

Il vero ambientalismo è contrario in linea di principio alla costruzione di nuove autostrade. Tutti gli ambientalisti convinti pertanto, nel nostro Paese, circa il problema dei trasporti propongono la razionalizzazione e la ristrutturazione della rete stradale esistente, la quale per decenni ha sopportato il peso crescente della motorizzazione senza adeguarsi ai tempi, ai mezzi circolanti, al loro numero, alle moderne esigenze in fatto di tecnologia e mobilità.

Tutti i dati esistenti contraddicono la necessità, che si vuole urgente, inderogabile ed indiscutibile (si capirà dopo il perché...), di costruire pedemontane, tangenziali esterne, superstrade di raccordo, direttissime. Il NO (quasi) totale alle autostrade è dovuto a molteplici ordini di motivazioni. La cultura ecologista non crede nel falso sviluppo che gli autoveicoli (vetture, camion, pullman...) portano. Questa moderna fede considera tali mezzi alla stregua dei carri che le orde barbariche avevano al seguito: eserciti di devastatori con annessa abitazione, venuti a prendersi ciò che non era loro. Pensiamoci un poco, si capisce quanto la similitudine sia corretta.

La creazione di autostrade è negativa anche dal punto di vista amministrativo. Con le ultime variazioni delle Conferenze dei Servizi nei Lavori Pubblici, adesso è sufficiente la maggioranza semplice dei partecipanti. Così deciso, **i Comuni dissenzienti sono costretti ad accettare -anzi, a subire- l'occupazione del proprio territorio.** Ciò non è affatto democratico e rispettoso delle libertà municipali; per questo i comuni rurali, per esempio, avendo un vasto territorio ma pochi residenti, sono espropriati da comuni piccoli e densamente abitati. La contraddizione politica è evidente. Gli alfieri del liberismo selvaggio impongono con atti di forza la creazione della propria ricchezza, sottraendo ai legittimi proprietari dei terreni interessati il diritto di rifiutare modelli di "sviluppo" che non piacciono, e che ad ogni modo riguardano tutti i residenti la regione (o provincia, nazione, comunità).

Quindi si può davvero sostenere che la costruzione di una nuova autostrada nuoce gravemente (oltre che al clima, alla salute ed all'ambiente) ad alcuni diritti basilari della società civile. Infatti ogni Comune, sappiamo, ha il suo Piano Regolatore Generale, che preordina gli assi di crescita delle urbanizzazioni. **La creazione di un'autostrada in un territorio molto abitato, quale la Lombardia, sconvolge totalmente le previsioni dei P.R.G.:** terreni senza valore vengono di colpo a costare miliardi; zone industriali perdono completamente i benefici; abitazioni e scuole si trovano immerse negli scarichi dei TIR e divise dall'asfalto. E' chiaro che quest'ingerenza, tutt'altro che umanitaria, è un atto sconvolgente e rivoluzionario: una guerra ai danni del piccolo e dell'impotente, che viceversa favorisce le speculazioni degli *insider*, quelli che sanno sempre tutto prima.

Infatti non esistono supremi interessi collettivi atti a giustificare tali guerre coloniali, piccole ma devastanti. Nello specifico tema della Pedemontana lombarda tutto il "dramma ecologico" nasce dall'esigenza di far valere, e di non far scadere, la concessione avuta vent'anni fa dal governo dell'epoca. Stiamo dunque parlando di un'epoca storica ormai superata: dalla siderurgia all'informatica, dal grande stabilimento al distretto industriale. Il gioco occulto dei fautori facinorosi delle autostrade nel costruire coi soldi pubblici, è appunto quello di ottenere i finanziamenti statali, indispensabili per garantire il guadagno che costoro si prefiggono d'avere attraverso i pedaggi. **Siamo alle solite: si privatizzano gli utili e si statalizzano le perdite.** Guadagni privati e pubbliche finanze, meglio se "romane", alla faccia del federalismo autentico e di Roma ladrona. Il federalismo è per noi anche ambientale, rispettoso del lavoro locale, delle tradizioni e dei suoi prodotti tipici. Non è lecito sottrarre i beni naturali ed ambientali all'umanità ed alla nazione, in nome di un localismo che si traveste di federalismo solo come ennesima maschera dell'eterna speculazione all'italiana.

