



*Bozza non corretta*

## **SABATO 28 FEBBRAIO 2009 POSA DELLA PRIMA PIETRA**

### **CRONISTORIA DI UN EVENTO MEDIATICO**

#### **LA MANCATA ATTUAZIONE DELLA LEGGE SPECIALE VALTELLINA.**

È indubbio che la provincia di Sondrio sia obiettivamente penalizzata per i sistemi di trasporto e che vi sia un problema della messa in sicurezza degli abitati oggi attraversati da volumi di traffico non più sostenibili.

Vi è la necessità d'ammodernare il nostro territorio, ma il problema è come e in quale direzione.

Discutere di viabilità, come è stato fatto, guardando solo alla strada senza nessuna visione d'integrazione con le altre modalità di trasporto e senza l'obiettivo di un modello di sviluppo economico di compatibilità tra economia e ambiente è un errore che pagheremo nel futuro.

Qualsiasi realizzazione nel campo dei trasporti collettivi merci – persone concepita senza un disegno di rete complessivo, non avrà possibilità di successo.

Puntare esclusivamente sulla SS. 38 senza una visione organica ed un spostamento di traffico sulla ferrovia è una scelta sbagliata di un modello di sviluppo non più sostenibile per una realtà alpina.

L'attuazione della Legge Speciale Valtellina, aveva avuto questa intuizione; prevedeva come priorità l'intervento sulla ferrovia che non è mai stata perseguita.

A 19 anni di distanza, dalla legge 102/90, possiamo dire che, sul versante delle infrastrutture, sono più le delusioni dei risultati attesi.

La delusione maggiore è che non c'è ancora una visione d'insieme di sviluppo socio - economico.

Non siamo stati capaci di creare un'identità economica di un area alpina ed oggi si supplisce a questo con la risposta della costruzione di una superstrada a quattro corsie.

Un tentativo era stato fatto dall'Ordine degli Architetti della provincia di Sondrio che, nel Gennaio 2001, aveva proposta soluzioni alternative in una visione complessiva dello sviluppo economico e di qualità.

Proposta che non è mai stata presa in seria considerazione dalle varie istituzioni locali.

## **SONDRIO 18 GIUGNO 2003 - IL MIRAGGIO DELL'AUTOSTRADA.**

### **PRESENTAZIONE DEI PROGETTI DELLA SS. 38 E SS.36**

Dopo anni di discussione e difficoltà tra progetti e corridoi di fondo valle viene presentato a Sondrio il progetto "definitivo" della SS 38 e SS 36.

Un progetto che portava con sé una cultura della spesa pubblica illimitata senza fare i conti con la realtà della situazione economica.

Promettere non costa nulla e quindi perché lesinare.

**Un impegno di spesa complessivo, contenuto anche nell'accordo di programma del 18 Dicembre 2006, di 2.116,21 milioni di € così suddivisi:**

**Lotto 1** Variante di Morbegno dallo svincolo di Fuentes (compreso) allo svincolo di Tartano (compreso) **671 mln €;**

**Lotto 2** Dallo svincolo di Tartano (escluso) allo svincolo di Sondrio compreso **415 mln €;**

**Lotto 3** Dallo svincolo di Tresivio (escluso) allo svincolo di Stazzona (escluso) **448 mln €**

**Lotto 4** Variante di Tirano dallo svincolo di Stazzona (compreso) allo svincolo di Lovero con collegamento alla dogana di Poschiavo **337,7 mln €;**

**Lotto 5** S.S. 36 Riqualifica e statizzazione alternativa del tratto Gera Lario Chiavenna **155 mln €**

**Lotto 6** Variante di Bormio e per S.Caterina Valfurva e Livigno comprendente la variante di S.Lucia (costo **40.37 mln €**) e la tangenzialina di Bormio – lotto B (costo **5,14 mln €**);

**Lotto 7** Completamento della tangenziale di Sondrio dallo svincolo di Montagna (compreso) alla svincolo di Tresivio (compreso) **44 mln €.**

**Dei 2.116,21 milioni di € previsti per le opere della viabilità per la Valtellina e Valchiavenna, compresi i risparmi locali sullo stralcio del primo lotto, ve ne sono a disposizione solo 280 milioni €**

## **IL FALLIMENTO DEI MONDIALI DI BORMIO DEL 2005 E LE PROMESSE MANCATE.**

Dopo la presentazione del progetto della SS. 38 e SS 36 inizia il periodo delle promesse mancate da parte del centrodestra.

