

DOSSIER NO TI-BRE

a cura dell'assemblea
NO TI-BRE

NO TIBRE



NO DEVASTAZIONI

Sommario

No Ti-Bre	pag. 3
Storia del Progetto	pag. 7
Protezione o Devastazione	pag. 10
Autorizzazioni e Competenze	pag. 13
Contadini, Schiavi e...Faraoni.	pag. 15
Tre storie parmigiane sulla Pizzarotti SpA	pag. 17
L'Onnipresenza del Gruppo Gavio	pag. 20
Concessioni ai Concessionari	pag. 21
Il Caso Bre-Be-Mi	pag. 23
Assaliti da Alta Velocità e Autostrade	pag. 25
Autostrade Padane	pag. 27
A proposito di un'alternativa	pag. 32
Non è troppo tardi	pag. 35

NO TI-BRE

Ti-Bre è un'abbreviazione che sta per Tirreno-Brennero, ovvero una connessione autostradale tra il Tirreno (Livorno) e il tunnel del Brennero, e quindi l'Austria e gli altri paesi Europei. Più nello specifico l'opera Ti-Bre si riferirebbe alla connessione mancante tra le già esistenti Autocisa (La Spezia-Parma) e l'Autostrada del Brennero. La Ti-Bre vorrebbe quindi proseguire l'A15 unendo Parma all'Autostrada del Brennero (A22 Modena-Brennero) congiungendosi ad essa all'altezza di Mantova o di Verona.

Quello della Ti-Bre è un progetto che risale addirittura agli anni '70 e che da allora incombe come un fantasma sulla campagna della bassa parmense. Già ai tempi si erano formate assemblee civiche per discutere se l'opera fosse utile e positiva per il territorio oppure inutile e dannosa. La bilancia propendeva per la seconda opzione: pochi i vantaggi, poche le promesse di sviluppo mentre evidenti i danni su un territorio che era prevalentemente agricolo e di tradizione agricola.

Il progetto Ti-Bre è rimasto un'idea sulla carta, finché avvicinandosi al nuovo millennio è tornato alla ribalta, dietro la spinta del gruppo Gavio "proprietario" di Autocisa e dell'impresa Pizzarotti S.p.A., famigerata ditta di costruzioni del parmense, i cui tentacoli arrivano fino a ben oltre i limiti del territorio nazionale.

Le ragioni di questo progetto sono diventate quindi sempre più evidenti: non si tratta di offrire un servizio utile ai cittadini e neanche allo sviluppo economico del territorio o dell'Italia. Si tratta semplicemente di costruire un pezzo di autostrada, così che Pizzarotti possa gonfiare le sue tasche, essendosi aggiudicato l'appalto della grande opera, e Gavio (che sarebbe anche il finanziatore principale dell'opera tramite Autocisa) possa garantirsi la concessione di Autocisa per ancora molti anni. Ovvero le ragioni sono soldi, tanti soldi, che finiranno nelle mani di noti imprenditori, e poi a cascata su politici, e qualche briciola per i proprietari dei terreni agricoli che verrebbero espropriati.

A finanziare quest'opera sarebbe Autocisa, un'autostrada costruita con i soldi pubblici, ovvero con i soldi dei cittadini italiani. Negli anni '90, così come tutte le altre autostrade italiane, la costruzione dell'A15 era già stata ripagata, tramite i pedaggi pagati dagli automobilisti. Allora non aveva più senso che lo Stato facesse pagare il pedaggio agli automobilisti per coprire un costo che già era stato pagato. Quindi venne presa la scelta di privatizzare l'A15: ovvero venne data in "concessione" dallo Stato ad Autocisa s.r.l., ovvero al gruppo Gavio, che in pratica senza alcun costo può ottenere introiti astronomici grazie ai pedaggi degli automobilisti. AutoCisa è già la seconda autostrada italiana più cara, e il pedaggio ha subito un aumento annuale per finanziare la realizzazione della Ti-Bre. Quindi la Ti-Bre verrebbe teoricamente realizzata con soldi privati di Autocisa s.r.l., ma in realtà sono soldi che sono stati rubati ai cittadini italiani e finiti nelle mani dell'imprenditore Gavio.

Per di più se già negli anni '70 si riteneva l'opera inutile, oggi manca anche una delle principali ragioni che poteva giustificare (parzialmente) la devastazione ambientale Ti-Bre: infatti la zona attraversata dalla Ti-Bre era quella dello zuccherificio Eridania, mal collegato con la rete ferroviaria ed autostradale a differenza degli altri maggiori zuccherifici d'Italia. Ma già da qualche tempo lo zuccherificio Eridania è chiuso e abbandonato.

Un'altra ragione “No Ti-Bre” è che la zona attraversata dalla Ti-Bre include diverse aree protette naturalistiche, che rappresentano una ricchezza per la biodiversità di flora e fauna di importanza riconosciuto a livello nazionale ed europeo. La costruzione di un'autostrada a fianco di queste aree sarebbe un vero e proprio ecocidio.

Inoltre, la zona attraversata dalla Ti-Bre rappresenta una delle poche aree rimaste nella provincia di Parma con una campagna agricola che ha ancora una sua identità. Attraversare queste terre da un mostro di cemento può compromettere seriamente il futuro del territorio e il suo carattere agricolo.

Ma la ragione principale per cui nessuno cittadino vuole questa Autostrada è che la Ti-Bre sarebbe un moncone di autostrada che finisce nel nulla della campagna agricola, o nella più “felice” delle ipotesi giuste di fronte al fiume Po. E poi resterebbe lì ad attendere un domani l'incerta e improbabile attuazione della parte lombarda e di un nuovo ponte sul fiume Po.

Di fronte all'inutilità evidente dell'opera, dei danni irreparabili che comporterebbe, e delle truffe speculative che la dirigono, tutte le istituzioni ambientaliste della zona e anche i sindaci dei comuni interessati si sono organizzate per tentare di fermare l'opera. Con un lungo lavoro informativo e organizzativo, il Coordinamento di Comitati contro le Autostrade Cr-Mn e Ti-Bre, è riuscito ad organizzare nell'aprile 2015 un corteo nella zona della Ti-Bre, in testa al quale sfilarono gli otto sindaci dei comuni interessati dalla Ti-Bre (anche se alcuni di quei sindaci erano gli stessi che pochi anni prima avevano firmato i permessi per la realizzazione della Ti-Bre!).

Dopo il corteo, il Coordinamento di Comitati ha continuato a portare avanti un'opposizione istituzionale, e nel gennaio 2016 una delegazione dei comitati si è autoconvocata al Ministero delle Infrastrutture per chiedere al ministro delle infrastrutture Del Rio di negare l'ultima autorizzazione che manca per la realizzazione della Ti-Bre. Il Ministro ha risposto dicendo che la Ti-Bre è un'opera di “importanza strategica”. Anche l'Unione Europea, interpellata, ha risposto che la presenza di aree protette a livello europeo non preclude alla costruzione dell'opera.



Sopra: gli otto sindaci in testa al corteo del Coordinamento di Comitati contro le Autostrade Cr-Mn e Ti-Bre dell'aprile 2015. (foto: Parma Today).

La città di Parma dovrebbe già conoscere bene i limiti di un'opposizione puramente istituzionale. C'è stata infatti la lezione dell'inceneritore: un forte e deciso movimento istituzionale, ha portato avanti una dura battaglia contro la costruzione dell'inceneritore di Parma. Il risultato di questa opposizione è culminata con la sorprendente elezione di Federico Pizzarotti a sindaco di Parma. Quello che doveva essere il sindaco (a cinque stelle) blocca-inceneritore, una volta eletto ha dichiarato che non aveva le possibilità di fermare la costruzione dell'opera. Ora l'inceneritore di Parma è là che brucia rifiuti, e sembra che presto inizierà a bruciare rifiuti provenienti anche da altre province.

Quindi, con la Ti-Bre, vedendo che si stava spianando la strada per l'inizio dei cantieri, annunciato ormai imminente, e visto che l'unica opposizione esistente si limitava ad attendere risposte da ministri, alcune persone hanno deciso di riunirsi in assemblea per organizzare un'altro tipo di opposizione alla Ti-Bre: un'opposizione determinata, orizzontale e dal basso, senza aspettare l'intervento di chissà chi, ma convinti che auto-organizzandosi e mettendosi di traverso gli abitanti hanno la possibilità di ottenere ciò che sindaci e associazioni (con tutte le buone intenzioni del mondo) non riescono ad ottenere, nel momento in cui si devono scontrare con enormi interessi economici.

Così mentre l'opposizione istituzionale dei comitati contro la Ti-Bre è entrata in una fase di ristagno se non di disinteresse, l'impresa Pizzarotti ha già avviato da alcuni mesi un cantiere per opere complementari a Bianconese (una frazione del comune di Fontevivo), e anche il comune di Trecasali-Sissa (il più interessato dalla Ti-Bre e da sempre contrario alla realizzazione dell'opera) ha deliberato che firmerà un accordo con Pizzarotti e Autocisa per concordare sulle opere complementari alla Ti-Bre. Il 27 Luglio 2016 è arrivata l'ultima autorizzazione che mancava, e quindi Autocisa ha comunicato agli enti interessati che i lavori del 1° lotto della Ti-Bre (12 km) inizieranno nel mese di settembre.

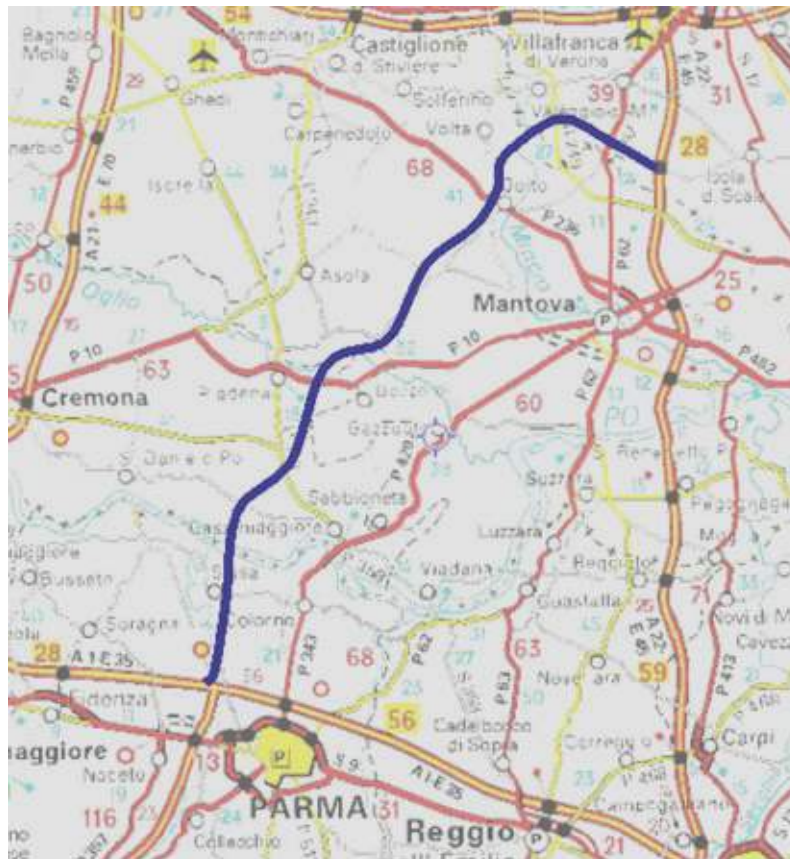
Diventa quindi sempre più evidente che un'organizzazione dal basso degli abitanti è ora più che mai necessaria e indispensabile per “far cambiare idea” a quegli speculatori che vogliono costruire quest'opera inutile e nociva, oppure ostacolarne ed impedirne la costruzione qualora il cantiere dovesse effettivamente partire.

Noi che abbiamo iniziato questa mobilitazione crediamo che nessuno, indipendentemente dal suo ruolo o funzione sociale, sia indispensabile per fermare l'opera. Ma crediamo anche che il contributo di una singola persona può essere determinante per riuscire a fermare l'opera. Invitiamo quindi chiunque sente dentro di sé la volontà di fermare l'ennesima devastazione della natura, l'ennesima speculazione economica, e l'ennesima ingiustizia a partecipare alla mobilitazione per portare avanti insieme la nostra “guerra” contro quest'opera e provare a dare un'altra direzione al destino del nostro territorio e al destino delle nostre vite.

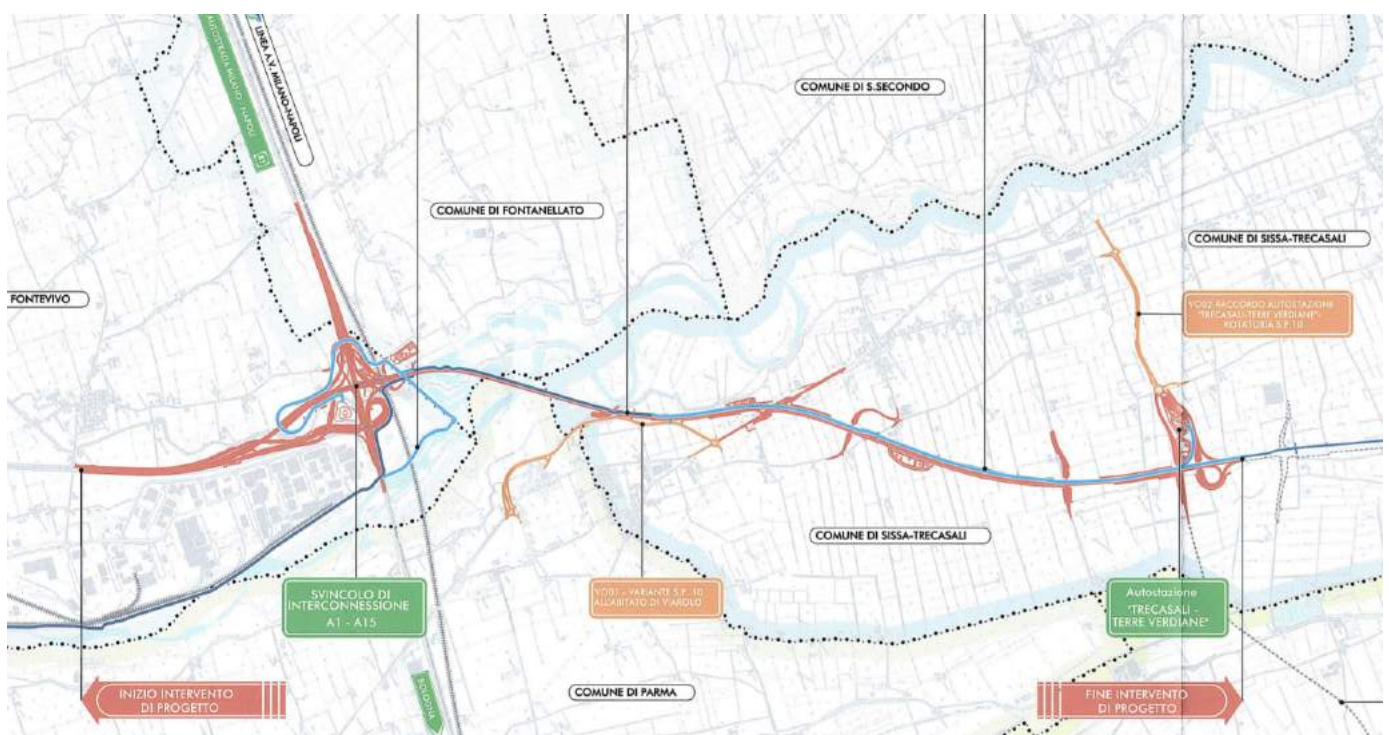


Sopra: striscione No Ti-Bre esposto davanti al municipio di Sissa-Trecasali mentre veniva discussa la delibera sulle opere complementari per la Ti-Bre. (maggio 2016).