Altro pilastro, artificioso, della pretesa necessità dell'ennesima autostrada, secondo le affermazioni degli esponenti della Giunta lombarda, è il dato "oggettivo" dei chilometri pro capite di strade esistenti in regione. Purtroppo i numeri da soli non dicono niente, specialmente se si

assimila un chilometro di strada tra le serre calabresi, o tra gli spazi sardi, a quelli della nostra regione. Un conto è un chilometro di strada di collina, un altro quello di un'autostrada a quattro corsie per carreggiata, come ce ne sono in Lombardia. Si legge, per esempio, che i piccoli industriali della provincia lecchese sostengono che "non ci sono strade agibili (!)" tra due località, e che perciò è necessario costruire nuove strade, o superstrade ed autostrade, poiché "da decenni non ne sono state costruite in Lombardia". Premesso che tale affermazione, ripetuta da numerosi soggetti interessati, è falsa - tutt'al più, è reale che non sono stati costruiti che brevi, determinanti tratti ex-novo, vista la densità del territorio regionale a livelli olandesi - è invece vero che la costruzione di terze e quarte corsie, e l'eliminazione dei semafori su vecchie superstrade, cose fatte troppo raramente, andrebbero ulteriormente incentivate. Una terza o una quarta corsia aumenta la larghezza di un'autostrada, è un lavoro che velocizza molto la stessa arteria: aumenta la sua capienza e la sua sicurezza. Ma per i facinorosi è meglio costruire un'autostrada nuova pochi chilometri più in là, perché vogliono solo nuove *tabulae rasae*, campi neri su cui spadroneggiare.

Si può affermare che la mentalità vigente tra la maggior parte degli addetti ai lavori, cioè tra tutti coloro che animano le richieste di strade ed il susseguente dibattito, è quella del genitore verso i cattivi bambini. Questi ultimi sarebbero le amministrazioni dei Comuni, i quali non sono stati capaci di salvaguardare le fasce di rispetto lungo le strade ordinarie (comunali, provinciali, statali), e adesso soffocano nelle code e nello smog. Il Grande Genitore arriva in loro soccorso: coprendo migliaia di ettari di fertile pianura, asfalta oltre trenta metri di ambiente naturale, per una lunghezza di decine di chilometri. Allora diventerà agevole correre tra le periferie di due località, lontane quaranta chilometri. Però fuori degli svincoli la circolazione sarà più di prima bloccata dal fiume di automezzi in uscita sulle arcaiche strade ordinarie, strette tra i palazzi della speculazione anni Sessanta - Settanta.

Nonostante il Caos Prossimo Venturo, le amministrazioni si pavoneggiano nelle offerte di spazi pubblici - da espropriare! - e nel contrattare irrilevanti concessioni nei tragitti. Se non ci fossero neanche queste e si accettassero le nebulose proposte di Valutazioni d'Impatto Ambientale che le società costruttrici redigono di proprio pugno, avremmo vere "Autostrade Pazze". Il morbo dell'autostrada pazza è una grave malattia che colpisce la circolazione di tutta la regione. All'inizio della malattia, il malato trascura i sintomi e sottovaluta le gravi complicanze che a breve si manifesteranno. Ciò è dovuto al senso d'euforia che pervade i pochi automezzi circolanti sulla nuova tratta. Ma allorché la saturazione e gli ingorghi si formano - è matematico che accada in breve, come accertato da importanti studi internazionali - avremo gli stessi problemi di prima. Avremo solo duplicato gli ingorghi ed i relativi carichi inquinanti alcuni chilometri più in là; le irragionevoli lamentele si rianimeranno... fino alla completa cementificazione di tutto l'ambiente.

Ci chiediamo: è razionale? No di certo, ma nel breve periodo le pressioni insistenti delle numerose lobby, associazioni di categoria corporative e politiche, inette a guardare più in là dell'emergenze, lo fanno credere.

I guadagni di queste piccole cricche d'affaristi sono ingenti ed evidenti. I danni che queste producono sono invece sotterranei e carsici. L'Autostrada Pazza ha i seguenti risultati infausti, oltre alla propria paralisi: drastico peggioramento della qualità dell'aria; conseguente aumento di patologie allergiche e asmatiche, nonché tumorali nel lungo periodo; danno ai suoli agricoli e conseguente scadimento della produzione alimentare; deprezzamento del patrimonio immobiliare residenziale dei luoghi limitrofi. Altre gravi conseguenze si avranno dall'impossibilità sempre più conclamata di lavorare vicino a casa, in relazione all'andazzo di un mondo del lavoro sempre meno attaccato alla realtà locale.

I progetti che contestiamo non sono neanche lontanamente inseriti in un contesto che li renda attuabili e sostenibili. La zona che la Pedegronda attraverserebbe, nelle intenzioni dell'ultimo progetto proposto, è l'area di confine tra le provincie di Como e Varese, da Cassano Magnago a Cermenate. **Le stesse province che non hanno più siti capaci di ospitare una**

discarica, od un inceneritore, si offrono per una superficie ben più ampia, facendo posto ad un serpente d'asfalto che occuperà campi e boschi per i secoli a venire.

