Una catena d'asfalto ai piedi delle Alpi?

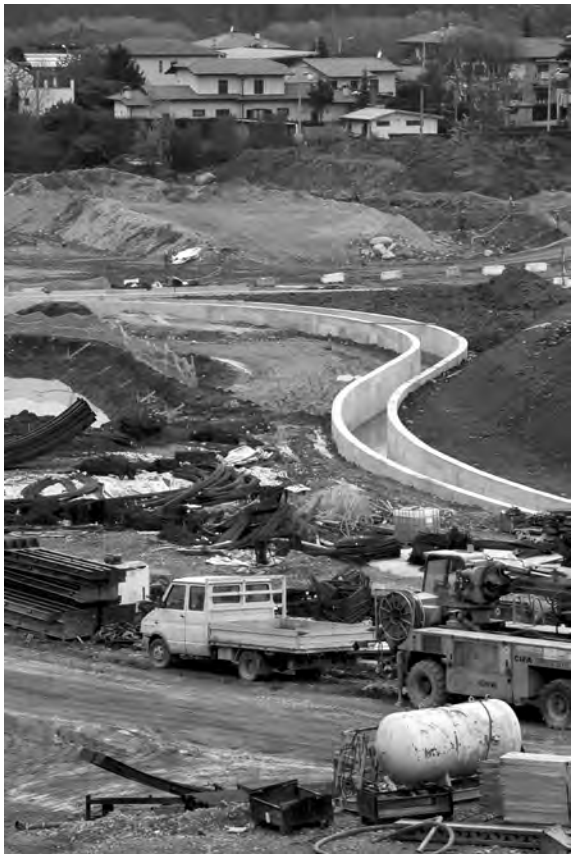
Collettivo Ultimi Mohicani

Nel pieno del boom economico, gli industriali dell'epoca fiutarono l'opportunità di speculare sul territorio creando un collegamento viario tra le zone più industrializzate del Nord Italia. Il progetto non venne realizzato a causa del blocco, negli anni Settanta, della costruzione di nuove autostrade. Dopo oltre cinquant'anni di colate di cemento, strade, superstrade ed autostrade di ogni tipo, ancora non è passata ai potenti di turno la brama di devastare in nome del mero profitto economico.

Pedemontana è un progetto autostradale nato negli anni Cinquanta per collegare quelle che all'epoca erano le aree industriali di Biella, Varese, Como e Bergamo, site nella fascia di territorio che collega la Pianura Padana con l'arco alpino. Il progetto di oggi, per buona parte lo stesso di oltre mezzo secolo fa, prevederebbe vari lotti, quali un tratto da Santhià (VC) a Biella fino a Ghemme (NO) (Pedemontana Piemontese), un secondo tratto da Cassano Magnago (VA) a Osio Sotto (BG) passando per la bassa Brianza (Pedemontana Lombarda), un terzo tratto da Montecchio Maggiore (VI) a Spresiano (TV) (Pedemontana Veneta), più altri tratti accessori, come ad esempio i collegamenti tra il valico svizzero nella zona di Gaggiolo (VA) e la tangenziale di Varese, la tangenziale di Como o ancora quella di Torino Est, da Pessone-Chieri all'Autostrada Torino-Piacenza. Insomma, un coacervo di raccordi autostradali di diverso tipo e larghezza, con un tracciato tutt'altro che lineare, che va un po' su e un po' giù, attraverso paesi e periferie, zone verdi e ultime aree agricole, spesso in trincea o galleria. Ricalca quell'asse est-ovest chiamato "linea 5", reso famoso dalle vicende del TAV in Val di Susa.

