FONDATO NEL 1948

LA GAZZETTA DI Poggio Ameno

IL GIORNALE DELLA COMUNITA' DI VALLE VERDE

ANNO LXXVI
N. 312
GIOVEDÌ
12 SETTEMBRE 2024
DISTRIBUZIONE GRATUITA

PRIMO PIANO

AUTOSTRADA A219: IL PROGETTO CHE DIVIDE IL PAESE



I NUMERI DEL PROGETTO A219

LUNGHEZZA TOTALE DELL'AUTOSTRADA
87 KM

TRATTO NEL TERRITORIO DI POGGIO AMENO
4,2 KM

COSTO TOTALE
1,2 MILIARDI DI EURO

TEMPO DI COSTRUZIONE PREVISTO
28 MESI

DISTANZA DAL CENTRO DEL PAESE
380 METRI

DISTANZA DALLA SCUOLA ELEMENTARE E MEDIA
300 METRI

CASE E TERRENI COINVOLTI DALL'ESPROPRIO
14

POSTI DI LAVORO DURANTE LA COSTRUZIONE
340

POSTI DI LAVORO FISSI DOPO LA COSTRUZIONE
45

Il Ministero dei Trasporti ha presentato il tracciato della nuova autostrada. Salute, ambiente, clima, lavoro e politica: perché l'opera spacca il paese e cosa c'è in gioco nell'assemblea di stasera.

DI GIULIA SANNA — POGGIO TODAY, REDAZIONE LOCALE

POGGIO AMENO — Il Ministero dei Trasporti ha presentato il progetto definitivo della nuova autostrada A219, l'opera che collegherà le due città principali della regione passando vicino al nostro paese. Il tracciato attraversa il territorio di Poggio Ameno per 4,2 chilometri — su un totale di 87 km — toccando campi coltivati, abitazioni private e una zona boschiva dove vivono specie animali protette dalla legge europea.

L'investimento previsto è di 1,2 miliardi di euro, con un cantiere che dovrebbe restare aperto per 28 mesi. L'autostrada passerà a 380 metri dal centro del paese e a soli 300 metri dalla scuola elementare e media. Quattordici tra case e terreni finiranno in esproprio. I posti di lavoro promessi sono 340 durante la costruzione e 45 fissi dopo l'apertura dell'area di servizio.

"La valutazione di impatto ambientale è stata completata in soli 4 mesi, contro i 12-18 mesi normalmente previsti per opere di questa portata"

Numeri che, da soli, raccontano perché Poggio Ameno è oggi un paese spaccato in due. Da una parte chi vede nell'opera l'ultima occasione di rilancio per un territorio che perde abitanti da vent'anni; dall'altra chi teme che il prezzo — in salute, ambiente e identità — sia troppo alto (questi ultimi già si mobilitano con manifestazioni e presidi per interrompere l'opera).

In mezzo, una larga fascia di cittadini che non ha ancora deciso e che stasera, all'assemblea pubblica convocata dalla sindaca alle 20:00 in Municipio, verrà ad ascoltare.

La questione sanitaria e ambientale: un rischio a più livelli

È il fronte più delicato, perché intreccia salute pubblica, geologia e clima. La scuola elementare di Poggio Ameno si trova a 300 metri dal tracciato previsto. Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità, vivere vicino a strade molto trafficate aumenta il rischio di asma nei più piccoli. Studi condotti su altre autostrade italiane mostrano un aumento delle malattie respiratorie nei minori che vivono entro 500 metri dal percorso.

A questo si aggiunge l'impatto del cantiere: 28 mesi di lavori significano quasi tre anni di polveri, rumore e limitazioni per le attività all'aperto, comprese quelle scolastiche e sportive. Il comitato dei genitori, che ha già raccolto oltre duecento firme, chiede che venga reso pubblico uno studio indipendente sul rischio sanitario prima di qualsiasi decisione.

Ma il dato che ha fatto più discutere è un altro: la valutazione di impatto ambientale è stata completata in soli 4 mesi, contro i 12-18 mesi normalmente previsti per opere di questa portata. Un'associazione ambientalista locale ha presentato un reclamo formale alla Regione e chiede la sospensione dei lavori finché la valutazione non venga rifatta come si deve.

