ci deve essere una volta cioè quando viene fatta la galleria in scavo con l'esplosivo, che anche lì dopo...eh cosa succede? Tu devi rinforzare la volta, questa volta qua viene rinforzata con delle travi tonde, tipo a volta, con dei chiodi chiamano, lunghi 13m che devono entrare all'interno della roccia per l'ancoraggio in modo che la roccia soprastante non si muove, il problema qual è, che quando è successo il morto qui a San Tomio, hanno scoperto che invece di mettere 13m di chiodo ne mettevano solo 4.

Dopo la barra aveva una caratteristica, il dardo ne aveva un'altra. Eh ti faccio un esempio, due materiali devono, per funzionare e per avere la stessa trazione e tenuta di rottura meccanica devono avere lo stesso coefficiente di rottura, stessa porosità, stessa composizione e quant'altro. Invece trovavi che la barra era molto più tenera rispetto al dardo o viceversa. Quindi quando tu andavi a tirare, è un po' quando tiri una vite, tu tiri tiri tiri però se non c'è niente che tiene, questa qua gira a vuoto e non serve a niente. Posto sotto sequestro, anche se il nostro Comune ha detto che il materiale era completamente pregiato, comunque un altro capitolo... E anche qui loro, cioè non è che hanno ammesso, dicevano di usufruire di determinati materiali, determinati materiali anche marchiati CE, che è la base semplice del materiale utilizzato in Comunità Europea, qualsiasi opera che tu vai a fare deve avere come minimo requisito standard marcature CE e non avevano neanche quella. Compravano l'acciaio e il ferro in Romania e lo importavano con caratteristiche di basso costo e senza marcatura CE, di conseguenza cosa succede? Tu preventivi il costo cento, il materiale costo dieci, il novanta magicamente sparisce. Non si sa dove va, ma sparisce. Cosa comporta questo? Che intanto c'è scappato il morto, in primis, in secondo la duratura dell'opera. C'è basti pensare, sei dentro a un tubo, se dovesse succedere qualcosa [...] C'è, le macchine che passano, 110 all'ora, camion pesanti, se la struttura cede, lì vien fora un casino, anche perché le uscite d'emergenza sono quelle che sono, ogni cento metri, se non sbaglio, c'è un'intersezione fra una e l'altra canna, perché anche lì, il progetto prevede due canne principali dove passano i mezzi civili chiamiamoli, una terza canna dove passano i mezzi eh da manutenzione. E soccorso, in caso, e ogni tot. di metri, mi sembra sui cento, centocinquanta c'è un'intersezione fra le due canne della Superstrada, in modo che si può

deviare il traffico e ci sono gli accessi a questo tunnel di servizio, più c'è un ulteriore tunnel che dovrebbe essere per l'uscita di emergenza a piedi. Nel progetto iniziale, eh bellissimo progetto, hanno fatto sì che questo tunnel, tu entri, ma quando devi andare verso Malo, verso Castelgomberto, ti ritrovavi un muro davanti perché sostanzialmente non hanno previsto un'uscita. C'è hanno previsto l'ingresso delle persone ma non l'uscita. Alchè anche lì, si fa la fine del topo insomma. Han sistemato anche quella procedura lì, quella cosa lì e adesso sembrerebbe che sia tutto apposto, sembrerebbe perché dopo lì sopra ci sono altre tratte...

Mi viene fatto notare che l'accaduto non ha ancora trovato delle risposte soddisfacenti, nel senso che sono ancora in corso delle indagini e si sono create ansie tra la popolazione locale. Noncuranti del fatto che possano essere implicate caratteristiche strutturali dell'opera o dei materiali presenti in queste zone e soprattutto senza alcun dialogo rassicurante volto ai cittadini, si procede comunque nel progetto, anche attraverso la pratica di sminamento e tracciamento delle opere con dei picchetti.

Sulle tempistiche del cantiere e le **mine**, mi riferiscono:

X: E invese se trovemo tuto el cantiere da anni, parché dovea eser sta un ano, un ano e meso.

Z: Un anno, i primi 600 metri, la galleria di emergenza qua doveva, cioè è lunga 600 metri. Doveva essere scavata in teoria, praticamente da Malo partiva un cantiere, da Castelgomberto partiva un cantiere si incontravano qua in Vallugana e scavavano l'uscita di emergenza, invece cosa han fatto? Sono partiti dalle tre, Malo, Castelgomberto e Vallugana quindi noi dal 2016; Ottobre 2016 partito il cantiere, 2017 partite le prime esplosioni. 3800 esplosioni circa, dopo ci sono le esplosioni dichiarate da SIS e le esplosioni non dichiarate, anche lì dicevano questa settimana, tanto di comunicato che andava a Questura-Prefettura, poi Comune e cittadini. Il nostro comitato, al presidente arrivava il comunicato dove dicevano questa settimana non si esplodeva e invece la settimana che dicono che non si esplodeva, si esplodeva quattro volte al giorno.

In questo modo rendono chiara la poca trasparenza delle comunicazioni e il non combaciare dei dati, molto delicati soprattutto il tema di esplosioni e sirene d'allarme che portano danni di vario tipo, tra cui anche emotivi e infatti mi raccontano:

Y: Sentire anca sta sirena che sona, quei che, quei che ga pasà, quei veci de otanta ani disemo, i diseva...

X: Gli ansiani qua che, che i xe ndà, quei che ga visudo l'ultima guera qua...Come i se gà sentio la sirena i se ga meso piansere; c'è parché lori ga dito, perché la sirena, xe na guera? Parché de solito xe in guera che i sona la sirena e te capisi che no xe mia bello par quei ansiani che ga visuo na guera. Sentirse la mina scorlare.

[...]

X: Anche perché c'era quella gente qua visin al cantiere che se notava tute le esplosioni e se andava via metteva un messaggio nel comitato: "Ragasi io sono via, se esplose qualcuno tira giù l'ora, l'esplosione e tutto. Parciò è documentà anca lì; disemo tute le esplosion che se sta fate.

Z: Allora questi qua sono report, come vedi no, Regione Veneto, scarichi direttamente online, direttamente la SIS che li fornisce, perché qua abbiamo come sempre controllore-controllato e controllato-controllore la stessa persona, ci dicono che praticamente galleria fatta ad esplosioni, con brillamento di mine, praticamente con 5 anni di cantiere dove ci sono le mine non hanno mai rilevato un'esplosione o meglio c'è stata una rilevazione solo, il primo giorno quando han fatto la prima detonazione nella galleria di emergenza, da lì hanno visto che sono completamente fuori da ogni logica, parametri ... completamente fuori e di conseguenza da lì tutte le volte tu trovi, eccoli qua, le vibrazioni non ci sono. Mancata disponibilità da parte dei residenti, perché venivano a mettere fuori i sismografi, ci chiedevano, però è inutile che viene fuori 2 ore ogni 3 mesi e fatalità le due ore che metti giù il sismografo non [...]

X: Ma se el tribunale ne ga dito che, hanno detto al tribunale che loro stanno scavando con la cosa...

Z: Ah, co la talpa.

X: Co la talpa, avendo come ho già detto prima, avendo i documenti di cui ne disea varda che in settimana qua fanno tot. esplosioni. E allora come fetò a dirme che te fe la talpa, te usi la talpa...Cioè ma con che criterio veto in tribunale a dire che usa la talpa, di cui go un documento, no uno ma uno alla settimana che te me mandi firma dall'ingegnere del cantiere disendo, cioè ragasi che faso esplosion.

Z: la talpa per lavorare ha bisogno di acqua perché sennò si surriscalda. Quindi qua la talpa a detta degli esperti andava benissimo. Ci stava magari il fermo per una, due volte, se trovavi proprio il limo, ma si poteva fare. Il problema qual è? Una talpa costa in media €1.000.000, l'esplosivo costa cento, mille volte di meno.

A questo punto l'utilizzo della talpa o delle mine, sembra più una questione di costi dell'opera.

L'utilizzo di mine risale al secondo semestre del 2016 (in località Vallugana) e quindi in un momento di grandi timori per sé stessi e per le abitazioni e terre circostanti.

Durante gli anni 2017 e 2018, il numero delle esplosioni è stato elevato e anche il passaggio di molti camion ha creato disagi sulla viabilità locale. I lavori sono stati un po' differenti se si

considerano i documenti ufficiali del Ministero e del SIS che riportavano *in primis* la costruzione della strada e poi lo scavo per creare la galleria, in realtà il tutto è comparso proprio in relazione a quest'ultima. Così, i cittadini di Vallugana, assieme a quelli di San Tomio, hanno iniziato la loro raccolta firme per far sparire il traffico pesante delle fabbriche locali e del cantiere di Vallugana dal centro del paese e correlato alla costruzione della nuova strada.

E per quanto riguarda il rumore proveniente dal cantiere e le azioni del comitato?

Con la delibera n.67 del 18 Aprile 2019 è stata concessa la deroga dei rumori diurni e notturni al cantiere, dove si passa dai 55 db ai 70 db nella fascia oraria diurna 6.00-22.00 e dai 45 db ai 70 db nella fascia notturna 22.00-6.00.

Z: Rumori sempre e perfettamente dentro i decibel, anche se qui per quanto riguarda il rumore, cosa è successo? Ehm praticamente la SIS ha chiesto al Comune di Malo; allora tutto è nato praticamente che viene il cantiere, 600 metri di galleria, peniamo le pene dell'inferno perché c'è il cantiere, esplosioni, fumo, vibrazioni, via vai di gente. Il cantiere dovrebbe chiudere, andar via. Successo il morto a Malo, hanno detto per questioni di velocità scaviamo da Vallugana. [...] Hanno detto signori il cantiere è completamente fuori norma su ogni bendidio, noi per poter lavorare dobbiamo avere la proroga dei rumori. Il Comune ha detto ok, sono 70 decibel di giorno e 70 decibel di notte fisso. Nella nostra vallata, ci sono 25-30 decibel di notte e 50 decibel di giorno.

X: Anca 20-15 semo rivà decibel de note.

*Z: Sì, però la fascia del Comune, Comune divide il territorio comunale in tre fasce, zona industriale rumorosa, zona residenziale e zona agricola. La zona agricola ti trovi 25 decibel di notte, 30 e 50-60 di giorno. Probabilmente qua di giorno si sente rumore, ma di notte cioè proprio zero. Ti trovi 70 decibel tutti i giorni. Per avere questo il Comune cosa ha fatto? La SIS cosa ha fatto? Ha instaurato una zona rossa. [...] Cosa succede? Sono circa na trentina di famiglie, dove che dalla sera alla mattina gli arriva na raccomandata dove il Comune e il SIS si sono messi d'accordo che hai tre opzioni: o vai via da casa; o ti paghiamo per gli infissi; o terza opzione è *****. 10 giorni di tempo per rispondere e per decidere cosa fare. Ci sono state famiglie che hanno cambiato gli infissi, la SIS ha stanziato €400.000 da dare al Comune, €350.000 dovevano venire alla popolazione e €50.000 se li teneva già al Comune per il monitoraggio del rumore, polveri e vibrazioni.*

Oltretutto le famiglie che han cambiato le finestre, si sono sentite dire noi ti cambiamo solo le finestre del reparto giorno. E verso il cantiere, perché la legge parla così. Alchè la legge non parla così [...] Eh per mitigare il rumore, visto che la vallata è comunque caratterizzata

da case vecchie, per mitigare il rumore ti cambiamo gli infissi. Volevano prima avere il preventivo e dopo decidevano loro, tanto se era congruo alle loro aspettative e che finestre cambiare.