L' "idea" Ti-Bre nel suo intero (per come concepita negli anni '70)
una "scorciatoia" (tra A1 e A22) all'interno di un quadrilatero autostradale...



**Progetto definitivo del primo tratto della Ti-Bre
Corografia generale (Autocisa-Pizzarotti SpA)**



STORIA DEL PROGETTO TI-BRE

Il progetto TIBRE nasce nel lontano 1974. L'Italia all'inizio degli anni '70 presenta i più alti livelli d'inflazione tra i principali paesi europei, i più alti livelli di disavanzo pubblico e disoccupazione, il nostro Paese subisce profondi stravolgimenti, segnati da aspri conflitti sindacali resi drammatici dalle tensioni sociali. La crisi petrolifera del '73 influisce sull'economia che oltre agli effetti della crisi internazionale sommo la fragilità strutturale e le contraddizioni della società.

L'aumento del prezzo del petrolio, dell'energia e delle materie prime mise a dura prova la stabilità economica del Paese e ne rilevò la fragilità. In particolare la diminuzione della produzione automobilistica e del relativo indotto crearono una crisi generalizzata la quale dimostrava che l'industria italiana era eccessivamente legata a questo settore.

L'idea TIBRE si inserisce in questo contesto, all'inizio trova una forte opposizione politica e territoriale ma dopo alterne vicende sembra essere abbandonata definitivamente.

Tutto ritorna di nuovo in gioco a metà degli anni '90, quando venne firmato un protocollo d'intesa che prevedeva il collegamento Parma-Mantova sud e il finanziamento di una parte della tangenziale di Mantova a carico di Autobrennero.

Siamo al 2001, secondo governo Berlusconi, e ministro delle infrastrutture e dei Trasporti è il parmigiano Pietro Lunardi azionista di Autocisa, con la Legge Obiettivo (una legge fatta per favorire i costruttori) viene presentato un nuovo progetto preliminare, il cosiddetto Tracciato Alto che collega Parma (Fontevivo) a Verona (Nogarole Rocca).

Nel 2010 il CIPE delibera l'approvazione del progetto definitivo del primo lotto e proroga la concessione dell'autostrada Parma-La Spezia ad Autocisa fino al 2044.

L'Unione Europea a questo punto attiva una procedura d'infrazione nei confronti del Governo Italiano, troppo lunga la concessione e nessuna gara d'appalto come invece è richiesto dai trattati sottoscritti.

La procedura viene chiusa accorciando la concessione fino al 2031, in cambio Autocisa s'impegna a progettare l'intera tratta fino a Nogarole Rocca o almeno iniziare il primo tratto fino a Trecasali, per mantenere la concessione, di ritorno Autocisa ottiene la possibilità di aumentare il pedaggio autostradale Parma-LaSpezia del 7,5% annuo dal 2011 fino al 2018.

Le Associazioni di categoria degli agricoltori sono a favore della costruzione dell'autostrada. Autocisa raggiunge accordi bonari per la vendita dei terreni con il 90% degli agricoltori, ai quali versa un acconto del 45% del valore del terreno; ad oggi il progetto esecutivo non è stato ancora approvato infatti sembra manchi l'ultima autorizzazione del CIPE e se non dovesse arrivare, gli agricoltori dovranno restituire il 45% che è già in loro possesso.

Il 25.11.2015, Autocisa con lettera al Ministero informa che non è in grado di raggiungere un accordo con il Comune di Sissa-Trecasali, in ordine alle richieste avanzate dal Comune.

08.02.2016 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti impone praticamente al Comune di Sissa Trecasali le condizioni alle quali deve sottostare, e a tale proposito si ricordano i contenuti degli art.170 comma 5 e 171 comma 1 del D.lgs.n. 163/2006, praticamente l'obbligo

di risarcire i danni subiti da Autocisa per l'impedimento al regolare svolgimento dei lavori, anche il commissariamento del Comune non è da escludere.

Il giorno 11.03.2016 il Consiglio Comunale di Sissa-Trecasali, delibera una mozione in cui esprime una fondata perplessità, sulla possibilità che la realizzazione del tratto autostradale e in particolare i cavalcavia sul tracciato non debbano essere assoggettati ad autorizzazione sismica. Il 23 maggio 2016, il consiglio Comunale di Sissa-Trecasali pur essendo contrario all'opera, ha approvato il testo delle convenzioni con Autocisa, che prevedono anche alcune opere compensative. Ai primi di agosto 2016, Autocisa informa tramite lettera l'inizio dei lavori del primo lotto della Ti-Bre (da Fontevivo a Trecasali - 12km) per il mese di settembre, dal momento che è arrivata l'autorizzazione del Ministero competente.

Ad oggi si parla di TIBRE nel suo complesso solo a livello di dichiarazioni del politicante di turno, ma nessuno degli studi specifici realizzati e nessuna analisi dei costi e dei flussi di traffico giustifica la costruzione di questa infrastruttura.

Ormai si parla solo del primo tratto Fontevivo-TerreVerdiane di 12 Km e 512 milioni di euro che ipoteticamente si andrebbe a collegare alla Cispadana, cioè non più verso il Brennero ma verso l'Adriatico; è quindi evidente che non esiste nessuna pianificazione del territorio.

Attorno a quest'opera si muovono diversi attori (Regioni, Comuni, ANAS Società Autostradali, Imprese di costruzione ecc.) e interessi particolari.

Contano poco invece gli interessi ambientali e la partecipazione popolare: la vicenda TIBRE è sempre più una questione che chiama in causa la qualità e l'esercizio della democrazia, e se mai verrà realizzata questa infrastruttura peserà enormemente sulla vita e la salute dei cittadini.

Qual'è, dunque, la vera utilità di questa nuova autostrada?

*"Quando il governo viola i diritti del popolo,
l'insurrezione è per il popolo e per ciascuna parte
del popolo il più sacro dei diritti
e il più indispensabile dei doveri".*

*Dichiarazione dei Diritti dell'Uomo e del Cittadino
1793*



sopra: foto del cantiere delle opere complementari Ti-Bre a Bianconese (aprile, 2016). Giusto di fronte a questo cantiere c'è l'oasi naturale protetta Golena Taro.

PROTEZIONE O DEVASTAZIONE?

Aspetti naturalistici del territorio interessato dalla Ti.BRE

La Ti.BRE (da Bianconese a Coltaro, fino al fiume Po, per chi conosce il territorio della bassa parmense), interesserà anche dei territori caratterizzati da aspetti naturalistici di alto pregio.

Circa l'ubicazione dell'opera, come riferimento territoriale, ci basiamo sulle elaborazioni grafiche in nostro possesso rinvenute sul sito del Ministero dell'Ambiente e che dovrebbero essere coerenti con il progetto esecutivo del primo lotto della Ti.BRE recentemente approvato dalla commissione Valutazione Impatto Ambientale ministeriale.

La Ti.BRE interesserà in modo più o meno diretto, due aree naturali protette a livello Europeo, afferenti alla Rete Natura 2000 (Fig. 2), i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS):

IT4020017, "Aree delle risorgive di Viarolo, Bacini di Torrile, Fascia golenale del Po"

IT4020022, "Basso Taro".

In queste aree protette sono presenti ambienti acquatici peculiari e ricchi di specie animali e vegetali a rischio di estinzione.

In particolare il primo sito è caratterizzato da una elevata diversità di ambienti umidi tipici della pianura emiliana quali fontanili, canali, golene fluviali del Po, ai quali si aggiungono prati stabili, siepi e filari alberati. Nel caratteristico paesaggio pianiziale continentale si sono integrati i bacini dello zuccherificio di Torrile e alcune zone umide ripristinate con misure agroambientali, che costituiscono elementi di grande attrazione soprattutto per l'avifauna. All'interno del sito ricade l'Oasi di protezione della fauna "Garzaia Zamorani", che si estende per 13 ettari nel Comune di Sissa-Trecasali ed ospita una consistente colonia nidificante di Ardeidi tra le più importanti della provincia di Parma e dell'intera regione. Sempre all'interno del sito ricade anche la Riserva Naturale "Torrile e Trecasali" che interessa una porzione dell'omonima Oasi LIPU. Rappresenta uno dei siti della pianura emiliana occidentale con la maggiore ricchezza e diversità ornitica: sono segnalate almeno 43 specie di uccelli di interesse comunitario, 14 delle quali nidificanti, come l'Airone bianco, l'Airone rosso, il Cavaliere d'Italia, la Sterna, il Martin pescatore, l'Averla cenerina, il Falco cuculo ed il Grillaio.

Il secondo sito include invece il tratto pianiziale terminale del Fiume Taro da Viarolo fino al Po, nella bassa pianura parmense. Il fiume Taro rappresenta una vera e propria "autostrada naturale" con funzione di importante corridoio ecologico tra il Tirreno e la Padana. Il sito rappresenta un importante rifugio per numerose specie, in particolare di ittiofauna, erpetofauna ed ornitofauna legate agli ambienti fluviali di pianura. L'eccellenza e la particolarità ittica è data dalla Cheppia (*Alosa fallax*) che adotta l'area come sito riproduttivo (uno degli ultimi rimasti, in Adriatico) risalendo il Taro fino alle invalicabili opere fluviali poste a sud in corrispondenza delle grosse arterie di comunicazione (A1, A15, alta velocità ferroviaria). Tra le specie di uccelli di maggior pregio si ricordano le cicogne bianca e nera, la nitticora, la garzetta ed altri aironi, il mignattaio, voltolini, pivieri, il combattente, il chiurlo, la pantana, molti rapaci diurni e notturni (in particolare falchi,

albanelle e l'elusivo succiacapre) e, naturalmente, il martin pescatore.

In termini gestionali, inoltre, è bene precisare che la presenza di aree protette a livello europeo, con specie ed habitat ritenuti di interesse europeo, negli ultimi anni, ha tratto finanziamenti comunitari, come i progetti LIFE "PIANURA PARMENSE" e "BARBIE" per la conservazione di specie ed habitat minacciati.

Dunque, in primo luogo, il rumore, l'inquinamento e la frammentazione delle aste fluviali collegati alla realizzazione della Ti.BRE potrebbero compromettere la sopravvivenza delle specie floristiche e faunistiche presenti sul territorio e già minacciate dalle attività antropiche, causare squilibri ecosistemici agli ambienti fluviali attraversati oltre che deturpare uno degli ultimi paesaggi campestri poco alterati della bassa parmense. In secondo luogo, appare quanto meno contraddittorio approvare (e finanziare) su uno stesso territorio, sia progetti di conservazione della natura sia "grandi opere" infrastrutturali, come la Ti.BRE.



Fig. 1, 2, 3, 4. Individui di (in ordine) Cavaliere d'Italia, Falco cuculo, Martin pescatore e Cheppia

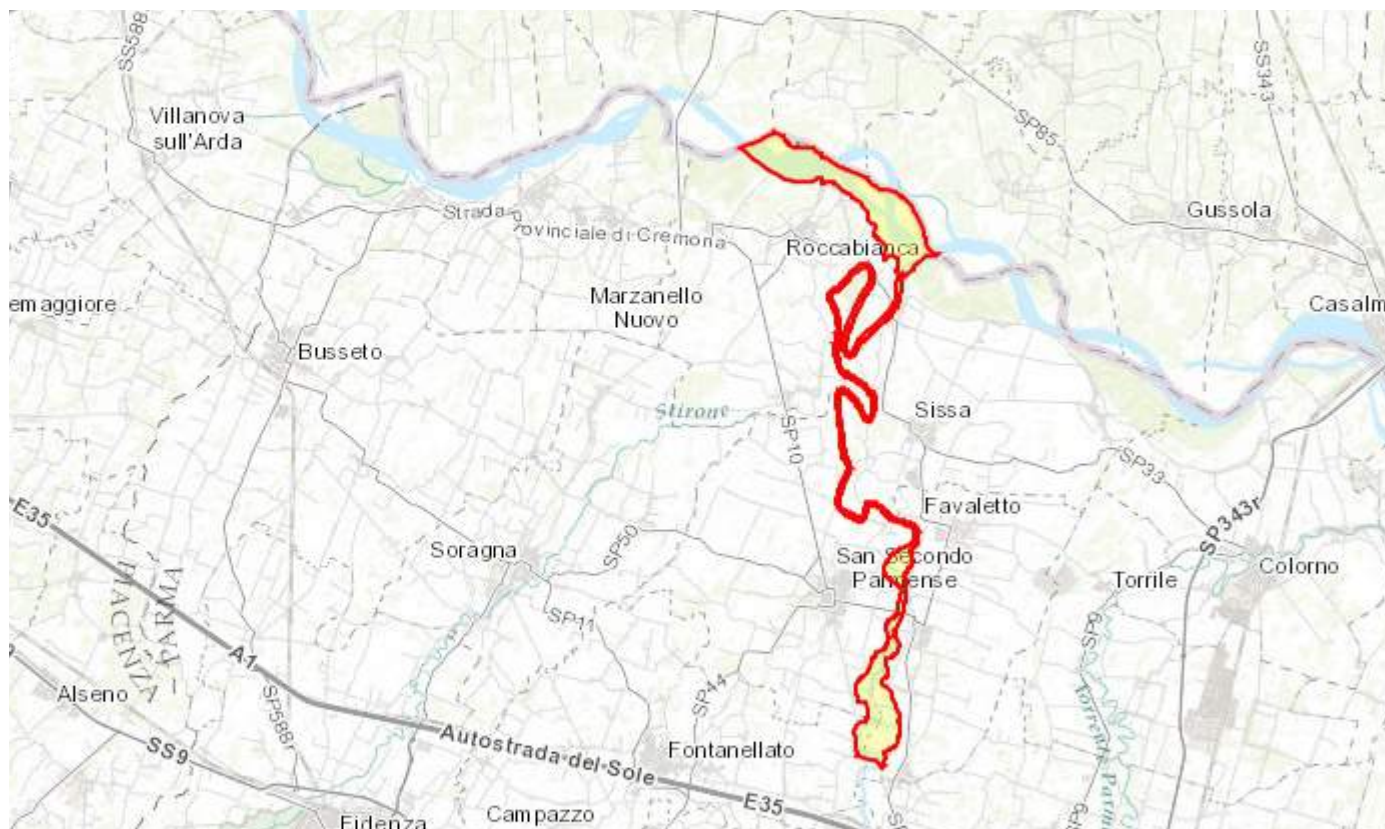


Fig. 5. Corografia Area naturalistica protetta a livello Europeo: SIC IT4020022 – “Basso Taro”.

