

TRANCI DI ASFALTO ROVENTE NELLA “STRADERIA” VENETA

Schiavon Dante, 18 luglio 2022

“Non vedo colline, né campanili. Potrei essere ovunque e in nessun luogo. Forse l’unica cosa davvero importante qui è rimasta proprio la strada. Non è più uno strumento di comunicazione, ma il fine stesso dell’esistenza”, scrive Malaguti Paolo.

Quante strade e quante affermazioni false e scientificamente errate sulla loro “utilità”, e persino sulla loro “sostenibilità”, che nessuno in questo Veneto dormiente si prende la briga di contraddire. Come quella di sostenere che i 52 km in trincea sui 94 km della Spv siano una misura che attenua l’impatto ambientale: come se asportare i primi 10 metri dello strato ghiaioso sopra un “voluminoso acquifero di falda” fosse indolore per l’ecosistema idrico dell’area settentrionale del Veneto, come se quel primo strato non svolgesse una funzione drenante e filtrante delle acque meteoriche, come la Spv (Superstrada pedemontana veneta) non corresse trasversale ai movimenti di falda che dalle montagne scende da nord a sud, come non esistesse il rischio di contaminazione da metalli pesanti a seguito del dilavamento delle acque meteoriche sulla pavimentazione stradale in trincea.

E la “straderia veneta” non smette di ampliare i suoi tentacoli e il suo menù di asfalto: la maggioranza dei veneti allegramente inconsapevole non vede l’ora, nel caldo torrido di quest’estate, di consumare nuovi tranci di cemento rovente. Dopo i 33 km del passante di Mestre, la A28 da Conegliano con lo “stravolgimento consuma suolo” del vecchio casello autostradale di Conegliano, la Valdastico e decine di strade in costruzione o cantierate, varianti, tangenziali, complanari, bretelle, si profila un altro bagno di “asfalto rovente” per le opere secondarie connesse alla Spv e al suo innesto sulla A27: un riassetto urbanistico demenziale che stravolgerà tutta l’area meridionale della provincia di Treviso.

Mi chiedo se quello che ha deciso il governo tedesco, fissando a 9 € il prezzo politico degli abbonamenti per l’uso dei mezzi pubblici e che ha permesso di ridurre drasticamente lo smog, il traffico e le emissioni in atmosfera, sia praticabile in Italia dove il trasporto pubblico è stato ed è la cenerentola degli investimenti pubblici, convogliati nell’imbuto monoculturale delle infrastrutture stradali. Il Rapporto Ispra 2017 indicava in 47% il consumo di suolo dovuto a infrastrutture stradali e il Veneto primeggia: nel periodo 2003-2017 ha speso 1.094,71 milioni di euro per infrastrutture stradali e un’elemosina di 93,85 milioni di euro per ferrovie e metropolitane (Pendolaria 2017 di Legambiente).

Mi appello agli urbanisti, alla loro professionalità, alla loro competenza, alla loro etica, mi appello all’ISPRA e ad un giornalismo indipendente affinché documentino e denunciino in Veneto lo “sterminio dei prati” per fare nuove strade: un “vettore diabolico” che attrae nuovo traffico su gomma, nuovo *sprawl* residenziale, produttivo, commerciale, anelli d’una catena mortifera di servizi ecosistemici e di paesaggio. In nome della libertà d’informazione chiedo di documentare quanti metri quadri di asfalto per abitante ha il Veneto e quanti metri cubi per abitante ha il Veneto di edifici che verranno abbandonati per insediarsi lungo le nuove arterie stradali.

In Veneto si calpesta il suolo più volte, camminandoci sopra o facendolo sparire per sempre in nome di una logica antropica ed economica che vede la cementificazione e nuove strade come il tratto più identitario del “fare sviluppo”, con un pensiero assente e indifferente sulla perdita irreversibile di una risorsa non rinnovabile dal valore ecologico assoluto, necessario per la sopravvivenza nel mezzo dei cambiamenti climatici presenti qui e adesso.

