



**Comitato P.A.S. Dolomiti
Per Altre Strade Dolomiti Carnia-Cadore**

IPOTESI DI COLLEGAMENTO A27-A23

QUADRO RIASSUNTIVO AL 05 10 07

1. IL QUADRO GENERALE E LA POSIZIONE DI P.A.S. DOLOMITI
2. LE OSSERVAZIONI DI PER ALTRE STRADE ALLO STUDIO DI FATTIBILITA'
3. DIETRO ALL'OPERAZIONE CHI?
4. LA POSIZIONE DEGLI INDUSTRIALI SUL COLLEGAMENTO A27-A23 E IL RILANCIO DELLA VENEZIA-MONACO
5. IL DPF- PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE
6. LA POSIZIONE DELLE REGIONI VENETO E FRIULI VENEZIA GIULIA
7. IL PROTOCOLLO REGIONALE FRIULI VENEZIA GIULIA - GOVERNO
8. LA POSIZIONE DELLA PROVINCIA DI BELLUNO
9. IL PIANO STRATEGICO PROVINCIALE E LA POSIZIONE DELLE COMUNITA' MONTANE
10. LA POSIZIONE DEI COMUNI
11. "AUTOSTRADA LUNGA" FINO A RIVALGO E COLLEGAMENTO RIVALGO-VENAS
12. CONSIDERAZIONI FINALI

1. IL QUADRO GENERALE E LA POSIZIONE DI P.A.S. DOLOMITI

Il seguente volantino, stampato in oltre 6.000 copie nell'aprile del 2007, riassume il quadro generale e la posizione di Per Altre Strade Dolomiti:

Comitato Per Altre Strade Dolomiti Carnia-Cadore

COLLEGAMENTO A27-A23:

UN NUOVO "PASSANTE DI MESTRE" LUNGO LE VALLI DEL PIAVE E DEL TAGLIAMENTO?

IL PROGETTO

Da un po' di tempo alcune forze economiche, espressione dei forti centri industriali del Veneto, stanno nuovamente cercando di prolungare l'autostrada A27 verso nord, proponendo una bretella di collegamento con l'autostrada A23 diretta a Tarvisio; i lavori dovrebbero unire Longarone con Tolmezzo ed è previsto il traforo del massiccio dolomitico del Cridola sotto il passo della Mauria.

L'opera è inserita in un protocollo di intese in materia di infrastrutture firmato dal Governo Italiano, dalle Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia e dall'ANAS e dovrebbe venire realizzata con i meccanismi del cosiddetto project financing, un metodo per il quale capitali privati intervengono al finanziamento dell'opera traendone successivamente profitto con gli introiti dei pedaggi.

L'ANAS ha realizzato uno studio di fattibilità secondo il quale la grande infrastruttura si svilupperebbe con un tracciato di 85 chilometri diviso in tre tronchi (Pian di Vedoia - Caralthe 22,7 km; Caralthe - Forni di Sopra 22,8 km; Forni - Tolmezzo 39,5 km; vari viadotti tra cui quelli di Val Talagona, davanti agli Spalti di Toro, Val di Giau e Suola lunghi circa 300m, due svincoli previsti per il Cadore, Caralthe e Lorenzago, tre per la Carnia, Forni, Socchieve e Cavazzo) e verrebbe a costare poco più di 3 miliardi di euro (6.000 miliardi di lire).

Per essere economicamente sostenibile dovrebbe sopportare un flusso di traffico di 32.000/38.000 veicoli al giorno (tra gli 11 e i 14 milioni di passaggi all'anno; uno ogni due secondi e sette decimi per 24 ore al giorno per 365 giorni all'anno).

I BENEFICI PROSPETTATI

L'opera, a detta di chi la propone, rappresenterebbe:

- una chiave per il rilancio del turismo in Cadore ed in Carnia;
- una soluzione alle lunghe code che si formano sulla strada statale di Alemagna in certi periodi dell'anno;
- un supporto indispensabile all'industria locale, che godrebbe di un collegamento con mercati che attualmente sono in grande espansione, ed all'industria friulana, i cui rappresentanti premono affinché l'opera venga al più presto realizzata.

