

Le puntualizzazioni del Comitato San Martino

Pubblicato: Venerdì 19 Marzo 2010

Il sottoscritto avv. Carlo Basilico del Foro di Monza con studio in Ceriano Laghetto via G. Carducci 2 ha ricevuto incarico dal Comitato "San Martino" con sede in Mozzate via Lazzaretto 30, in persona del suo Presidente e legale rappresentante signor Fabrizio Uboldi al fine di comunicarVi quanto segue:

Il Comitato San Martino è stato costituito con lo scopo di tutelare i diritti e gli interessi legittimi dei cittadini del Comune di Mozzate in relazione alla prevista opera pubblica denominata "Collegamento autostradale tra Dalmine, Como, Varese, Valico del Gaggiolo ed opere connesse".

Ora è d'uopo evidenziare che i cittadini riuniti nel predetto Comitato al fine di perseguire i propri scopi si sono mossi con uno spirito di responsabilità senza mai cavalcare eventuali iniziative che solo potessero dare l'idea di strumentalizzazioni politiche, scevri da qualsiasi suggestione ideologica senza contestare in radice l'utilità dell'opera pubblica e convinti che lo spirito di collaborazione con l'amministrazione pubblica ed il rispetto delle procedure previste dalla legge fossero gli unici strumenti sufficienti e necessari per veder rispettati e valorizzati i diritti dei singoli cittadini, i numerosi incontri pubblici effettuati "alla luce del sole" con gli amministratori pubblici nazionali e locali sono avvenuti tutti con tale spirito.

Tuttavia oggi, a seguito della definitiva approvazione del progetto da parte del CIPE e della successiva registrazione da parte della Corte dei Conti e pubblicazione, si deve purtroppo affermare che tali convinzioni si sono rivelate del tutto fallaci: il Comitato San Martino ed i propri componenti hanno subito una patente violazione dei loro diritti ed interessi legittimi, sono stati incomprensibilmente ignorati dalla pubblica amministrazione che ha proceduto in totale spregio di quanto previsto dalla legge ed ha dimostrato che talvolta la locuzione "stato di diritto" è solo ed esclusivamente una ipotesi di scuola.

Infatti la delibera di approvazione del progetto definitivo in ordine alle scelte tecnico – procedurali intervenute per il territorio di Cislago e Mozzate adotta delle soluzioni che si discostano sensibilmente dal primo progetto preliminare senza che tale oggettiva circostanza sia dettata da ragioni di adeguamento ad eventuali prescrizioni del CIPE; anzi la modifica in parola, di fatto, comporterà inevitabilmente un sensibile aumento di costi dell'opera.

La modifica che è comparsa in sede di redazione del progetto definitivo ha comportato il fatto che il tracciato dell'autostrada sia previsto in prossimità delle unità immobiliari e delle realtà produttive site in Mozzate di proprietà di molti degli aderenti del Comitato San Martino, tale circostanza contempla una serie di problematiche e criticità che rendono del tutto irrazionale ed inspiegabile la scelta operata, che peraltro si contrappone frontalmente con quanto a suo tempo stabilito in sede di documento di indirizzi della Pedemontana e come si diceva tale iniziativa oltre a comportare un grave pregiudizio ai cittadini riuniti nel comitato sopraccitato comporterà una lievitazione dei costi dovuto ai seguenti fattori:

a)costi per l'erogazione delle indennità di esproprio e di occupazione temporanea oltre che al completo ristoro del pregiudizio sofferto per la presenza dell'opera, costi che ovviamente devono includere i costi dei procedimenti (spese legali, spese tecniche e peritali) ed i costi per l'allocazione del personale preposto alla gestione dei procedimenti in parola.

b)Costi per la effettuazione degli accorgimenti atti ad evitare i danni ai cittadini coinvolti nella fase dell'effettuazione dei lavori, ad esempio predisposizione di idonea perizia preventiva atta alla verifica delle condizioni statiche dei manufatti, o dell'impatto dovuto ad inquinamento ambientale.

c)Costi per la gestione dell'opera nella sua fase c.d. a regime, gestione volta ad evitare o quantomeno circoscrivere i danni ai cittadini coinvolti.