Il particolato atmosferico e l'incidenza tumorale

Il traffico autostradale produce PM10 e PM2.5, le polveri sottili che rappresentano uno dei principali fattori di rischio ambientale per la salute. L'Agenzia Internazionale per la Ricerca sul Cancro (IARC) classifica gli inquinanti atmosferici e il particolato come cancerogeni certi per



l'essere umano. L'esposizione cronica a PM2.5 è associata a un aumento del rischio di tumore al polmone e di malattie cardiovascolari e respiratorie.
In Italia, il quadro oncologico nazionale registra ogni anno circa 390.000 nuove diagnosi di tumore. Il tumore del polmone è la seconda neoplasia più frequente negli uomini e la terza nelle donne, con tassi di mortalità che, sebbene in calo grazie alla riduzione del fumo, restano elevati. L'incidenza varia sensibilmente in base all'esposizione ambientale: le aree interessate da grandi infrastrutture stradali mostrano storicamente un eccesso di patologie respiratorie e tumorali rispetto ai territori meno esposti.

Lo sbancamento della collina e il rischio amianto
Un elemento che finora è rimasto ai margini del dibattito pubblico riguarda la natura geologica dell'area interessata dai lavori. Per realizzare il tracciato, il progetto prevede lo sbancamento di una collina. Questa operazione, apparentemente di routine, introduce un rischio specifico e potenzialmente grave: la possibile presenza di amianto naturale (NOA) nelle rocce interessate dagli scavi. L'Italia è un paese con una diffusa presenza di amianto naturale in molte formazioni geologiche. Diverse regioni hanno già avviato mappature sistematiche della presenza di amianto. La Regione Piemonte, ad esempio, ha pubblicato cartografie delle rocce potenzialmente contenenti amianto e ha previsto prescrizioni specifiche per le grandi opere realizzate in aree a rischio. La pericolosità non dipende dalla presenza in sé del minerale nella roccia, ma dalla possibilità che le attività antropiche — scavi, sbancamenti, movimentazione di terra — liberino fibre respirabili nell'aria. Quando una collina viene sbancata, la roccia viene frantumata e polverizzata: se contiene amianto, le fibre possono disperdersi in atmosfera e raggiungere le abitazioni e la scuola, che distano poche centinaia di metri.
Il rischio non è solo aereo. Riguarda anche le falde acquifere. Le fibre di amianto possono essere trasportate dall'acqua e contaminare le fonti di approvvigionamento idrico. Sebbene l'OMS non abbia stabilito un valore guida per l'amianto nell'acqua potabile — non essendoci prove conclusive sulla cancerogenicità per ingestione — la presenza di fibre nelle acque destinate al consumo umano è considerata un problema di qualità che va monitorato e prevenuto. In Italia, si stima che circa 300.000 km di tubature della rete idrica contengano ancora materiali con amianto: un fattore che rende particolarmente delicata qualsiasi perturbazione delle falde in un territorio già interessato da infrastrutture obsolete.
L'amianto, inoltre, a oltre trent'anni dal bando, continua a produrre effetti sanitari misurabili in termini di mortalità e incidenza, con curve epidemiologiche che non mostrano una regressione significativa. Le patologie asbesto-correlate — mesotelioma, tumore del polmone, asbestosi — hanno tempi di latenza che possono superare i 20-30 anni. Questo significa che un'esposizione avvenuta oggi si manifesterebbe clinicamente in un futuro lontano, rendendo la prevenzione l'unico strumento realmente efficace.
Il quadro normativo impone obblighi precisi. La normativa vigente richiede che, prima di qualsiasi attività di scavo in aree con potenziale presenza di amianto naturale, venga effettuata una caratterizzazione geologica specifica e vengano adottate misure di prevenzione e controllo. La domanda che i cittadini hanno il diritto di porre stasera è semplice: questa caratterizzazione è stata fatta? I risultati sono pubblici? E se l'amianto c'è, quali misure sono previste per proteggere la popolazione?

Clima, emissioni di CO_2 e rischio alluvionale
Altro elemento critico è sicuramente la dimensione climatica, che raramente entra nel dibattito locale ma che pesa in modo decisivo sul futuro del territorio. Un'autostrada non è un'opera neutrale dal punto di vista delle emissioni: incentiva il trasporto privato su gomma, uno dei settori più dipendenti dai combustibili fossili e tra i maggiori responsabili delle emissioni di gas serra in Italia e in Europa. Secondo i dati dell'Agenzia Europea dell'Ambiente, il trasporto è responsabile di circa un quarto delle emissioni totali di CO_2 dell'Unione Europea, e la quota del trasporto su strada rappresenta la componente più rilevante. Aggiungere 87 chilometri di autostrada significa aumentare la capacità e l'attrattività del mezzo privato, con un effetto di induzione del traffico documentato in numerosi studi: più strade portano più auto, e più auto portano più emissioni.
A questo si aggiunge la perdita di capacità di assorbimento del carbonio: la zona boschiva che verrebbe attraversata svolge oggi una funzione di serbatoio di CO_2 (carbon sink). La sua rimozione, anche parziale, riduce la capacità del territorio di compensare le emissioni. In termini climatici, l'opera va quindi in direzione opposta rispetto agli obiettivi di decarbonizzazione che l'Italia e l'Unione Europea si sono dati.

