

ILLEGITTIMITA' E INADEMPIENZE SEGNALATE NELL' ESPOSTO ALLA MAGISTRATURA DOCUMENTO DI SINTESI

PREMESSA: L'ESPOSTO è una segnalazione che il Cittadino rivolge all'Autorità Giudiziaria per sottoporre fatti di dubbia legalità alla Sua attenzione, affinché valuti se ricorrano ipotesi di reato su cui intervenire tempestivamente. Il **Comitato No Pedemontana**, di concerto con le associazioni e i singoli cittadini interessati, ha redatto un ESPOSTO per **denunciare le numerose illegittimità, omissioni, inadempienze** che accompagnano il tormentato itinerario della Pedemontana Veneta, allo scopo di contrastare le violazioni delle normative e **salvaguardare l'ambiente, il territorio e l'interesse pubblico**. Questo è un documento di sintesi, per facilitare la lettura: esso è allegato al documento integrale, che è a disposizione di tutti gli interessati. Invitiamo i cittadini responsabili a leggere con attenzione la documentazione, a promuovere l'esposto e a sottoscriverlo.

SINTESI RAGIONATA DELLE PRINCIPALI ILLEGITTIMITA' E INADEMPIENZE

1-DECRETAZIONE E GESTIONE GRAVEMENTE IRREGOLARE E ABUSIVA DELLO STATO DI EMERGENZA: il 31-7-2009 il governo Berlusconi, sollecitato dal presidente della Regione Veneto, decretava un anomalo stato di emergenza (benché non vi fossero calamità in atto!), riferito al settore traffico e mobilità per i comuni di Treviso e Vicenza, al fine di realizzare per vie brevi e privilegiate, con mezzi e poteri straordinari (gestione commissariale), la Superstrada Pedemontana Veneta (SPV). Secondo la normativa di riferimento, le calamità dovevano essere fronteggiate con mezzi e poteri straordinari, ma solo "durante limitati e predefiniti periodi di tempo". In seguito, cioè nel 2013, la Legge 119 precisò che lo stato di emergenza non può superare i 180 giorni, prorogabile per altri 180 giorni al massimo. In plateale violazione di quanto sopra, lo stato di emergenza è stato arbitrariamente prorogato fino al 31 dicembre 2016!

2 - ALTERAZIONI IRREALISTICHE DEI FLUSSI DI TRAFFICO: l'urgenza della SPV veniva collegata a previsioni di traffico molto elevate. La prima previsione del Proponente, nel 2003, ipotizzava un flusso di 33.000 veicoli al giorno. In successivi studi e materiali promozionali favorevoli alla SPV, si ipotizzavano flussi di 43.920 veicoli al giorno per il 2023, e addirittura 51.360 per il 2035! [Cfr. Pedemontana. La via dell'identità - a cura di Regione Veneto, Commissario, Consorzio SIS]. Si tratta di previsioni sconfessate clamorosamente da studi recenti commissionati da organismi indipendenti (Banca Europea Investimenti, Cassa Depositi e Prestiti, 2016), che limitano i flussi a circa 15.200 veicoli al giorno. Ciò apre scenari inquietanti sulle alterazioni di cui sopra; uno dei maggiori esperti in materia, docente IUAV, ha scritto pubblicamente che si tratta di "errori o consapevoli bugie per farsi approvare l'opera".

3-VIOLAZIONE DELLE NORME CONTRATTUALI NAZIONALI ED EUROPEE, E DEL QUADRO DI PROJECT FINANCING ORIGINARIAMENTE PREVISTO: il contratto originario di project financing sottoscritto dalle parti prevedeva che l'opera SPV venisse realizzata a spese dell'azienda privata (che si sarebbe rifatta con i pedaggi autostradali), con costo di costruzione di soli 173 milioni di euro per la parte pubblica. Il costo totale dell'infrastruttura doveva essere di 2 miliardi e 130 milioni di euro. Con 2 Atti aggiuntivi (datati 2013 e 2017), tale contratto è stato totalmente stravolto, violando platealmente

norme consolidate, come ha evidenziato a più riprese la stessa Corte dei Conti. Infatti, il contributo pubblico per la sola costruzione è stato arbitrariamente moltiplicato, salendo a 915 milioni di euro; inoltre, ora il rischio d'impresa ricade non sull'impresa, ma sulla parte pubblica: la Regione Veneto infatti dovrà versare all'azienda concessionaria un canone annuo (un "affitto") per 39 anni, pari a circa 12 miliardi, e in cambio incasserà i pedaggi, che non copriranno la spesa (vedi caduta dei flussi di traffico, punto 2), aggravando ulteriormente il bilancio regionale.

4 - DISUTILITA' DELL'OPERA SUL PIANO ECONOMICO E DANNO ERARIALE: come già ventilato dalla Corte dei Conti, se gli Atti Aggiuntivi di cui sopra non vengono annullati, viene a profilarsi il reato di danno erariale, considerando che gli amministratori pubblici avrebbero agito, di fatto, a favore dell'interesse privato, danneggiando l'interesse pubblico. Viene così a decadere, una volta di più, la presunta utilità pubblica dell'opera, che era stata decretata dalla Regione Veneto (2004).

5 - NON OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI ISTITUZIONALI. Il CIPE, nell'approvare il progetto preliminare e la compatibilità ambientale della SPV (marzo 2006), aveva autorizzato l'opera, delineando certe condizioni, tra cui: l'87,75% del costo doveva essere coperto dal concessionario con risorse proprie, ma questa ripartizione dei costi è stata gravemente alterata (vedi punto 3). L'opera inoltre è severamente vincolata alle numerose prescrizioni, mitigazioni, compensazioni dettate dal CIPE, dal Ministero dell'Ambiente, dal Ministero dei Trasporti, dalla Commissione Speciale V.I.A ... che a tutt'oggi risultano in gran parte in stato di non ottemperanza.