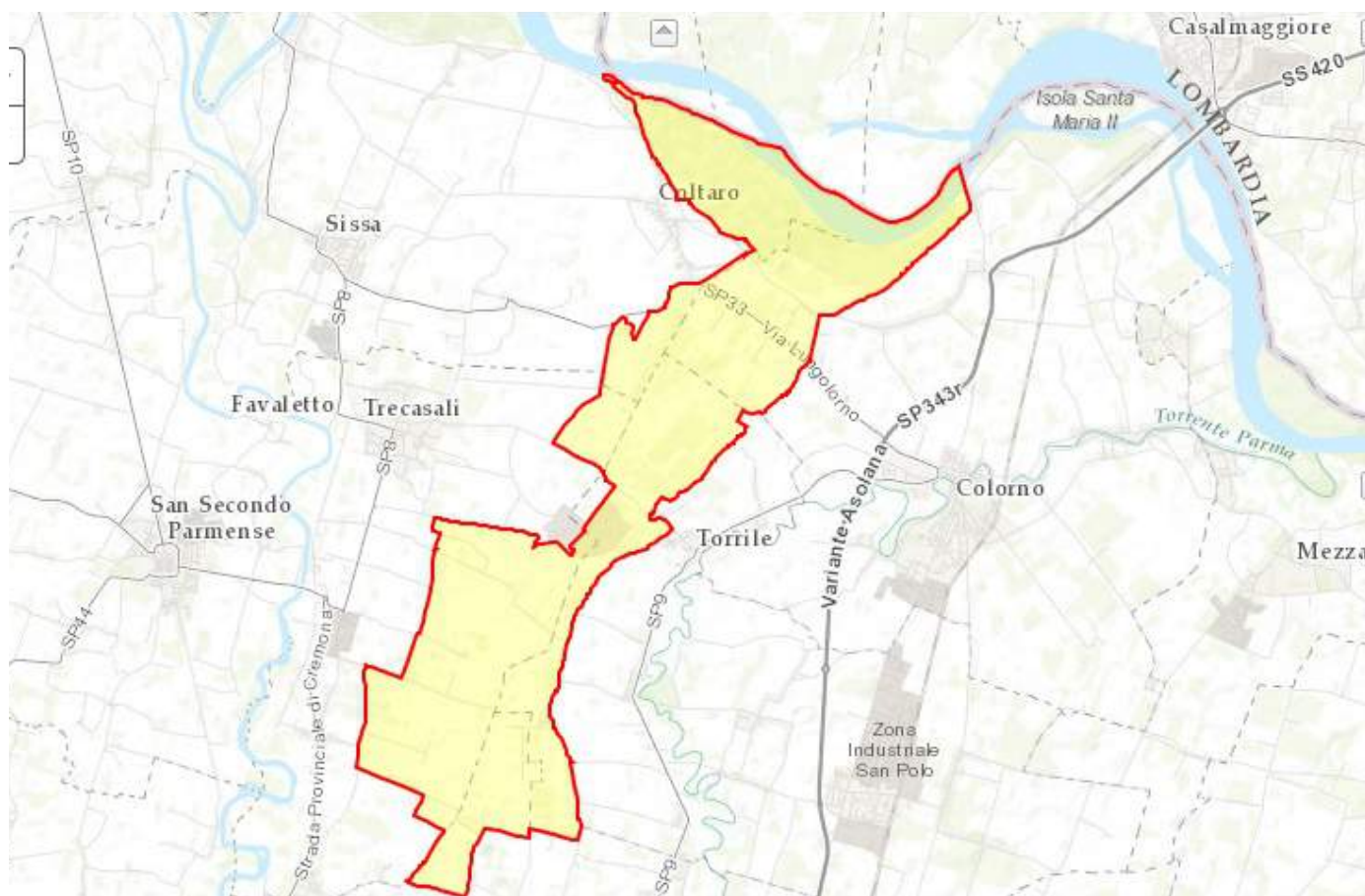


Fig. 6. Corografia Area naturalistica protetta a livello Europeo: SIC IT4020017 – “Aree delle risorgive di Viarolo, Bacini di Torrile, Fascia golenale del Po”

AUTORIZZAZIONI E COMPETENZE

La Ti.BRE è considerata una opera impattante per l'ambiente?

La cosiddetta Ti.BRE ovvero il Progetto di "Raccordo autostradale Autostrada della Cisa A15-Autostrada del Brennero A22 Fontevivo(PR)-Nogarole Rocca(VR)" è considerata una infrastruttura strategica a livello nazionale. L'opera è infatti inserita nel "Programma per le infrastrutture e gli insediamenti strategici" (Delibera CIPE n. 121/2001), voluto dalla "Legge Obiettivo" (L. 443/2001).

Per questa tipologia di opere, seppur spesso siano "grandi opere" potenzialmente maggiormente impattanti negativamente sull'ambiente di quelle medio-piccole, la procedura di valutazione di impatto ambientale è semplificata. Il giudizio finale, di compatibilità ambientale, inoltre non spetta al Ministero dell'Ambiente, come, forse, ci si aspetterebbe, bensì al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) che è un organo collegiale del Governo presieduto dal Presidente del Consiglio dei Ministri e composto dai Ministri con rilevanti competenze in materia di... crescita economica! La Valutazione di impatto ambientale (VIA) inoltre può essere eseguita sul progetto preliminare dell'opera; il parere della Commissione speciale VIA del Ministero dell'Ambiente non è inoltre vincolante per il CIPE che decide a maggioranza. Altro aspetto da non trascurare è il fatto che la Commissione speciale non è tenuta a controdedurre le eventuali osservazioni di associazioni ecc. pervenute durante la fase di consultazione pubblica della procedura di VIA.

Sul progetto definitivo dell'opera la Commissione speciale fa soltanto una verifica di ottemperanza, sulla sua conformità rispetto al preliminare, mentre è il CIPE che, sempre a maggioranza, adotta il progetto definitivo e la sua decisione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere. L'approvazione del CIPE perfeziona ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-Regioni sulla sua localizzazione, comportando l'automatica variazione degli strumenti urbanistici vigenti.

La norma prevede successivamente anche delle verifiche di attuazione che si compongono di una fase 1 finalizzata alla verifica della congruità del progetto esecutivo al progetto definitivo e al rispetto delle eventuali prescrizioni dettate e di una fase 2 finalizzata al monitoraggio degli effetti ambientali dell'opera e al rispetto delle eventuali prescrizioni, da attuare nelle fasi di costruzione ed esercizio.

Ad oggi (15/6/2016), il CIPE ha approvato il progetto definitivo del "1° lotto Fontevivo - Trecasali/ Terre Verdiane" ritenendo quindi l'opera "compatibile con l'ambiente". La Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente tra febbraio e marzo di quest'anno ha inoltre approvato le varianti al progetto esecutivo del 1° lotto e ha verificato la congruità del progetto esecutivo con il progetto definitivo.

Tab. 1 - Stato ed esito delle procedure autorizzative della Ti.BRE (L. Obiettivo 443/2001).

Procedura	Stato della procedura	Esito della procedura
Varianti sul progetto esecutivo del I Lotto funzionale - Fontevivo-Trecasali/Terre Verdiane.	Conclusa	Esito Parere Commissione VIA del 12/02/2016: positivo con prescrizioni
Verifica di Attuazione sul progetto esecutivo del I Lotto funzionale - Fontevivo-Trecasali/Terre Verdiane.	Fase istruttoria	E' in corso l'istruttoria tecnica della Commissione VIA avviata il 24/09/2015. Il parere della Commissione VIA del 04/03/2016 relativo la fase 1 della la verifica di congruità del progetto esecutivo al progetto definitivo e la verifica del rispetto delle prescrizioni ha dato esito positivo.
Approvazione del progetto definitivo del I Lotto funzionale - Fontevivo-Trecasali/Terre Verdiane.	Conclusa	Il CIPE con deliberazione 22/01/2010 approva – con le prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – il progetto definitivo del 1° lotto «Fontevivo - Trecasali/ Terre Verdiane» del Raccordo autostradale Autostrada A15 della Cisa – Autostrada A22 del Brennero «Fontevivo - Nogarole Rocca».
Verifica di Ottemperanza sul progetto definitivo complessivo. Ovvero verifica della rispondenza tra il progetto preliminare e quello definitivo e verifica dell'ottemperanza di quest'ultimo alle prescrizioni e raccomandazioni del provvedimento di compatibilità ambientale.	Conclusa	Esito Parere Commissione VIA del 27/09/2005: ottemperato con condizioni
Valutazione Impatto Ambientale sul progetto preliminare complessivo	Conclusa	-Esito Parere Commissione VIA del 20/04/2004: positivo con prescrizioni -Delibera CIPE del 20/12/2004: procedura di compatibilità ambientale dell'opera conclusa con esito positivo, con prescrizioni

AGGIORNAMENTO: Il 1/8/2016 AUTOCISA Spa ha comunicato agli Enti locali interessati dalla realizzazione del c.d. primo lotto della Ti.BRE (Comuni di Fontanellato, Fontevivo, Parma e Sissa-Trecasali; Provincia di Parma; Regione Emilia Romagna; AIPO; Autorità di Bacino del Po e AUSL di Parma) l'approvazione del Progetto Esecutivo da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (con provvedimento n. 0012647 del 21/07/2016). AUTOCISA ha contestualmente annunciato l'avvio dei lavori entro il prossimo mese di settembre.

CONTADINI, SCHIAVI E...FARAONI



Quando leggiamo nei libri di storia che 5000 anni fa un piccolo gruppo di famiglie riusciva a convincere l'intera popolazione a sgobbare per costruire opere che nessuno voleva ci immaginiamo un mondo lontano da noi fatto di soprusi, paure, schiavi e fruste schioccanti. Ma se guardiamo fuori di casa e riflettiamo su cosa ci vogliono propinare La Famiglia Gavio, La Famiglia Pizzarotti,...(quell'1% che, statistiche alla mano, detengono il 99% delle ricchezze mondiali) ci rendiamo conto che nulla è cambiato... Nemmeno le fruste schioccanti: provate a mettervi di traverso alla costruzione di qualche nuova piramide e vedrete che arrivano anche le frustrate!

Immaginiamo oggi un contadino, chesso'...di Bianconese, sempre stanco ma fiero del suo antico mestiere, che una mattina apre le finestre della sua fattoria e scopre che qualcuno ha deciso di costruirgli a qualche metro da casa una piramide simil cheope e a fianco di quella, per 9 km, altre 5 belle grosse piramidi di cemento armato. Non serviranno probabilmente a nulla ma Le Famiglie che contano in questo paese d'egitto hanno deciso così.

Un po' sconvolto corre in Municipio per capirci qualcosa. La geometra del Comune gli conferma la questione assicurandosi di dire che lì, in comune, nessuno la vuole quest'opera ma Loro hanno deciso che si farà e dunque non c'è niente da fare. Informa anche, occhi bassi, che dalle piramidi uscirà notte e giorno Co2, polvere di freni e un gran brutto rumore.

“E chi le paga ste schifezze ?” sbotta lui. La geometra spaesata prende un foglio e timidamente risponde: “Qui dicono che dobbiamo pagare noi. D'ora in poi se vogliamo andare al mare o ai monti dovremo pagare un “Balzello Piramide” e da domani ci prendono qualcosa in più dal raccolto (per te contadino) e dallo stipendio per noi.”

Il contadino, che oltre esser uomo pratico ha una certa erudizione grazie a quella Treccani presa da ragazzo, obietta: “Ma dig mi, almeno 5000 an fa j'fevon 'n tal desert le piramidi! Sti deficent copron di bitume 300.000 m2 del terreno pù fertil dal mond.” “Mi permetto di intromettermi nella discussione” dice un occhialuto signore che stava attaccando un piccolo manifesto “diciamocelo: ormai di fertilità ne è rimasta ben poca. Sempre meglio che il deserto, ma da quando Loro ci hanno proposto la loro rivoluzione agricola fatta di aratri che giran un metro di terra, trattori da quintali e acqua a più non posso ci troviamo meta del carbonio che c'era negli anni 50, l'equilibrio dei microrganismi devastato dai pesticidi, perchè, immagino lo sappiate, un solo grammo di suolo in buone condizioni contiene centinaia di milioni di batteri appartenenti ad un numero enorme di specie diverse; in un

grammo di suolo arato possono essere presenti fino a 40.000 individui appartenenti al gruppo dei protozoi mentre, nelle praterie, i nematodi possono raggiungere densità pari a 20 milioni di individui per metro e che...” “Dailà, j’ho capì” interruppe il contadino ”cot cred che an le sav miga ste cose? Ma che ci potevamo fare? Ci fan salire e scendere i prezzi coi Loro grossisti, la Loro gran distribsuiò, la Loro finanza...e presi dalla concorrenza e da spese sempre più alte corema drè ai Loro incentivi e ai mutui dil banchi senza poter sbaglièr un’annata, pompando tutto pù ches’pol per correr drè agli interessi e così prima ci costringon ad allevare dil vacchi, poi barbabietole e poi adesso...evvai col biogas! Mais o quel cà ghè, basta far funzionare le Loro centrali a biomasse che brucian stoppe, merda ‘d gallina e i soldi ed nuetor tramite gli incentivi.”

“In Lombardia” intervenne il colto occhialuto ”ormai metà dei terreni non serve per produrre prodotti alimentari ma per il biogas” “Eggià” “eggià” dissero insieme geometra e contadino esprimendo uno sconforto e una disillusione, un sentirsi schiavi di una situazione che percepivano ormai radicata come venisse da lontano, da generazioni, forse da un antico Egitto, forse....