Ebbene in considerazione di tali pacifiche argomentazioni i singoli componenti del Comitato hanno provveduto in relazione all'opera pubblica in questione ed ai sensi dell'art. 166 decreto Legislativo

163/2006 ad inviare le proprie osservazioni entro sessanta giorni dalla comunicazione di avvio del procedimento di pubblica utilità, ma le stesse sono state incomprensibilmente ignorate. Si aggiunga sul punto un elemento di primaria importanza, la scelta di ignorare le ponderate e ragionevoli osservazioni suiriferite, non solo ha avuto il risultato di mantenere una adozione di un provvedimento illogico, irrazionale e contrario ai principi stessi informatori dell'opera Pedemontana ma costituisce anche una evidente violazione delle disposizioni relative al giusto procedimento amministrativo, con la lesione del diritto al contraddittorio ed una evidente antinomia rispetto a quanto sancito dall'art. 97 della Costituzione.

È importante ribadire un concetto: si è ben consapevoli che la realizzazione di una opera pubblica di così vasto impatto su un territorio significativamente antropizzato tanto da essere uno dei territori con la più alta densità abitativa del mondo, necessariamente deve prevedere dei sacrifici degli interessi dei cittadini, ed uno dei principi informatori di tutto il progetto "Pedemontana" è quello di limitare al minimo tali sacrifici, ma nel caso di specie relativamente agli interessi perseguiti dal Comitato San Martino la lesione degli stessi non è un fatto necessario, non rappresenta in altre parole una conditio sine qua non per la realizzazione dell'opera, pertanto una eventuale motivazione di tal genere che dovesse essere assunta per giustificare il mancato accoglimento di quanto già contenuto nelle osservazioni inviate dai cittadini di Mozzate, deve essere fermamente respinta.

Si aggiungano i seguenti altri fattori inerenti il progetto definitivo che lo rendono palesemente viziato sotto diversi profili:

Vi è una grave carenza in ordine alla diagnosi degli eventuali danni strutturali che potrebbero riguardare le unità abitative così vicine al percorso, tuttavia la presenza di abitazioni in un certo contesto presupporrebbe senza meno ed in ossequio alla legge che si pongano in essere una serie di gravosi e costosi interventi, sia in termini c.d. cautelativi, perizie statiche, procedimenti in contraddittorio, adeguati e complessi iter procedurali per porre in essere i lavori ed evitare il verificarsi di danni, sia in termini di valutazioni ex post quali valutazioni di danni e/o procedimenti di liquidazione degli stessi. Anche su questo punto si deve osservare che il progetto è del tutto deficitario e non agevola certo quello che è un "diritto alla consapevolezza" dei privati interessati dai lavori. Peraltro un tracciato così vicino alle case può comportare nella fase c.d. "a regime" altre complesse problematiche quali ad esempio la presenza di gas di scarico, di immissioni rumorose, di vibrazioni che non sono state adeguatamente valutate da Pedemontana e che costituiscono un ulteriore motivo di intollerabile fonti di aggravio per i privati ed un altrettanto sperpero di danaro pubblico.

Così come c'è stata una omessa verifica progettuale ex ante volta a verificare l'analisi di costi e benefici dell'opera in relazione ai gravi disagi che il tracciato così come previsto creerà agli abitanti ed alle attività produttive presenti in loco (a solo titolo di esempio il danno commerciale subito dal distributore di carburanti ed autolavaggio presente sulla Varesina che con il tracciato così come previsto nel progetto definitivo dovrà rinunciare all'autolavaggio in quanto verrà meno la corsia di accesso per il tunnel lavaggio veicoli).