In questo bellissimo contratto si diceva anche che i soldi se non venivano spesi venivano dati al Comune. Quindi il Comune ha spinto per le due cose: uno farci andar via di casa; due far cambiare infissi. Alchè è nato il comitato, il comitato ha dovuto prendersi un legale, perché ti arriva una raccomandata a casa con 10 giorni [...] Per fartela breve è stata la classica mazzetta che l'impresa dà al pubblico purché possa fare quel che vuole; il legale del comitato ha fatto tramite esposti, procura e diffide al sindaco e quant'altro, ha bloccato le esplosioni notturne.

La SIS ci ha portato al TAR. Abbiamo fatto ricorso al TAR, vinta la prima causa la SIS ha fatto ricorso, Covid e cose del genere, morale della favola la SIS si è ritirata, ma dall'inizio alla fine sono passati 4 anni, dove loro imperterriti andavano avanti, perché adesso non ci sono più esplosioni qua, con esplosioni rumori e altro. Il Comune ha una parte molto attiva, dove praticamente dopo tutte le nostre segnalazioni fatte, quotidiane, accessi al pronto soccorso, prime pagine sul giornale, ha sempre negato. Anzi dopo segnalazioni fatte che vediamo camion entrare, carichi, coperti di notte e di giorno, insomma movimenti un po' strani. Fatto segnalazione, il sindaco ha risposto a una famiglia con tanto di lettera dicendo che il materiale che entra è materiale pregiato. Il giorno che è arrivata la lettera sono partiti il sequestro al cantiere, i sigilli al cantiere perché il materiale non era conforme CE.

Proprio sul materiale, mi era stato detto in precedenza:

Z: Eh anche dal punto di vista del materiale scavato, SIS dichiara una cosa e poi in cantiere te ne trovi un'altra, con completamente valori sballati su tutto. C'è un esempio, qua in cantiere da noi loro dicono tutto apposto e si sono trovati anche scarti di fonderie. Adesso c'è stata l'inchiesta di VicenzaToday da parte di Marco Milioni dove ha messo in correlazione praticamente le fonderie che ci sono a Montecchio con quello che c'è qua. Praticamente sembrerebbe che uno scarica l'altro, loro importano le sabbie, le portano qua buttano dentro e poi mescolano tutto e viadicendo, parte del materiale estratto dalla roccia finisce nel cemento e quindi anche lì, capisci che, il cemento non è...loro dicono sì che va bene lo stesso perché è al 30, al 22%, esperti che hanno fatto carotaggi e quant'altro, dicono chè è 45, 50% materiale estratto e cemento. Quindi anche lì il materiale, questo materiale qua è usato come Split si chiama che sarebbe la prima parte spruzzata di cemento che si dà quando viene scavata la volta nella galleria. Però anche lì se il materiale non è idoneo può

cedere e di conseguenza, d'accordo che dopo sotto c'è volta di cemento però. E anche questo SIS dice una cosa, dati ti dicono un'altra.

E poi ancora:

Z: Allora il materiale che, quello lì grigio, in dialetto soldamine, sarebbe praticamente una sorta di materiale che tu vedi in massi grossi ma altamente friabile, c'è tu vedi un masso così, cioè dici peserà 200 kg, pesa sì, ma tu vai lì con la mano e fai così e si rompe è friabile. Soprattutto se è bagnato. Altamente volubile, quindi è a densità del talco, finissimo quando viene allo stato si frantuma. Si deposita dappertutto; questo materiale qua viene utilizzato per il famoso Split che ti dicevo, ovvero la prima parte. Il materiale portato via da lì, oltre a questo, veniva usato per chiudere le cave di Malo, Molina, Villaverla e Thiene.

Problema; non so se sai, zona Treviso, sempre col materiale che scavavano, dovevano chiudere una cava, hanno trovato dentro una cava, un bilico cisterna sepolto dal materiale. E' uscito un articolo sul giornale mi sembra, dove appunto gli ambientalisti e i comitati della zona hanno continuato a vedere questo viavai no?! E vedevano che entravano dei camion ma non uscivano, e si son fatti na domanda no!? Allora sono andati, hanno perquisito e hanno visto che scavando hanno trovato direttamente la cisterna appunto con la motrice. Cioè loro sono arrivati giù, hanno messo giù i camion e hanno coperto. Cosa ci sia dentro non è dato sapere ma c'è.

Un'altra cosa, su Report, circa inizio anno, hanno fatto, che in campagna ad Aversa sulla Terra dei Fuochi ci sono le mafie che pagano i contadini per potere dare loro i fanghi di depuratori dove c'è dentro ferro, plastica, c'è dentro di tutto e anche metalli pesanti. Gli stessi camion ripresi dai droni, ce li ritroviamo qua. Stessa marca, stesso modello, stesse scritte, stesso tutto. Coincidenze? Non lo so. Ti dicevo appunto che il materiale va dentro le cave, però se io qua mi trovo scarti di fonderie che dopo vengono portati qua perché sicuramente vengono portati, perché dalla montagna lo scarto di fonderia non esiste perché insomma poi... viene portato. Da Vallugana, dove va? In qualche cava. E se è scarto di fonderia ha un peso a livello ambientale, ma se è qualcos'altro? A Bassano, se non sbaglio, hanno macinato un centinaio di metri di tubo acquedotto in amianto, macinato sul posto. Castelgomberto, rilevamento hanno trovato sacchi, centinaia di sacchi bianchi contenenti materiali inquinanti perché ti ricordi a Montecchio Maggiore han trovato una discarica abusiva.

La legge prevede che se tu trovi una discarica devi fare la bonifica. Loro hanno fatto mezza bonifica, hanno fatto il muro cemento e il resto è là. Però il problema cos'è? Che finché è tutto sotto terra, il percolato, l'acqua e il marciume che ne deriva va giù, ma se tu ci fai un

muro quel percolato lì esce e anche lì tutto sano, si può bere. Castelvignone sempre han trovato zona Trissino più che altro, han trovato centinaia di sacchi. Questi sacchi qua erano stati denunciati perché hanno trovato materiale inquinante. Alché cosa hanno fatto? Hanno guardato la sigla che c'è scritta sul cartellino del sacco, deve corrispondere anche il prodotto, solo che all'interno del prodotto e quello denunciato non coincidono. Cioè loro hanno denunciato 25 metri cubi di cosa, inquinanti, ci sono 500 metri cubi perché in un sacco tiene circa un metro-due di materiale, com'è possibile? O meglio perché se tu hai un materiale altamente inquinante in un'azienda deve essere chiuso sotto chiave, sigillato, avere i registri. Lì è semplicemente abbandonato su una strada?

Sulle rilevazioni e le centraline mi illustrano che:

Z: L'Eden. Quando, dati alla mano, cioè già loro fanno la rilevazione dei pm10 e pm 2.5, oltre avere anche noi le nostre centraline, loro ammettono già. Il primo trimestre del 2020 abbiamo 50 giorni consecutivi di sfioramento dove i pm10 sono 70-80-100 e i pm2.5 abbiamo anche picchi di 250, centraline nostre...(dovrebbero essere 25).

Loro lo ammettono che qui non c'è inquinamento perché la centralina posta sul ponte dei Ferrovieri a Vicenza o quella del Valbruna, ha gli stessi parametri nostri, quindi non sussiste. Lo scrivono loro eh cioè, nero su bianco, no non dico...Rumore? Abbiamo la deroga, quindi va tutto bene, anche se, anche se loro cosa fanno? Rilevano, 57 e 3 - 56 e 3, periodo di rilevamento due ore o due giorni su 3 mesi, cantiere fermo.

X: Lori esplose mine, noaltri gavemo le nostre centraline, la nostra è sempre fissa lì e la paghemo noaltri, quella lori rivava lì l'Arpav, meteva lì par due giorni e dopo... quel che sia, el sismografo o queo che misurava la polvere, cosa succedeva? Non c'erano esplosioni, non c'era niente, par forza che xe tutto dentro ai parametri.

Quindi si nota, ancora una volta, l'incongruenza dei dati e delle modalità di rilevamento poco corrette al necessario monitoraggio. E per quanto riguarda le polveri e gli orari in cantiere:

Z: (mentre guardiamo un video delle riprese al cantiere) Queste sono le polveri che si sollevavano durante il cantiere di notte. Questa qua è la barriera antirumore, questo qua è il mucchio e il camion se tu guardi, è sopra la barriera antirumore. Di notte questo sarà, circa alle 2-3 di notte. Sentivamo questi rumori. Massimo 10 di sera devono finire di scaricare. E sempre SIS dice: "Noi lavoriamo dalle 6 di mattina alle 10 di sera in modo da poter agevolare anche il sonno notturno da parte dei residenti della zona". Qua h24, 7 giorni su 7, 360-340 giorni all'anno, perché facevano due settimane ad agosto e due settimane a dicembre di chiusura, brevi momenti di Pasqua e altre festività però perennemente, in continuo lavoro, giorno e notte, ancora adesso.

Dopo calcola che un cicalino di retromarcia di un camion, per norma di legge deve essere sugli 80 decibel, quindi, che si sente, c'è che uno sta facendo retromarcia. Anche perché se sei in un ambiente rumoroso e tu hai le cuffie di protezione che coprono, che abbattano i rumori fino ai 60 cioè quello che sta sopra lo portano a 60 capisci che tu devi superare i 60 decibel, quindi 80 decibel è il minimo sindacale per un cicalino di retromarcia. Se tu pensi che in questa vallata qua è completamente zero, 80 decibel il cicalino di notte.

Nemmeno con l'arrivo del Covid il cantiere si ferma infatti i lavori rallentano ma non si arrestano. Le comunicazioni diffuse tramite i giornali ancora una volta non corrispondono.

Attualmente continuano le segnalazioni della popolazione locale che parlano di strade sporche, rumori, presenza continua di un gran numero di camion e l'indifferenza per la salute dei cittadini che vivono in una situazione così traumatica. Tra le varie preoccupazioni compare anche il fenomeno dell'acqua bianca e poi dei problemi con l'acquedotto, che così mi vengono spiegati:

Y: Durante una manifestazione, i se ga acorti che vegnea fora sta acqua bianca e allora ciamà la Spisal, i Carabinieri [...] La jera acqua inquinà, chisà cosa che i ga butà dentro?