“Cosa l’è drè a tacher? L’è un volantè d’na festa in balera?

Acsì a gh’andema e a gh’bevema su!”

“Eh no, mi spiace. E’ il report sull’analisi del deficit di suolo agricolo, del Sustainable Europe Research Institute di Vienna.” “Dice che in base a questo studio si considera deficitario un Paese in cui il terreno agricolo utilizzato è inferiore per estensione a quello necessario per coprire i consumi della popolazione, e l’Italia ha un deficit di suolo agricolo di quasi 49 milioni di ettari: per coprire i consumi della propria popolazione avrebbe bisogno di 61 milioni di ettari di terreno agricolo utilizzato, mentre la superficie attuale supera appena i 12 milioni.”

“Insomma per farla breve” disse il geometra “ non sappiamo come e dove coltivar la roba per mangiare?” “ehhgià” ripeté il contadino “ehggià....” E si incammina inebetito fuori dal municipio.

Fuori pioveva forte, uno di quei bei moderni temporali misto grandine che sono la goccia che fa normalmente traboccare la poca pazienza di un contadino. Lui procedeva senza preoccuparsene stringendo in bocca un altro “Ehheggià..”

Le si avvicina premuroso un uomo con l’ombrello “Venga stia qua sotto signor Bianchi, la cercavamo siamo di Autocisa” “Ehggià!” “Avevamo una proposta che le piacerà! Le compriamo la terra e le diamo un bel lavoro a costruire la piramide!” il contadino un attimo rinsavisce vedendosi a tirar funi con blocchi di marmo su per ripide gradinate“ Perché senò cosa succede?” “le sequestriamo la terra e lei va a costruire qualcosaltro per qualche altra Famiglia, chessò un altra piramide, un buco da monnezza, una central a merda di gallina,...” “Ehggià, eggià,....”

La Mercatiniera

La Mercatiniera è un collettivo autogestito di piccoli produttori della zona del parmense, c’è chi vive e lavora in pianura coltivando succulente verdure stagionali e trasformandone le eccedenze in squisite conserve, chi è situato un po’ più su, sulle prime colline dell’appennino e si dedica a smielare telarini carichi di dolcissimo miele dai più svariati aromi o ancora a pigiare un ottimo succo d’uva, di quelle uve nostrane per poi trasformarlo in un vino eccezionale, c’è poi chi sta ancora più su, proprio nella montagna montagna e lì si sa, la panificazione viene molto meglio, ci sono raccoglitori di frutta di stagione, produttori di legumi cereali e farine, e ancora artigiani con abili mani.

TRE STORIE PARMIGIANE SULLA PIZZAROTTI SpA

Internet ci propone una immagine trionfalistica dell'impresa Pizzarotti, che corrisponde ai desideri propagandistici del cementificatore in questione: "Fondata nel 1910, e uno dei principali general contractor in Italia, con un fatturato di 1,2 miliardi di euro, un patrimonio netto di 460 milioni, un portafoglio ordini pari a 10,5 miliardi di euro e oltre 2.500 dipendenti. (...) Sul mercato estero, ha realizzato Euro Disney a Parigi, la centrale idroelettrica di Luzon nelle Filippine, il porto di BandarAbbas in Iran, l'oleodotto di Hassi Messaud in Algeria, le basi militari di Camp Darby e Sigonella e l'aeroporto parigino Charles De Gaulle" (da www.ilnuovocantiere.it)

L'analisi dell'azione di Pizzarotti s.p.a. in città ci restituisce invece il dato concreto della potenza di questi grandi gruppi monopolistici di costruttori dediti alla cementificazione, alla speculazione e alla distruzione dell'ambiente; e ci fa capire come questi gruppi si considerino e siano ampiamente al di sopra delle leggi, nel senso che sono in grado di solito di manipolare il processo decisionale politico a proprio vantaggio sul piano locale, come su quello nazionale.

Il nostro riferimento è il testo "I Cementicoli. Storia critica della Grandi Opere a Parma 1998-2011", dal quale citiamo brevemente e di cui riassumiamo alcuni passi, per un elenco dei casi macroscopici e alla cui lettura rimandiamo per un'informazione completa.

Il Ponte Nord

Partiamo dall'ammasso di ferraglia e vetro denominato Ponte Nord: volevano fare un ponte abitato, lungo 180 metri e largo 33 metri, 240 tonnellate di strutture in acciaio per i tre piani alti 15 metri dell'edificio costruito sul ponte; lungo le facciate a nord e a sud dell'edificio circa 1500 finestre vetrate a tutta altezza chiudono la struttura; infine una pista ciclabile.

Un ponte completamente illegale: per il costruttore Pizzarotti s.p.a., per i sindaci Ubaldi e Vignali, per il direttore del Comune Frateschi, e per il progettista Guasti era del tutto indifferente la considerazione del fatto che la legge italiana (cd "Legge Galasso") vieta espressamente di costruire stabili con usi permanenti sugli alvei dei fiumi e dei torrenti.

Un ponte inutile: accanto al palazzo sul ponte, c'è la strada a quattro corsie per il traffico automobilistico; da tenere presente che questa opera è stata costruita a poco più di 200 metri in linea d'aria dal vecchio Ponte Bottego ed è per la sua posizione molto meno utilizzata dagli automobilisti.

Un ponte carissimo: il ponte è stato, purtroppo, costruito a spese dei contribuenti italiani con un finanziamento statale della Legge per l'Authority n. 164 del 2004, ben 24.911.638 di euro finiti nelle tasche della Pizzarotti s.p.a.

Perfettamente inagibile e disabitato tutt'oggi a distanza di 4 anni dall'inaugurazione nel 2012, anzi l'Amministrazione Comunale spende fior di quattrini per farlo presidiare dalle guardie giurate in attesa che con Renzi l'illegalità diventi legale e finalmente si possano cementificare anche i fiumi!



Fig. 8. Il famigerato Ponte Nord: a 4 anni dall'inaugurazione è ancora abbandonato. Pizzarotti S.p.A. ha guadagnato quasi 25 milioni di euro (di denaro pubblico) per costruire quest'opera.

Ospedale Vecchio

La Pizzarotti s.p.a. - quando si tratta di cemento - non si ferma neanche davanti ai monumenti storici.

Con la complicità del sindaco Ubaldi nel 2003 venne dichiarato “contenitore disponibile” lo stupendo monumento dell’Ospedale Vecchio di Parma, sede anche della più importante biblioteca cittadina.

La formula prescelta del Project Financing, finanza di progetto, doveva significare privatizzazione e cementificazione del monumento rinascimentale in cambio della partecipazione del privato agli oneri della ristrutturazione. In pratica in un edificio costruito tra il 1476 e il 1520 avrebbero trovato posto secondo il progetto della Pizzarotti s.p.a. un albergo, un ristorante, case private di lusso e uffici.

Anche in questo caso appare lampante la violazione della norma, in specifico del codice Urbani che obbliga le amministrazioni al restauro di monumenti e beni architettonici e ne vieta espressamente le ristrutturazioni. Ma come detto all’inizio questi colossi speculativi si considerano e sono di fatto al di sopra della legge e della giustizia borghesi.

Soltanto la tenace opposizione dell’associazione Monumenta e di tanti cittadini consapevoli è riuscita ad evitare all’Ospedale Vecchio il destino di “contenitore” adattato per realizzare ristoranti e appartamenti.

La vicenda è oggetto da circa 2 anni di un processo: la giunta Vignali avrebbe definito condizioni di favore mediante la delibera 758 del 2010 a vantaggio del costruttore Pizzarotti s.p.a (abuso d’ufficio).

Sono indagati l’ex vicesindaco Paolo Buzzi, il funzionario del Comune Gianpaolo Monteverdi, il proprietario dell’impresa di costruzioni Paolo Pizzarotti e il manager Aldo Buttini. Sul processo pesa una fitta coltre di silenzio, i giornali e le televisioni locali hanno l’ordine di non parlarne, per favorire la più che probabile assoluzione dei cementificatori e dei loro complici.

La Complanare Nord e il megacentro commerciale Parma Urban District

Questo terzo caso è quello che più da vicino ricorda il ruolo della Pizzarotti s.p.a. nella costruzione della contestata autostrada Tirreno-Brennero.

A nord della città, un nastro di asfalto a 4 corsie lungo 3,5 chilometri, diviso in tre parti che congiunge le Fiere di Parma con il casello dell'Autostrada in parallelo al tracciato autostradale, da qui l'epiteto di Complanare. E' costata 10 milioni di euro alla Pizzarotti s.p.a. e quasi altrettanti al Comune di Parma.

Perché il costruttore Pizzarotti "regala" 10 milioni di euro alla città di Parma? Filantropia? In realtà l'affluenza di visitatori e l'attività commerciale connessa alle Fiere è ben lontana dal giustificare la realizzazione di un'opera così gravosa per i costi e l'impatto ambientale, oltretutto con decine e decine di espropri milionari dei terreni.

Il segreto di Pulcinella sta nel mega-progetto del centro commerciale Parma Urban District che proprio il grande cementificatore vorrebbe realizzare a fianco delle Fiere di Parma: il più grande centro commerciale mai previsto per Parma, esteso su un fondo di 167.624 metri quadri, sviluppato su due piani, avrà un ipermercato di 8mila metri quadri, 12 negozi di medie dimensioni ed altri 143 di piccole dimensioni. Oltre a sette fra bar e ristoranti, un centro fitness, una sala giochi, un distributore di benzina e pure una pista da pattinaggio. Con un parcheggio per 5mila posti auto, conta di attrarre clienti anche da fuori Parma, mirando ad un bacino di 750mila consumatori.

Bella questa pensata di giustificare la costruzione della Complanare come una infrastruttura a servizio delle Fiere, quando, in effetti, si tratta di un complemento necessario al costruendo Centro Commerciale!

Decine e decine di negozi tradizionali, soprattutto quelli del centro città, già stressati dalla concorrenza dei centri commerciali esistenti verranno cancellati.

Boutiques e negozi del centro come Bocchialini 1921 Srl, Poletti Snc di Sartini Aldo & C., Schik Men Snc di Guarnieri Filippo e C. assieme all'associazione Ascom avevano tentato la carta del ricorso al TAR per cancellare la delibera del Comune di Parma che approvava questo ecomostro commerciale, ma nel marzo 2013 gli è andata male: "è la libertà d'impresa, bellezza!" pare abbiano sussurrato i solerti magistrati del caso...

Insomma: l'ingerenza del costruttore Pizzarotti s.p.a., uniformata alla ovvia logica dell'interazione con il territorio e i suoi ecosistemi al solo scopo di estrarne plusvalore, è trasversale alle diverse amministrazioni.

Ciò è dimostrato dall'odierna vicenda della TIBRE e dovrebbe indurci a riflettere sulla grave insufficienza degli istituti della democrazia rappresentativa come strumenti di contrasto alla devastazione ambientale.

L'ONNIPRESENZA DEL GRUPPO GAVIO

Trasparenza e grandi opere

Un intervento sul gruppo Gavio, altro promoter della Ti-Bre, padrone di Autocisa e invischiato nella costruzione di tante altre grandi opere italiane, tra cui la cosiddetta TAV Terzo Valico, quella a cui si riferisce quest'intervento.

Estratto dal blog "Spinta dal bass - Comitati contro l'alta velocità" (www.autistici.org/spintadalbass)

Una grande opera è stata finalmente avviata, con pochissime proteste e un sostanziale silenzio mediatico: si chiama "Terzo Valico". È un tunnel ferroviario tra Genova e la pianura padana, pensato per le merci del porto di Genova, e che in futuro potrà anche divenire una linea Alta Velocità fino a Milano.

"Terzo valico" perché di linee ferroviarie ce ne sono già due, fortemente sottoutilizzate, persino l'ing. Moretti, amministratore di FS, in un convegno, l'aveva incautamente valutata un'opera inutile. L'appalto è stato assegnato molti anni fa senza gara – così non si perdeva tempo con inutili scartoffie – al COCIV, gruppo pilotato dall'impresa Gavio.

Ci si aspetterebbe che al pubblico, agli amministratori locali e ai politici, fossero state fornite analisi economiche e finanziarie che dimostrino che non solo l'opera serve molto in relazione al suo elevato costo, ma che sia prioritaria rispetto ad altre, soprattutto in una situazione di scarse risorse pubbliche. Nulla è stato trovato.

Recentemente, è emersa l'ipotesi di finanziare l'opera con un finto intervento di capitali privati (cioè in "project financing", si dice in termini tecnici). L'impresa destinata a gestire la linea, FS appunto, avrebbe pagato ai costruttori un "canone di disponibilità" fisso, cioè non dipendente dal traffico (che magari poi era poco, chissà). Il canone annuo sarebbe stato ovviamente tale da ripagare interamente l'opera. FS è una impresa al 100% pubblica, ma giuridicamente una SpA, quindi formalmente trattasi di un privato.

Bene, sembra che anche con questo "schema creativo" i numeri in gioco fossero così tragici (ricavi da traffico previsti meno di un decimo della rata annua che FS avrebbe dovuto pagare), che non se n'è fatto nulla.

Allora il ministero di Passera (nella persona del suo viceministro Ciaccia), ha preso una decisione eroica: basta perder tempo, non occorre nessuno schema finanziario (scartoffie!), pagherà il 100% lo Stato, cioè noi.

Il Sole 24ore, nello stesso periodo, pubblicò un celebre articolo di lodi ad una proposta di sconti fiscali dedicati alle "Grandi Opere", articolo che conteneva questa perentoria affermazione: "in questo modo si potranno anche realizzare opere molto costose e con poco traffico".

Intanto i cantieri sono partiti, che è quello che davvero interessa a costruttori e politici. Non si sa se ci saranno i soldi per finire l'opera, cosa che vale per quasi tutte queste iniziative. Alcuni gruppi locali protestano per possibili danni ambientali. Ottima cosa, i costi per risarcirli generosamente, e con molta pubblicità, sono assolutamente irrilevanti rispetto al valore dell'appalto. E così alla fine tutti saranno contenti.

di Carlo Ponti - Professore Politecnico di Milano

CONCESSIONI AI CONCESSIONARI

estratto dal libro "Le conseguenze del cemento", Luca Martinelli, 2011.