IN REALTA'

La Carnia ed il Cadore diventerebbero un corridoio di attraversamento di migliaia di mezzi per il trasporto delle merci che dall'est Europa transiterebbero di qui per andare verso la pianura veneta e viceversa, con una moltiplicazione del traffico di transito anche nelle valli vicine del Comelico, della Valle del Boite, di Cortina, Dobbiaco e della Pusteria.

Si riverserebbero nelle nostre valli tonnellate di emissioni nocive (CO, CO2 oltre alle micidiali polveri sottili), aggravate dal fatto che nelle valli strette l'aria inquinata ristagna e i rumori rimbombano.

Ogni ipotesi di sviluppo turistico basato sui pregi ambientali, sulle specificità culturali delle valli del Cadore e del Tagliamento sarebbero sepolte per sempre.

E' un'idea di sviluppo superata che impoverisce il territorio e espropria la gente della terra, dell'aria e dell'acqua anziché conservare questi beni preziosi e valorizzare attraverso questi le nostre terre confinanti.

ripescare ad ogni occasione le proposte di prolungamento autostradale

Ha già ottenuto il risultato certo ed immediato di distogliere attenzione e risorse dalla soluzione dei problemi della viabilità interna dei nostri paesi e di dividere la gente che non trova la coesione e l'unità necessaria per chiedere la realizzazione di opere pubbliche da lungo attese. Risulta inoltre in aperto contrasto con i protocolli internazionali che incentivano il trasporto su rotaia e con scelte di sviluppo sostenibile diverse, cui dovremmo tendere, imposte dalle limitate risorse energetiche, dall'effetto serra e dai cambiamenti climatici in atto.

Qualora iniziassero i lavori per almeno 15 anni le vallate del Piave e del Tagliamento si tramuterebbero in un unico grande cantiere con conseguente paralisi della viabilità ordinaria. **Uno svincolo a Caralte** avrebbe soltanto l'effetto di spostare un po' più a nord le code che nei momenti di punta intaserebbero l'intera Valle del Boite fino a Cortina, e il Cadore centrale fino ad Auronzo, con la necessità di aprire continui cantieri e varianti.

IN SINTESI L'AUTOSTRADA

NON HA COPERTURA ECONOMICA CERTA, CON IL RISCHIO SIANO POI LE REGIONI / I CONTRIBUENTI AD ACCOLLARSI LA COPERTURA DI EVENTUALI VORAGINI, A TOTALE VANTAGGIO DELLE BANCHE CHE GARANTISCONO GLI INVESTIMENTI INIZIALI.

NON SERVE AL TURISMO E NEMMENO ALLA NOSTRA PICCOLA INDUSTRIA ; SCORAGGIA ANZI, CON I SUOI 38000 PASSAGGI QUOTIDIANI, I TURISTI ALLA RICERCA DI LUOGHI DIVERSI DA QUELLI CHE SOLITAMENTE ABITANO.

NON RISOLVE I PROBLEMI DI TRAFFICO LEGATI ALLA CRESCITA CAOTICA E SCONSIDERATA DEL NORD-EST.

E' UNA MIOPE SCORCIATOIA ADOTTATA DALLE RISPETTIVE PROVINCIE E REGIONI PER NON AFFRONTARE I VERI PROBLEMI DEL CADORE E DELLA CARNIA ; UNA SCELTA IRREVERSIBILE CHE CONDIZIONERA' PESANTEMENTE LE GENERAZIONI FUTURE.

CHIEDIAMO CHE I PUNTI NERI DELLA VIABILITA' SIANO RISOLTI LOCALMENTE CON IL MIGLIORAMENTO DELLA RETE VIARIA ATTUALE E CON LA REALIZZAZIONE DI ALCUNE CIRCONVALLAZIONI DEI CENTRI ABITATI (IN PARTICOLARE QUELLA DI LONGARONE, VERO COLLO DI BOTTIGLIA), OLTRE CHE PUNTANDO SU INNOVATIVI COLLEGAMENTI FERROVIARI.

