

La Superstrada Pedemontana che sconvolgerà Veneto e Lombardia

Ultimo aggiornamento lunedì 05 settembre 2011

A cura dell'Associazione "Veneto Sostenibile".

Sono molto numerose le ragioni che spingono a definire la Superstrada Pedemontana un "Ecomostro" minacciante gli equilibri dei territori lombardi e veneti su cui si svilupperà. I cantieri stanno per essere aperti e l'allerta massima da parte dei comitati, delle associazioni e dei semplici cittadini che non vogliono subire l'ennesimo affronto al territorio e quindi a loro stessi. Sebbene quest'opera porti il nome di "superstrada", si presenterà con le impattanti fisionomie di una normale autostrada a sei corsie, a cui si aggiungono quelle di emergenza, i caselli attraverso cui si accederà pagando un pedaggio e le complanari che la collegheranno alla viabilità normale.

È

l'unica cosa che la distinguerà sarà il limite di velocità, inferiore di 20 km/h ma si capisce quanto siano numerose le quote di territorio che la S.P. inghiottirà in un'unica colata di cemento.

La Superstrada Pedemontana farà parte del Corridoio V° Lisbona - Kiev, un'arteria che attraverserà da est ad ovest l'Europa e che sarà funzionale all'obsoleto paradigma del trasporto delle merci su gomma. Essa nasce perciò non dalle esigenze delle comunità (che vivranno le conseguenze della sua realizzazione), ma per piani transnazionali che calpestanto l'economia prossimale e regionale, l'unica sostenibile, e che faranno dell'Italia una semplice tappa di passaggio.

Per quanto riguarda il Veneto, ci sta avvenendo grazie ad un atto di forza che si fa beffe della concertazione democratica, dato che il 25 giugno 2009 l'ex presidente Galan chiese al presidente del Consiglio dei Ministri Berlusconi di concedere alla Superstrada Pedemontana Veneta lo stesso stato di emergenza decretato per il terremoto all'Aquila "sulla base dell'esperienza estremamente positiva (!!!) del Passante di Mestre". Si è il caso, però, che la Corte dei Conti abbia giudicato questa "esperienza" contraria al principio di legalità e di certezza del diritto, non affrontando le critiche viceversa, scavalcando completamente il sistema delle regole per la realizzazione delle opere pubbliche (deliberazione della Corte dei Conti n. 4/2011/G).

Senza alcuna incertezza, la Presidenza del Consiglio ha decretato lo stato di emergenza (DPCM, 31 luglio 2009) e con successiva ordinanza (OPCM, 15 agosto 2009), su indicazione di Bertolaso, Commissario della Protezione Civile, Silvano Vernizzi è stato nominato Commissario delegato per l'emergenza.

Fu così che in materia di traffico fu adottata la procedura prevista per le calamità naturali, catastrofi o altri eventi che, per intensità ed estensione, debbono essere fronteggiati con mezzi e poteri straordinari (LN 225/1992 istitutiva della Protezione civile) vedi nota 1.

Sembra così che la Superstrada Pedemontana sia l'ennesimo esempio della mentalità "del fare a tutti i costi" della classe politica italiana, che negli ultimi anni si è resa complice degli scandali che hanno coinvolto la Protezione Civile (si pensi al caso della Maddalena per la preparazione dell'ultimo G8) e che nelle aule del Parlamento vara frettolosamente le norme a suon di decreti. Mentre l'Ecomostro della Pedemontana si sta materializzando, il 28 marzo 2011 il Libro Bianco su Mobilità e Trasporti della Comunità Europea ha stabilito che almeno il 50% delle merci e dei passeggeri si dovranno spostare su rotaia.

Non si capisce allora perché la classe dirigente italiana continui testardamente a farsi promotrice di simili opere dato che anche la nuova revisione del Piano Europeo dei Trasporti spingerà ad introdurre forti aumenti tariffari per i veicoli superiori alle 3,5 tonnellate. A ciò si aggiungono gli autorevoli studi (vedi nota 2) che avvertono dell'avvicinarsi del "Picco del Petrolio" e cioè dell'esaurirsi delle fonti di energia che non renderà più conveniente il trasporto delle merci su lunga distanza, decretando così la necessità di creare circuiti economici a breve percorrenza.

l'insostenibilità di questa grande opera si registra non solo sotto il profilo ambientale, circostanza che dovrebbe già indurlo ad abortirla, ma persino in termini economici per la serie di "oltre al danno la beffa".