Z: Idrocarburi. Anche lì allora, acqua bianca, sversamento perché cosa succede loro dovrebbero secondo progetto fare una depurazione dell'acqua. Perché l'acqua che esce dal cantiere, che usano l'acqua per le frese, per fare i buchi, per inserire dentro le mine e dopo eventuali carotaggi per i famosi chiodi; serve acqua anche per quanto riguarda bagnare all'interno perché c'è polvere dappertutto quindi si sono fatti i pozzi interni. L'acqua che esce non è acqua pulita. Perché c'è dentro cemento, c'è dentro matico, olio, qualsiasi cosa.

Dovrebbe andare depurata, ci dovrebbe essere un depuratore o meglio una specie di depuratore qua esterno. Cosa succede? Che quando piove o quando hanno le vasche piene, loro cosa fanno? Attaccano la pompa alla vasca dentro, pescano e buttano dentro al fosso, la roggia insomma.

I contadini si sono allarmati e hanno chiamato i vigili. I vigili del consorzio di Isola sono andati a ritroso e sono arrivati fin qua. Hanno chiamato Arpav e hanno fatto le analisi. I risultati di Arpav: leggera presenza di idrocarburi all'esterno del cantiere, all'interno del cantiere invece no, non ci sono idrocarburi, peccato che na volta settimana va dentro una cisterna di gasolio per rifornire i generatori, per rifornire i mezzi. [...] Anche lì, successo niente. Fatte altre 4 denunce per questa cosa qua, sempre venuto fuori Arpav, Spisal, tutto apposto.

L'altro disagio collegato al tubo dell'acquedotto; c'è una Contrada sull'angolo del cantiere. Da quando è arrivato il cantiere, tagliato il tubo dell'acquedotto, gli hanno messo un altro

tubo dentro al fiume, dentro al fosso, che praticamente cosa succede? D'estate, tu apri l'acqua del rubinetto e veniva fuori che potevi cucinare la pasta e d'inverno avevano messo un rubinetto fuori dalle case con l'acqua sempre aperta perché sennò si ghiacciava. Eh sì, il problema è che sono stati 4 anni con il tubo così.

Ancora in relazione al tema sversamenti, mi descrivono la protesta pacifica del 06/01/2020, in cui avevano partecipato ad una messa in circa 300 persone (poi si capirà la connessione).

Z: C'erano parecchi esponenti politici, c'erano carabinieri, c'era la DIGOS e c'era tanta gente insomma, perché appunto noi siamo i 'cattivi'; avevano paura di ritorsioni al cantiere quando fai una messa semplice pura, c'è voglio dire cioè, chi è che durante una celebrazione si mette a fare casino al cantiere?

X: in cui protestemo per il disagio che gavemo della strada, gavemo così, disemo na protesta PACIFICA (detto nello stesso momento da X e Z), ma co le bottiglie de prosecco, che se bevemo, disemo lì nel cantiere.

Z: C'erano 10 camionette della polizia, 6 macchine dei Carabinieri, tre macchine fra DIGOS e la Dea.

Y: 'terroristi' proprio, 'terroristi'!

Z: E attenzione, tutti dentro al cantiere perché loro sono venuti a protezione del cantiere.

X: Di cui noi dentro al cantiere non semo neanche ndà.

Z: Ti stavo dicendo appunto, questi qua cosa fanno? Con tutto tv, giornalisti e quant'altro fuori, iniziano a fare gli sversamenti in roggia. Sono venuti giù i forestali di Asiago perché quelli di Schio erano in ferie essendo festa, sono venuti giù, non hanno fatto nessun ehh campionamento, nessun rilevamento, niente. Morale della favola il cantiere cosa ha fatto? Ha preso quel camion di ghiaia, l'ha rovesciato sopra il tubo di scarico all'interno del fosso in modo che, cosa succede? Che l'acqua che pompa fuori passa all'interno di questo ghiaione grosso, si ferma e a valle, dopo sta sorta di filtro naturale, non avviene contaminazione. E' come dire: voglio depurare l'acqua del mare, mettendoci una calza a rete davanti. La prima, il primo giorno trattiene qualcosa, dopo quando è piena passa e va. Da notare che gli sversamenti, si parla di milioni di metri cubi di acqua versata perché per arrivare a Castelnuovo la tratta è lunga.

Sugli animali:

Z: Dal punto di vista degli animali, c'è un signore qua, che ha segugi da competizione cioè fa gare con i segugi da caccia, sia estetico che di lavoro. Cani premiati, sia a livello locale che a livello nazionale, quando suonavano la sirena per esplodere, cosa succedeva? I cani iniziavano a ululare, a quel punto sentono la sirena e l'esplosione. Gli sono morti uno o due

cani per la paura, quando sentivano l'esplosione; e nessuno ha detto è colpa di questo è colpa di quello. Le lumache sebbene che loro, da report qua, flora e fauna trovano anche l'airone celerino come fossimo giù Venezia no?! Però non so, sì par carità, uno fatalità l'han trovato quel giorno lì, cosa succede? Loro trovano che è sempre tutto, flora e fauna, non c'è problema. Qua ti stavo dicendo, per la concentrazione di polveri, non ci sono più le lumache, sia quelle rosse che quelle con la casetta, non ci sono più, le trovi a un metro e mezzo di altezza questo perché? Perché la lumaca essendo un animale che deve strisciare, infatti con la bava va avanti, se trova un ambiente polveroso, intanto non vive secondo muore perché si impasta diciamo di sta polvere qua, non riesce più a nutrirsi e quant'altro e muore.

Y: Beh, ma tutta la fauna, perché anca gli uccelli che vola, le seleghe par dire, no ghe xe più niente, perché rumori, perché l'inquinamento, la polvere, tutto quanto e c'è ghe dà, ghe dà fastidio anca a lori giustamente e allora i ciapa paura e i vò via.

Z: Adesso dopo quasi sei mesi dal cantiere da qua, lavora ma tra "meno" o meglio non abbiamo più i 1000 camion al giorno, ma ne abbiamo 250, ma sempre 250 camion al giorno arrivano, iniziano le prime forme di lumache a spot a trovarsi anche per terra prima inconcepibile, qua giù zero. C'è come avesse fatto uno sterminio. Pesci, nei nostri fossi qua c'erano el gambero locale, gambero americano perché sai ci sono sia nel basso Vicentino, sono riusciti a risalire; e c'erano anche dei bambini che mollavano le trote dentro i fossi par, per ndar là a pescarsele, ok. Non c'è più niente. [...] Tutta quella fascia dove c'è adesso il cantiere dove loro scaricano ancora, quindi tutto quel sedime che si è formato è colpa del cantiere. Fatte le analisi e ancora adesso si trovano idrocarburi, metalli pesanti di cui alluminio, rame, cianuri e manganese, alluminio e cobalto, nichel 43, ferro, idrocarburi poi, abbiamo fatto anche le analisi ai capelli per vedere lo stato di salute.

Su tali analisi dei capelli mi hanno spiegato che sono stati fatti rilevamenti a cittadini di diversa età (bambini-anziani) in cui sono comparsi valori allarmanti di mercurio, piombo, berillio, alluminio, arsenico, ferro e potassio. La comparsa di valori molto simili tra loro in bambini e anziani, allarma molto la popolazione locale.

In ogni caso, sia il cantiere che la nuova strada vengono delineati, al di fuori dell'ambiente coinvolto, come esemplari e ottimali, nella progettazione e realizzazione, così che invitano pullman di ingegneri dell'Università Bocconi di Milano, per far vedere la bellissima opera cantieristica, tutta a norma.

Ma la popolazione locale non si capacita di queste iniziative propagandistiche che diffondono notizie e dati discordanti da quanto percepito nelle aree coinvolte. Un avvenimento tanto

allarmante quanto distorto agli occhi delle persone esterne fu l'odore di polvere da sparo dal cantiere e la visione di grandi fiamme; ecco le parole dei cittadini:

Z: I primi di Giugno 2019, un enorme incendio nel cantiere, fiamme alte 30 metri. Alchè una signora qua su, sta guardando fuori vede fuoco all'interno del cantiere, chiama...

X: Un odore di polvere da sparo.

Z: Sì, plastica bruciata. Chiamano i carabinieri e no, i vigili del fuoco e dicono guardate, c'è un incendio in cantiere, venite fuori, ci sono le fiamme alte. I vigili del fuoco non escono, escono i carabinieri di Malo. I carabinieri, tempo un quarto d'ora, chiamano la signora rassicurando che tutto è apposto. Che in cantiere le fiamme che si vedono, è perché gli operai hanno freddo e hanno acceso dei bancali per scaldarsi. Alchè pensa trenta metri la fiamma, a giugno cioè no...

Il giorno dopo, comitato ufficiale regionale Veneto, dicono che all'interno del cantiere della Pedemontana è stato smaltito 10 quintali di esplosivo dandogli fuoco. La legge prevede, questo è penale, detenzione e smaltimento di esplosivo, questi qua hanno bruciato 100 kg di esplosivo, così come niente, alchè.

Ma dopo c'è da dire un'altra cosa, che non è la polvere da sparo come nei film, che prendono la polvere la mettono dentro i buchi dan fuoco, è C4 quindi un materiale plastico; cosa succede? Che però il materiale quando viene dato fuoco è altamente inquinante perché oltre avere tutta la chimica che si produce, va nell'aria, resta nel terreno e dopo viene portata in giro. La Regione Veneto ha detto semplicemente che hanno dato fuoco e tutto va bene così. Non ci sono grossi problemi. Insomma, se te lo fai, i carabinieri ti mettono dentro e pace e bene fratelli.

Un ulteriore fatto allarmante - Il cemento nel campo di sorgo, il sorgo nel campo di cemento:

Z: Castelgomberto, è la falda più grande di tutto il Nord Europa, zona paludosa perché è limo, ci stanno costruendo un tunnel dentro; cosa succede? Scavando e avviene l'effetto clessidra, un po' quando tu scavi nella sabbia no? Sopra cede, entra, cosa hanno fatto? Hanno riempito, sia là che qua, perché anche qua cosa han fatto? Per consolidare la struttura iniettavano il cemento.

Parché loro dovevano buttar dentro ipoteticamente venti betoniere di cemento, ne sono andati dentro 100 alchè mi me domando, se devo riempire la bottiglia de acqua, o un vaso, buto dentro acqua, la prima, secondo, el terso, el quarto, fermo vardo, non è ancora pieno, una domanda mi sorgerà, no?

Il contadino è andato, "a suonare" il campanello al cantiere per dire scusa mi trovo il cemento sopra.

X: C'è in meso al campo un mucio de cemento.

Z: Perché il cemento è come l'acqua. Quando trovano un capillare di fuoriuscita, corrono. Castelgomberto uguale, loro per poter andare avanti devono iniettare il cemento, aspettare che si asciughi e dopo con il martello pneumatico scavare e andare avanti. Scavano 80 cm, un metro al giorno. Cosa succede? Eh, che è avvenuta la clessidra e loro per insabbiare tutto cosa hanno fatto? una bella colata di cemento e dopo giù materiale; il materiale non si sa di cosa.