CHIEDIAMO AI NOSTRI AMMINISTRATORI DI PROMUOVERE UN PROJECT-FINANCING TRA CAPITALE PRIVATO E SPESA PUBBLICA IMPIEGANDO QUEI 3 MRD DI EURO NELLE INDUSTRIE E NELL'ARTIGIANATO INNOVATIVO, NEI SERVIZI ALLE PERSONE, NELLA RIQUALIFICAZIONE DEL TERRITORIO, NEI COLLEGAMENTI TELEMATICI; PER SPERIMENTARE NUOVE TECNOLOGIE SU ROTAIA

ED ATTRAVERSO QUESTE CERCARE UN EVENTUALE COLLEGAMENTO CON LA CARNIA E LA PUSTERIA, ALLO SCOPO DI VALORIZZARE IN MANIERA RIPETIOSA IL PATRIMONIO NATURALE DELLE VALLATE, PRESERVARLO E TRASMETTERLO INTEGRO ALLE FUTURE GENERAZIONI, FACENDOLO DIVENIRE VERA RAGIONE DI BENESSERE E VEICOLO TRAINANTE PER LA QUALITA' DELLE RELAZIONI, DELLA SALUTE, DEL REDDITO.

CHIEDIAMO L'IMPEGNO DI TUTTI PER SALVAGUARDARE IL NOSTRO TERRITORIO E RILANCIARE IN MODO INTELLIGENTE LA SUA ECONOMIA.

www.peraltrestrade.it
peraltrestrade@libero.it

2. LE OSSERVAZIONI DI PER ALTRE STRADE ALLO STUDIO DI FATTIBILITA'

PAS Dolomiti, con il supporto di tecnici qualificati, ha studiato lo studio di fattibilità e elaborato un documento che lo riassume brevemente (vedi www.peraltrestrade.it) corredandolo con una serie di dati e di osservazioni che vengono qui di seguito riportati:

PER QUANDO RIGUARDA LA DURATA DEI LAVORI

Lo studio di fattibilità prevede:

- 10 anni per la costruzione della tratta Pian di Vedoia – Pieve di Cadore e 6 mesi per il collaudo
- ancora 10 anni per la tratta Pieve di Cadore – Forni di Sopra + il collaudo
- circa 15 anni per la tratta da Forni di Sopra a Tolmezzo sempre + il collaudo

A nostra valutazione per realizzare i 23 km da Pian di Vedoia a Caralfe saranno necessari non meno di 15 anni, dall'inizio dei cantieramenti all'apertura al traffico.

Attenzione che stiamo parlando di due canne di gallerie da 12 km cadauna da realizzarsi sulla sinistra Piave dove non esistono ne' strade ne' accessi.

E' improbabile che possano essere agibili per per i Campionati del Mondo di sci alpino del 2013 a Cortina d'Ampezzo, come ventilato. Se tutto va bene, per quella data potrebbe essere pronta la variante di Longarone sulla S.S. 51 di Alemagna, e sarebbe già un grosso risultato.

*

E' stato calcolato che i circa 25 km delle 2 gallerie danno origine a circa 8 milioni di tonnellate di **MATERIALI DI RISULTA** (smarino).

Per trasportarli a valle o in altri siti nel corso di tutti gli anni necessari per la realizzazione dell'opera, la S.S.51 sarà percorsa da almeno 270.000 viaggi di Pellicani.

*

Tenuto conto che i viadotti, le gallerie e i rilevati sono per la gran parte sulla parte sinistra del Piave, per il trasporto dello smarino e per tutte le operazioni di cantiere (getti di calcestruzzo, approvvigionamenti, cantieramenti, ecc) si renderà necessario attraversare continuamente l'alveo del fiume.

Dovranno venire costruite **PISTE DI CANTIERE** paragonabili a vere e proprie strade, che dovranno sopportare un transito continuo di mezzi pesanti (parliamo di 50 tonn.), sia d'estate che d'inverno, piste che poi si immetteranno nella viabilità ordinaria.

*

Per realizzare le principali opere d'arte di questi 23 km saranno necessari circa 800.000 mc di **CALCESTRUZZO**, che corrispondono a oltre 1 milione di mc di inerti pregiati quali sabbia e ghiaia. Tali inerti potranno essere portati da cave di prestito dislocate nel Veneto, con il solito problema del trasporto con autocarri, oppure essere preparati con impianti mobili di frantumazione usando lo smarino proveniente dagli scavi delle gallerie.

Sicuramente questi impianti, che tra l'altro necessitano di grandi aree per le lavorazioni e lo stoccaggio, produrranno polvere, rumore e disagi vari.

