

Nasce la Rete nazionale STOP Orte-Mestre

Ultimo aggiornamento mercoledì 29 dicembre 2010

Con 550 milioni di tonnellate l'Italia è il terzo Paese europeo per emissioni di gas serra. Il protocollo di Kyoto prevedeva per l'Italia una diminuzione del 6,5% dei gas serra entro il 2010, ma ad oggi le emissioni lorde italiane sono aumentate del 7,1 %, soprattutto a causa dell'aumento dei consumi per trasporti (+ 24%), della produzione di energia elettrica da fonti fossili (+ 14%) e della produzione di riscaldamento per usi civili (+ 5%).

Nel nostro Paese le merci continuano a viaggiare prevalentemente su strada (71,9% nel 2008), poco in nave (18,3) e pochissimo su ferrovia (9,8). Il tasso di motorizzazione è altissimo: 598 auto ogni 1000 abitanti (+91 % dal 1980). Fatto 100 il volume economico sviluppato dal trasporto su gomma, si stimano nel 40% le ricadute economiche positive, mentre ben il 60% sono esternalità negative che ricadono sulla collettività.

Il consumo di suolo in Italia ha raggiunto livelli insostenibili con gravi ripercussioni sull'ambiente, il paesaggio e la salute; si può stimare in circa 21.500 kmq la superficie totale ad oggi cementificata (circa 500 kmq ogni anno). La speculazione edilizia e la spirale costituita da strade, nuovi insediamenti, aumento del traffico, ancora nuove strade sembra inarrestabile.

In molte città italiane si registrano tassi di inquinamento atmosferico elevatissimo; la Pianura Padana tra le regioni più inquinate del mondo. Una delle principali cause dell'inquinamento atmosferico è dovuta al trasporto stradale.

L'Italia ha un'impronta ecologica (dati 2005) di 4.2 ettari globali e un deficit ecologico di 3.1 ettaro globale pro capite, agli ultimi posti rispetto agli altri paesi europei.

A fronte di questa grave situazione ambientale, e in contrasto con gli innumerevoli appelli alla sostenibilità ambientale, i Governi di centro-destra e di centro-sinistra degli ultimi 15 anni, con la complicità delle Regioni interessate, hanno avallato una delle più grandi e devastanti opere della famigerata Legge Obiettivo, l'autostrada Orte-Mestre; un progetto inutile e devastante del costo di 10 miliardi di euro, che sta per materializzarsi.

L'autostrada attraverserà cinque Regioni (Lazio; Umbria; Toscana; Emilia Romagna; e Veneto), 11 Province e 48 Comuni; il tracciato prevede solo in parte la riqualificazione della E-45, si sviluppa in parallelo alla SS 309 Romea e ha numeri da brivido:

- 396 km di lunghezza
- 139 km di ponti e viadotti
- 64 km di gallerie;
- 20 cavalcavia
- 226 sottovia,
- 83 svincoli
- 2 barriere di esazione
- 15 aree di servizio

OPERA INUTILE, COSTOSA E DEVASTANTE

- Provoca gravi danni ambientali a carico di importanti zone di interesse storico, paesistico, ambientale (es. Parco del delta del Po, Valli di Comacchio e Mezzano, Laguna sud, Riviera del Brenta, Parco delle Foreste Casentinesi, valli dell'Appennino centrale)

- Comporta un elevato consumo di suolo, per la maggior parte libero, e il frazionamento di numerosi fondi agricoli

- Favorisce la cementificazione delle aree libere attraversate o adiacenti agli svincoli;

- Determina un sensibile aumento dell'inquinamento atmosferico e acustico, accentua il rischio idraulico soprattutto nelle aree più fragili;

- Privilegia ancora una volta il trasporto su gomma a scapito di quello ferroviario e marittimo, più sostenibili;

- È inutile in quanto i flussi di traffico attuali e futuri che interessano la SS 309 Romea e la E-45 non giustificano in alcun modo la costruzione di un'altra autostrada che diventerebbe di fatto un doppione della A-1 e della A-14/A-13;

- È un enorme spreco di denaro pubblico: con di 10 miliardi di euro (di cui 1,4 miliardi pubblici e 8,6 miliardi anticipati dai privati) l'Autostrada Orte-Mestre è l'opera in assoluto più costosa tra quelle inserite nella Legge Obiettivo. Meno del

metà dei soldi destinati alla Mestre-Orte sarebbero sufficienti per sanare il dissesto idrogeologico dell'intero Paese;

- Ha tempi lunghi e distoglie risorse per la messa in sicurezza di SS 309 e E-45: dedicare finanziamenti pubblici alla progettazione e alla realizzazione di una nuova autostrada tra 10-15 anni, impedisce oggi di risolvere il problema inderogabile della messa in sicurezza della Romea o della E-45;

- Favorisce il deprecabile business delle concessioni autostradali e le cricche di appaltatori: la cordata guidata dalla GEFIP Holding dell'europarlamentare PdL Vito Bonsignore punta con questa operazione a diventare il terzo polo autostradale d'Italia. I soldi anticipati dai privati saranno ampiamente ripagati con i pedaggi autostradali e con altri servizi pagati dai cittadini ai gestori per 39 anni. È poi un dato di fatto che, in Italia, gli appalti legati alle grandi opere costituiscono un'ottima occasione per il malaffare e per le infiltrazioni mafiose.