Pfas:

Z: Castelgomberto hanno trovato i Pfas, possono anche andare controcorrente, risalire la corrente per 30 metri all'anno. Il cantiere dovrebbe essere 200-300 metri sopra han detto.

Però l'analisi da parte dell'Arpav, dell'acqua d'uscita del cantiere, hanno trovato tremila nanogrammi-litro di Pfas. Pedemontana subito ha smentito con atto ufficiale; il giorno dopo l'uscita del Giornale di Vicenza è uscita sta storia qua. Pedemontana dice: "sì, noi usiamo i pfas all'interno del cemento, pfas di seconda categoria nel cemento perché il cemento si indurisce prima per una questione di tempistiche". Qual è il problema? che usano lo stesso prodotto su tutta l'opera. Quindi noi abbiamo i Pfas di là perché si erano scoperti ma...

Quanti Pfas ci sono? Il sindaco di Malo, perché non lo reputo mio sindaco, è uscito con una nota ufficiale dicendo che l'acqua dell'acquedotto è potabile. Però capisci bene anche tu, l'acqua di Malo viene da Posina, viene dentro un tubo, il Pfas lo butti in roggia, quindi o va in falda o è in superficie. Perché sì, sono state fatte le analisi, sono ancora in campo e non si sa, però visto che Castelgomberto ci sono, l'acqua e il tunnel è aperto, l'acqua tanto va fuori di là tanto va fuori di qua e ci aspettiamo di trovare i Pfas. Abbiamo trovato gli scarti di lavorazione come sono stati fatti e come ci sono anche a Montecchio [...] trovato scarti di sabbie pesanti da fonderia, la ditta che ha costruito la, quel tratto di strada, è la stessa che ha costruito la Valdastico Sud e la stessa che partecipa con SIS alla realizzazione dell'opera.

Movimenti sospetti, barriere destinate a secondi usi e strada perennemente sporca:

Z: Perché entrano camion da qua e non escono più? O meglio entrano pieni escono vuoti, perché? E questo spero che qualcuno una risposta ce la dia visto che nessuno dice che ehhh, che non c'è niente di anomalo.

X: Una domanda così, senza far nomi, no... una ditta che fa autospurgo, che smaltisce materiali inquinanti quee robe lì, che va dentro un camion con quella scritta lì, coperto che va dentro in una galleria, c'è, digo mi...

Z: Ah abbiamo visto anche autospurghi entrare lì sopra nel mucchio di terra, di smerino si chiama sto materiale, aprire il bocchettone e andare

X: c'è una ditta che fa quelle robe lì che porta dentro, che tratta materiali diciamo inquinanti perché tratta di tutto no? vedi che va dentro un camion carico perché lo vedi un camion se è carico o no. Perché un bilico se ha tutte le ruote giù vuol dire che è carico è coperto, ma se dopo te vedi che vien fora con le ruote alzate vuol dire che è scarico.

Perché va dentro questi camion? Però non è che va dentro in cantiere, i va dentro proprio dentro in galleria perché, si ndà vedare, perché c'è un sentiero che vai sopra la galleria e vedi tutto il cantiere, è inevitabile che entrano.

Z: Questo è il cantiere visto dall'alto qualche anno fa e adesso, eh sì più o meno è così uguale. Queste qua sono le barriere, scusami, antirumore che dovrebbero preservare dal rumore, se tu noti, non sono adibite al rumore ma sono adibite come sponda per tenere fermo il materiale. Tanto è vero che più avanti verso diciamo la strada principale, le paratie sono state sfondate da dei blocchi di sasso e del sasso è sceso tranquillamente, perché per fortuna lì c'è il fosso e si è fermato nel fosso perché se ci fosse stata, sulla strada c'è... c'è la famiglia che passa qua c'è, ci sono famiglie e bambini che passa in bicicletta e va giù un sasso e capisci come...

Ci siamo lamentati perché la strada è perennemente sporca e allora loro cosa hanno fatto? (in riferimento a un video) questo qua dovrebbe essere lavaggio camion dovrebbe essere una buca dove c'è l'acqua, il camion entra lava le ruote. Che praticamente quell'acqua lì, loro non potevano, cioè, una teoria completamente sbagliata, perché essendo quella mole lì di lavoro l'acqua è perennemente sporca. Dopo oltretutto se tu entri con le ruote in una pozzanghera, non è che te le lavi, ti bagni e basta. Cosa dovevano fare? Dovevano mettere su un lavaggio camion. Ma hai fatto. Qua nel perimetro, questo qua che vedi, dovrebbe essere un idrante perché anche qua per poter lavorare qua, loro hanno fatto domanda al Ministero dell'Ambiente. Han fatto richiesta, han fatto vedere che loro stavano qua per un anno per scavare la galleria di emergenza. Il cantiere è sempre stato così, c'è una mole di lavoro e quant'altro. Il Ministero ha detto ok, va benissimo, noi ti diamo la possibilità di lavorare perché tu mi garantisci che in un anno fai, finisci e vai via. Successo morto e sequestro anche dall'altra parte e loro cosa hanno detto? Noi continuiamo a scavare da qua. Rifanno richiesta al Ministero e gli fanno la richiesta per 20 mesi, dove loro, la SIS, dice che la mole di lavoro non cambia, il quantitativo di materiale estratto non cambia, sostanzialmente non c'è nessun impatto. Anzi prescrivono barriere antirumore, prescrivono idranti per bagnare perché così non si alza la polvere, e quant'altro, cosa succede? Barriera antirumore sono

state portate da 3 a 5 metri, sì ma per tenere più materiale. Gli idranti non vanno mai, il Comune è uscito ha fatto la multa €50, di multa, quando vedi i fumi cioè, tu scendevi a valle e vedevi la cappa di polvere che non finiva più.

Cambiamento del modo di vivere prima/dopo cantiere e SPV:

Mi raccontano che il sabato e la domenica, c'erano centinaia di persone che passavano a camminare con le famiglie e i bambini. Li vedevi passare sui sentieri, nelle creste degli argini, nei percorsi con rampichini, mountain bike e per occasioni come la marcia di San Valentino. Ora la gente viene per curiosità, per sentito dire, per vedere le polveri presenti in zona.

Per quanto riguarda l'orto e le coltivazioni mi viene detto che non è più possibile mangiare i propri prodotti visto che la sabbia ormai ricopre tutto e inquina.

Y: ne ga dito valtri l'orto non ste farlo, perché c'è dentro al cavolfiore, la salata te trovi, la sabbia. Perciò ne ga cambià anca el discorso finanziario. Qua c'è un ragazzo che si è messo in agricoltura che sta facendo un agriturismo e faceva verdura adesso non fa più quello che riguarda verdura; prima vendeva verdura la gente veniva comprare la verdura trovava la sabbietta dentro. Prima lavorava a casa adesso lavora in fabbrica perché a casa ha detto io non guadagno più.

El fieno che i talia visin al cantiere, i lo usa par far leto e non più par darghe da mangiare alle bestie, perché l'è pien de quella polvere, de quella sabieta che ghe xe; quella xe la sabia che respiremo, che se sentimo in gola, se sentimo en boca.

A causa del traffico e dei camion invece, non si possono più mandare i bambini da soli a scuola in bici o a prendere il bus a piedi. La colonna di macchine prodotta dalla necessità di portare i figli a scuola ha fatto aumentare il traffico, ed è ironico che un progetto finalizzato alla dispersione del traffico ne produca di nuovo.

Le libertà sono limitate, non è stato possibile aprire le finestre per lunghi periodi, non si è potuto star fuori, mandare i bambini a giocare e infatti X mi dice: *Tre, quattro ani che noialtri all'istà non aprimo mai le finestre e i toseti no i portemo neanche fora giocare, sempre dentro. Desso perché ga calà un pò de... disemo queo che riguarda la polvere, che riguarda un po' tuto, xe senò, senò qua xe un culo de sacco perchè la vallata la ga vista xe fata a scodela, mille camii al giorno che entra nella vallata e documentati no?!*

Oltre a ciò, gravi sono stati i problemi (fisici) per la salute, tra danni respiratori, alla tiroide, alla retina, all'udito ma anche psicologici:

Z: un ragazzo a causa della polvere è andato al Pronto Soccorso gli hanno messo punti alla retina. Si è tagliato la retina, ancora adesso ne risente, deve andarsi a operare cioè una

lesione; gli hanno fatto l'antitetanica perché non sanno che materiale può avere inciso la retina dell'occhio.

[...] all'ospedale perché non ci sentiamo più dall'orecchio. Ero in salotto, c'è stata una mina d'estate, finestre aperte, spostamento d'aria, mi ha fatto l'acufene. Persone che sono andate per problemi respiratori, non respiravano, saturazione a 92 cioè, la risposta quando dici che che abiti di fianco al cantiere della Pedemontana, ti dicono che non è vero niente, che puoi andare a casa e smettere di rompere.

[...] Vengo a casa o al sabato e la domenica, avrò il diritto di dormire tranquillamente, di respirare aria pulita. Di notte esplodevano senza preavviso, dicevano che esplodevano alle 11 e esplodevano alle 2 di notte. Cioè, tu capisci, vai a letto, stai dormendo boom, trema tutto, gente che ha depressione acuta, prende psicofarmaci per poter dormire e vivere. Le famiglie sono andate via, una figlia proprio non dormiva più perché terrorizzata d'andare a letto, una ragazza da 18 anni.

L'aspetto psicologico, il lockdown, famoso della quarantena del Covid, noi l'abbiamo vissuto tre anni prima. Non poter aprire le finestre, non poter andare fuori, non poter vivere tranquillamente la tua vita perché ti trovi dal paradiso terrestre, dove tu hai silenzio di notte un po' di rumore durante il giorno, a trovarti una cosa del genere soprattutto chi è a ridosso del cantiere. Da notare che il rumore però, sotto c'è una percezione, ma tu più sali più senti rumore. La nostra vallata è chiusa e fatta a fondo di anfiteatro quindi la fisica dice che il rumore si propaga verso l'alto. Ma c'è anche un aspetto molto più grave c'è l'aspetto sociologico nel senso che, in tutta la via ci sono 300 famiglie, circa che fanno parte del comitato sono una ventina; di questa contrada qua siamo gli unici che fanno parte del comitato e hanno fatto causa alla SIS per danni e per i disagi.

Da questo Cosa si nota? Finché non gli tocchi l'orto dicono va bene lasciare che finiscano in fretta, ma se sentono l'odore di soldi (per compensare danni) allora vogliono fare parte di nuovo delle proteste.

[...] Il sindaco è tutta la giunta: "non è niente vero, tutto bello, addirittura hanno organizzato una gita turistica all'interno del cantiere e anche questo, cosa succede? Che l'ignoranza delle persone... Ferro e fuoco, due giorni dopo cambiata la giunta comunale [...] Però c'è da dire che ste persone qua, hanno anche figli e allora io mi chiedo ma la salute di tuo figlio, il futuro di tuo figlio, vale la tornata di amministrative del comune, vale questa omertà perché qua c'è omertà. Il Veneto è un **popolo omertoso**, cioè non parlano niente neanche se li ammazzi.