6 - DISASTRO AMBIENTALE E REATI CONNESSI: l'ipotesi di disastro ambientale è collegata alle numerose violazioni, omissioni e imperizie che contraddistinguono la gestione della SPV dalle battute iniziali ad oggi. Le carenze sul fronte dei costi ambientali sono molto gravi: manca una valutazione delle disutilità dovute alla frammentazione ecosistemica generata dall'opera stessa (perdita e degrado di servizi ecosistemici); manca un inventario dei danni dovuti al cambio d'uso permanente dei terreni. In aggiunta, le concentrazioni di inquinanti in atmosfera previste nel S.I.A. (Studi di Impatto Ambientale) sono additive rispetto ad un contesto già degradato a causa di un elevatissimo inquinamento atmosferico spesso oltre i limiti normativi: è perciò evidente che le emissioni attribuite al traffico della SPV accentueranno ulteriormente le forti criticità preesistenti. Omissioni e violazioni di portata comunitaria sono riscontrabili anche per quanto riguarda l'impatto della SPV su siti appartenenti a Rete Natura 2000 e come tali protetti dalle normative europee: la stessa Commissione Speciale V.I.A. rileva impatti molteplici, dovuti alle attività di cantiere e/o all'entrata in esercizio della SPV: sottrazione di habitat, disturbi all'ittiofauna, all'avifauna e in particolare ad anfibi protetti, inquinamento delle acque dei torrenti e delle acque sotterranee, rettificazione di un torrente, inquinamento acustico, ostacoli alle migrazioni di fauna protetta...

Alla luce di quanto evidenziato, soppesando i pochi benefici vantati dal Proponente ma anche gli innumerevoli costi ambientali, oltre che finanziari, è desumibile che l'ACB (Analisi Costi-Benefici) non può che risultare fortemente negativa (in perdita), annullandosi così la supposta utilità sociale dell'opera, che tuttavia si vorrebbe realizzare ad ogni costo con procedure che a molti risultano illegittime. Si segnala quanto sopra, al fine di valutare la gravità delle ipotesi di reato su cui intervenire tempestivamente, in riferimento alle varie figure delittuose evidenziate.

Contacts:
FB/Comitato No Pedemontana -Provincia di Treviso-
Mail: stoppedemontana@gmail.com



PEDEMONTANA VENETA

Un'opera impresentabile sotto il profilo legale, economico ed ambientale per i seguenti motivi:

Utilizzo irregolare e abusivo della decretazione dello stato di emergenza, come se si trattasse di un terremoto (dal 2009 al 2016), per imporre l'opera dall'alto e aggirare la legislazione ordinaria

Alterazioni irrealistiche dei flussi di traffico (sconfessate perfino da Banca Europea per gli Investimenti e Cassa Depositi e Prestiti), allo scopo di simulare l'urgenza dell'infrastruttura

Violazione delle norme contrattuali europee e del quadro di project financing originariamente previsto (vedi delibera della Corte dei Conti)

Danno erariale, ventilato anche dalla Corte dei Conti: l'interesse pubblico viene danneggiato, a favore del capitale privato; la Regione dovrà versare al costruttore circa 12 miliardi di soldi pubblici nei 39 anni post-opera (in aggiunta a quanto sta versando per i lavori di costruzione)

Non è un'opera strategica di utilità nazionale, infatti l'ACB (Analisi Costi Benefici) non può che risultare in perdita: le disutilità economiche e ambientali prevalgono ampiamente rispetto ai pochissimi benefici

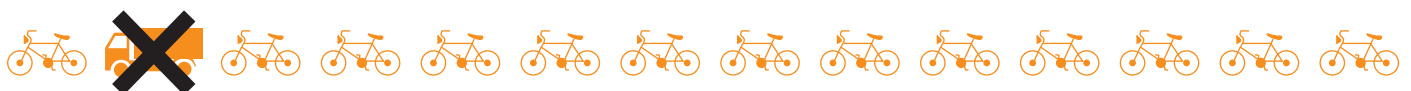
Non ottemperanza alle importanti e numerose prescrizioni istituzionali che vincolano l'opera dettate da: CIPE, Ministeri dei Trasporti, dell'Ambiente, dei Beni Culturali, Commissione Speciale VIA e altri

L'opera risulta antiecológica, poiché procura degrado ecosistemico e inquinamento ulteriori rispetto a quelli preesistenti, che in certi settori già superano le soglie precauzionali

L'opera impatta su diversi siti di Rete Natura 2000, come tali protetti dalle normative europee approvate anche dall'Italia

L'opera comporta un eccessivo consumo di suolo nelle province di Treviso e Vicenza, con notevole degrado di habitat ed ecosistemi: lo conferma perfino l'ISPRA, nel suo Rapporto 2017

Chi inquina e devasta deve pagare (non i cittadini che subiscono i danni): si applichino seriamente le normative europee di riferimento e gli art. 452 bis e quater del Codice Penale, con le ulteriori aggravanti per le aree di pregio



FIRMAIL NOSTRO APPELLO, PER CHIEDERE ALLA MAGISTRATURA DI INTERVENIRE CON URGENZA E PER SOSTENERE L'ESPOSTO ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA (VEDI ALLEGATO) CHE MOLTI CITTADINI E ASSOCIAZIONI STANNO SOTTOSCRIVENDO

FB/Comitato No Pedemontana -Provincia di Treviso-

Mail: stoppedemontana@gmail.com



PEDEMONTANA