L'impermeabilizzazione dei suoli e il rischio alluvionale
Il tema forse più concreto per un territorio come il nostro riguarda l'impermeabilizzazione dei suoli. La costruzione di un'autostrada — con asfalto, cemento, corsie, svincoli, aree di servizio e piazzali — trasforma superfici oggi permeabili in superfici impermeabili. Questo ha una conseguenza diretta e misurabile: l'acqua piovana non viene più assorbita dal terreno e deve defluire altrove.
Il risultato è un aumento del deflusso superficiale e della velocità con cui l'acqua raggiunge i corsi d'acqua e i sistemi di drenaggio. In assenza di interventi adeguati di mitigazione, questo si traduce in un maggiore rischio di alluvioni e allagamenti, soprattutto in un contesto come quello italiano, dove oltre il 7% del territorio nazionale è classificato come ad elevato rischio idrogeologico e ampie porzioni del paese sono già soggette a fenomeni di dissesto.
Il bacino del Po e le aree collinari dell'Appennino — dove si inserisce il nostro territorio — sono tra le zone più esposte. L'impermeabilizzazione di nuovi suoli si somma a un consumo di suolo già in crescita e a eventi meteorologici estremi sempre più frequenti a causa del cambiamento climatico. Piogge più intense e concentrate nel tempo trovano così un territorio meno capace di assorbirle e di gestirle.
A questo si aggiunge la frammentazione degli ecosistemi: l'autostrada taglia in due il paesaggio, interrompe i corridoi

I DATI DEI CONTRARI

SCUOLA ELEMENTARE DISTANZA DAL TRACCIATO
300 M

CENTRO
380 M

BAMBINI A RISCHIO ASMA E MALATTIE RESPIRATORIE
ENTRO 500 M

PM2.5 E PM10 CLASSIFICATI IARC
GRUPPO 1 (CANCEROGENI CERTI)

NUOVE DIAGNOSI DI TUMORE IN ITALIA OGNI ANNO
CIRCA 390.000

SBANCAMENTO COLLINA. NELLE ROCCE
POSSIBILE AMIANTO NATURALE (NOA)

CONTAMINAZIONE
FIBRE RESPIRABILI
E RISCHIO FALDE ACQUIFERE

TUBATURE CON AMIANTO IN ITALIA
CIRCA 300.000 KM

PATOLOGIE ASBESTO-CORRELATE
LATENZA 20-30 ANNI

TRASPORTO
CIRCA 25% DELLE EMISSIONI CO_2 IN UE

AUTOSTRADA
= INDUZIONE DEL TRAFFICO
+ PIU' EMISSIONI

IMPERMEABILIZZAZIONE SUOLI
› RISCHIO ALLUVIONALE

A ELEVATO RISCHIO IDROGEOLOGICO
›7% DEL TERRITORIO ITALIANO

VIA FATTA IN
4 MESI INVECE DI 12-18

OPERAI ASSUNTI DA FUORI REGIONE
70-80%

FIRME RACCOLTE DAL COMITATO GENITORI
217

PRESENTATO ALLA REGIONE
RECLAMO FORMALE

I DATI DEI FAVOREVOLI

POSTI DI LAVORO IN CANTIERE
340

FISSI DOPO L'OPERA
+ 45

ABITANTI PERSI IN 20 ANNI
18%

DISOCCUPAZIONE
14%

NEGOZI CHIUSI IN CENTRO IN 10 ANNI
7

PIU' CLIENTI E INDOTTO
PER IMPRESE E COMMERCIO LOCALE

IL MINISTERO:
IL PROGETTO RISPETTA TUTTE LE REGOLE

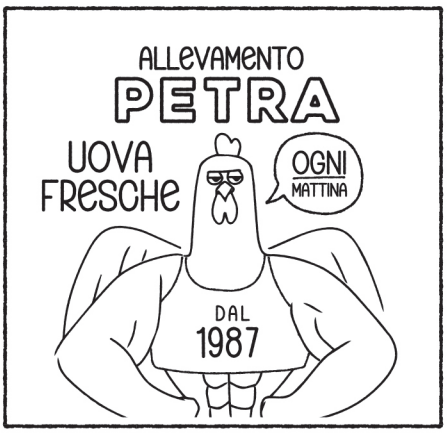
NON FARE NULLA = SPOPOLAMENTO CHE CONTINUA