Per quanto riguarda le denunce fatte ai Carabinieri, a causa di inseguimenti e disagi di vario genere, per lungo tempo sono state rifiutate. E nonostante la loro accettazione, dopo telefonate su telefonate, ancora tutto tace, *“chiunque a qualsiasi livello” [...] i giornalisti sono limitati e le forze dell’ordine hanno l’ordine di non far niente, sui social non si può dire nulla, altrimenti si viene attaccati. Non parlare vuol dire aver risolto il problema.* Anche sui problemi della frammentazione dei terreni non si può lamentarsi, nemmeno se un proprietario si trova *“tre metri del campo da una parte e tre metri del campo dall’altra”*.

Non si possono appendere gli striscioni: *“perchè i ga tacà fora uno striscione - No SPV - lungo il ponte, li gà denuncià e ga mandà fora... cioè no te poi neanche più protestare contro una cosa che no te va ben. Se questo l’è un sindaco.”*

E ciò che mi ha fatta rimanere nuovamente di sasso: *“Il Capitello che tu vedi è un capitello votivo, che la contrà l’ha fatto su lì, per i morti della guerra, però non è più loro. Perché il Comune, quando ha fatto i documenti, non si è preso l’onere di intestarlo al Comune”*.

Quindi in sostanza, sono state sottratte terre, salute psichica e fisica, diritti, libertà di parola, simboli territoriali e altro. Nonostante tutto c’è chi ancora dice: *“Lo gavemo accettà (il cantiere) infatti semo sempre sta calpestà. Vardemo i problemi del Paese, no de queo che bate la bandiera”*.

*“No semo, contrari al cantiere. Non è giusto che ghe sia un cantiere in questa zona che non ghe xe riciclo de aria, ghe selo bene, però almeno usa le normative da **convivere**, c’è convivemo, ti te ghe da lavorare mi go da vivere, trovemo una via de meso un po’ porto pasiensa mì, un po’ te porti pasiensa, parchè te ghe da sopprimere quelle piccole fameie”*.

CONCLUSIONE

Da ciò che emerge nelle pagine di questa ricerca, molti sono gli effetti prodotti dalla SPV ai territori e alle popolazioni locali. Senza dare avvisi e comunicazioni indirizzate a chi abita nella vallata, per quanto riguarda il caso di Vallugana, né per gli altri ambienti coinvolti, sono comparsi cantieri per procedere con i lavori della tratta infrastrutturale, senza tener conto dei bisogni della popolazione.

Mi è stato raccontato che non sono stati fatti accertamenti sulle condizioni dei residenti, né per il loro stato di salute, attuale e futuro, né sull'impatto ambientale. Meno ancora è stata considerata la sfera emotiva e personale degli abitanti.

Gruppi e comitati hanno cercato di informarsi e di diffondere le conoscenze in alcune riunioni, tra loro e con le altre parti coinvolte nel progetto. Ma, non c'è stato un dialogo attivo, infatti le uniche risposte che hanno ricevuto sono state silenzi, *'intimidazioni mafiose'* contro le quali i cittadini di Vallugana hanno manifestato, assenze durante gli incontri, insulti piuttosto che parole di comprensione e denunce.

Un esempio di assenza è (zona Vallugana), il precedente assessore alla sicurezza del quale mi è stato comunicato che: *"col gera el momento de parlare de la Pedemontana, de problemi de noaltri de vallugana, se alsava e ndava via dal consiglio"*.

Cercando di dialogare di più tra loro e con chi può gestire in modo migliore la situazione, si svolse una riunione con team *"Mafia, Ambiente e grandi opere"*. Tale incontro, risalente al mese di Giugno 2019, vede la partecipazione dei cittadini ma di nessun altro rappresentante. Si svolse al Bar Buso a San Tomio e, la sperata apertura al dialogo e la comprensione dei disagi venne messa da parte ancora una volta.

Si comprende la difficoltà di far emergere le proprie motivazioni e difficoltà, come individui e parte di una comunità. Probabilmente queste pagine non saranno d'aiuto in modo particolare, ma sono state scritte con la voglia di far arrivare dei messaggi importanti alla popolazione. Ognuno può tornare sui suoi passi per rimediare alle proprie decisioni e azioni, in modo tale da migliorare il mondo oggi e con esso la vita di tutti. Meritano molto rispetto gli ambienti e la salute delle varie forme di vita. Non basta un giorno all'anno, il 22 maggio ovvero la Giornata Mondiale della biodiversità (in vigore dal 1993 della convenzione per la diversità biologica) in cui preoccuparsi per le specie animali e vegetali.

Siamo di fronte alla sesta estinzione di massa, causata dalle nostre attività: caccia, pesca, agricoltura, urbanizzazione, deforestazione, inquinamento e cambiamenti climatici. (Mercalli L., 2018 : p. 113)

Come scrive Alberto Peruffo (2019 : p. 41) *“Il Veneto è una delle terre più inquinate è più saccheggiate d’Europa, dove si sta compiendo la più grande opera pubblica inutile, dannosa, pericolosa, in odore di mafia che sta distruggendo il paesaggio Veneto come poche altre, la Superstrada Pedemontana Veneta”*.

Ultimando il discorso, vorrei sottolineare ancora una volta, che molti comitati e gruppi sono ancora disponibili al confronto e al dialogo, nonostante le ripercussioni negative, anche in termini di salute. Sperano tutt’oggi in soluzioni ai danni subiti, a miglioramenti dell’opera SPV, allo smaltimento Pfas che ancora non si sa come sia possibile, alla rilevanza che dovrebbero avere queste tematiche e che invece sono sempre in ombra. Solo chi è coinvolto, e a volte nemmeno loro, riescono a cogliere informazioni e a protestare in nome dei propri diritti.

BIBLIOGRAFIA

Antonini D., “*Asfalto storie di spazi indecisi*” in Rivista On-line NE.MO n° 2, Associazione di promozione sociale LuceGrigia, 2020 pp. 114-135, consultabile su: <<https://www.networkitalianofototerapia.it/ne-mo/>>

Augé M., trad. di Perona C., *Un altro mondo è possibile*, Torino, Codice, 2017

Bonora P., *Fermiamo il consumo di suolo : il territorio tra speculazione, incuria e degrado*, Bologna, Il Mulino, 2015

Carta dei Servizi, 2021, consultabile su: <www.superstradapedemontanaveneta.it>, ultima modifica 08 Gennaio 2021

Confartigianato Imprese Veneto, Comunicato stampa, *Presentazione del Libro Bianco sulla Pedemontana Veneta : Impatti futuri e temi emergenti*, interventi di Roberto Boschetto, consultabile su: <www.confartigianato.veneto.it>; incontro Via Torino 99 – Mestre del 21 Maggio 2021

Confartigianato Imprese Veneto, *Libro bianco sulla pedemontana veneta. Impatti futuri e temi emergenti*, Padova, Post Editori, 2021

Coordinamento Veneto Pedemontana Alternativa, Comunicato Stampa n.01, 12 Maggio 2021, consultabile su: <www.covepa.blogspot.it>

Coordinamento Veneto Pedemontana Alternativa, Comunicato Stampa n.01, 18 Novembre 2021, consultabile su: <www.covepa.blogspot.it>.

Corti G., “*Suolo globale*”, Università Politecnica delle Marche - facoltà di Agraria, Ancona, in Mercalli L., Sasso C., *Le mucche non mangiano cemento : viaggio tra gli ultimi pastori di Valsusa e l'avanzata del calcestruzzo*, Torino, SMS, 2004 pp. 128-132

De Angelini A. “*Popolazione e territorio*” in Dalla Zuanna G., Rosina A., Rossi F. (a cura di), *Il Veneto : storia della popolazione dalla caduta di Venezia a oggi*, Venezia, Marsilio, 2004 pp. 63-93

Delibera n. 1202 del 22 novembre 2017, Autorità Nazionale Anticorruzione, Depositata presso la Segreteria del Consiglio in data 6 dicembre 2017. Consultabile su: <<https://www.anticorruzione.it/-/delibera-c2-a0numero-1202-del-22/11/2017-1>>

Delibera n. 18/2015/G, Corte dei conti. Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato. Consultabile su: <<https://www.regione.veneto.it/rilievi-corte-dei-conti>>

Deliberazione n. 182/2020/GEST/Regione Veneto Referto Pedemontana. Consultabile su: <<https://www.corteconti.it/Download?id=803e6b8b-80ab-4b3d-a2b1-9dbe63c7826b>>

Deliberazione 21 marzo 2018, n. 5/2018/G, Consultabile su: <<https://repository.regione.veneto.it/public>>

Dlgs. 3 settembre 2020, n. 121. Attuazione della direttiva (UE) 2018/850. Consultabile su: <<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2020/09/14/20G00138/sg>>

Dlgs. 13 gennaio 2003, n. 36, *Attuazione della direttiva 1999/31/CE relativa alle discariche di rifiuti*, Gazzetta Ufficiale n. 59 del 12 marzo 2003 - Supplemento Ordinario n. 40. Consultabile su: <<https://web.camera.it/parlam/leggi/deleghe/03036dl.htm>>

Doc. “*PV_E_GE_GE_GE_1_C_000-_004_0_001_R_A_3*”, Progetto esecutivo C.U.P. H51B03000050009, Relazione Generale - Lotto 1 - Tratta “C” da Km 9+756 a Km 23+600, 2013.