*

I CANTIERAMENTI sono una delle operazioni fondamentali per realizzare l'opera.

Abitualmente viene installato un cantiere base ogni 7-10 km di autostrada, quindi nel primo tronco avremo presumibilmente tre aree di cantiere che necessiteranno di notevoli spazi in quanto dovranno ospitare alloggiamenti per maestranze, mense, uffici, magazzini, officine, impianti etc

In prossimità delle principali opere da realizzare saranno poi presenti aree di cantiere più piccole.

Da notare che in conseguenza di questi lavori dovranno integrarsi nel territorio per almeno 15 anni alcune centinaia di maestranze di tutte le nazionalità (europea e non).

*

SITUAZIONE DI RISCHIO PER LE ACQUE E RISCHI DI INQUINAMENTO DURANTE I LAVORI

Gli scavi in galleria con uso di esplosivo possono intercettare e deviare con gravi conseguenze PRESE DI ACQUEDOTTI e PROSCIUGARE TORRENTI.

Non sarebbe la prima volta che questo succede.

I 23 Km di autostrada insistono nell'alveo del Piave oppure lo affiancano per una buona parte.

Per la realizzazione dei pali delle fondazioni dei viadotti viene usata la bentonite che è un additivo inquinante così come gli additivi che vengono usati nel consolidamento degli scavi delle gallerie (silicati e simili).

Saranno necessarie particolari precauzioni per evitare sversamenti nel Piave, ma tutto questo ha un costo molto alto. Anche i cantieramenti e gli impianti di calcestruzzo dovranno essere predisposti per evitare eventuali inquinamenti.

*

Un accenno alle **PIATTAFORME** (cioè all'insieme delle corsie che compongono il piano stradale), Nella relazione tecnico-illustrativa si legge:

"E' stata inoltre valutata l'ipotesi di realizzare il prolungamento della A27 fino allo svincolo di Pieve di Cadore mediante la piattaforma tipo A e di proseguire poi il collegamento fino a Tolmezzo con una sezione stradale tipo B – strada extraurbana principale-".

La piattaforma tipo A è così composta per ogni senso di marcia: n° 2 corsie da m 3,75 più la corsia di emergenza di mt. 3,00 (è l'autostrada che arriva a Belluno).

Nella piattaforma tipo B la corsia di emergenza invece che essere di 3 m è di m 1,75, larghezza che non è compatibile con una autostrada. Pensiamo solo che un autocarro è largo 2m50.

TUTTO QUESTO PORTA A PENSARE CHE L'INTERESSE REALE SIA QUELLO INNANZITUTTO DI PARTIRE CON I LAVORI, E POI DI ARRIVARE FINO A CARALTE, MANENENDO APERTE TUTTE LE POSSIBILITA' DI PROSEGUIMENTO

NON SOLO IN DIREZIONE DELLA CARNIA MA ANCHE PER L'AUSTRIA E LA GERMANIA ATTRAVERSO LA VALLE DEL BOITE - CORTINA, CALALZO E LE MARMAROLE, PER AURONZO E LA VALLE D'ANSIEI O PER IL COMELICO-CAVALLINO.

*

NUMERO DI PASSAGGI

Il piano di fattibilità afferma che per potersi sostenere economicamente saranno necessari 32-38.000 passaggi giornalieri, che corrispondono a 11-14 milioni di passaggi all'anno.

*

Ci sarà ancora petrolio fra 15 anni?

e se ci sarà, quanto potrà costare un barile quando il primo tronco dell'autostrada sarà completato, e quanto potrà costare dopo 10-20 anni di esercizio?

Alla luce degli studi più recenti, siamo proprio sicuri che il costo energetico sia stato tenuto nella dovuta considerazione nel valutare i flussi di traffico?

*

COSTI DI COSTRUZIONE:

Dalla tabella dello studio di fattibilità a pag. 89 risulta che per il tronco funzionale Pian di Vedoià-Pieve di Cadore:

"L'IMPORTO DEI LAVORI E LE SOMME A DISPOSIZIONE AMMONTANO A CIRCA 945 MILIONI DI EURO (calcolato con costi da prezziari ANAS dell'anno 2004)".