Da documenti ufficiali secondo la regione si sarebbero dovute **completare le opere degli interventi di accessibilità alla Valtellina e Valchiavenna** in vista dei mondiali di sci del 2005 per il completamento della tangenziale di Sondrio, della variante di Morbegno, della riqualificazione della tratta Gera Lario – Chiavenna e della variante di Tirano, **al massimo nel 2005.**

La Regione aveva preannunciato per il 2005 l'avvio dei lavori della SS. 38 e per il 2008 il suo completamento.

L'ottimismo aumentava via via che si avvicinavano l'evento dei Mondiali di sci di Bormio.

In una pagina del sito internet della Regione si leggeva:

[Portale della Regione Lombardia – www.regione.lombardia.it](http://www.regione.lombardia.it) 24 Aprile 2003

***“interventi di accessibilità alla Valtellina e Valchiavenna in vista dei mondiali di sci del 2005: completamento tangenziale di Sondrio, variante di Morbegno, riqualificazione della tratta Gera Lario – Chiavenna e variante di Tirano. Anche queste opere saranno concluse al massimo nel 2005.”***

[Lombardia Notizie Anno XII – n.10](#): Assessore alle Infrastrutture e Mobilità, Massimo Corsaro:

***“accessibilità stradale alla Valtellina (progetto definitivo di sei lotti):1.300 milioni di euro, previsione fine lavori: 2005 per i primi lotti, 2008 per il completamento.”***

A queste si aggiungono le dichiarazioni del Presidente della Regione Lombardia Roberto Formigoni che in vista dei Mondiali di sci promette dal network televisivo locale la realizzazione delle opere.

## **PROVERA SCOPRE LA STRADA E INIZIA LA CROCIATA PADANA**

Nel 2004, sconfitto il Senatore Tarabini, la Lega arriva al Governo della provincia.

La SS 38 diventa la crociata su cui immolare il suo mandato amministrativo.

Il Presidente della Provincia che come giustamente gli ha ricordato anche il Consigliere Regionale di Forza Italia, Gian Maria Bordoni, scopre che c'è il problema della SS 38.

In tanti anni di rappresentanza da Onorevole e Senatore a Roma ***“non si è preoccupato della viabilità locale”***.

Forse perché più occupato a pensare alla secessione padana che hai veri problemi della valle.

## **LA MANIFESTAZIONE DI DELEBIO E IL COMITATO DI MOBILITAZIONE PER LA SS 38 e SS 36**

Il Presidente Provera sale sul carro della S.S. 38 inventandosi la manifestazione di Delebio che con la manifestazione del 29 gennaio 2005 trova il culmine della visibilità con una protesta che raccoglie **un malcontento legittimo e giusto.**

Il Presidente Provera scommette tutta la sua credibilità politico-istituzionale sulla realizzazione della strada 38 SS.

L'esigenza d'arrivare alla posa della prima pietra, a qualsiasi condizione, è un risultato da raggiungere a tutti i costi per il Presidente Provera e la Lega, che su questa partita si sono giocati la loro credibilità politica.

Un vicolo cieco che lo ha portato a scelte sbagliate per andare all'incasso politico.

## **LE CONTINUE PROMESSE**

L'Assessore Regionale alle infrastrutture e mobilità, Raffaele Cattaneo ha presieduto a Sondrio, martedì 26 Settembre 2006, il tavolo territoriale di coordinamento parlando di progetto ambizioso per le SS 38 e 36.