Duncan, M. (2004), *Autoethnography: Critical appreciation of an emerging art*. International Journal of Qualitative Methods, 3(4), Article 3. Retrieved June 28, 2005. Consultabile su: <http://www.ualberta.ca/~iiqm/backissues/3_4/html/duncan.html>

Fazio G., *La prevenzione negata. Il fattore di rischio autonomo : Report di analisi etica e politica a margine del Convegno sui PFAS del Dott. Foresta del marzo 2021*, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfasland.files.wordpress.com/2021/11/prevenzione-negata-pfasland-08.pdf>>

Ficco P., Rispoli C., *Produttori, come gestire i rifiuti speciali. Vademecum per le imprese*, Edizioni Ambiente Srl, Gruppo Waste Italia, 2011, consultabile su: <https://issuu.com/edizioniambiente/docs/produttori_come_gestire_rifiuti_speciali/1>

Giddens A., trad. di Guani M., *Le conseguenze della modernità : fiducia e rischio, sicurezza e pericolo*, Bologna, Il Mulino, 1994

Giordan G., *Tra religione e spiritualità : il rapporto con il sacro nell'epoca del pluralismo*, Milano, F. Angeli, 2006

Girardi-Rosina-Merler > Studio Merler e Girardi su PFAS lavoratori Miteni, 12-2018. La concentrazione di sostanze perfluorate nel sangue dei dipendenti ed ex dipendenti delle ditte RIMAR e MITENI (Trissino, Vicenza). Consultabile su: <<https://pfasland.files.wordpress.com/2019/02/studio-merler-e-girardi-su-pfas-lavoratori-miteni-12-2018.pdf>> [Data di accesso: 4 Gennaio 2022]

Holt, N. L. (2003), *Representation, legitimation, and autoethnography: An autoethnographic writing story*. International Journal of Qualitative Methods, 2(1), Article 2. Retrieved June 20, 2005. Consultabile su: <http://www.ualberta.ca/~iiqm/backissues/2_1/html/holt.html>

ISPRA, *Manuali e linee guida 76.1/2011, Frammentazione del territorio da infrastrutture lineari. Indirizzi e buone pratiche per la prevenzione e la mitigazione degli impatti*, Roma, Coordinamento Editoriale: Daria Mazzella, 2011. Pubblicazione on-line su: <<http://www.isprambiente.gov.it/site/it-IT/>>, consultabile su: <<https://www.isprambiente.gov.it/files/pubblicazioni/manuali-lineeguida/mlg76-1-2011.pdf>>

Leder F., “*Raccogliamo queste parole*”, Università di Ferrara, in Peruffo A., *Non torneranno i prati : storie e cronache esplosive di Pfas e Spannoveneti*, Sommacampagna, Cierre, 2019 pp. 13-15

Ligi G., “*Narrazioni e memoria*” in Bulian G., *Il riflesso del tempo. Strategie della memoria nei contesti di conflitto e di pace*, Torino, Giappichelli, 2016 pp. 1-25

Malaguti P., *Lungo la Pedemontana. In giro lento tra storia, paesaggio veneto e fantasie*, Venezia, Marsilio, 2018

Mercalli L., *Non c'è più tempo : come reagire agli allarmi ambientali*, Torino, Einaudi, 2018

Mercalli L., Sasso C., *Le mucche non mangiano cemento : viaggio tra gli ultimi pastori di Valsusa e l'avanzata del calcestruzzo*, Torino, SMS, 2004

Morelli C., Abstract e appunti su: *Voglie di cemento: bambini indigeni e cambiamento sociale in Amazonia*, Venezia, 18/11/2019. Università Ca' Foscari, lab DEA, Dipartimento di Studi Umanistici. Locandina disponibile su: <https://www.unive.it/pag/fileadmin/user_upload/cdlm/allegati-elementi-comuni/2019-20/LABDEA_18-11-2019.pdf>

Muncey, T. (2005), *Doing autoethnography*. International Journal of Qualitative Methods, 4(1), Article 5. Retrieved March 27, 2008. Consultabile su: <http://www.ualberta.ca/~iiqm/backissues/4_1/html/muncey.htm>

Pennacini C., *La ricerca sul campo in antropologia. Oggetti e metodi*, Roma, Carocci, 2010

Pérez-Vitoria S., *Manifesto per un XXI secolo contadino*, Tit. orig.: *Manifeste pour un XXI^o siècle paysan*, Milano, Jaca Book, 2016

Peruffo A., *Non torneranno i prati : storie e cronache esplosive di Pfas e Spannoveneti*, Sommacampagna, Cierre, 2019

Peruffo A. (PFAS.land) e Piccoli M. (Mamme NoPfas), Lettera Alto Commissario Onu, *Call for inputs - Visit by the United Nations Special Rapporteur on toxics and human rights to Italy (30 November-13 December 2021), PFAS CASE IN NORTHEAST ITALY. A Critical Zone for Human Rights*. Consultabile su: <<https://pfasland.files.wordpress.com/2021/11/documento-onu-pfas-2021.pdf>>

Petizione Pubblica, 305 firme, PetizionePubblica per il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Consultabile su: <https://petizionepubblica.it/default.aspx?pi=OssSPV12&fbclid=IwAR0Ts36--wHpyNKyKH_8IU3buqP02HfxhLPQqKw9f4_VGM0UPoXkQfaKs14> [Data di accesso: 16 Agosto 2021]

Rizzi R., testi di Paolo Portoghesi, Massimo Dona, Paolo Feltrin, *La pedemontana veneta : il divino del paesaggio: economia della forma*, Venezia, Marsilio, 2007

Roverato G., "Il lungo processo dell'industrializzazione" in Longo O., Favotto F., Roverato G. (a cura di), *Il modello Veneto tra storia e futuro*, Padova, Il Poligrafo, 2008 pp. 1-28

Serra M., “*Grandi opere, piccole opere e opere ferroviarie*”, pubblicato su: La Repubblica, 3 Marzo 2004, in Mercalli L., Sasso C., *Le mucche non mangiano cemento : viaggio tra gli ultimi pastori di Valsusa e l'avanzata del calcestruzzo*, Torino, SMS, 2004 p. 287

Settis S., *Paesaggio Costituzione cemento : la battaglia per l'ambiente contro il degrado civile*, Torino, Einaudi, 2010

Turri E., prefazione di Farinelli F., *Antropologia del paesaggio*, Venezia, Marsilio, 2008

Ungherese G., Greenpeace Italia, “*Un seme che già oggi è una foresta*” in Peruffo A., *Non torneranno i prati : storie e cronache esplosive di Pfas e Spannoveneti*, Sommacampagna, Cierre, 2019 pp. 11-12

Vallerani F., *Italia desnuda : percorsi di resistenza nel Paese del cemento*, Milano, Unicopli, 2013

Vallerani F., Varotto M. (a cura di), Università degli studi di Padova, Dipartimento di geografia G. Morandini, *Il grigio oltre le siepi : geografie smarrite e racconti del disagio in Veneto*, Portogruaro, Nuova dimensione, 2005

Ventura A., Fumian C. (a cura di), *Storia del Veneto*, Roma [etc.], GLF Editori Laterza, 2004

Wall S., “*Easier Said than Done: Writing an Autoethnography*”, BScN, MHSA, Department of Sociology, University of Alberta, Edmonton, Alberta, Canada, 2008, articolo consultabile su: <<https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/160940690800700103>>

Zampieri D., *ECHA Consultation PFHxA - A proposal of PFAS banning «without further delay»* by PFAS.land platform in <https://comments.echa.europa.eu/comments cms,05/09/2021>. Consultabile su: <<https://pfasland.files.wordpress.com/2021/11/echa-consultation-2021-1.pdf>>

Zanini E., “*Guarda il suolo con occhio «giusto»!*” cap. *Cemento sulla terra: una distruzione senza ritorno* in Mercalli L., Sasso C., *Le mucche non mangiano cemento : viaggio tra gli ultimi pastori di Valsusa e l'avanzata del calcestruzzo*, Torino, SMS, 2004 pp. 210-214

Zanzotto A., Giancotti M. (a cura di), *Luoghi e paesaggi*, Milano, Bompiani, 2013

Articoli on-line

Albiero D., *La scuola apre al movimento No PFAS*, 5/11/2018, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2018/11/05/8-ottobre-2018la-scuola-aperta-al-movimento-no-pfas/#more-195>> [Data di accesso: 5 Gennaio 2022]

Albiero M., *Limiti Pfas in Europa. Sconcerto dopo le votazioni a Strasburgo*, 29/10/2018, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2018/10/30/23-ottobre-limiti-pfas-in-europa-sconcerto-dopo-le-votazioni-a-strasburgo/#more-396>> [Data di accesso: 5 Gennaio 2021]

Albiero M., *Prossimità e solidarietà. La risposta della Rete Gas Vicentina prima, durante, dopo il Coronavirus. Un esempio dalla Terra dei Pfas*, 24/03/2020, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2020/03/24/24-marzo-2020-prossimita-e-solidarieta-la-risposta-della-rete-gas-vicentina-al-coronavirus-un-esempio-dalla-terra-dei-pfas/>> [Data di accesso: 5 Gennaio 2022]

Articolo/inchiesta di PFAS.land, *Non solo Pfas. Dopo Miteni - Storia e modalità di un inquinamento sistemico*, 11/06/2019, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2019/06/10/11-giugno-2019-non-solo-pfas-dopo-miteni-storia-e-modalita-di-un-inquinamento-sistemico/#more-840>> [Data di accesso: 5 Gennaio 2022]

Bellis M., *Pedemontana Veneta, la superstrada costruita sui rifiuti: Bloccate i lavori e bonificate*, 29 Marzo 2018, Fanpage.it. Consultabile su: <<https://www.fanpage.it/attualita/pedemontana-veneta-la-superstrada-costruita-sui-rifiuti-bloccate-i-lavori-e-bonificate/>> [Data di accesso: 9 Giugno 2021]

Bragagnolo M., *Quel pasticciaccio brutto. Una lettera sulla Superstrada Pedemontana Veneta*, 20-06-2017, storiAmestre. Consultabile su: <<https://storiamestre.it/2017/06/pasticciaccio-superstrada/>> [Data di accesso: 9 Giugno 2021]

Comitato di Redazione, *Con gli operai di Miteni per il lavoro e contro degradazione ambiente*, 11/2018, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2018/11/30/26-novembre-2018-con-gli-operai-di-miteni-per-il-lavoro-e-contro-la-degradazione-dellambiente/#more-500>> [Data di accesso: 3 Gennaio 2022]

Comitato di Redazione, *Grandi mobilitazioni no Pfas prima dei processi, giornate contro i crimini ambientali, report ecomafie*, 10/2019, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2019/10/16/fine-ottobre-2019-grandi-mobilitazioni-no-pfas-prima-dei-processi-giornate-contro-i-crimini-ambientali-report-ecomafie/>> [Data di accesso: 5 Gennaio 2022]

Comitato di Redazione, *Lettera all'ONU. Restrizioni-bando Pfas ECHA. Gli alimenti sottratti, la prevenzione negata, il fattore di rischio ambientale autonomo*, 23/11/2021, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2021/11/23/23-novembre-2021-lettera-allonu-restrizioni-bando-pfas-echa-gli-alimenti-sottratti-la-prevenzione-negata-il-fattore-di-rischio-ambientale-autonomo/#more-4682>> [Data di accesso: 9 Dicembre 2021]

Comitato di Redazione, *Luoghi a procedere. Attraversare i territori, unire le lotte. Staffetta delle acque infrante*, 25-26/04/2021, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2021/04/16/25-26-aprile-cs-luoghi-a-procedere-attraversare-i-territori-unire-le-lotte-staffetta-delle-acque-infrante/>> [Data di accesso: 5 Gennaio 2022]

Comitato di Redazione, *Missione ONU Veneto. Le autorità non hanno informato sull'inquinamento da Pfas e sul rischio salute. Foto, documenti, reportage di un'ispezione storica*, 21/12/2021, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2021/12/21/21-dicembre-2021-missione-onu-veneto-le-autorita-non-hanno-informato-sullinquinamento-da-pfas-e-sul-rischio-salute-foto-documenti-reportage-di-unispezione-storica/>> [Data di accesso: 8 Gennaio 2022]

Comitato di Redazione, *The devil we know - una straordinaria traduzione partecipata consegnata dagli studenti di Vicenza al futuro*, 31/07/2019, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2019/07/31/31-luglio-2019-the-devil-we-know-una-straordinaria-traduzione-partecipata-consegnata-dagli-studenti-di-vicenza-al-futuro/#more-871>> [Data di accesso: 5 Gennaio 2022]

