La Soc. Autostrada Pedemontana Lombarda (APL) con il suo attuale Presidente Antonio di Pietro, e Concessioni Autostrade Lombarde (CAL), hanno portato un nuovo argomento per sostenere la tesi di proseguire con la realizzazione dell'autostrada: lo spauracchio delle penali da pagare agli appaltatori in caso di rinuncia al completamento dell'opera. Un'argomentazione che omette il fatto che delle tratte B2, C e D non esiste nemmeno un progetto esecutivo, ragion per cui qualsiasi penale sarebbe sicuramente rapportabile allo stato dell'iter e quindi di gran lunga inferiore ai costi totali previsti per la realizzazione delle parti mancanti dell'autostrada.

Insomma quella fatta da APL e CAL nel consesso voluto dal Presidente della Provincia di Monza e Brianza è da ritenersi una forma di indebita pressione.

Nel complesso non stupisce che l'esito dell'incontro lasci i Sindaci della Tratta B2 del tutto insoddisfatti: il modo in cui è stato realizzato questo incontro e quanto emerso ha qualcosa di surreale.

In primo luogo è criticabile che siano stati coinvolti soltanto i Sindaci della Tratta B2. Trattandosi di un appuntamento di livello provinciale ci saremmo aspettati la partecipazione di tutti i Sindaci. Sabato 8 ottobre su Repubblica il Sindaco di Mezzago ribadisce la contrarietà del suo Comune al proseguimento dell'autostrada, con una posizione coerente e condivisibile che avrebbe dovuto essere presa in considerazione. Altri Sindaci della tratta C hanno posizioni simili e non sono stati invitati.

Questa impostazione mostra come lo sguardo sull'infrastruttura non sia mai di insieme e, infatti, non è mai presa in considerazione l'idea di fare un punto della situazione con tutti i Sindaci, compresi quelle delle tratte già in esercizio, laddove il territorio è stato letteralmente massacrato e dove i soldi residui dovrebbero servire a risarcire i danni piuttosto che ad avviare altrove inutili cantieri.

Nel merito poi dei contenuti dell'incontro, invece di ripetere il solito mantra dell'autostrada che si deve fare tutta e se si farà tutta sarà una "bella" autostrada andrebbe esplicitato che Il Project Financing con cui molti si son riempiti la bocca è ormai un pallido ricordo e un totale fallimento per la mancanza del capitale privato.

La "commedia" raggiunge l'apice con APL che continua a promettere ai Comuni l'anticipo delle opere di viabilità locale e intercomunale connesse con risorse economiche che non ci sono e quindi chiedendo alle stesse Amministrazioni di coprirle preventivamente di tasca propria. E' noto che quando le società non riescono a mantenere i propri impegni, falliscono e pagano le conseguenze dei danni che hanno contribuito a realizzare, invece, in linea con l'italico sistema la Soc. Autostrada Pedemontana Lombarda chiede alla Regione "l'anticipo delle risorse a preventivo". Chiede cioè un altro intervento pubblico da sommare all'incentivo "virtuale" della defiscalizzazione per 800 milioni voluta dal governo. Un'istanza che va nella direzione di buttare denaro PUBBLICO nella voragine, in aggiunta alla quota "dell'aiuto di Stato" della defiscalizzazione la cui legittimità è sotto esame della Commissione Europea per la Concorrenza.

Dai comunicati e dagli articoli, inoltre verifichiamo che il bilancio ambientale e la criticità Diossina TCDD sulla tratta B2 e inizio C sono spettri da non evocare mentre per quanto

Phoca PDF

riguarda il territorio di Seveso e comuni limitrofi la questione dovrebbe stare al centro dell'attenzione e non solo perché la presenza di diossina TCDD potrebbe comportare una ulteriore e aggiuntiva previsione di spesa ma anche perché non basta ricordare il danno di 40 anni fa, ma bisogna essere molto solleciti e presenti per prevenire l'aggravamento della situazione perpetrando una scelta già sbagliata che riguarda appunto il passaggio di una autostrada in una zona così fortemente contaminata.

A questo punto la decenza imporrebbe di prendere atto della disastrosa situazione in cui ci troviamo – tempi non rispettati, pezzi di autostrada incompiuti, bassissimi volumi di traffico sulle tratte realizzate, costi realizzativi elevati, territorio pesantemente compromesso, aree verdi devastate, compensazioni ambientali abbandonate al loro destino - rinunciando al completamento di questa inutile e dispendiosa infrastruttura aprendo invece un confronto sul potenziamento del ferro e della viabilità esistente. E' nelle facoltà del Governo attuale riprendere in mano il progetto complessivo dell'opera e stralciarla in modo definitivo da quelle previste dalla Legge Obiettivo (creatura del Governo Berlusconi, ndr) per dare vita a qualcosa di più sensato e attento ai bisogni reali del territorio.

Insieme in Rete per uno Sviluppo Sostenibile

Meda - Seveso 8/10/2016

Phoca PDF