Per il tratto lombardo il costo complessivo è stato stimato attorno ai 3,6 miliardi (vedi nota 3) di euro, mentre per quello veneto l'ammontare è di circa 2 miliardi e 130 milioni di euro che probabilmente subiranno un fisiologico aumento di punti percentuali secondo quello che è il tradizionale modus operandi italiano (si pensi al Passante di Mestre che è stato ultimato con un rincaro del 30 %).

Un costo e un rischio finanziario spropositato se si pensa che il maggiore beneficio che se ne trarrà consisterà nel risparmio di solo 30 minuti (vedi nota 4) nel tratto di percorrenza. Si prospetta così uno scenario mortificante per l'integrità e la dignità del bene comune dato che ancora una volta saranno le lobby del cemento e del potere finanziario a trarre il maggiore vantaggio dalla realizzazione della S.P. . Realizzando quest'ultima in virtù del Project Financing, le cordate dell'asfalto apporteranno nelle loro casse ingenti guadagni e secondo le nervature di un capitalismo perverso, accolleranno i maggiori margini di rischio alla spesa pubblica. Il tutto viene poi immerso in un'atmosfera opaca dato che non viene permesso ai cittadini e ai comitati di conoscere i dettagli della Convenzione Economica, adducendo a motivo del diniego il fatto che si tratta di un "atto pattizio" tra il Commissario e la ditta appaltatrice. Sarebbe interessante e legittimo capire perché si mantiene un simile oscurantismo sulle voci che andranno ad interessare la spesa pubblica.

Anche stavolta la domanda "quella che da anni sta tuonando tra le fila dei comitati di mobilitazione civile che criticano la ratio di opere come il Tav o il Ponte sullo stretto di Messina? Perché patrocinare e assumere rischi in progetti mastodontici quando si potrebbe optare per soluzioni meno impattanti dal punto di vista ambientale e più contenute sul versante economico? Perché nel caso della mobilità pedemontana, non si provvede piuttosto ad allargare le tangenziali che già sono presenti mettendo contemporaneamente a punto un piano di trasporti intelligente che rafforzi il trasporto pubblico, risolvendo così le congestioni causate dal pendolarismo? Si continua invece ad incentivare l'uso della macchina privata ...

Questa Superstrada "l'ennesima espressione del vecchio dogma economico dello sviluppo ascendente, che non ha lasciato spazio a dubbi sulla parabola che voleva disegnare e alle legittime interrogazioni sui costi sociali-ambientali e dunque esistenziali che esso comporta. Affinché la Regione, e quindi i cittadini, non debbano rimborsare la ditta appaltatrice dei mancati pedaggi, si deve paradossalmente sperare in un accesso giornaliero di circa 45.000 veicoli. Per non destinare preziose finanze agli asfaltatori dobbiamo auspicare che l'inquinamento si mantenga nei suoi indici allarmanti e che anzi continui a crescere, mentre le risorse destinate alla spesa sociale sono sempre più esigue.

Il punto critico della questione "l'improbabilità che si raggiungano simili cifre di accesso perché alta saturazione di viabilità si presenta solo in certi segmenti, come nella tratta comasca o a ridosso dei capoluoghi di provincia. È poi doveroso riflettere che quest'ultima circostanza sembra imputabile al pendolarismo, risolvibile in tutt'altra maniera che con la realizzazione di un'Autostrada camuffata da Superstrada. In altri punti addirittura, si pensi al varesino o alla Valle dell'Adda per la parte lombarda, le stime del traffico scendono addirittura a 10.000 - 15.000 veicoli (vedi nota 5).

Allo stesso modo in Veneto i dati dicono che non si potrà raggiungere la soglia dei 45.000 accessi collegando la Pedemontana alle autostrade per il Tarvisio, che sono interessate da flussi di traffico modestissimi, e tantomeno facendo concorrenza al bacino di utenza della A4, A31 e A28, autostrade che presenteranno un limite di velocità elevato (130 km/h contro i 110 km/h della Superstrada Pedemontana). In tal modo vacilla la speranza che a lenire il disastro finanziario vi sia almeno l'odioso inquinamento!! Davvero doloroso sarà il prezzo ambientale che si dovrà pagare, si pensi alla ferita che si aprirà nel Parco della Valle del Lambro, uno dei pochi terreni brianzoli che offrono rifugio dalla monotonia del paesaggio industriale lombardo, che verrà tagliato dal "asfalto" della Pedemontana.