La "cattura di valore"¹ è un meccanismo alternativo a quello usato comunemente per finanziare gli interventi sulla rete autostradale, ovvero il pedaggio. Pedaggio che, come spiega il sito di Autostrade per l'Italia spa, la società che gestisce oltre 3mila chilometri di autostrade, è "l'importo che il Cliente è tenuto a pagare per l'uso dell'autostrada. I proventi dei pedaggi servono alle società Concessionarie, che hanno costruito le autostrade con proprie risorse finanziarie, per recuperare gli investimenti già effettuati e per sostenere le spese di ammodernamento, innovazione, gestione e manutenzione della rete".

Ad inizio gennaio 2011 Autostrade ha allegato al settimanale l'Espresso un libretto ("Lavori in corso") che racconta "il piano di potenziamento della rete autostradale" italiana. Prevede 25 miliardi di investimenti, per 1.100 chilometri di ampliamenti autostradali, nuovi svincoli e caselli.

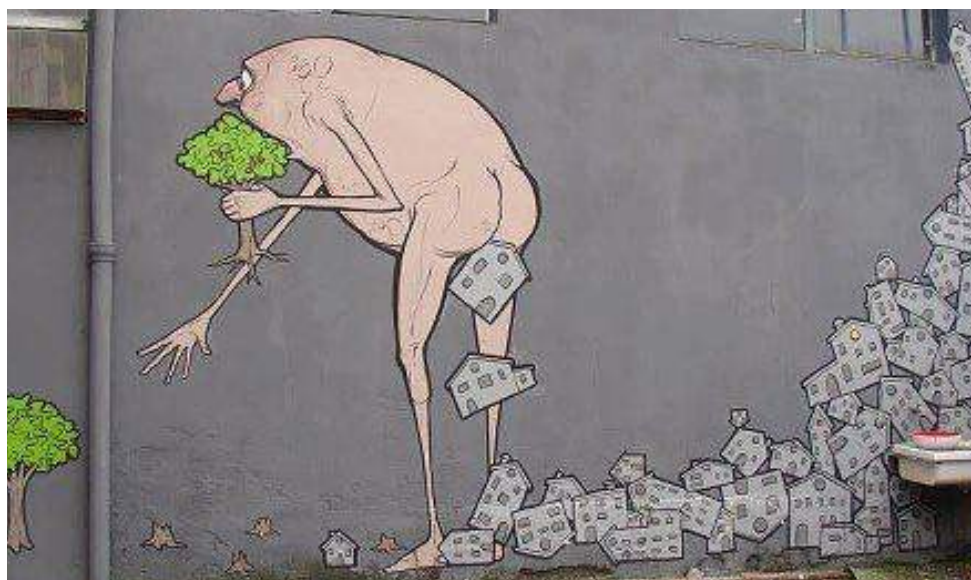
Come spiega l'amministratore delegato della società Giovanni Castellucci, "è un piano impegnativo che la società intende mantenere, nonostante la grave crisi finanziaria ed economica odierna, senza gravare sul bilancio statale". I corsivi sono nostri; il piano di Autostrade "grava" sul bilancio delle famiglie italiane, e ciò impone una domanda: tutti gli interventi descritti sono necessari? L'impressione che si ha sfogliando le trenta pagine del dossier è che non sia praticamente possibile "densificare" la rete autostradale italiana, pessoché completa. E infatti, a parte la variante di valico nel tratto appenninico dell'A1 e il controverso completamento dell'A 12 nel tratto tra Livorno e Civitavecchia, l'elenco degli interventi di Autostrade per l'Italia include una pletera di terze, quarte e quinte corsie.

Che cosa significa? Il rischio è che le grandi opere servano di più a chi le realizza che ai contribuenti-utenti che dovranno utilizzarle. Innanzitutto, se i costi della loro realizzazione sono troppo alti. "Rispetto alle autostrade non esistono studi a livello europeo che dicano se in Italia realizzarle costi più che all'estero" spiega Marco Percoco, del Dipartimento di analisi istituzionale e management pubblico della Bocconi. "La Banca Europea degli investimenti dice che il costo dovrebbe essere di 20 milioni di euro al chilometro. In Europa la media è di 30 milioni. In Italia si passa dai 21 milioni a chilometro della Cisa fino ai 60 milioni del passante di Genova. Il problema è che si tratta di costi calcolati ex ante, ovvero non a lavori ultimati. La questione più macroscopica riguarda quello che accade dopo aver fatto preventivi e previsioni: oggi sappiamo che in media un anno in più nella durata dei lavori di costruzione comporta un aumento del 5% al costo finale, che quindi in una decina d'anni raddoppia, a causa di ritardi non tutti imputabili alle imprese. Le quali però ex post possono fare aumentare i costi fino al 20%, senza dover ritornare a indire una gara, visto che non c'è una legislazione specifica sugli imprevisti nei quali si può incorrere nel realizzare un'opera pubblica".

Viene da pensare che quando l'ad di Autostrade per l'Italia Castellucci descrive l'importanza degli investimenti in chiave "anticiclica", ovvero per "alleviare le conseguenze della crisi", pensi soprattutto alla propria azienda: grazie al comma 1 dell'articolo 29 del decreto "milleproroghe" varato nel 2009 le concessionarie di autostrade possono appaltare fino al 60% dei lavori a società controllate, senza procedere a gara. È un principio che lede la tanto lodata "concorrenza", creando un evidente conflitto di interessi: basti pensare che

Autostrade per l'Italia è controllata attraverso la finanziaria Sintonia Sa (sede in Lussemburgo, paradiso fiscale) dalla famiglia Benetton, che è anche comproprietaria di Impregilo. Azionista di Impregilo è anche la famiglia Gavio, che pure detiene un numero significativo di concessioni autostradali.

Per comprendere questo “conflitto di interessi” basta affacciarsi da uno dei cavalcavia lungo l'A14, l'autostrada Bologna-Taranto, dove si lavora alla terza corsia. I mezzi sono quelli della Pavimental, società controllata proprio dai Benetton e dai Gavio. Nel territorio di Senigallia, in provincia di Ancona, a fianco della terza corsia si sta costruendo anche la “complanare”, una striscia d'asfalto a due corsie, lunga 8 chilometri con sei svincoli, 5 a Nord e 1 a Sud della cittadina marchigiana (45mila abitanti), e attraversando a raso. “È un'opera di compensazione richiesta dal Comune ad Autostrade”, racconta Stefano Bernardini, membro del comitato “Versus complanare”. Nel 2006, quando venne presentato il progetto, la complanare avrebbe dovuto essere una bretella di adduzione all'A14; successivamente, è stata presentata come strada di “scorrimento extraurbano”, tipologia che nemmeno esiste. L'investimento, circa 100 milioni di euro, dovrebbe essere coperto da Autostrade. Secondo Daniele, ingegnere civile con tesi sulla mobilità a Senigallia, attivista del centro sociale “Mezza Canaja”, la complanare non servirà a ridurre il traffico dalla strada statale 16, che attraversa il centro della cittadina: “Una volta realizzata la terza corsia sarebbe molto più facile studiare un'ipotesi alternativa, permettendo, ad esempio, ai residenti un utilizzo “dinamico”, cioè senza pedaggio, tra i caselli di Marotta/Mondolfo, subito a Nord di Senigallia, e di Marina di Montemarciano, in costruzione a Sud della cittadina. Marianna, anche lei attivista del Mezza Canaja, è sarcastica: “Strada più grande uguale meno traffico. Sappiamo che non è vero, ma è questo che raccontano ai cittadini”.



1: Cattura di valore: meccanismo di "cofinanziamento" per il potenziamento e la realizzazione delle infrastrutture viarie. Fondato sull'idea che queste creino le condizioni per un incremento dello sviluppo economico del territorio. Nel caso preso in esame nel libro "Le conseguenze del cemento", quello dell'opera Quadrilatero Marche-Umbria, il valore "catturato" sono i canoni di concessione per la realizzazione e gestione degli insediamenti produttivi, il reddito ICI sugli immobili realizzati, una parte degli oneri di urbanizzazione, un contributo da parte delle Camere di commercio, la vendita dei materiali provenienti dalla realizzazione delle infrastrutture viarie (gallerie, etc...).

IL CASO BRE-BE-MI

**Un'autostrada inutile, un flop annunciato, un danno per il territorio.
Ma un affare d'oro per i costruttori e per i privati che la gestiscono.**

Si sono compiuti da poco (luglio 2016) i due anni dall'inaugurazione della Bre-Be-Mi, A35 realizzata per far risparmiare al massimo 30 minuti di tempo nello spostamento tra Brescia e Milano. La Bre-Be-Mi è stata la prima autostrada italiana realizzata da privati. Anche in quel caso il costruttore è stato il "nostro" Pizzarotti, e le analogie tra Bre-Be-Mi e Ti-Bre non si limitano certo a questo. Al compiersi dei due anni di Bre-Be-Mi, si è avverato ciò che i cittadini che si opponevano previsionavano: i conti sono in rosso, l'autostrada è pressoché inutilizzata, e lo Stato interviene comprendo con soldi pubblici buchi per milioni di euro. Eppure il Cda di Bre-Be-Mi ha festeggiato il secondo compleanno aumentando ancor più i propri già lauti stipendi. E il territorio che una volta era agricolo è ora irremediabilmente danneggiato. Ora che il danno è già stato fatto, l'opzione più ottimista sarebbe soltanto rendere pubblica la Bre-Be-Mi a superstrada statale e abolire il pedaggio. Ma diventa evidente che quell'autostrada andava fermata e ne andava impedita la costruzione: per il beneficio di tutti gli abitanti, e a discapito di quelle poche persone che ci speculano.

Dopo vari anni a ripetere che la Brebemi era inutile, oggi - al compiersi dei due anni dall'apertura dell'autostrada - si è forse riusciti a trovare almeno un'utilità per questa grande opera privata: dimostrare l'inutilità provata e certa di altri progetti simili, in primis la Tirreno-Brennero.

Di seguito un articolo di Today.it sulla Bre-Be-Mi, un aggiornamento sull' "inutile" autostrada-mangiatoia dei privati.

Flop BreBeMi, pioggia di soldi pubblici per coprire i debiti privati

Il Movimento 5 Stelle, con il deputato Giorgio Sorial e il consigliere regionale Dario Violi hanno depositato un esposto alla Corte dei Conti di Milano per denunciare la disastrosa situazione della BreBeMi, "la prima autostrada finanziata completamente dai privati" inaugurata il 23 luglio 2014 ma che a due anni si ritrova con i conti in rosso, anzi, in un disastro finanziario tale che il governo ha provveduto a destinare alla società concessionaria un maxi contributo pubblico da 300 milioni di euro, 20 milioni all'anno dal 2017 al 2031, e la Regione Lombardia è all'opera per sanare il disastro finanziario attraverso un contributo da 60 milioni di euro, 20 milioni all'anno dal 2015 al 2017.

Sessantotto milioni di euro il rosso dell'ultimo bilancio chiuso dalla società BreBeMi spa: a fronte di una tale situazione gli azionisti si stanno pian piano ritirando dal progetto finanziario. Pure l'azionista di maggioranza Intesa San Paolo che attraverso Autostrade Lombarde SpA detiene il 42,4% della BreBeMi è ormai intenzionato a lasciare l'opera entro il 2017. E i buchi finiscono ai cittadini che avevano già sborsato soldi per la costruzione:

dei 1,818 miliardi di euro di prestiti avuti dai privati per la costruzione infatti, 820 erano arrivati dalla Cassa depositi e prestiti (cioè ministero dell'Economia) e 700 dalla Banca europea investimenti (garante Sace SpA, ossia ancora Cassa depositi e prestiti).

Denunciano i pentastellati presentando l'esposto. Contributi pubblici già sotto la lente d'ingrandimento della commissaria per la Concorrenza dell'Unione Europea, Margrethe Vestager, secondo la quale un tale finanziamento pubblico può identificare l'apertura di una procedura di infrazione per violazione della concorrenza e aiuti di Stato.

Nonostante tutto ciò dal Cipe, il Comitato interministeriale per la programmazione economica (presieduto dal presidente del Consiglio e costituito da vari ministri) viene fatto l'ennesimo regalo con la proroga gratuita della concessione di altri 6 anni, senza gara, per un totale di 25 anni e 6 mesi, ossia con scadenza il 22 gennaio 2040.



I NUMERI DELLA A35

- **2,439 miliardi di euro** il costo finale di costruzione dell'autostrada, **a fronte di una stima iniziale che non avrebbe dovuto superare gli 800 milioni di euro;**
- **38 milioni di euro a chilometro il costo dell'opera**, più del doppio rispetto alla Spagna e molto lontana dal costo medio ottimale di 7,1 milioni di euro a chilometro considerato in Europa per i tratti piani;
- **900 ettari di suolo espropriati alla coltivazione e al verde** per essere inutilmente cementificati in una regione già ampiamente a debito di spazi coltivabili;
- **12,40 euro il costo del pedaggio per la tratta Brescia Ovest – Milano V.le Certosa** (compreso il tratto Teem) quasi il doppio rispetto ai 6,30 euro di pedaggio per la stessa tratta sulla già abbastanza costosa A4;
- 15-20 mila autovetture al giorno di media secondo i dati Aiscat a fronte dei 60-80 mila passaggi giornalieri che sarebbero serviti per rientrare dai costi;
- **68 milioni di euro il rosso dell'ultimo bilancio** chiuso dalla società BreBeMi spa;
- **626 mila euro il compenso per il cda della società BreBeMi Spa, in aumento rispetto ai 522 mila euro del 2014;**
- al centro di una indagine della Direzione Nazionale Antimafia di Brescia per **traffico e smaltimento illecito di rifiuti tossici** presumibilmente sotto il manto stradale per mezzo della ditta Locatelli.

I debiti di BreBeMi si scaricano inesorabilmente sulle casse pubbliche per garantire la stabilità della omonima autostrada, la A35, sebbene un anno di attività fallimentare, 360 milioni di aiuti di Stato, un costo di subentro di 1,2 miliardi, 50 milioni per il collegamento dell'A35 con l'A4 a Castegnato, 110 milioni per la viabilità a Segrate. Un project financing che a tutti gli effetti è pagato con soldi pubblici, mentre a incassare il pedaggio pagato dai cittadini è una società privata con a capo proprio una banca.

ASSALITI DA ALTA VELOCITÀ E AUTOSTRADE

Dall'enorme cilindro nelle mani dei soliti governanti, politicanti e mestieranti è saltato fuori un altro coniglio. Si chiama TiBre, acronimo di Tirreno-Brennero. L'ennesimo corridoio da assolutamente aprire e velocizzare in nome del solito ritornello: progresso, un mondo sempre più vicino e l'obbligo di rimanere al passo con l'Europa. D'altronde basta poco, cartina geografica, matita e righello e via con una semplice e facile linea dritta, fortunatamente le cartine non riportano il verde, le realtà rurali, i luoghi storici, le falde acquifere e soprattutto le persone che vi abitano e vi respirano, basta una mano bella ferma ed il gioco è fatto.