Comitato di Redazione, *Traduzione di what matters - Pfas? Sono qui per restare - Il documento divulgativo dell'agenzia ambientale tedesca tradotto dagli studenti italiani*, 30/08/2021, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2021/08/30/30-agosto-2021-traduzione-di-what-matters-pfas-sono-qui-per-restare-il-documento-divulgativo-dellagenzia-ambientale-tedesca-tradotto-dagli-studenti-italiani/>> [Data di accesso: 5 Gennaio 2022]

Co.Ve.P.A., *Nel Veneto felix della Superpedemontana tutto è grave nulla è serio*, 01-08-2021, Coordinamento Veneto Pedemontana Alternativa. Consultabile su: <https://www.covepa.blogspot.com/2021/08/nel-veneto-felix-della-superpedemontana.html?fbclid=IwAR0md587XEShbBzaE4fD6f2IGWvZky19Og4uaq2JJT_19nD5_5QTe8MsCZU> [Data di accesso: 12 Agosto 2021]

Fazio G., *Oltre il caso Miteni. Storia di un disastro annunciato - dalla Rimar, al Tubone Arica, fino alla questione alimentare*, 24/01/2019, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2019/01/24/24-gennaio-2019-oltre-il-caso-miteni-storia-di-un-disastro-annunciato-dalla-rimar-al-tubone-arica-fino-alla-questione-alimentare/#more-574>> [Data di accesso: 5 Gennaio 2022]

Fazio G., *Si possono incenerire i Pfas? No. Mutano, si diffondono, costano. Il punto scientifico e la questione inceneritore di Fusina*, 18/02/2021, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2021/02/18/18-febbraio-2021-si-possono-incenerire-i-pfas-no-mutano-si-diffondono-costano-il-punto-scientifico-e-la-questione-inceneritore-di-fusina/>> [Data di accesso: 8 Gennaio 2022]

Leder F., Livorno S., Mano S., *Paesaggio, fuochi, mafia. Una riflessione collettiva sul Veneto contemporaneo*, 16/05/2020, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2020/05/16/16-maggio-2020-paesaggio-fuochi-mafia-una-riflessione-collettiva-sul-veneto-contemporaneo/>> [Data di accesso: 5 Gennaio 2022]

Lerner S., *Investigative Reporter at The Intercept covering health, science, and the environment, The U.S. military plans to keep incinerating toxic firefighting foam, despite health risks*, 27/01/2019, The Intercept. Consultabile su: <<https://theintercept.com/2019/01/27/toxic-firefighting-foam-pfas-pfoa/>> [Data di accesso: 6 Gennaio 2022]

Milioni M., *Pfas lungo la Pedemontana: il caso sbarca a Bruxelles*, 11-08-2021, VicenzaToday. Consultabile su: <https://www.vicenzatoday.it/attualita/esposto-commissione-europea-pfas-pedemontana-11-agosto-2021.html?fbclid=IwAR3eQzPfxrJ0J42Hrh85Z48_20xHZC2aMz0VjoozCby8CfnW4fVcyPE-L0M> [Data di accesso: 15 Agosto 2021]

Milioni M., *Poscola, Pfas «alle stelle»: la Provincia diffida la Spv*, 27 Luglio 2021, *VicenzaToday*. Consultabile su: <https://www.vicenzatoday.it/attualita/moria-animali-pfas-pedemontana-vicentino-27-luglio-2021.html?fbclid=IwAR311ERNR5pTy3mWMrXHBGpT9jDzqx0hTG_PTQn_2rULAEuCNHs3pk4IOVo> [Data di accesso: 15 Agosto 2021]

Milioni M., *Spv e Pfas, il caso si incendia*, 01-08-2021, *VicenzaToday*. Consultabile su: <<https://www.vicenzatoday.it/attualita/addetto-cantiere-pedemontana-sbrocca-scarico-1-agosto-2021.html?fbclid=IwAR3fXbOcbmtEzmqonq1UfnGYUZq8anssgd1tkqafW9VF4r-SYVzsDjyaNJM>> [Data di accesso: 3 Settembre 2021]

Pepe A., *PFAS: Modifica dei comuni delle zone Rossa, Arancione e gialla e altri aggiornamenti*, 15-06-2018, *Legambiente Vicenza APS*. Consultabile su: <<https://www.legambientevicenza.it/acqua/pfas-modifica-dei-comuni-delle-zone-rossa-arancione-e-gialla-e-altri-aggiornamenti/>> [Data di accesso: 8 Gennaio 2022]

Pietrobelli G., *Negli scarichi della galleria di Malo concentrazione di Pfas fino a 38 volte oltre i limiti: l'ultimo guaio della Pedemontana Veneta nelle analisi dell'Arpav*, 28-07-2021, *Il Fatto Quotidiano*. Consultabile su: <https://www.ilfattoquotidiano.it/2021/07/28/negli-scarichi-della-galleria-di-malo-concentrazione-di-pfas-fino-a-38-volte-oltre-i-limiti-lultimo-guaio-della-pedemontana-veneta-nelle-analisi-dellarpav/6276456/?fbclid=IwAR2cGyQCXo5eTDrQSAvi1rks5jbtCpasTbcfE4_2whhqEtPd7i362xxkIOw> [Data di accesso: 19 Agosto 2021]

Prof. Sarto F., Università di Padova. *Gli ex operai della Miteni muoiono di più per alcuni tumori - presentazione dello studio pubblicato da una rivista internazionale*, 10/10/2019, *PFAS.land*. Consultabile su: <<https://pfas.land/2019/10/09/10-ottobre-2019-gli-ex-operai-della-miteni-muoiono-di-piu-per-alcuni-tumori/>> [Data di accesso: 3 Gennaio 2022]

Prof. Sarto F., Università di Padova. *I Pfas sono ovunque. Non pensiamoci troppo / La nostra argomentata lettera alle autorità regionali per i diritti negati / Il Veneto non poteva non sapere*, 17/02/2020, *PFAS.land*. Consultabile su: <<https://pfas.land/2020/02/17/17-febbraio-2020-i-pfas-sono-ovunque-non-pensiamoci-troppo-la-nostra-argomentata-lettera-alle-autorita-regionali-per-i-diritti-negati-il-veneto-non-poteva-non-sapere/>> [Data di accesso: 5 Gennaio 2022]

Prof. Sarto F., Università di Padova. *Persistenza dei Pfas nel sangue dei lavoratori Miteni*, 02/03/2019, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2019/03/02/02-marzo-2019-persistenza-dei-pfas-nel-sangue-dei-lavoratori-miteni/#more-635>> [Data di accesso: 5 Gennaio 2022]

Redazione TVIWEB, *PEDEMONTANA – Malo e Castelgomberto vicinissimi: cade il diaframma della galleria*, 18-12-2020, Vicenza TVIWEB On-line television. Consultabile su: <https://www.tviweb.it/pedemontana-malo-e-castelgomberto-vicinissimi-cade-il-diaframma-della-galleria/?fbclid=IwAR2Hs2XUIJHiQ_SMc0ypu6MiXOgWCFaagLae7iVUF6tKltoBiY8cg5_D5tM> [Data di accesso: 15 Agosto 2021]

Rizzato T., *Spv: ancora allagamenti. Tutto preannunciato*, 31/08/2020, altovicentinonline.it. Consultabile su: <https://www.altovicentinonline.it/attualita-2/spv-ancora-allagamenti-tutti-preannunciato/?fbclid=IwAR2EJDo117ewyX5GF8-2fdOpgCXIfNMIsc05ccvYQIzyiDYFt_EQHBKXok> [Data di accesso: 6 Giugno 2021]

Sandini D., *Carboni e rigenerazioni. Dove finiscono i Pfas tolti dall'acqua? In aria? La questione carboni attivi, i documenti Chemviron-Arpav-Miteni, le domande senza risposta della Regione Veneto in Ecomafie*, 04/06/2021, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2021/06/04/4-giugno-2021-carboni-e-rigenerazioni-dove-finiscono-i-pfas-tolti-dallacqua-in-aria-la-questione-carboni-attivi-i-documenti-chemviron-arpav-miteni-le-domande-senza-risposta-della-regio/>> [Data di accesso: 5 Gennaio 2022]

Stoppele L., *Processo Pfas: Miteni non ha mai dichiarato di fare uso di sostanze perfluoroalchiliche*, 20/12/2021, VeronaSera. Consultabile su: <<https://www.veronasera.it/cronaca/processo-pfas-miteni-dichiarato-uso-sostanze-perfluoroalchiliche-20-dicembre-2021.html>> [Data di accesso: 22 Dicembre 2021]

Terra Nuova, *Veneto, si metta a norma la superstrada Pedemontana*, 28/07/2018. Consultabile su: <<https://www.terranuova.it/News/Ambiente/Gli-ambientalisti-scrivono-al-governo-Veneto-si-metta-a-norma-la-superstrada-Pedemontana>> [Data di accesso: 9 Giugno 2021]

Zampieri D., *L'escalation dei conflitti per l'acqua nel Vicentino*, 20 settembre 2019, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2019/09/18/19-settembre-2019-lescalation-dei-conflitti-per-lacqua-nel-vicentino/#more-942>> [Data di accesso: 5 Gennaio 2022]

Zampieri D., Wietor J.-L., *Cosa sono i Pfas? Evitando l'effetto lampione. L'articolo dell'European Environmental Bureau. Preoccupazioni e strategia europea per il futuro*, 12/01/2021, PFAS.land. Consultabile su: <<https://pfas.land/2021/01/12/12-gennaio-2021-cosa-sono-i-pfas-evitando-leffetto-lampione-larticolo-delleuropean-enviromental-bureau-preoccupazioni-e-strategia-europea-per-il-futuro-2/>> [Data di accesso: 3 Gennaio 2022]

Zaniol M., *Amazon, il nuovo deposito di smistamento di Riese Pio X è entrato in funzione*, 15/09/2021, Oggi Treviso. consultabile su: <<https://www.oggitreviso.it/amazon-nuovo-deposito-di-smistamento-di-riese-pio-x-%C3%A8-entrato-funzione-262769?fbclid=IwAR3EOCgwZsWf4VpJ-8BDFqAMAQSn8gTYqZg4GxvocZdhX7mYWEAvztEfSbs>> [Data di accesso: 17 Settembre 2021]

Altri documenti consultati : video

Ass.Co.Ve.P.A., Comunicato stampa n.01, 12 Maggio 2021, consultabile su: <<https://www.covepa.blogspot.com/2021/05/pedemontana-veneta-nuovo-aiutino-dalle.html>>

Ass.Co.Ve.P.A., Comunicato stampa n.01, 18 Novembre 2021, consultabile su: <https://drive.google.com/file/d/176q_EWt0Gt9f4DI-FYPMDnlGSGaEPWKe/view?usp=sharing>

Feltrin D., *Asfalto. I costi umani della Superstrada Pedemontana Veneta*, 2018 - durata 52'. Film documentario consultabile su: <<https://www.youtube.com/watch?v=h6bvQXmBYu8>>