LE ALTERNATIVE ESISTONO: SONO MENO COSTOSE, MENO IMPATTANTI E FACILMENTE REALIZZABILI

- Messa in sicurezza SS 309 Romea: il progetto di autostrada Orte-Mestre non prevede alcun intervento per la messa in sicurezza della Romea, una delle strade più pericolose d'Italia. Il rifacimento del manto stradale, la predisposizione di corsie di emergenza, di piazzole di sosta, il miglioramento della segnaletica, la eliminazione degli incroci a raso, ecc. sono interventi possibili in 2-3 anni e con spese molto contenute.

- Deviazione del traffico pesante sulla A-13: il collegamento autostradale Mestre-Ravenna esiste già ed è un'autostrada Padova-Bologna, eventualmente potenziabile. Da Ravenna è possibile deviare i T.I.R. dalla SS 309 verso Ferrara attraverso il raccordo autostradale con Ferrara, oppure attraverso il completamento delle varianti alla SS-16 già prevista nel Piano dei Trasporti della Regione Emilia-Romagna. La statale Romea così sgravata sarebbe più che sufficiente per supportare il traffico locale e di media percorrenza e potrebbe essere finalmente valorizzata sotto il profilo turistico. La deviazione dei TIR sull'asse A-13 sarebbe anche più logica visto che la linea degli interporti si sviluppa proprio tra Ferrara, Rovigo e Padova.

- Messa in sicurezza della E-45: anche questa arteria, vecchia e pericolosa, e perennemente cantierizzata, richiede interventi definitivi di riqualificazione, senza la sua trasformazione in autostrada. Il progetto di ANAS prevede per questo tratto delle varianti estremamente impattanti, soprattutto in corrispondenza del nodo di Perugia; inoltre il potenziamento di questa arteria costituirebbe un potente attrattore di traffico con gravi ripercussioni ambientali per le valli dell'Appennino centrale;

- Potenziamento del trasporto marittimo: la conformazione dell'Italia favorisce più che in altri Paesi il potenziamento delle merci via nave, mentre un'autostrada in progetto fungerebbe da collegamento stradale tra i porti di Civitavecchia, Ravenna e Venezia in palese contrasto e forte concorrenza con il sistema di trasporto marittimo. La Comunità Europea punta decisamente verso il trasporto marittimo delle merci, una modalità che consente collegamenti più rapidi, più economici e soprattutto meno impattanti rispetto alla gomma. Dal 2007 ad oggi i fondi europei per lo sviluppo della rete TEN-T marittima ammonta a 7,13 miliardi di euro, in Italia si continua a perseguire il modello obsoleto del trasporto stradale.

- Potenziamento del trasporto ferroviario: la ferrovia costituisce una valida alternativa alla gomma, sia per il trasporto delle merci che dei passeggeri. In alcuni casi, gli stessi enti che promuovono la Orte-Mestre, finanziano allo stesso tempo progetti per lo sviluppo o il potenziamento di tratte ferroviarie lungo la medesima direttrice (es. collegamento Venezia-Chioggia, riapertura della linea Civitavecchia-Orte).

È

Adesioni aggiornate al 12/11/2010

Adesioni nazionali:

Legambiente Nazionale, Italia Nostra Onlus, Movimento Nazionale Stop al Consumo di Territorio, Associazione Nazionale Pro Natura, Forum Ambientalista, WWF Nazionale, Mountain Wilderness Italia, Eddyburg.

Adesioni locali:

Legambiente Veneto, Legambiente Emilia Romagna, Legambiente Umbria, Legambiente provincia di Ravenna, Circolo Legambiente Perugia, Circolo Legambiente di Bologna, Circolo Legambiente Ravenna, Circolo Legambiente Adria, Circolo Legambiente Sarmazza (Saonara - PD), Circolo Legambiente Riviera del Brenta, Italia Nostra Umbria, Italia

Nostra Perugia, Attac Ravenna, ATTAC Perugia, Collettivo Byzanthium Ravenna, Gruppo Regionale Movimento 5 stelle Emilia Romagna, Movimento 5 Stelle Ravenna, Movimento 5 Stelle Rovigo, Movimento 5 Stelle Chioggia, Movimento 5 Stelle Riviera del Brenta, Associazione Naturalisti Ferraresi, Associazione Ravenna Viva, Gruppo Regionale Verdi Emilia Romagna, Ecoistituto del Veneto Alex Langer, Rete dei Comitati del Polesine, CAT (Comitati Ambiente e Territorio Riviera del Brenta Miranese), Rete NO AR, Laboratorio Mirano Condivisa, ALTROVE (Rete dei Comitati del Veneto), Associazione Zone Onlus Venezia, WWF Veneto, WWF Emilia Romagna, WWF Umbria, WWF Toscana, WWF Lazio, WWF Marche, LIPU Veneto, Associazione Ambiente Venezia, Assemblea Permanente NO Mose, Circolo legambiente Padova, Gruppo Verdi Cesena, Italia Nostra Veneto, Italia Nostra Venezia, Italia Nostra Riviera del Brenta

Â

Adesioni personali:

Edoardo Salzano (urbanista), Anna Donati (esperta in territorio e mobilità sostenibile), Massimo Carlotto (scrittore), Paolo Cacciari (esponente movimento Decrescita), Fabrizio Bottini, Ennio Caggiano (medico), Stefania Torre, Lucilla Rebecca, Paolo Berdini, Giuseppe Palermo, Danaro Auro Mandelli, Maria Giacometti, Matteo Bevilacqua, Fernanda Marchiori, Silvia Franchina, Annalisa Armuzzi, Oscar Mancini, Gianni Rizzato, Laura Gabrieli, Paola Porcinai, Giuseppe di Benedetto, Maria Elenea Bonfrisco, Ludovico Meneghetti.

Â