Terminato il tono ironico, l'input parrebbe quello di avvicinare il porto di Livorno ai ricchi mercati del centro Europa.

Ed ecco la prima mossa. Dato il triangolo formato da Parma-Modena-Mantova, evitare di percorrere lo "stancante" angolo retto con vertice Modena, ma prendere la più breve ipotenusa Parma-Mantova. Ipotenusa che però non c'è, solo una tortuosa strada statale, non particolarmente trafficata a dire il vero, particolare tutt'altro che secondario, che attraversa vari paesi con bella vista sulle antiche mura di Sabbioneta.

Ma non per nulla ci sono il PD e lo Sblocca Italia.

L'ipotenusa prende quindi forma, varato il progetto per la brettella di collegamento diretto tra l'autostrada A15 (LaSpezia-Parma) e la "nostra" A22. Circa 85 km, ma qui si arriva al grottesco, al ridicolo, se non fosse che stiamo parlando di territori a rischio devastazione. I finanziamenti, i soldi non ci sono, o meglio solo per il primo lotto di 12 km, per i restanti 70 mistero, nemmeno per il prossimo futuro, come, quando e da dove verranno non si sa. Possiamo tirare un sospiro di sollievo e tutto rimandato alle calende greche? Ma che! E qui l'atroce beffa, la ditta che ha vinto l'appalto per il primo lotto reclama, tra avvocati e pressioni varie, il suo diritto ad aprire i cantieri lungo questi 12 km, appena a nordovest di Parma fino all'abitato di Tre Casali. Un pezzo di territorio già molto sfruttato e cementificato col solo risultato, a lavori ultimati, di un lungo serpentone di asfalto che si perderà nel nulla, del tutto inutilizzabile. Per questo negli ultimi mesi tra Parma e paesi limitrofi è sorto spontaneo un Comitato NoTiBre formato da comuni cittadini con l'adesione di qualche sindaco ed il ripetersi dell'altrettanto ridicola situazione che noi trentini conosciamo benissimo, la spaccatura all'interno del PD tra gli alti livelli ed i piccoli amministratori locali.

La Tibre riguarda NoTav Trentino molto più di quanto già lo impongano i pochi km che ci separano da Mantova. Ancora una volta è chiamata in campo la società Autostrada del Brennero. A 22 che stiamo ritrovando ovunque, dal milionario finanziamento per le tratte di accesso al tunnel del Brennero, al rinnovo della concessione e PAT che ne assume il pieno controllo, per non dimenticare la Valdastico che potrebbe "incontrarla" all'altezza di Trento sud. Perché, giusto un anno fa, dal cilindro di cui sopra è saltato fuori un altro coniglio, decisamente vecchio e spellacchiato, ma ancora bello vispo.

Più che soffermarci sui pur importanti dati tecnici, valutazioni geologiche, tabelle e grafici vari, è più semplice e comprensibile fare un piccolo sforzo di memoria e confrontare tra loro le dichiarazioni di politici, funzionari, amministratori etc fatte nel tempo. Le contraddizioni che emergono saranno semplicemente incredibili. D'altronde non potrebbe essere diversamente quando:

- 1) i progetti, soprattutto per quanto riguarda il Tav, sono tutt'altro che definiti, cambiano, spariscono, tornano uguali, i tempi dilatano, un vero ginepraio in cui muoversi
- 2) si gioca contemporaneamente su più tavoli con la volontà di vincere, ma disponendo di carte diverse ed intrecciando alleanze con chi magari in un'altra partita è il primo avversario.

Si parte da un dato inconfutabile, l'unico che trova tutti concordi, l'autostrada che attraversa il nostro territorio è alla saturazione, livello di inquinamento provocato altissimo, non va semplicemente limitato, ma drasticamente ridotto il più possibile, ora! La soluzione non è certo il fantomatico Tav che potrebbe essere realtà bene che vada tra 30 anni. Il trasferimento delle merci sulla rotaia certamente si e si può fare modernizzando l'attuale ferrovia con tempi infinitamente più brevi, ma non sufficiente, quindi barriere antirumore, severi limiti di velocità anche per le auto, incentivazione del trasporto pubblico extraurbano per togliere il traffico pendolare sulle tratte brevi etc etc

In poche parole, devono transitare meno mezzi, grandi e piccoli che siano, ed è in base a questo intento che si costruiscono 2 nuove autostrade il cui scopo dichiarato è quello di attirare nuovi clienti da dirottare sulla Brennero?

Inutile, si potrebbero scrivere 1000 pagine senza concludere nulla perché quello su cui stiamo disquisendo è appunto il nulla, è il classico fumo negli occhi o lo specchietto per allodole. Lotta all'inquinamento, mobilità sostenibile, etc sono solo parole e parole. Qualcuno tempo fa ha affermato che terminata in modo traumatico causa mani pulite una certa stagione, politica ed affari hanno saputo ritrovarsi e sorreggersi vicendevolmente in quella nuova, quella delle grandi opere.

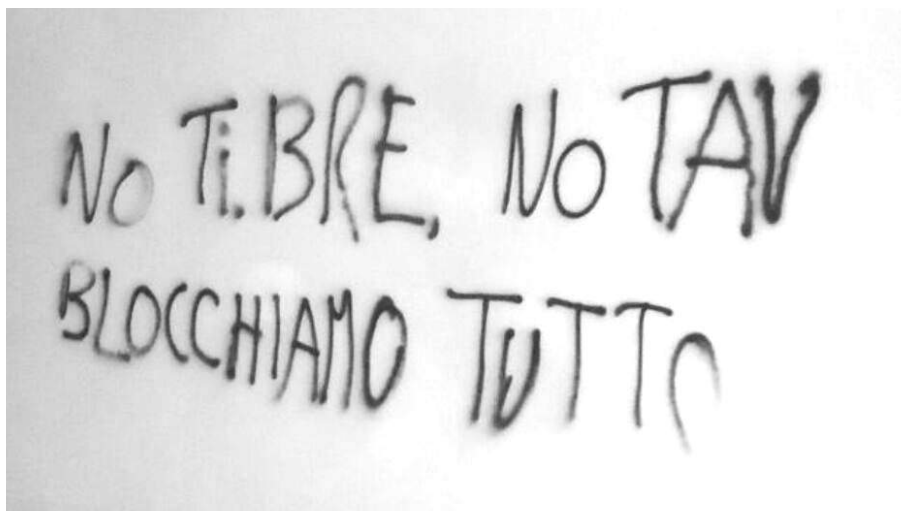
Questo è e solo questo è. Un'infinità di milioni di euro di soldi pubblici che una piccola casta vuole dirottare nelle proprie tasche a qualsiasi prezzo, devastazioni ambientali comprese.

Stupido illudersi ed ancor più credere in qualche delega, siamo muro contro muro ed un muro sempre più alto perché dall'altra parte non solo non indietreggiano, ma raddoppiano, si veda appunto il TiBre, novità di questi ultimi mesi.

Una collaborazione coi neo comitati NoTiBre non è semplice solidarietà dovuta, ma assolutamente necessaria. non esistono più lotte, ma una sola. un unico No alle grandi opere, a casa nostra, vicine e lontane.

Un secco e duro No alla politica che le ha fatte proprie e solo uniti si vince.

Ps: una piccola curiosità. Dato ufficiale fornito dalle ferrovie italiane: passeggeri sui Freccia Rossa 50 milioni, passeggeri sui treni regionali 600 milioni. Dove dovrebbe andare la stragrande maggioranza di forze e risorse?



Fabio Rovere
Movimento No Tav Trentino

AUTOSTRADADE PADANE

Fabbriche dello sprawl

Reportage dell'urbanista Fabrizio Bottini ("La Città Conquistatrice") su una delle varie autostrade padane. Uno scritto di otto anni fa, ma purtroppo ancora più che mai attuale.

Che ci guadagni qualcosa il Pantuflè? In italiano fa letteralmente il Pantofolaio, ed è un negozio di calzature "moderno" sulla statale Padana Inferiore nell'Oltrepo pavese, appena fuori Redavalle, verso Broni. L'edificio del Pantuflè è esattamente il tipo di scatolone che il magico svincolo della Lisbona-Kiev-bis previsto un pochino più a nord-ovest di lì, dovrebbe diffondere copioso in tutta la pianura, inseminando appunto svincolo dopo svincolo le terre attualmente sprecate da inutili risaie. Sembra più o meno questa, la filosofia alla base dell'autostrada regionale lombarda nota come Broni-Mortara, ma appunto solo piccolo tassello di un'idea del mondo. Un mondo di scatoloni.

Sono già state dette molte cose, serie, documentate, contro questa ennesima grande opera utile soprattutto a chi la costruisce. E non è il caso di ripeterle, salvo riassumerne in due parole una delle idee di fondo (molto in fondo): raddoppiare il sistema dei grandi flussi est-ovest noto come Corridoio 5, dall'asse pedemontano dell'A4-Ferrovia all'ex cuore verde padano, ovvero dal Monferrato alla bassa padovana. La megabretella che raccorda queste due linee parallele, è un tracciato che da un nodo autostradale nelle risaie a sud di Vercelli, si ricollega dopo una sessantina di chilometri verso sud-est, a un altro percorso autostradale ai piedi delle colline dell'Oltrepo pavese. A un tiro di sasso dal Pantuflè. Che sembra essere, per così dire, la sua "ragione sociale", almeno simbolica.

In principio c'è sempre una road gang, la banda di quelli dei lavori pubblici, delle strade in particolare e tanto per cominciare. L'hanno raccontato per decenni centinaia di ricercatori e giornalisti, come quella delle strade sia sempre e comunque una scusa: quelle che servono anche per andare da un posto all'altro, così come quelle che servono solo a chi le fa. E in questo caso sposerei il giudizio di chi opta soprattutto per la seconda ipotesi. Ma restiamo alle imprese delle road gang, e della loro parola d'ordine per niente segreta: lo svincolo. Nel caso specifico la parola d'ordine si pronuncia ben sette volte. Sette volte, ovvero una volta ogni meno di dieci chilometri, il che ragionando in una prospettiva continentale sembra una sciocchezza. E lo è. Ma qui la prospettiva non è affatto continentale, e quegli svincoli sono il sale della vita. Gli orifizi da cui il serpente spargerà le sue uova a forma di piccoli e grandi cloni del Pantuflè. Per dirla in linguaggio esotico: la road gang vuole fare lo sprawl. Per dirla in italiano, il partito autostradale vuole cementificare il territorio con la scusa dei corridoi europei. Per dirla – obiettivamente – con le parole della relazione tecnica del progetto: "La nuova infrastruttura si pone l'obiettivo di separare, a livello regionale, il traffico di scorrimento da quello locale e di offrire un servizio ed un'opportunità di sviluppo produttivo alle aree dell'Oltrepo e della Lomellina".

Il servizio e opportunità di sviluppo, di development si dice in alcuni ambienti con traduzione un po' forzaticcia, viene erogato appunto attraverso lo svincolo.

E dunque la lettura di queste opportunità virtuali di crescita (naturalmente di crescita edilizia perbacco!) si può già cominciare a fare a partire dagli svincoli. Nel senso che lì non c'è ancora niente, salvo quelle inutili risaie, buone al massimo (si mormora in alcuni

ambienti) per fare un po' di etanolo di alta qualità per i SUV del domani. Non sono ancora cresciute quelle belle distese di scatoloni, come per esempio nelle ex risaie di Vicolungo, dove il Corridoio 5 ne incrocia un altro, e ora invece dei tristi acquitrini ci sono un bell'Outlet, un Parco Logistico, un Parco a Tema, qualche lottizzazione sparsa di villette che cresce rigogliosa, molte rampe, svincoli, rotatorie e tanti, tanti comodi parcheggi. Qui in Lomellina queste cose non ci sono ancora, ma si può iniziare a immaginarle guardando gli svincoli, e quello che ci sta attorno.

A partire dall'attacco – o junction, a piacere – col tracciato della A21 Torino-Piacenza (e poi Cremona-Brescia; potenzialmente Mantova-Kiev via Nogara). Siamo quasi direttamente a nord del Pantufilé, ovvero nei pochi spazi liberi lasciati dallo schiacciamento urbanistico determinato da autostrada, Padana e pendii collinari. Nel senso che, come riconosce anche il Piano Territoriale della Provincia di Pavia, qui si tocca con mano “un continuum urbanizzato da Voghera fino a Stradella che si sviluppa ulteriormente nella direzione rispettivamente di Alessandria e Piacenza”. Continuum che inizia a sgranarsi appunto risalendo verso il corso del Po, in particolare dopo aver scavalcato la A21, dove iniziano le grandi campiture delle coltivazioni, i piccoli insediamenti compatti dei paesi raccolti attorno al campanile, e poi le prime strade sugli argini avvicinandosi al fiume. Ci vuole poco a immaginarsi l'effetto, per così dire, “collaterale”, dei vari lavori di realizzazione dell'aggancio autostradale, e dei cavalcavia circostanti, diciamo nella zona attorno all'abitato di Barbianello, appena a nord-ovest di Broni. In fondo basta poco: una rotatoria, uno slargo, un distributore con lavaggio auto fai-da-te, un paio di scatoloni multiuso ... ed ecco che il famigerato continuum, che prima qui diventava un po' meno continuo, inizia la sua avanzata trionfale verso il Po.

Ma la derivazione di Broni è solo l'inizio, visto che se non altro replica e interpreta a suo modo cose già visibili, altrove e da queste parti, come le varie aste delle statali che partono dal nastro di scatoloni commercial-artigianali della Padana e si inerpicano verso nord, formando altri nastrini, in via di rigoglioso sviluppo, a giudicare dai piazzali polverosi e dal traffico mediamente confuso.

Quello della zona di Verrua Po, è invece un vero ambiente di pianura piuttosto tradizionale, già molto simile per certi versi a quello che si snoda poi lungo il corso del fiume nel mantovano, nel parmense e oltre. Ci sono le strade degli argini, le idrovore, la separazione netta fra campi, aree abitate compatte a sud dell'argine maggiore, gli spazi del fiume appena a nord, anche dove nei periodi normali il grande fiume è piuttosto lontano.