Altrettanto sta accadendo ad Est del capoluogo regionale. I soliti gruppi - politici rampanti, associazioni di trasportatori, costruttori, industriali ansiosi di guadagnare in fretta e senza scrupoli, giunte comunali incapaci, speculatori edilizi, ed anche molti ingenui provinciali - **vogliono tracciare una gigantesca croce, che va da Milano a Brescia in direttissima, con una seconda tangenziale est, dalla Brianza a Melzo. Su questa croce sarà inchiodato quanto resta della campagna lombarda.**

Tutte le considerazioni precedenti valgono anche per quei territori, solo un po' più agricoli del nostro. In tempi di cibi "pazzi" o transgenici, la salvaguardia di aree ancora ricche di biodiversità e tradizioni, di prodotti di qualità ed acque di risorgiva, deve inserirsi tra i valori alti del Paese e della Regione.

Non finiamo certo qui di portare argomenti utili al ragionamento e alla riflessione, perché la scelta di costruire anche soli dieci chilometri di nuove autostrade, o pseudo tali, non condivise da tutti, ma sostenute da ambienti tecnici di livello accademici, è errata. Purtroppo l'Italia è il Sud dell'Europa, Svizzera compresa. Siamo la nazione dove portare i TIR a scorrazzare, dove reimpiantare industrie altrove ripudiate, dove la manodopera è a buon mercato (alla faccia di quel che si dice), dove risuona il sì ad ogni bustarella.

La Lombardia soffre di tanti mali, specialmente ambientali e sociali. I soldi non guariscono le malattie endemiche, e perciò non serve la ricchezza delle statistiche, che ci descrivono come gli italiani più facoltosi. Estinto un bosco, una civiltà contadina, la tradizione artigianale, gli animali, queste cose non tornano più. Gesù diceva: Se trattiamo male l'albero che dà frutti, cosa capiterà al ramo secco?

Nel mondo e in Italia pare che l'ecologismo sia presente e diffuso. Lo vediamo nei discorsi della gente, nelle trasmissioni e negli spettacoli, nella scuola, sui banchi di vendita. Anche la classe politica ed i governanti sono ecologici a parole. Quanti discorsi su ambienti da salvaguardare. C'è il famoso protocollo di Kyoto da rispettare, anche se Bush Junior lo rinnega. E' stato sottoscritto dai paesi d'ogni continente, affinché l'economia del futuro sia sostenibile e le fonti rinnovabili. Per l'Italia c'è l'impegno di ridurre del cinque per cento le emissioni di anidride carbonica prodotta dai combustibili fossili.

Noi chiediamo a queste persone che vogliono aumentare le emissioni inquinanti, costruendo autostrade: come ridurrete i consumi di energie non rinnovabili, che causano l'Effetto Serra?

Negli ultimi quattro anni le emissioni sono aumentate del sei per cento in Italia. Ma i signori delle autostrade come faranno a trasferire il trasporto su ferro, se favoriscono quello su gomma? A parole, per le ferrovie si spendono - meglio dire si stanziavano, visto che poi ne spendono pochi, per non rendere competitivo il mezzo su rotaia - la maggior parte dei finanziamenti ai trasporti; nella pratica si sceglie la via più breve, cioè quella che assicura un lauto guadagno per molte categorie, aiutando le industrie automobilistiche, gli ipermercati fuori città, i cementieri e le acciaierie, gli speculatori locali, le compagnie d'investimenti che riciclano capitali di dubbia origine. E la lista continua: imprese di costruzioni, aziende petrolifere, trasportatori disoccupati, investitori stranieri che chiedono garanzie, autoriparatori, gommisti. Anche taluni sindacalisti cedono al canto delle sirene autostradali, in cambio di un po' di lavoro a termine. Ma non è possibile aiutare politicanti miopi e corrotti e categorie in crisi a danno di tutto l'ecosistema sociale ed ambientale.

In questo contesto non c'è valutazione d'impatto ambientale che tenga. Essa conta solo come trucco. Chi prenderebbe per coniuge un'ottantenne rifatta, riempita di silicone nei punti

giusti? Questo sostengono le V.I.A. che ci preconfezionano: trincee, gallerie, viadotti. Dovrebbero limitare i danni, quelli che l'autostrada porta. Noi affermiamo con vigore NO. Non ha senso limitare i danni del 10%, sul 100% che procura l'autostrada. Preferiamo vivere senza il 90% che comunque ci tocca. Costruendo lo stretto necessario, ma con manutenzioni accurate, controlli efficienti, ristrutturazioni ecocompatibili in sede otterremo buoni risultati. E creeremo posti di lavoro duraturi. Al momento ce ne sono già centinaia vacanti nelle ferrovie lombarde. Che però non assumono. Qualcuno ci può spiegare perché?

Dobbiamo fermare la folle corsa, ragionare sulle opere che servono e su quelle che possiamo rimandare, modellare il nostro ambiente, urbano e naturale. Dobbiamo smettere di subire progetti grandi nei danni e piccoli nei benefici. Questo serve per garantire i diritti ai cittadini, della nostra regione e di altri paesi.