LA VALUTAZIONE AMBIENTALE E ANCORA APERTA:
SI PUO NEGOZIARE

ecologici e quindi la connessione tra le aree naturali, con effetti negativi sulla fauna selvatica e sulla biodiversità. La zona boschiva che verrebbe attraversata è, come detto, habitat di specie protette dalla normativa europea.

Un'alternativa esiste

L'associazione ambientalista locale non si limita a opporsi: propone un'alternativa concreta. Potenziare la rete ferroviaria e il trasporto pubblico significherebbe collegare il territorio senza aumentare il traffico privato, senza impermeabilizzare nuovi suoli e senza compromettere la capacità di assorbimento del carbonio. È una proposta che, secondo i suoi sostenitori, meriterebbe di essere valutata con la stessa serietà del progetto autostradale.



ECONOMIA E LAVORO

A219: I POSTI DI LAVORO PROMESSI E GLI INTERESSI CHE SI MUOVONO DIETRO IL PROGETTO

340 operai nel cantiere, 45 posti fissi all'autogrill. Ma il sindacato avverte: «L'80% verrà da fuori regione». E spunta una consulenza strategica legata al mondo petrolifero.

DI FRANCO SBARDELLA — REDAZIONE ECONOMIA

POGGIO AMENO — Mentre il paese si prepara all'assemblea pubblica di stasera, sui numeri del progetto si concentra l'attenzione di chi cerca lavoro e di chi teme che i benefici economici dell'opera non restino sul territorio. I dati ufficiali parlano di 340 posti di lavoro durante i 28 mesi di cantiere e 45 posti fissi dopo l'apertura dell'area di servizio. Numeri che, secondo il Ministero dei Trasporti, si basano su progetti analoghi e sono verificabili da chiunque.

Ma a Poggio Ameno c'è chi quei numeri li legge con scetticismo. Il sindacato del settore edile ha portato all'attenzione del dibattito pubblico un dato che ridimensiona le aspettative: in cantieri simili, il 70-80% degli operai viene assunto da fuori regione, con contratti che durano solo il tempo dei lavori. La conseguenza, secondo il sindacato, è che il lavoro stabile per i residenti difficilmente arriverà con un'opera di questo tipo. Le grandi imprese costruttrici preferiscono portare squadre che già conoscono, riducendo al minimo il ricorso a manodopera locale non specializzata.

Il sindacato si dichiara comunque disponibile ad ascoltare dati contrari: se qualcuno dimostra che le cose stanno diversamente, la posizione può essere rivista. Ma al momento, nessuna garanzia è stata offerta su quanti posti di lavoro andranno effettivamente agli abitanti di Poggio Ameno e con quali contratti.

Il nodo dei 45 posti fissi

I 45 posti fissi previsti nell'area di servizio sono l'altro tassello della promessa occupazionale. Si tratta di impieghi legati alla ristorazione, alla distribuzione di carburante e ai servizi di assistenza agli automobilisti. Alcuni imprenditori locali hanno già manifestato interesse: c'è chi ha firmato un accordo preliminare per gestire il ristorante dell'autogrill e promette assunzioni di personale locale.

Ma la partita è aperta. I contratti nel settore della ristorazione autostradale sono spesso precari e poco retribuiti, e la concorrenza con lavoratori provenienti da altre aree della regione è concreta. Per molte famiglie del paese, la domanda non è solo se i posti ci saranno, ma se saranno accessibili e sostenibili per chi vive a Poggio Ameno.

La scoperta: una consulenza strategica legata al petrolio

Un elemento che finora non era emerso con chiarezza riguarda le attività di lobbying o pressione sui decisori che si stanno muovendo attorno al progetto. Tra i soggetti coinvolti nella promozione dell'opera compare una consulente strategica che, secondo quanto risulta alla nostra redazione, lavora per una grande azienda del settore petrolifero.