Per immaginarsi vagamente l'effetto che potrebbe avere qui anche solo lo svincolo con casello (e non è vero, si sa, che tutto finisce lì) basta farsi una scampagnata per esempio nell'alta pianura piemontese, dove per via della linea ferroviaria ad alta velocità sono stati sottoposti a refurbishment appunto tutti i cavalcavia, svincoli, raccordi. E dove si vedono, che so, fra la cascina del cugino Piero e quella del cugino Mario, inerpicarsi rampe cementizie elicoidali degne di una copertina di Flash Gordon, quattro corsie fasciate di guard-rail doppio zincato a prova di autobomba ... percorse un paio di volte la settimana dal trattore, con o senza rimorchio, e che dopo qualche centinaio di metri tornano ad essere strisce di terra battuta. Ma già, ci diceva la relazione del progetto che con quello svincolo arrivano qui anche “un servizio ed un'opportunità di sviluppo produttivo alle aree”. Brrr!

Dopo Verrua il tracciato scavalca il Po con un lungo viadotto (tre chilometri e mezzo) e atterra ... nel Parco Ticino. Più precisamente, dato che di autostrada si tratta, e che di solito queste cose non vengono posate direttamente sulla testa delle persone, nel caso specifico si occupa il poco spazio libero rimasto a sud di Pavia, per realizzare appunto lo Svincolo Pavia

Sud. Sia lo scavalcamento del Po, che la chiusura dell'anello di tangenziali attorno al capoluogo sulle rive del Ticino, sono un'esigenza abbastanza oggettiva del territorio (lo si capisce dalle incredibili code sulla Statale dei Giovi al ponte di Bressana Bottarone, e più a nord al raccordo con la strada dei Cairoli ai margini dell'abitato di San Martino Siccomario. Cosa c'entri però tutto questo con il pendolarismo Lisbona-Kiev, e relativa occupazione di una enorme area libera, appena a nord del piccolo borgo rurale di Torre de' Torti, in comune di Cava Manara, non è chiarissimo. Chiarissima appare invece l'occupazione di spazi in modo diretto, la modifica della rete viaria, l'attestarsi col grande svincolo di Pavia Sud di una direttrice che da qui in poi seguirà un tracciato più o meno parallelo a quello dalla strada dei Cairoli, staccato di alcune centinaia di metri ... a ripetere il prevedibile effetto corridoio insediativo già visto e sperimentato in tante altre occasioni.

Ovvero gli svincoli autostradali che alimentano il traffico sulla vicinissima e parallela strada, e il relativo rigoglioso sbocciare di raccordi, rotatorie, traverse, lotti edificabili e rapidamente edificati. Il tutto con una linea parallela al corso del Ticino, virtualmente (ma non troppo) sottoposto ad una pressione di attraversamento in un tratto piuttosto lungo dove non esistono ponti, salvo quello di chiatte a Bereguardo. La valle del Ticino, col primo gradino di dislivello giusto al margine della strada, appare visibilissima più o meno nel punto in cui dovrebbe nascere il secondo grande nodo della futura autostrada. Ovvero qualche centinaio di metri a sud dell'abitato di Gropello Cairoli, dove in mezzo a quelle che ora sono banalissime risaie dovrebbero salire le gloriose rampe del raccordo con l'A7 Milano-Genova. Adesso qui le uniche rampe sono quelle di un cavalcavia podereale con strada non asfaltata, che guarda sui campi di riso, sul piccolo abitato di Gropello, e nelle giornate di bel tempo si vedono sia le colline dell'Oltrepo che le Prealpi a nord.



Per immaginare qualche forma di "effetto collaterale a medio raggio" di questo raccordo autostradale, ovvero di urbanizzazione a scatoloni e affini, basta percorrere a ritroso la strada dei Cairoli verso Pavia, e raggiungere la rotatoria all'altezza dell'abitato di Villanova d'Ardenghi, uno dei borghi che segnano l'ingresso nella valle del Ticino vera e propria. Proprio quella rotatoria marca il punto in cui la strada secondaria emerge dalla valle del fiume, e si inoltra poi nei campi a risaia, fino al passaggio a livello della ferrovia per Mortasa qualche centinaio di metri più a sud. Qui lo spazio fra la rotatoria e l'inizio delle risaie dopo il passaggio a livello e la stazione di Villanova è occupato da un corposo esempio di "opportunità di sviluppo produttivo alle aree", ovvero la solita manciata di scatole grigie di varie dimensioni, più qualche villetta sparsa. Non c'è nessuno svincolo, qui, solo la vecchia stazione ferroviaria, e quello che una volta era il crocicchio fra la strada dalle sponde del Ticino verso Zerbolò, e quella da Pavia a Mortara. Figuriamoci lo "sviluppo" a Gropello, e naturalmente in sedicesimo lungo tutta la striscia segnata dalle parallele dell'ex statale e della futura Broni-Lisbona!

Non c'è da stupirsi che le associazioni ambientaliste abbiano duramente contestato la presidenza del Parco Ticino, che si era dichiarata possibilista rispetto al progetto della Broni-Mortara. In effetti appare quanto meno di basso profilo, il responsabile di una straordinaria (da ogni punto di vista) risorsa paesistica ambientale, minacciata da anni e da tutti i lati da invasioni di ogni tipo, che dichiara: "Il Parco, e questa la considero e la rivendico come una vittoria dell'ente, ha chiesto ed ottenuto dalla Regione Lombardia che l'autostrada Broni-Mortara venga sottoposta ad una formale procedura di valutazione ambientale strategica". In effetti ci si aspetterebbe qualcosa di più, con una autostrada che non solo "striscia" su buona parte dei margini occidentali del Parco, ma che tutti giudicano inutile, ed è dichiaratamente tesa a uno sviluppo che aumenterà le pressioni lungo tutto il fronte. [...]

Ecco, girando ora negli spazi apertissimi che iniziano nelle frange esterne di via "Alagna" a Garlasco, o di quella corrispondente che si dirama dalla circonvallazione di Tromello e converge verso il medesimo punto, più o meno vicino al corso del Terdoppio, è difficile immaginarsi gli orizzonti chiusi, quei filari fitti fitti di alberature che spuntano dal nulla, e naturalmente le immancabili rampe, piazzale dei caselli, raccordi, e via dicendo. Per non parlare naturalmente del fatale sviluppo dei cloni di Pantufié che decideranno eventualmente di piazzarsi nel nuovo mercato scavato dalle fasce e bretelle varie. Forse (forse) ci verranno risparmiate le rondinelle finte di plastica sui pannelli antirumore sopra il campanile di Alagna. Che non fanno neanche primavera, solo silenzio.

Si allontana un po' dal parco del Ticino, il tracciato dell'autostrada, per lo svincolo a sud di Mortara, dove si replica in parte e con qualche variante quanto già descritto nel caso di Pavia, ovvero una saturazione di spazi liberi. Addirittura, qui, in quella che è per ora la ragionevole testa di ponte dell'autostrada (i tratti successivi verso ovest paiono assai a rischio), la saturazione della fascia verde meridionale, a sud della circonvallazione della strada dei Cairoli e dell'attuale zona produttiva-commerciale, si replica un "effetto Vicolungo". Per dirla col travolgente linguaggio della pubblicistica specializzata: "in questo habitat dai colori leonardeschi ... un'idea probabilmente unica, assolutamente originale per l'Italia; sia per contenuti e finalità, sia per modalità di approccio: rivitalizzare un'estesa area agricola, quella di Mortara, trasformandola in polo logistico".

Cosa ci sia di "probabilmente unico in Italia" nel tappezzare inopinatamente di cemento e asfalto un'area agricola come quella fra l'abitato di Mortara, i nuclei di Olevano Lomellina e Castello d'Agogna, sull'omonimo corso d'acqua che alimenta le risaie dal novarese in giù, non è chiarissimo. Forse per verificare questa unicità è ancora utile un'occhiata parallela, all'ennesimo svincolo e relativo contesto di atterraggio. Al momento, per entrare nella versione locale dello "habitat dai colori leonardeschi" si può imboccare una delle stradine che convergono verso Olevano. Quella dalla zona industriale di Mortara, appena prima del cavalcavia ferroviario e del bivio per Vercelli; oppure a piacere le altre due, dalla periferia di Castel d'Agogna, attraverso un passaggio a livello, e dall'abitato di Cergnano, sulla statale per Tortona. Si replica per molti versi quanto già visto a sud di Garlasco e Tromello verso Alagna: strade a sezione ridotta, risaie, fossi, in una ambientazione rurale padana che mostra qualunque segno fuorché quello dell'abbandono. E a modo suo qualifica così, anche senza troppe parole, che idea di "rivitalizzazione" aleggi negli uffici condizionati di finanziari e decisori vari.

Lo svincolo di Mortara si colloca più o meno a metà fra gli abitati di Cergnano e Olevano, in quello che al perfetto progettista stradale deve apparire come l'ennesimo "vuoto" pronto all'uso, qualche centinaio di metri a nord della strada proveniente dalla statale per Tortona.

Ce n'è un altro, di svincolo, con tanto di casello ecc. ecc., poco più a ovest, appena dopo il ponte sull'Agogna, di fianco alla strada per Casale, ma la cosa che forse graficamente colpisce di più si vede sulle tavole del Piano Provinciale, o nelle tabelle e schizzi della brochure di presentazione scaricabile dal sito ufficiale.

Seicentomila metri quadrati sono molti, moltissimi: più o meno tanto quanto l'intera area dismessa di Bicocca della Pirelli a Milano, tanto per fare un esempio famoso. Ma lì, appunto, siamo nel cuore dell'area metropolitana, e qui appena a sud di un modesto centro sulle porte della Lomellina. Naturalmente il polo logistico ha un suo piano di compatibilità ambientale, e un progetto di sistemazione a verde "con diffuse piantumazioni di vegetazioni autoctone", ma a parte qualunque ovvia considerazione su cos'è un polo logistico e cosa rappresenta in un ambiente del genere, l'impatto territoriale complessivo deve essere pensato a scala almeno del triangolo svincolo-polo-svincolo, ovvero di una estensione di fatto dell'area urbanizzata di Mortara, praticamente a una fascia continua: dall'attuale circonvallazione sud fino a oltre gli abitati di Castel d'Agogna, Olevano, Cergnano. A certe latitudini questa cosa si chiama sprawl. Se suona male, troviamo pure un sinonimo. [...]

L'autostrada dovrebbe comunque proseguire anche oltre questo ultimo e fondamentale "nodo di sviluppo", attraverso territori se possibile ancora più rurali e remoti, come quelli oggi attraversati da alcune strade secondarie e soprattutto dal cosiddetto percorso alternativo (così recita l'indicazione sulla rotatoria appena a sud dell'abitato di Cozzo) sui quasi lunari rettili verso Langosco, e poi oltre la Sesia in provincia di Vercelli, di Caresana, e infine Stroppiana al nodo dell'A26.

Anche senza la perentoria invadenza del "triangolo di Mortara", o le evidenti insidie della formazione a nastro nel corridoio parallelo alla valle del Ticino, va comunque detto che anche in questo ultimo potenziale scampolo infrastrutturale lombardo-piemontese fra risaie e pioppeti, l'impatto si intuisce facilmente, solo guardandosi attorno.

C'è, è vero, un tratto insolitamente lungo privo di svincoli nella vasta zona agricola a sud di Robbio e fino a scavalcare il corso della Sesia un po' a nord dell'attuale ponte di Langosco. Ma poi forse per recuperare il ritmo ecco spuntare il casello di Caresana, in un ambiente che dal punto di vista insediativo ricorda relativamente molto da vicino quanto già visto ad esempio a Verrua Po, molte tonnellate di asfalto fa. Ma pare che in generale la regione Piemonte non si sia dimostrata entusiasta dell'idea di questa autostrada, e dei vari nodi e poli di sviluppo che dovrebbe abbozzare e stimolare: e se vacilla il coordinamento con l'altra sponda della Sesia, che ne sarà di tutto il percorso fino a Lisbona?

Ma, dubbi sulla propaggine piemontese a parte, pare proprio che questa sciocchezza dell'autostrada nelle risaie voglia trasformarsi in realtà. Una triste realtà, fatta di scatoloni, svincoli, piazzali di ghiaia, qualche misericordiosa ma rara siepe a coprire cementizie pudende. Senza contare i prodotti collaterali dei cantieri, e delle infinite pressioni che puntualmente questa ridda di svincoli stimolerà: del resto lo diceva l'incipit della relazione citata all'inizio, che si deve soprattutto offrire "un servizio ed un'opportunità di sviluppo produttivo alle aree". Quale genere di sviluppo, lo si può verificare facilmente nell'alta pianura novarese, biellese, vercellese, nel più consolidato e "storico" pedemonte lombardo, nella città diffusa veneta. Ovvero ovunque si sia applicata a man bassa l'equazione Strade = Sviluppo. Il risultato sarà che, ancora una volta, asfalteranno tutto quello che ci resta, per farci un parcheggio, e in fondo a quel parcheggio brillerà inesorabile l'insegna del Pantufle.

di Fabrizio Bottini

(online sul sito: www.lacittàconquistatrice.it, "Autostrade Padane: fabbriche dello sprawl")

A PROPOSITO DI UN'ALTERNATIVA...

Una caratteristica dei movimenti ambientalisti istituzionali è quella dell'alternativa. Ovvero nell'opporci a un determinato progetto, devono sempre venir fuori con una proposta alternativa secondo loro migliore (o anche oggettivamente migliore), da metter sul piatto alle istituzioni perché valutata, nella speranza che venga accolta l'alternativa a discapito del progetto originale.

Il ragionamento ha i suoi motivi, e non metto in dubbio che il piano possa esser andato una qualche volta a buon fine, o che in linea teorica possa funzionare. Tuttavia presenta anche dei limiti, e in particolare uno evidente: qualora la richiesta non dovesse venire accolta, l'opposizione istituzionale resta là con la sua bella idea alternativa, a dire che quella idea è quella giusta e quell'altra è deleteria, a lamentarsi dell'ipocrisia dei sindaci, dell'inefficienza della classe politica e niente altro; terminando di fatto l'opposizione all'opera. Talvolta li si può anche vedere esultare se il progetto a cui si oppongono viene un pò migliorato, o se – ad opera già costruita o già in costruzione - il politico di turno esprime opinioni o approva progetti concordanti con la loro idea alternativa.

Nel caso dell'opposizione alla Ti-Bre portata avanti dal Coordinamento di Comitati contro le Autostrade, tutta l'opposizione è stata fundamentalmente giocata sull'alternativa della “Ti.Bre ferroviaria” da sostituire alla Ti.Bre autostradale.