E' presumibile che al momento della gara tali costi non saranno più validi pertanto verranno sicuramente aggiornati.

A pag. 88 dello stesso studio di fattibilità al punto 7.2 si legge:

“Per la valutazione dei costi di costruzione delle opere previste nello studio di fattibilità si sono considerati dei costi parametrici medi e si è tenuto conto solo in parte delle valutazioni dei costi indiretti, che, a questo livello progettuale, appaiono di difficile determinazione. “

A quanto possono ammontare i costi indiretti?

Possono essere pozzi senza fondo: progettazioni, sondaggi, prove di laboratorio, consulenze a professionisti, imprevisti, interferenze, richieste di altri Enti o Comuni, contenziosi etc.

Se oltre a questo teniamo conto tutti i lavori pubblici sono sottostimati ed in particolare quelli in galleria presentano SEMPRE degli imprevisti geologici, è realistico ipotizzare che i costi sopra esposti possano subire un aumento di almeno un 30%, anche in previsione dell'altissimo costo degli impianti tecnologici che si andranno a realizzare prima dell'apertura (aerazione, ventilazione, illuminazione, pronto intervento, sos, ecc).

Tenuto conto che la S.S. 51 è stata ormai tutta adeguata e mancano solo la variante di Longarone e quella di Tai, siamo proprio sicuri che valga la pena di spendere 1 MILIARDO E 200 MILIONI DI EURO (2.500 miliardi di vecchie Lire) per questi primi 23 km di autostrada?

www.peraltrestrade.it

peraltrestrade@libero.it

Per quanto riguarda le ricadute sull'economia, in assenza di uno studio specifico, si riporta qui di seguito la trascrizione dell'intervento dell'allora Sindaco di Resiutta (UD) al Convegno “Le Alpi – Esperienze di Viabilità a Confronto” tenuto a Calalzo nel'aprile del 2003. Resiutta è un Comune del Canal de Ferro attraversato dall'autostrada A23 Tolmezzo-Tarvisio.

“L'Alpe Adria A23 è stata costruita nel periodo immediatamente successivo al terremoto con una funzione di viabilità turistica per collegare il bacino dell'Austria ai centri balneari della Regione Friuli Venezia Giulia e del Veneto.

Oggi il Tarvisio è diventato la valvola di sfogo di tutto il traffico pesante che proviene dal nord-est e dall'asse balcanico e che poi si trasferisce sugli altri territori.”

“Nel corso del tempo la realizzazione di questa autostrada ha causato alle nostre comunità notevoli danni: c'è stata l'eliminazione di qualsiasi ricaduta economica sul territorio.

Tutti gli otto Comuni che si trovano nei 70 km della valle che parte dalla Stazione per la Carnia fino a Tarvisio si sono trovati improvvisamente a zero con qualunque attività connessa al comparto commerciale e turistico.

Perché? Perché questa autostrada era divenuta il bypass di tutta la valle, per cui il traffico andava direttamente dal confine alle località di destinazione e non rilasciava assolutamente più risorse, per cui si è verificata una crisi fortissima nel comparto commerciale e turistico di Tarvisio e di tutta la valle.”

“Oggi anche la vecchia viabilità è di nuovo satura di autotreni, per cui non solo abbiamo saturato l'autostrada, ma anche la strada statale, tant'è vero che oltre all'inquinamento atmosferico nei paesi stiamo superando i limiti di guardia di quello che è l'inquinamento acustico, altro danno che viene portato a un territorio che avrebbe vocazione turistica.”

3. DIETRO ALL'OPERAZIONE CHI?

Con riferimento allo stesso studio di fattibilità e al ventilato project-financing si riporta qui di seguito una lettera inviata al Gazzettino da Valter Bonan il 20 07 07

(di cui il giornale ha pubblicato solo alcuni stralci con il titolo di "Bonan vuole un'autostrada condivisa"...)

Leggo oggi (20/7) sul Gazzettino che dietro il collegamento autostradale A23-A27 ci sarebbe, su sollecitazione di Assindustria, Depfa Bank un Istituto di Credito che "si distingue per la particolare attività di finanziamenti a lungo termine agli Enti Pubblici Italiani", banca che compare anche nel maxi lotto della Salerno-Reggio Calabria.