Oggi le aree in questione sono densamente urbanizzate, e le grandi aree industriali sono state dismesse diventando succose occasioni di speculazione edilizia (altrimenti

detta "riqualificazione"), quella stessa speculazione che ha portato all'attuale crack finanziario e conseguente "crisi".
Non a caso quest'opera comincia ora, che di produzione di merci industriali più non ce n'è: quando a comandare era la grande industria, lo Stato finanziava quella; ora che comandano la finanza e l'edilizia, i fondi vanno per questo tipo di progetti. Questo è il doppio fine di tali "Grandi Opere": garantire finanziamenti pubblici ingentissimi ai costruttori dell'opera (nonostante si affermi il contrario) e pianificare la speculazione edilizia nei pressi dei futuri svincoli.



Le ferite causate dai cantieri della Pedemontana.



Il danno ambientale è inevitabile: il tratto che attraversa la bassa Brianza è lo stesso che fu devastato dal disastro di Seveso del 1976 e risulta essere ancora fortemente inquinato dalla diossina. L'autostrada, infatti, passerebbe anche per la zona A, quella interessata dalla presenza delle vasche di contenimento per la TCDD, la più pericolosa delle diossine, mettendo a repentaglio la salute di migliaia di persone.
Inoltre, la fascia pedemontana è quella delle risorgive, terra permeabile ricca d'acque con falde superficiali. Nel caso vicentino, la falda è stata messa a nudo durante lo scavo di fondamenta o sottopassi, per non parlare dei tratti in trincea resi necessari negli attraversamenti urbani. Terreno permeabile e falda superficiale sono inoltre soggetti a inquinamento costante dal sistema di drenaggio delle acque pluviali, nel quale confluiscono anche, in caso di incidente, le sostanze trasportate dalle autobotti. Casi

limite e limitati, si dirà. Meno lo sono le alluvioni che sempre più colpiscono i nostri territori, come recentemente anche in Veneto dove, in un territorio a pezzi, si finanzia copiosamente un commissario straordinario per la costruzione della nuova autostrada, mentre il riassetto dell'equilibrio idrogeologico rimane lontano dalle preoccupazioni dei "difensori del territorio" come osavano chiamarsi i leghisti che queste regioni governano. Ma a proposito di politica, è bene ricordarsi che l'appoggio alle grandi opere non è mai mancato anche dalla sponda opposta.





E chi sono gli altri attori? Non mancano ovviamente le solite imprese, già note per altri casi di devastazione e saccheggio del territorio, come Itinera e Serravalle, oppure le banche che finanziano parte dell'opera come Antonveneta, Unicredit e Intesa. E poi lo Stato, che in caso di mancati guadagni dei privati che gestiranno l'opera una volta completata, si impegna a colmare annualmente gli ammanchi, nei decenni a venire. Per non parlare dei tanti amministratori indagati per mazzette, la zona grigia del subappalto, le aderenze con imprese implicate in affari mafiosi, i dati gonfiati, il sostegno politico bipartisan e molto altro.

Il sistema Pedemontana è parte di un progetto più ampio, che comprende nuove arterie nel milanese, tra cui un'altra tangenziale (TEM) e la Bre-Be-Mi (Brescia-Bergamo-Milano), collocandosi all'incrocio tra corridoio 5 (Torino-Venezia) e corridoio 24 (Genova-Rotterdam). Le merci che transiteranno su questa tratta non sbarcano in un porto per arrivare all'altro, ovviamente, ma saranno smistate su strada nelle zone più urbanizzate quale appunto la fascia

pedemontana alpina. L'interporto Hupac di Gallarate-Busto e Malpensa ne sono snodi centrali. Dunque alta velocità ferroviaria, scali merci, sistema autostradale, porti e aeroporti, e nuove urbanizzazioni sono sistemi tra loro correlati, parte di un unico progetto la cui portata va oltre al danno territoriale specifico e si riversano su territori anche lontani: essi sono le forze che modellano la nostra vita futura e che vedono le montagne come un corridoio da traversare.

Le foto che accompagnano l'articolo sono state fornite dagli autori del testo, e fanno parte di una mostra informativa realizzata dal collettivo Ultimi Mohicani per la mobilitazione contro la Pedemontana.