La sua attività, stando alle informazioni raccolte, consiste nel fare pressione sull'assemblea con argomenti presentati come scientifici a sostegno del progetto. L'obiettivo dichiarato non sarebbe il bene del paese, ma aumentare il volume dei ricavi dell'azienda petrolifera per cui lavora, che dall'autostrada trarrebbe vantaggi diretti in termini di maggiore traffico veicolare e quindi di consumo di carburanti.

La notizia solleva più di una domanda. In primo luogo, quale trasparenza esiste sui soggetti che fanno attività di lobbying su un'opera pubblica da 1,2 miliardi di euro? In secondo luogo, chi paga questa consulenza e con quali obiettivi? E infine: quale peso avranno gli interessi del settore fossile nella decisione su un'infrastruttura che, secondo molti, andrebbe nella direzione opposta rispetto agli impegni climatici assunti dal paese?

Va ricordato che l'Italia, come tutti i paesi dell'Unione Europea, è impegnata in una transizione energetica che prevede la riduzione delle emissioni di CO_2 e la progressiva diminuzione della dipendenza dai combustibili fossili. Un'opera che incentiva il trasporto privato su gomma e il consumo di carburanti si muove in direzione contraria rispetto a questi obiettivi.

Il rischio di iper-turismo e la trasformazione delle economie locali

C'è poi una preoccupazione che non riguarda solo i posti di lavoro, ma il tipo di economia che l'autostrada potrebbe portare. In molti temono che l'opera trasformi Poggio Ameno da paese con una economia locale radicata — fatta di negozi di prossimità, artigianato, agricoltura e piccole imprese — a meta di passaggio per flussi turistici di massa, con effetti profondi e difficilmente reversibili sulla vita della comunità.

Il fenomeno è noto in molte aree italiane attraversate da nuove infrastrutture: l'aumento della accessibilità porta più visitatori, ma anche più pressione sui servizi, più speculazione immobiliare e più concorrenza per le attività storiche. I negozi di alimentari, le botteghe artigiane e le piccole imprese familiari rischiano di essere sostituiti da catene commerciali, ristoranti per turisti e attività stagionali, con contratti precari legati appunto alla stagionalità dei flussi turistici.

Il rischio è quello che alcuni chiamano "effetto Venezia": un territorio che si svuota dei suoi abitanti e delle sue attività tradizionali per riempirsi di visitatori e di esercizi pensati per loro. Il centro storico perde la sua funzione residenziale e sociale, i prezzi degli immobili salgono, i giovani non riescono più a permettersi una casa, e la comunità si dissolve lentamente.

Non è un destino inevitabile, ma è un rischio concreto se non viene governato. Servono politiche di regolazione, tutela delle attività storiche, limiti alla speculazione e piani di sviluppo che mettano al centro i residenti, non solo i visitatori. Al momento, nessuno di questi strumenti è previsto nel progetto.

C'è anche un aspetto meno visibile: l'autostrada potrebbe spostare i flussi commerciali fuori dal centro, favorendo le aree di servizio e i centri commerciali di nuova costruzione a scapito dei negozi di prossimità. Per un paese che ha già perso 7 negozi in dieci anni, il rischio è che la nuova infrastruttura acceleri invece di fermare lo spopolamento commerciale del centro.

Un'economia locale che aspetta risposte

Sullo sfondo, resta il dato che nessuno contesta: Poggio Ameno ha perso il 18% dei suoi abitanti negli ultimi vent'anni. La disoccupazione è al 14%, più alta della media regionale. Negli ultimi dieci anni hanno chiuso 7 negozi nel centro del paese. Sono numeri che raccontano una crisi economica e sociale che non è nata con l'autostrada e che l'autostrada, da sola, non è detto che risolva.

La domanda che stasera molti porteranno in assemblea è semplice: i benefici economici dell'opera resteranno a Poggio Ameno o passeranno altrove? Una risposta chiara, al momento, non c'è.

La Gazzetta di Poggio Ameno seguirà l'assemblea di stasera con un aggiornamento in tempo reale. Il prossimo numero uscirà lunedì 16 settembre con il resoconto completo della serata.


1. AUTOSTRADA A219
2. CENTRO DEL PAESE
3. SCUOLA ELEMENTARE
4. CASA DI LUCIA FERRETTI
5. CASA DI CONCETTA PETRA
6. AZIENDA AGRICOLA DI PATRIZIO PREZZO
7. PASCOLO
8. AREA BOSCHIVA
9. COLLINA
10. AREA DI SERVIZIO / AUTOGRILL
11. FERROVIA