La politica deve avere anche la responsabilità e il coraggio di dire la verità. La verità è che ci troviamo di fronte ad una scarsità di risorse e tra le priorità infrastrutturali della stessa Regione c'è la tangenziali est , la BreBeMi e la Pedemontana come risulta in un ordine del giorno del 27 luglio 2006 concernente: “priorità e richieste della Regione Lombardia al Governo nazionale” . La S.S. 38 e la SS 36 non sono nemmeno citate.

## **L'IMPEGNO DEL GOVERNO PRODI**

Nonostante l'interessamento di vari Governi e gli appostamenti dei finanziamenti nella Legge Obiettivo la situazione delle risorse si sblocca con il Governo Prodi e l'impegno del Ministro delle Infrastrutture On. Antonio Di Pietro che nell'ottobre del 2006 arriva a Sondrio a sottoscrivere l'accordo.

Le risorse disponibili sommate ai risparmi della Legge Valtellina portano ad avere a disposizione 280 mln €.

Il partito del Presidente Provera tappezza la valle con i manifesti “SS.38 Grazie Lega”.  
A tutti, anche agli alleati del centrodestra è chiara la strumentalità partitica del Carroccio.

## **SI POTEVANO SPENDERE MEGLIO LE POCHE RISORSE A DISPOSIZIONE**

Ho sempre sostenuto la necessità che le poche risorse a disposizione per la realizzazione del nuovo tracciato della SS 38 dovevano essere spese meglio attraverso la realizzazione dell'intero 1° lotto dal Trivio di Fuentes al Tartano.

Non da oggi sono convinto che sarebbe stato meglio una stralcio longitudinale del progetto della SS. 38 quindi **“più lunga che larga”**.

Si è voluto a tutti i costi una strada monca, di 9.3 chilometri, spendendo 280 milioni €, anziché, lavorare per una soluzione della realizzazione dell'intero lotto dal Trivio di Fuentes al Tartano.

Una strada di quasi nove chilometri che sicuramente risolve il problema dei comuni interessati dall'opera, in particolare Delebio, ma non risolve il problema della viabilità della bassa valle, dell'attraversamento dei comuni di Cosio, Morbegno e Talamona come invece avrebbe dovuto fare la realizzazione dell'intero primo lotto Trivio di Fuentes - Tartano.

Se il Presidente Provera avesse lavorato sin dall'inizio per la realizzazione dell'intero lotto a scorrimento veloce, senza pensare all'appuntamento della campagna elettorale del 2009, adesso questi problemi sarebbero risolti.

In una situazione di scarsità di risorse sarebbe stato meglio spendere bene le poche risorse a disposizione.

**9,3 KM di strada 280 mln € – costo al KM 30.107.752 €**

## **L'ALTERNATIVA CREDIBILE IL PROGETTO SPEA**

L'amministrazione di Morbegno prova a ricercare una soluzione alternativa e credibile e con il contributo gratuito della SPEA (Gruppo Autostrade) realizza uno studio di fattibilità per la realizzazione, con le stesse risorse dell'intero primo lotto, una strada a due corsie a scorrimento veloce, con pochi svincoli che dal Trivio di Fuentes porti al ponte del Tartano.

Una soluzione seria e credibile mai presa in seria considerazione dall'Amministrazione provinciale perché non avrebbe consentito l'avvio dei lavori nel pieno della campagna elettorale del 2009.

Il problema, lo ripeto per l'ennesima volta, non era contrapporre astrattamente le due e le

quattro corsie, ma spendere bene le poche risorse dentro una scelta e un modello di sviluppo sostenibile.

## **IL REFERENDUM “PRENDI O PERDI”**

L’imbuto mediatico e consensuale del Presidente Provera non ha lasciato spazio a nessuna altra soluzione.

Il conto alla rovescia che scandisce i giorni per l’avvio della campagna elettorale del 2009 era partito da tempo e l’unico obiettivo era la posa della prima pietra.