Con questa operazione, continua l'articolo, Assindustria "ha mirato dritto al cuore, ora è assodato che l'opera è fattibile, capace di reggere la sfida dei numeri su costi e benefici". Il Presidente Vascellari si spinge ad affermare che serve una quota di cofinanziamento pubblico non superiore al 10% dell'importo complessivo (3,5 miliardi di euro del progetto preliminare..), il resto, lascia intendere, lo metteranno i privati interessati alle concessioni. Identiche riflessioni sono state fatte a più riprese dall'Assessore regionale Chisso che afferma, tra l'altro, di avere il consenso delle categorie economiche, degli enti locali e che quindi "bisogna fare e fare presto". Affermazioni perentorie assunte a colpi di comunicati stampa al di fuori di un serio, trasparente e pubblico confronto su dati istituzionali ed oggettivi, intorno ad un'opera così costosa ed impattante, nella realizzazione e nell'indotto.

Per motivi di sinteticità non intendo qui entrare nel merito degli aspetti ambientali e sociali di questo progetto, tenuto secretato dalla Regione alle popolazioni bellunesi per due anni e presentato in assemblee pubbliche solo grazie a comitati autoorganizzati di cittadini bellunesi e friulani, né voglio rimarcare l'assenza di ogni preliminare valutazione ambientale e strategica per un intervento di questa portata che pare essere in palese contrasto con quanto previsto dalle normative europee e dal protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi, più semplicemente sono rimasto incuriosito dal mistero sui coraggiosi investitori privati disposti ad accollarsi il 90% dei costi dell'autostrada e che stranamente continuano a rimanere nell'anonimato.

Devo dire che questa curiosità mi è stata indotta dalla discordanza tra quanto, appunto, affermato da Vascellari e Chisso sulla sostenibilità economica e finanziaria del Collegamento e quanto scritto nell'Analisi Finanziaria ed Economica allegata allo studio di fattibilità dello Stesso redatta dai progettisti incaricati dall'ANAS (Gruppo CLAS Zollet Srl). In particolare in questo documento si può leggere tra l'altro che:

- "L'analisi della sostenibilità economica ha comportato la determinazione di indicatori di sintesi sostanzialmente negativi...tale risultato deriva principalmente dalla notevole onerosità dei costi di costruzione in relazione all'economicità della gestione che...non è in grado di remunerare sufficientemente il capitale fisico investito.."
- "L'analisi finanziaria riporta un buon risultato... ma in questo caso,l'esito positivo va rintracciato nell'ipotesi di finanziamento dell'intero importo dei costi di costruzione dell'opera attraverso il ricorso a contributi pubblici a fondo perduto che di fatto annullano l'onere dell'investimento iniziale, consentendo di appropriarsi dei risultati della gestione."
- "Tuttavia, si segnala come il piano economico e finanziario evidenzi un peggioramento dei propri indicatori sintetici proprio a partire dall'anno successivo a quello a regime (2031), in cui si sostengono i costi pluriennali di manutenzione e a partire dal quale il risultato operativo peggiora,determinando la negatività sia del rapporto utili/ricavi, sia del ROI."

O questa analisi è sbagliata o non c'è sostenibilità economica e finanziaria per l'investitore privato. Sembra dunque aleggiare la solita ambigua storia del project financing dove spesso si socializzano i costi e si privatizzano i profitti attraverso quei meccanismi contorti che Galbraith ha definito economia truffaldina.

Dietro queste fredde e scarse proiezioni finanziarie in realtà ci sta la vita, ci stanno ipotesi di trasformazioni irreversibili delle vallate del Piave e del Tagliamento, incrementi esponenziali ed

inquinanti del traffico di transito, modifiche strutturali dei luoghi e della storia di intere comunità bellunesi e carniche. E' soprattutto nel rispetto di queste implicazioni che questa scelta meriterebbe un dibattito ampio, documentato e coerente, un confronto collettivo tra scenari, visioni ed opzioni anche diverse, che vada oltre le deleghe, le finte certezze dei comunicati stampa, la parola esclusiva ai portatori d'interesse.

