

Prof. Pier Maria Gaffarini – Urbanista – Università di Padova

Sembra di capire che non esista un progetto esecutivo dell'infrastruttura stradale, ma solo una previsione finanziaria per la pura costruzione dei tre tronchi e un conseguente e indefinito modo d'intervento per realizzarli, (Project Financing).

Esistono, poi, una modalità di tracciato, un'indicazione sul traffico, del quale una parte in galleria e una previsione d'entrata in esercizio.

Un altro aspetto della questione, e che non si fa riferimento, trattandosi d'infrastrutture e trasporti, ai contenuti della legge 1 agosto 2002 (art.li 7,8,9,13,14 del supplemento ordinario della GU 181 3 agosto 2002).

Non vi è, poi, traccia delle opere complementari all'infrastruttura e sul riferimento alle normative dell'UE per le gallerie, visto che s'indica come il "60%" del tracciato in questione (51 km), sia così previsto per ridurre (?) i costi. Quindi quali siano le salvaguardie per quello scavo, i problemi dell'areazione, dello smaltimento degli inquinanti, del rumore.

Non vi è traccia di quanto suolo è occupato, in estensione e larghezza ma, forse, tutto questo è all'interno, di un progetto ancora non svelato.

Può darsi che queste osservazioni adombrino ecologismo od ambientalismo, ma è un giudizio affrettato e superficiale, perché la perdita di suolo, le trasformazioni ambientali, l'inquinamento certo e la distruzione di parti significative di un paesaggio di valore incommensurabile sono, invece, importanti questioni economiche.

Con costi indotti che non appariranno in alcun bilancio, e che ci accompagneranno nel futuro.

Anche se a proposito del futuro, l'economista Samuelson scrisse che non si può chiedere nulla, perché (il futuro) o è ovvio, o è imprevedibile.

Ma c'è qualcosa che ci tocca profondamente nel leggere *"Pronti per l'autostrada montana"*, ed è che nulla è affidato al coinvolgimento della popolazione, alla legittimità dei suoi desideri, alla volontà del conoscere. Al confronto dei pareri con specialisti settici e al di fuori dei giochi, per valutare pro e contro.

Niente alternative e nemmeno il cosa fare nel caso di una sconcertante opzione zero.

Una "politica", al servizio di una popolazione, dovrebbe essere in grado, forse, di ripensare le scelte, meditarle e comportarsi di conseguenza. Modificarle, accettare le critiche, le previsioni fondate e decidere con elementi nuovi, nella ricerca del bene delle comunità amministrative che altro non chiedono.

Il futuro non sta nell'enunciazione di progetti miracolosi che non si realizzano mai ai livelli attesi, ma è una scelta sul ruolo dello sviluppo e della crescita, sul significato del trasporto strada-rotai, sulla logistica, sul principio di produrre beni e consegnarli in breve tempo.

Il tutto, con un contraente ambientale di valore incommensurabile da mantenere con un'intransigente difesa, e conservare all'interno di una ponderata decrescita al fine di renderlo socialmente ed economicamente più forte, e capace di contribuire ad un futuro.

Pier Maria Gaffarini

30 luglio 2007

A margine.

Ora, sappiamo che la nostra presenza implica, "con lampante evidenza, la totalità della vita sociale. Dire che occorre salvare l'Ambiente è dire che occorre cambiare radicalmente il modo di vita della società. (.....) Non si tratta di niente di meno che della questione politica per eccellenza, della fondamentale questione psichica, antropologica, filosofica posta, in tutta la sua profondità, dall'umanità contemporanea".

Cornelius Castoriadis, Il disfacimento dell'Occidente.