SITOGRAFIA

<https://blog.smariadelcengio.it/casa-dei-sentieri>

https://drive.google.com/file/d/176q_EWt0Gt9f4DI-FYPMDnlGSGaEPWKe/view?usp=sharing

https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=LUCAS_-_Land_use_and_land_cover_survey

<https://ecobiosistemica.com/index.php/ecobiosistemica/l-ipotesi-gaia>

https://issuu.com/edizioniambiente/docs/produttori_come_gestire_rifiuti_speciali/1

https://it.wikipedia.org/wiki/Laudato_si%27

<https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/160940690800700103>

https://petizionepubblica.it/default.aspx?pi=OssSPV12&fbclid=IwAR0Ts36--wHpyNKyKH_8IU3buqP02HfxhLPQqKw9f4_VGM0UPoXkQfaKs14

<https://pfas.land/>

<https://pfas.land/2018/10/30/23-ottobre-limiti-pfas-in-europa-sconcerto-dopo-le-votazioni-a-strasburgo/#more-396>

<https://pfas.land/2018/11/05/8-ottobre-2018la-scuola-aperta-al-movimento-no-pfas/#more-195>

<https://pfas.land/2018/11/30/26-novembre-2018-con-gli-operai-di-mitene-per-il-lavoro-e-contro-la-degradazione-dellambiente/#more-500>

<https://pfas.land/2019/01/24/24-gennaio-2019-oltre-il-caso-mitene-storia-di-un-disastro-annunciato-dalla-rimar-al-tubone-arica-fino-alla-questione-alimentare/#more-574>

<https://pfas.land/2019/03/02/02-marzo-2019-persistenza-dei-pfas-nel-sangue-dei-lavoratori-mitene/#more-635>

<https://pfas.land/2019/06/10/11-giugno-2019-non-solo-pfas-dopo-mitene-storia-e-modalita-di-un-inquinamento-sistemico/#more-840>

<https://pfas.land/2019/07/31/31-luglio-2019-the-devil-we-know-una-straordinaria-traduzione-partecipata-consegnata-dagli-studenti-di-vicenza-al-futuro/#more-871>

<https://pfas.land/2019/09/18/19-settembre-2019-lescalation-dei-conflitti-per-lacqua-nel-vicentino/#more-942>

<https://pfas.land/2019/10/09/10-ottobre-2019-gli-ex-operai-della-miteni-muoiono-di-piu-per-alcuni-tumori/>

<https://pfas.land/2019/10/16/fine-ottobre-2019-grandi-mobilitazioni-no-pfas-prima-dei-processi-giornate-contro-i-crimini-ambientali-report-ecomafie/>

<https://pfas.land/2020/02/17/17-febbraio-2020-i-pfas-sono-ovunque-non-pensiamoci-troppo-la-nostra-argomentata-lettera-alle-autorita-regionali-per-i-diritti-negati-il-veneto-non-poteva-non-sapere/>

<https://pfas.land/2020/03/24/24-marzo-2020-prossimita-e-solidarieta-la-risposta-della-rete-gas-vicentina-al-coronavirus-un-esempio-dalla-terra-dei-pfas/>

<https://pfas.land/2020/05/16/16-maggio-2020-paesaggio-fuochi-mafia-una-riflessione-collettiva-sul-veneto-contemporaneo/>

<https://pfas.land/2021/01/12/12-gennaio-2021-cosa-sono-i-pfas-evitando-leffetto-lampione-larticolo-delleuropean-environmental-bureau-preoccupazioni-e-strategia-europea-per-il-futuro-2/>

<https://pfas.land/2021/02/18/18-febbraio-2021-si-possano-incenerire-i-pfas-no-mutano-si-diffondono-costano-il-punto-scientifico-e-la-questione-inceneritore-di-fusina/>

<https://pfas.land/2021/04/16/25-26-aprile-cs-luoghi-a-procedere-attraversare-i-territori-unire-le-lotte-staffetta-delle-acque-infrante/>

<https://pfas.land/2021/06/04/4-giugno-2021-carboni-e-rigenerazioni-dove-finiscono-i-pfas-tolti-dallacqua-in-aria-la-questione-carboni-attivi-i-documenti-chemviron-arpav-miteni-le-domande-senza-risposta-della-regio/>

<https://pfas.land/2021/08/30/30-agosto-2021-traduzione-di-what-matters-pfas-sono-qui-per-restare-il-documento-divulgativo-dellagenzia-ambientale-tedesca-tradotto-dagli-studenti-italiani/>

<https://pfas.land/2021/11/23/23-novembre-2021-lettera-allonu-restrizioni-bando-pfas-echa-gli-alimenti-sottratti-la-prevenzione-negata-il-fattore-di-rischio-ambientale-autonomo/#more-4682>

<https://pfas.land/2021/12/21/21-dicembre-2021-missione-onu-veneto-le-autorita-non-hanno-informato-sullinquinamento-da-pfas-e-sul-rischio-salute-foto-documenti-reportage-di-unispezione-storica/>

<https://pfasland.files.wordpress.com/2019/02/studio-merler-e-girardi-su-pfas-lavoratori-miteni-12-2018.pdf>

<https://pfasland.files.wordpress.com/2021/11/documento-onu-pfas-2021.pdf>

<https://pfasland.files.wordpress.com/2021/11/echa-consultation-2021-1.pdf>

<https://pfasland.files.wordpress.com/2021/11/prevenzione-negata-pfasland-08.pdf>

<https://repository.regione.veneto.it › public>

<https://storiamestre.it/2017/06/pasticciaccio-superstrada/>

<https://theintercept.com/2019/01/27/toxic-firefighting-foam-pfas-pfoa/>

<https://web.camera.it/parlam/leggi/deleghe/03036dl.htm>

https://www.altovicentinonline.it/attualita-2/spv-ancora-allagamenti-tutti-preannunciato/?fbclid=IwAR2EJDo117ewyX5GF8-2fdOpgCXIfNMIs05ccvYQIzyiDYFt_EQHbKXok

<https://www.anellopiccoledolomiti.com/>

<https://www.anticorruzione.it/-/delibera-c2-a0numero-1202-del-22/11/2017-1>

<https://www.camminodelbeatoclaudio.it/>

<https://www.copernicus.eu/it/informazioni-su-copernicus>

<https://www.corteconti.it/Download?id=803e6b8b-80ab-4b3d-a2b1-9dbe63c7826b>

<https://www.dottorsartori.it/index.php/articoli-di-informazione-sanitaria/185-pfas-sostanze-perfluoroalchiliche.html>

<https://www.facebook.com/CovepaVeneto>

<https://www.fanpage.it/attualita/pedemontana-veneta-la-superstrada-costruita-sui-rifiuti-bloccate-i-lavori-e-bonificate/>

<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2020/09/14/20G00138/sg>

https://www.ilfattoquotidiano.it/2021/07/28/negli-scarichi-della-galleria-di-malo-concentrazione-di-pfas-fino-a-38-volte-oltre-i-limiti-lultimo-guaio-della-pedemontana-veneta-nelle-analisi-dellarpav/6276456/?fbclid=IwAR2cGyQCXo5eTDrQSAvi1rks5jbtCpasTbcfE4_2whhqEtPd7i362xxkIOw

<http://www.inarziignanosos.it/DettaglioComunicazione.aspx?id=1414>

<http://www.isprambiente.gov.it/site/it-IT/>

<https://www.legambientevicenza.it/acqua/pfas-modifica-dei-comuni-delle-zone-rossa-arancione-e-gialla-e-altri-aggiornamenti/>

<https://www.marsec.org/>

<https://www.networkitalianofototerapia.it/ne-mo/>

<https://www.oggitreviso.it/amazon-nuovo-deposito-di-smistamento-di-riese-pio-x-%C3%A8-entrato-funzione-262769?fbclid=IwAR3EOCgwZsWf4VpJ-8BDFqAMAQSn8gTYqZg4GxvocZdhX7mYWEAvztEfSbs>

<https://www.reach.gov.it/studio-finalizzato-all%E2%80%99individuazione-di-potenziali-sostituti-delle-sostanze-perfluoroalchiliche#:~:text=Le%20sostanze%20PFAS%20a%20catena,capacit%C3%A0%20di%20bioaccumulo%20e%20tossicit%C3%A0>

<https://www.regione.veneto.it/rilievi-corte-dei-conti>

<https://www.romeastrata.org/>

<https://www.romeastrata.org/direttrice/bassano-del-grappa-fucecchio-roma/>

<https://www.terranoova.it/News/Ambiente/Gli-ambientalisti-scrivono-al-governo-Veneto-si-metta-a-norma-la-superstrada-Pedemontana>

<https://www.treccani.it/enciclopedia/endotelio/>

<https://www.treccani.it/vocabolario/polverizzazione/>

https://www.tviweb.it/pedemontana-malo-e-castelgomberto-vicinissimi-cade-il-diaframma-della-galleria/?fbclid=IwAR2Hs2XUIJHiQ_SMc0ypu6MiXOgWCFaagLae7iVUF6tKltoBiY8cg5_D5tM

http://www.ualberta.ca/~iiqm/backissues/2_1/html/holt.html

http://www.ualberta.ca/~iiqm/backissues/3_4/html/duncan.html

http://www.ualberta.ca/~iiqm/backissues/4_1/html/muncey.htm

https://www.unive.it/pag/fileadmin/user_upload/cdlm/allegati-elementi-comuni/2019-20/LABDEA_18-11-2019.pdf

<https://www.veronasera.it/cronaca/processo-pfas-miteni-dichiarato-uso-sostanze-perfluoroalchiliche-20-dicembre-2021.html>

<https://www.vicenzatoday.it/attualita/addetto-cantiere-pedemontana-sbrocca-scarico-1-agosto-2021.html?fbclid=IwAR3fXbOcbmtEzmqonq1UfnGYUZq8anssgd1tkqafW9VF4r-SYVzsDjyaNJM>

https://www.vicenzatoday.it/attualita/esposto-commissione-europea-pfas-pedemontana-11-agosto-2021.html?fbclid=IwAR3eQzPfxrJ0J42Hrh85Z48_20xHZC2aMz0VjoozCby8CfnW4fVeyPE-L0M

https://www.vicenzatoday.it/attualita/moria-animali-pfas-pedemontana-vicentino-27-luglio-2021.html?fbclid=IwAR311ERNR5pTy3mWMrXHBGpT9jDzqx0hTG_PTQn_2rULAEuCNHs3pk4IOVo

<https://www.youtube.com/watch?v=h6bvQXmBYu8>

<https://www.covepa.blogspot.com/2021/05/pedemontana-veneta-nuovo-aiutino-dalle.html>

https://www.covepa.blogspot.com/2021/08/nel-veneto-felix-della-superpedemontana.html?fbclid=IwAR0md587XEShbBzaE4fD6f2IGWvZky19Og4uaq2JJT_19nD5_5QTe8MsCZU

www.confartigianato.veneto.it

www.superstradapedemontanaveneta.it

www.covepa.blogspot.it