Si pensi al dramma di Seveso (MB) che verrà attraversato dalla P.V. in prossimità della zona che ancora oggi "fortemente inquinata dalla diossina (vedi nota 6) sprigionatasi 34 anni fa a seguito di un incidente avvenuto nella sede dell'Ex Icmesa. La domanda che sorge spontanea "quali sostanze verranno liberate durante i movimenti del terreno necessari alla realizzazione della Superstrada?

In Veneto si presenta ancora una volta un caso di "conflitto d'interessi" tipicamente italiano dato che il Commissario Straordinario per l'emergenza traffico, dott. Vernizzi, incaricato di realizzare quanto prima la Pedemontana, "contemporaneamente presidente della Commissione a cui compete di emettere la V. I. A. .

Come era prevedibile, il Comitato Difesa e Salute del Territorio (vedi nota 7), espressione dello scontento e della preoccupazione dei cittadini della Valle dell'Agno a nord di Vicenza, ha messo in luce la grossolanità e l'eccessiva leggerezza delle analisi effettuate sul progetto preliminare della S.P. ! La situazione si fa ancora più allarmante dato che tra pochi mesi verrà depositato il progetto esecutivo, il quale renderà inefficaci le ulteriori valutazioni ambientali a causa della difficoltà di ripensare l'opera giunti ormai ad uno stadio così avanzato.

La compromissione per il territorio veneto sarà altissimo se si pensa alla spada di Damocle del dissesto idrogeologico che pende sul vicentino. Se già oggi le perturbazioni intense comportano il rischio di inondazioni (si pensi all'alluvione dello scorso novembre), figuriamoci cosa potrà accadere dopo l'ulteriore impermeabilizzazione del territorio causata dalla S. P. e dalle sue opere accessorie.

A ciò si aggiunge il gravissimo fatto che la futura Superstrada comprometterà nel rosatese il Parco delle Roggie (vedi nota 8), ancora intatto naturalisticamente e prezioso testimone dell'antica società veneta. Esso venne istituito nel 2002 da una delibera della Giunta Regionale per preservarne il patrimonio da progetti che intendevano realizzare una bretella ovest alternativa alla statale 47. Grazie ai poteri straordinari conferitogli, il Commissario Vernizzi potrà purtroppo mettervi mano e compromettere così una delle rare zone che si erano conservate intatte dalla speculazione del cemento e dell'asfalto che ha caratterizzato il Veneto.

A Cusignana (Tv) invece, la realizzazione della S.P. comporterà un altro gravissimo scempio al patrimonio artistico-culturale veneto dato che essa lambirà Villa Agostini Tiretta⁹, palazzo nobiliare eretto ai primi del Cinquecento. In difesa del territorio, della nostra cultura e della salute "necessario intervenire e diffondere quanto possibile questa denuncia, nella speranza che essa possa contribuire alla formazione di una maggiore consapevolezza e di un nuovo umanesimo, imprescindibile dal rispetto dell'ambiente.

Associazione "Veneto Sostenibile", Bassano del Grappa (Vicenza)

NOTE:

1. Su questa illegittimità si "di recente pronunciato il Consiglio di Stato, ricordando che la procedura scelta da

Berlusconi anche per la SPV "applicabile unicamente ad "eventi equiparabili a quelli calamitosi e catastrofici" (Cons. Stato, Sez. VI, n. 654 del 28.01.2011)).

2. "The end of cheap oil" di Colin J. Campbell e Jean H. Laherrre, apparso su Scientific American nel marzo 1998, tradotto in italiano da Le Scienze ("La fine del petrolio a buon mercato").

3. Articolo "Edilizia e territorio" del 7 giugno 2004 comparso su "Il Sole 24 ore" a firma dell'ing. Andrea Debernardi.

4. Dati presenti su <http://www.pedemontana.com/>.

5. Articolo "Edilizia e territorio" del 7 giugno 2004 comparso su "Il Sole 24 ore" a firma dell'ing. Andrea Debernardi.

6. Articolo su Repubblica Milano

7. <http://difesasaluteterritorio.blogspot.com/>

8. <http://www.campodellerogge.com/news/news.asp?id=3774>

9. <http://www.salviamovillaagostini.org/category/contatti>