Uno dei “capisaldi” che ha accompagnato la nascita di questa nostra opposizione dal basso alla Ti-Bre è stato quello di mettere da parte il discorso sull'alternativa. Con la motivazione che è stato ritenuto un discorso in gran parte ipocrita: ovvero che si vuol dire “Sì a qualcos'altro” perché non si ha il coraggio di dire “No e basta!”. Il discorso è: intanto fermiamo l'autostrada, fermiamo questo progetto che è riconosciuto (da noi, ma non solo da noi) inutile e dannoso. Durante le nostre assemblee è venuto fuori un ragionamento molto semplice: una volta riconosciuto che una data cosa è inutile, l'alternativa a una cosa inutile può benissimo essere...Niente! Questo – si potrebbe dire - a rigori di logica.

Anche Legambiente, WWF e similari hanno riconosciuto l'evidenza e detto chiaramente che quello della Ti-Bre è un progetto inutile. Quindi visto che oltre ad essere inutile è anche dannoso e perpetua il modello di un mondo basato sullo sfruttamento economico e la distruzione della natura, quello che noi vogliamo è fermare questo progetto.

Dopodiché se ci si saranno proposte per ferrovie, ciclovie, aeroporti, metropolitane, luna park, centri di teletrasporto, guarderemo e valuteremo come comportarsi, o meglio ognuno valuterà se varrà la pena opporsi o se varrà la pena promuoverli o ignorarli; ma intanto fermiamo la costruzione di questo pezzo di autostrada.

Tuttavia se qualcuno avesse bisogno di un'alternativa, potrei suggerirne al volo almeno due o tre senza doverci pensare molto. Intanto, anche a mio avviso, se dovessi essere io a scegliere e costretta a scegliere tra costruire un moncone di autostrada (o anche un'autostrada completa) o elettrificare e ampliare la connessione ferroviaria tra Parma e Brescia (che più o meno sarebbe il progetto Si Ti-Bre ferroviario) sceglierei la seconda senza alcun dubbio. Però non è che sceglierei come battaglia quella di rompere le scatole alle

istituzioni per elettrificare una linea ferroviaria, e ad esser sincera credo che nessuno dei comitati No Tibre avrebbe speso tanta energia nel promuovere la "ferrovia Ti-Bre" se non ci fosse stata la minaccia devastante della Ti-Bre autostradale. Al tempo stesso ci tengo a specificare che questa posizione non mi impedisce in alcuna misura di allearmi pienamente con chi può essere contrario alla Ti-Bre autostradale così come alla Ti-Bre ferroviaria (per ragioni sue che non è, per quanto mi riguarda, tenuto a giustificare) visto che quello che mi interessa è, intanto, fermare la Ti-Bre autostradale.

Detto questo un'alternativa molto migliore e molto più semplice per me sarebbe abolire i pedaggi delle autostrade. Immagino già la risposta: "è utopia", "figurati", "allora secondo te abbiamo pagato fin adesso perchè siamo scemi?", "ma serve per dare posti di lavoro", "è giusto pagare per un servizio" o cose del genere. La verità è che in altri paesi come Inghilterra e Germania sono gratuite, in altri si paga un tot all'anno e quindi potrebbe benissimo esser così anche in Italia. Dove le autostrade sono state notoriamente costruite con soldi pubblici, quindi dei contribuenti, e una volta che tramite i pedaggi son state anche ripagate, sono state privatizzate così ne hanno cominciato a trarre profitto dei privati, ovvero sono state del tutto sottratte al "popolo italiano" che le aveva romanticamente finanziate (e, se vogliamo, anche costruite).

Lo stesso discorso può valere per le ferrovie, sinceramente piuttosto che arrivare a Brescia mezz'ora prima io preferirei che il biglietto costasse la metà o ancora meglio se fosse gratis (o costasse un euro simbolico andare da Milano a Mosca, o da Lisbona a Kiev). Utopico? Questa volta forse un pò sì, molto più utopico che l'autostrada gratis (che sarebbe semplicemente giustizia). Tuttavia se è da considerare utopico lo spostarsi in qualunque parte del mondo gratis, che si sappia prima di tutto che ci sono diverse persone che hanno avanzato questa idea molto tempo fa, e soprattutto ricordiamo che quello che viene speso ogni anno nel mondo per spese militari: credo sarebbe bello calcolare quanti biglietti per una tratta di 100 km in treno regionale si potrebbero comprare con solo un centesimo (o un millesimo) di quei soldi. Forse qualcuno si accorgerà che più che utopia si tratta di incapacità di saper immaginare un mondo diverso da quello che ci viene propugnato.

La ciclovia merita un discorso un pò diverso. Il coordinamento dei comitati No Ti-Bre ha portato avanti (insieme al Ti-Bre ferroviario) anche la Ti-Bre ciclabile. Non trovo prioritaria una connessione "ciclabile" tra Livorno e il Brennero, però visto che più o meno lungo il percorso dove vorrebbero costruire la Ti-Bre c'è già una delle poche ciclovie decenti della provincia di Parma (ciclovia del Po) basterebbe ad esempio illuminarla e renderla sicura per il suo intero così che ci sia la possibilità concreta per chi vive in quelle zone di scegliere la bici come mezzo di trasporto quotidiano. Ovviamente questo progetto perché sia credibile implicherebbe anche un ri-organizzazione della viabilità cittadina anche di Parma perché sia a misura di bicicletta (anziché di automobile). Il tutto potrebbe avere un costo molto inferiore alla costruzione di un moncone di autostrada. Una città come Amsterdam (ma non è l'unica, si potrebbe citare anche Copenaghen o altre) è a misura di bicicletta e il traffico automobilistico è quasi inesistente o comunque non paragonabile a quello di altre città europee. Se Amsterdam è così, e se la sua mobilità viene apprezzata anche da tanti visitatori di ogni parte del mondo, non è perché i suoi politici sono più intelligenti, ma perché decenni fa i cittadini di Amsterdam si sono mobilitati bloccando la città e hanno costretto gli amministratori a costruire la città a misura di bicicletta che volevano.

Queste sono alcune alternative, per chi avesse per forza bisogno di un'alternativa prima di iniziare ad opporsi a qualcosa. Resta il discorso iniziale che la battaglia dal mio punto di vista è impedire la realizzazione dell'autostrada Ti-Bre. E non c'è alternativa che possa amplificare la vittoria o addolcire la sconfitta.

Forse il semplice fatto di impedire la costruzione di un'autostrada non servirà a cambiare significativamente il mondo, ma se riusciamo a impedire al signor Pizzarotti, al signor Gavio, e alla politica alienata che li spalleggia e asseconda, di costruire quest'opera, potremo essere più forti e più consapevoli della nostre potenzialità e quindi conquistare altre vittorie, noi o chi per noi, anche in altre parti del mondo.

Il mondo è cambiato molto dai tempi di Macchiavelli ma non abbastanza per sbiadire la verità di quanto egli scrisse secoli fa in una lettera indirizzata a un suo amico: "Ne' si fidi alcuno che non pensino a questo, perché gli è necessario che ci pensino, et quando è non vi pensassero, ve gli farà pensare l'ordine delle cose; che è che l'uno acquisto, l'una victoria dà sete dell'altra". Il "loro", soggetto sottointeso nella frase, si riferiva ovviamente a dei potenti signori dell'epoca che avevano subito una (forse piccola) sconfitta...



**un singolo atto di resistenza
vale molto più
di mille parole arrabbiate**

NON È TROPPO TARDI

Fin dal 2002 il progetto della bretella Tirreno-Brennero, ha incontrato l'opposizione di associazioni ambientaliste e comitati di cittadini, che hanno svolto anche un massiccio lavoro di informazione sulle caratteristiche del mostro e sui danni ambientali che si apprestava a causare.

La battaglia si è svolta, soprattutto, a colpi di carte, esposti, ricorsi, denunce pubbliche e formali di irregolarità. L'inizio dei lavori è stato ritardato e il progetto più volte rivisto, ma, ormai, i giochi sembrano sostanzialmente chiusi. Si aspetta l'ultima approvazione al progetto esecutivo, quella del C.I.P.E., poi si potrà iniziare. Intanto sono partiti i cantieri delle opere complementari, in primis quello di Bianconese, minacciosamente vicino a un'oasi naturale.

Eppure non possiamo darci per vinti. Dove non arrivano le carte, arrivano le persone, le donne e gli uomini decisi a non delegare la propria opposizione alla devastazione ambientale che la Ti-Bre porterebbe con sé.

Il vasto terreno delle lotte ambientali e dell'opposizione agli eco-mostri è disseminato di vicende simili, che ci dicono che non è mai troppo tardi e al tempo stesso mostrano i limiti di un'opposizione meramente giuridico-istituzionale. Il monito, in questo caso, è particolarmente vicino e bruciante (in tutti i sensi, purtroppo), in quella che è stata la storia dell'opposizione all'inceneritore di Parma. In quell'occasione, dopo una lunga serie di esposti che avevano causato alcuni blocchi dei lavori, ma mai uno stop definitivo, la fiducia è stata riposta nell'allora candidato sindaco Federico Pizzarotti, che, soprattutto a quel NO deve la sua elezione a sindaco di Parma. Ciò nonostante la minaccia della penale è stata più forte delle dichiarazioni e l'inceneritore riempie indisturbato l'aria dei suoi fumi venefici.

Sgombriamo il campo: non si può addossare la colpa di una simile sconfitta all'incompetenza o al "tradimento" di un singolo e sperare che la prossima volta vada meglio. Un'opposizione giocata su un piano meramente istituzionale ha un limite evidente: in quel campo, le buone intenzioni dell'individuo contano poco o nulla se si vanno a scontrare con enormi interessi economici.

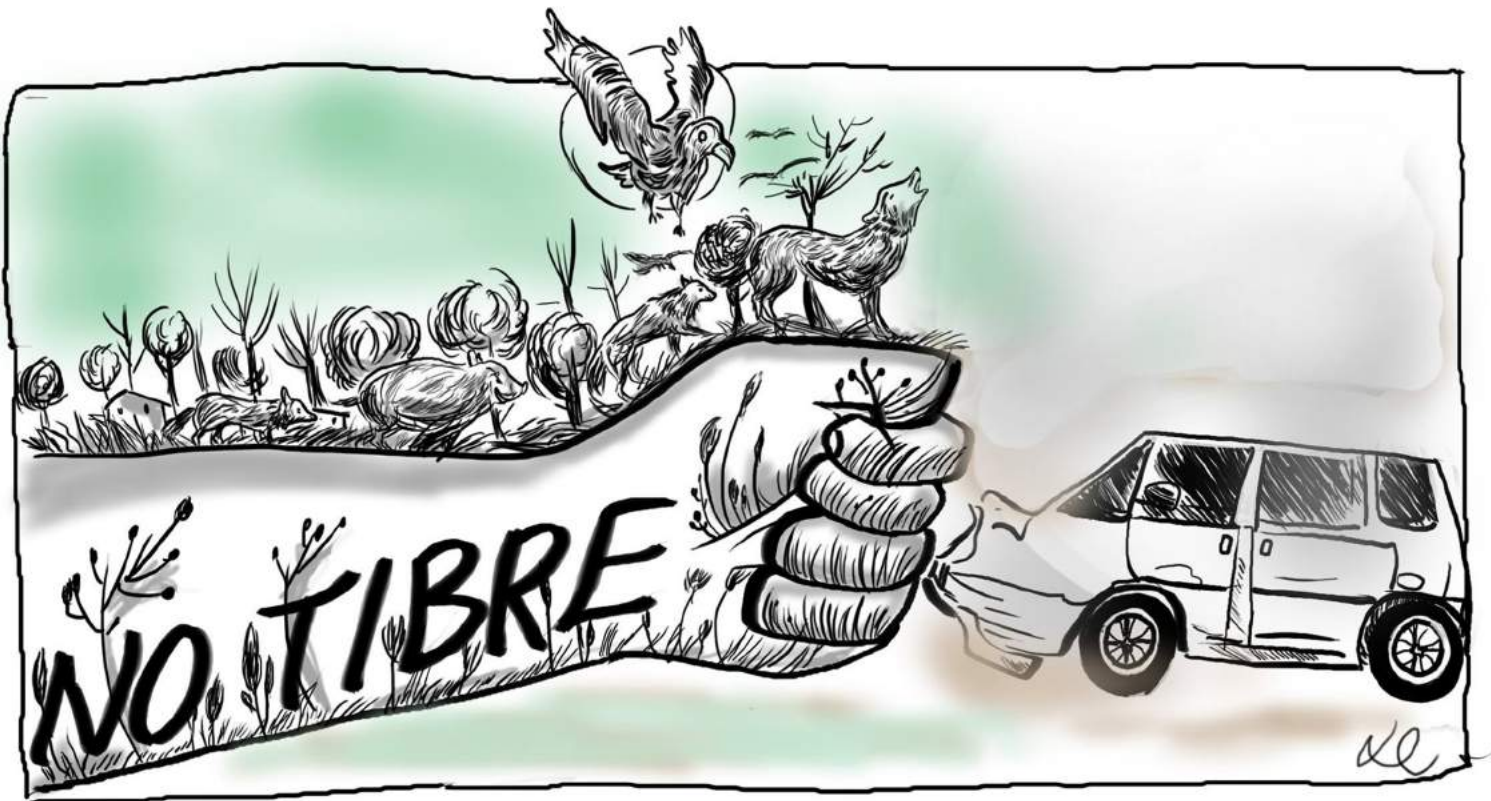
Fortunatamente, altri esempi ci mostrano che le carte bollate non sono la nostra unica arma e anche, come rovescio della medaglia che essere informati e "sapere le cose" non basta per salvare la nostra terra dalla devastazione. In Italia, il caso più noto è quello del movimento No Tav in Val di Susa. Anche in questo caso non si contano gli esposti, le raccolte di firme e le dichiarazioni dei sindaci, ma si è stati capaci di andare oltre, proprio quando i giochi rischiavano di sembrare chiusi, con una sconfitta sancita dall'arrivo delle trivelle. Invece no. Le trivelle hanno trovato un'ostacolo peggiore delle carte: le tante persone che hanno attraversato la valle, spesso di notte e in mezzo alla neve, per ostacolare i cantieri. E lo stesso è successo quando è venuta l'ora degli espropri e centinaia di persone, unite da forti vincoli di solidarietà, hanno invaso le terre, dando man forte ai proprietari che rifiutavano di firmare.

Lo stesso è successo in altre lotte contro l'alta velocità, al Terzo Valico o per la TAV in Trentino. Non è un compito da eroi. Quello che ci proponiamo è di portare avanti la lotta insieme e nessuna persona deve sentirsi esclusa.

***Non rassegniamoci di fronte all'ennesima
devastazione del territorio!***

Uniamoci e lottiamo per fermare la Ti-Bre!

Organizziamoci e agiamo!



Contatti:

notibre@gmail.com

facebook:

No Tibre - No devastazioni

NO TIBRE



NO DEVASTAZIONI