Sono state gravemente carenti le necessarie valutazioni in ordine all'impatto ambientale ed ai rischi relativi alla incolumità pubblica dell'opera sul tratto che attraversa i Comuni di Cislago e Mozzate, alla luce della presenza sul predetto territorio di una serie di criticità che potrebbero rappresentare in presenza di determinate condizioni, una intollerabile fonte di danno ambientale, sono del tutto assenti le necessarie valutazioni. Non sono previste adeguate analisi di rischio come misura precauzionale tenuto conto della presenza della galleria "Cislago" prevista nelle vicinanze delle abitazioni e del distributore di carburante e tenuto conto dei notevoli volumi di traffico previsti e dell'elevata percentuale di mezzi pesanti e trasporti ADR

Sul punto in un ottica più generale il mancato coinvolgimento dei cittadini nelle fasi del progetto decisionale dovrebbe costituire, alla luce del diritto comunitario e delle convenzioni internazionali sottoscritte dal nostro Paese, una pre-condizione necessaria per realizzare uno sviluppo sostenibile; invece i cittadini sono stati assolutamente ignorati: si è scelto di adottare una strategia che ha imposto tutto dall'alto, non si è minimamente rispettato il ruolo degli enti locali, si è visto con fastidio e sufficienza il ruolo delle spontanee formazioni sociali (associazioni e comitati) degli abitanti interessati all'opera, si è mantenuto un atteggiamento poco propenso alla trasparenza e tutto ciò a prescindere dalle comunicazioni ufficiali da parte di Autostrada Pedemontana Lombarda e della concedente Cal

impegnate in una continua ed incessante profusione di entusiastiche dichiarazioni volte ad incensare ed a magnificare il progetto e l'opera anche in termini di metodi utilizzati che dovevano (?) coinvolgere proficuamente tutte le popolazioni interessate.

Si deve peraltro aggiungere che la strategia adottata di centralizzare ogni scelta relativa a Pedemontana in sede di Governo nazionale non può essere giustificata dalla esistenza della c.d. "legge obiettivo", infatti un'opera per essere strategica e di interesse nazionale deve costituire un intervento di qualità e tecnicamente valido, nel rispetto del miglior rapporto fra i benefici ed i costi globali di costruzione, manutenzione e gestione; tali condivisibili considerazioni sono previste proprio dalle disposizioni preliminari al D.L.vo 190/2002 (Decreto di attuazione della legge 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di interesse nazionale) ed una interpretazione delle "legge obiettivo" che non considerasse, nel realizzare le infrastrutture strategiche i diritti costituzionalmente protetti dei cittadini (ad esempio diritto alla salute), avrebbe quale conseguenza di rendere incostituzionale la legge obiettivo stessa. Si aggiunga che peraltro dubbi sulla legittimità costituzionale della Legge 443/2001 e D.L.vo 190/2002 sorgono dal fatto che l'attribuire le competenze alle infrastrutture strategiche al solo governo nazionale contrasterebbe con quanto previsto dal Titolo V della nostra Costituzione che, così come riformato dalla legge Cost. 3/2001, attribuisce alle regioni la competenza legislativa concorrente in materia di "grandi reti di trasporto ..".

Per tutto quanto sopra descritto la delibera adottata risulta viziata sotto i profili della violazione di legge, eccesso di potere per travisamento dei fatti, sviamento di potere, contraddittorietà irragionevolezza ed illogicità, oltre che per grave difetto di motivazione e per carenza dei presupposti per il contenimento della spesa e la necessità e l'opportunità di uno spostamento del tracciato della Pedemontana nella tratta che percorre i territori nei comuni di Cislago e Mozzate appaiono di palmare evidenza.

Ciò riferito nel riservarmi di meglio precisare ed argomentare avanti al competente Tribunale Amministrativo Regionale e avanti alla Corte Europea dei Diritti dell'Uomo, con la verifica peraltro estesa all'esistenza di eventuali profili aventi anche rilievo penale, con l'auspicio di apprendere eventuali Vostre argomentazioni ed indicazioni porgo distinti saluti.

Ceriano Laghetto, lì 15.03.2010.

Avv. Carlo Basilico

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it