In una lettera del 5 maggio 2006 Prot. N. 19954 ai Sindaci del Comitato di Mobilitazione per la SS 38 e SS 36 il Presidente Provera contrappone lo studio di fattibilità della SPEA alla realizzazione del tracciato a quattro corsie 9,3 Km (Fuentes – riva sinistra Bitto) con il rischio di perdere, almeno in parte, i finanziamenti già ottenuti.

Si dice che non possono essere apportate modifiche al progetto iniziale cosa che poi accade.

Di fronte al rischio strumentale della perdita delle risorse l’esito del referendum “prendi o perdi” è scontato.

## **LA CONVENZIONE ANAS 14 OTTOBRE 1997**

Molta strumentalità c’è stata su questa vicenda Provera si è sempre dimenticato di dire ai Sindaci che la Convenzione ANAS all’art.1 prevede che:

“variante Colico-Sondrio (1° e 2° lotto) a 4 corsie, realizzabile a 2 corsie in prima fase, importo L. 820.000.000”.

Si potevano, campagna elettorale permettendo, percorrere soluzioni diverse che avrebbero garantito con le stesse risorse la realizzazione sino al ponte del Tartano di una strada a scorrimento veloce.

## **PD: IL CORAGGIO DI SOSTENERE UN MODELLO DI SVILUPPO DI QUALITÀ.**

Uscire dalla semplificazione GRANDE STRADA = GRANDI GRANDE SVILUPPO è il coraggio che è mancato a Provera.

La visione che comunque un’autostrada, sia fattore di sviluppo economico oggi è messa in discussione anche da molti economisti.

Sono ormai dimostrati gli effetti dannosi degli eccessivi volumi di traffico sullo sviluppo

economico.

La Convenzione delle Alpi sottoscritta anche dall'Italia prevede che entro il 2004 vi sia un grosso trasferimento del trasporto pesante dalla gomma alla rotaia del traffico merci in transito nelle Alpi limitando l'aumento dei flussi di traffico d'attraversamento delle regioni alpine.

Non credo che sia ipotizzabile prevedere un'economia fortemente condizionata dal trasporto pesante su gomma di merci che già oggi crea effetti negativi.

**Chi non vuole la strada a quattro corsie, non è contrario allo sviluppo socio economico, anzi, tutt'altro.**

**Mira ad un altro tipo di sviluppo sostenibile e duraturo attraverso una strada a due corsie a scorrimento veloce e ad una forte integrazione strada - ferrovia.**

Vi sono studi che prevedono, tra qualche anno, rispetto all'aumento dei flussi di traffico una velocità medie nelle autostrade lombarde di 20 Km orari.

In un ottica di lungo periodo è fuor dubbio l'importanza strategica della ferrovia e di un sistema integrato di collegamenti ferroviari verso il nord Europa.

Dobbiamo decongestionare il traffico merci e delle persone e non aumentarlo.

Sviluppare il potenziamento della mobilità merci e persone su ferro favorirebbe l'immagine della provincia di Sondrio quale valle alpina capace d'offrire un turismo ecologicamente compatibile collegato ad un industria di trasformazione dei propri prodotti.

Credo che sia difficile pensare ad una regione alpina come la nostra associando lo sviluppo al traffico.

Il territorio è il biglietto da visita, la risorsa fondamentale, su cui basare le premesse per uno sviluppo sostenibile e duraturo nel tempo.

Distribuire l'offerta dei beni ambientali e turistici in una logica di qualità e non quantità nel corso dell'anno e non concentrarla in poche località e in determinati periodi.

Se riflettiamo ci accorgiamo che la creazione di un'autostrada senza una corretta pianificazione della nostra offerta turistica porterebbe un aumento dei volumi di traffico pendolare aumentando il problema della viabilità e dell'inquinamento facendo diventare la provincia il "dormitorio" del turismo mordi e fuggi.

"L'isolamento" Valtellinese e Valchiavennasco vissuto come un forte disagio ha portato a vivere la marginalità della nostra provincia come un vincolo un tabù d'abbattere superando, con il miraggio dell'autostrada, le barriere alpine e quelle dello spazio-tempo.

Mi piace ricordare una riflessione del Professore Alberto Quadrio Curzio: *"La localizzazione "marginale" della provincia di Sondrio, considerata per anni negativa,*

*potrebbe diventare un fattore positivo se si considera che sono dimostrati gli effetti dannosi degli eccessi di traffico sullo sviluppo, anche quello economico....”*

Bisognerebbe fare tesoro delle analisi fornite dalla SEV e dal Consorzio Vivi le Valli che attraverso la “**STAUTUTO COMUNITARIO per la “Valtellina”** hanno tracciato un modello di sviluppo economico e sociale condivisibile, applaudito nei convegni ma non praticato da chi governa l’Amministrazione provinciale.

## **NUOVA SS 38: 9,3 KM DI STRDA. UN PROGETTO MONCO MA ARRIVA LA PROMESSA DELLE TANGENZIALI**

### **SS 38 PROTOCOLLO D’INTESA DEL 5 NOVEMBRE 2007 PER IL MIGLIORAMENTO DELL’ACCESSIBILITA’ IN VALTELLINA SVILUPPO PROGETTUALE E REALIZZATIVO DELLA SOLUZIONE DEI NODI DI MORBEGNO E TIRANO**

*La necessità elettorale di cantierare i lavori porta allo stralcio del primo lotto sino alle porte di Morbegno.*

*Un progetto “monco” e così emerge il problema di come finanziare la realizzazione della tangenziale di Morbegno e quella di Tirano.*

### **COSTO DELLE OPERE**

IMPORTO DEI LAVORI		
Variante di Morbegno	ML€	195.=
Variante di Tirano	ML€	85.=
<b>Totale generale</b>	<b>ML€</b>	<b>280=</b>

### **QUADRO FINANZIAMENTI**

Realizzazione 1° lotto – Fondi destinati 1° stralcio tronco B	ML€	25.=
DGR n° 5423 del 26/9/07 (ex 102/90)	ML€	13.=
Ribasso d’asta minor spesa sull’opera sul 1° lotto stralcio A	ML€	35.=
Regione Lombardia	ML€	50.=
Provincia Sondrio fondi canoni idrici	ML€	35.=
Provincia: BIM – CCIA – CM e Comuni- etc	ML€	62.=
Ministero Infrastrutture sui fondi legge obiettivo 2008	ML€	60.=
<b>Totale generale</b>	<b>ML€</b>	<b>280=</b>

## **IL FEDERALISMO AL CONTRARIO**

Da anni sentiamo sbandierare il federalismo come soluzione di tutti i problemi.

La realtà locale è che per la futura realizzazione delle tangenziali di Morbegno e Tirano Provera utilizza le risorse del demanio idrico e chiede ai comuni, già in difficoltà economiche, di autotassarsi con la riduzione per 30 anni dei trasferimenti dei finanziamenti del BIM.

Tutto questo mentre la Lega, al Governo nazionale, ripristina la realizzazione del ponte di Messina e sana il gigantesco deficit del comune di Catania regalandogli 150 milioni di euro.

È questo il federalismo?

Ma le risorse per la viabilità di una statale non dovrebbe metterli lo Stato e non i comuni?

## **IL GIORNO DEL "TRIONFO" – L'INIZIO DELLA VERITA'**

Finalmente ci siamo, il circo mediatico si riunisce a Morbegno per vedere la posa della prima pietra della SS 38 e finalmente a tutti è chiara la strumentalità dell'evento da parte del "Carroccio".

Basta vedere il *parterre* degli invitati e quella presenza inopportuna e sbagliata del Segretario nazionale della Lega per capire che il carroccio vuole fare diventare questa giornata l'orgoglio padano e non il risultato di sforzi complessivi di vari Governi, di varie forze politiche.

Un errore politico e mediatico che di fronte all'avvio della campagna elettorale ne evidenzia la strumentalità della Lega.

Il Segretario Provinciale  
*Angelo COSTANZO*