Pedavena 20 luglio 2007

Valter Bonan

4. LA POSIZIONE DEGLI INDUSTRIALI SUL COLLEGAMENTO A27-A23 E IL RILANCIO DELLA VENEZIA-MONACO

La posizione degli industriali sul collegamento A27-A23 può venire efficacemente riassunta dal seguente documento datato 21 gennaio 2005:

ANSA – Venezia

VIABILITA': INDUSTRIALI BL, UD E PN A COLLEGAMENTO A27-A23

Le Associazioni Industriali di Belluno, Pordenone e Udine valutano con estremo favore e sostengono il progetto di collegamento tra la A27 Venezia-Belluno e l'A23 Udine-Tarvisio, con il prolungamento della prima da Longarone a Tolmezzo passando nei pressi della Mauria, previsto dalle intese raggiunte tra Governo, Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia ed Anas. Lo rileva una nota diffusa dall'Assindustria di Belluno. La valutazione e' stata espressa dai Presidenti delle tre Associazioni, Cesare Bortoluzzi per Belluno, Cinzia Palazzetti per Pordenone e Giovanni Fantoni per Udine, unitamente al Responsabile della viabilita' della Delegazione di Tolmezzo dell'Assindustria friulana, Edy Tomat, che nel corso di un incontro svoltosi presso l'Assindustria bellunese hanno sottolineato la necessita' di accelerare l'attuazione delle intese raggiunte a livello politico. Il progetto, infatti, e' finalizzato alla creazione di un sistema logistico integrato destinato a risolvere i problemi annosi di collegamento verso il nord del bellunese e di connessione celere della Carnia, nonche' della Val Cellina e della Val Tramontina, verso il Cadore. Servira' - prosegue la nota - ad inserire l'area montana veneto-friulana, oggi isolata dai grandi sistemi di comunicazione, nella direttrice di traffico trasversale dall'Austria verso il Veneto orientale e verso il Corridoio V e costituira' una significativa occasione di rilancio per aree oggi non adeguatamente competitive nei loro fattori di sviluppo economico e di valorizzazione turistica. L'integrazione della provincia di Belluno e della Carnia in un sistema viario moderno ed efficiente nella direttrice sud-nord est consente nuove opportunita' di sviluppo al tessuto imprenditoriale locale nonche' l'intercettazione dei flussi turistici provenienti da Germania e Austria nonche' dai paesi emergenti dell'est europeo, oggi prevalentemente diretti verso i lidi adriatici e le citta' d'arte del nord e del centro Italia. Una piu' efficace attrazione delle regioni alpine del Veneto e del Friuli ed una razionale integrazione delle stesse con i sistemi logistici contermini, in buona sostanza non puo' che costituire una fondamentale pre-condizione destinata in ogni caso a favorire l'insediamento di nuove attivita' umane e produttive - quale che sia il modello economico che andra' ad imporsi nei mercati interno e internazionale nel prossimo futuro - a tutto vantaggio delle politiche di contrasto all'attuale spopolamento delle aree montane interessate e di supporto alle azioni di marketing territoriale gia' intraprese in ambito locale. Il progetto di interconnessione tra A27 e A23 e la sua concreta realizzazione sono pertanto fattori di sviluppo da considerare di assoluta priorita' per il sostegno dell'economia e del benessere delle popolazioni delle aree alpine venete e friulane. Di conseguenza le Associazioni di Belluno, Pordenone ed Udine confidano che alla prossima definizione dello studio di fattibilita' faccia immediato seguito l'inserimento dell'opera nell'elenco delle opere pubbliche di interesse strategico previsto dalla cosiddetta "Legge Obiettivo". La realizzabilita' dell'infrastruttura - conclude la nota - va altresì apprezzata in relazione alle sue caratteristiche che sono tali da inserirla tra le spese in investimento che, in considerazione dei ritorni in termini sociali ed economici, potrebbero essere escluse, secondo le proposte, avanzate anche dal Governo italiano, in corso di discussione sulla riforma del Patto di stabilita' e crescita, dal calcolo dei

parametri di equilibrio tra PIL e deficit pubblico oggi fissato in un rapporto pari al 3%, o comunque ritenute compatibili con l'indebitamento per il loro effetto di miglioramento strutturale dell'economia. (ANSA). RED > 21/01/2005

A questo si aggiunge il rinnovato interesse per la direttrice sud-nord del vecchio progetto Venezia-Monaco; la società "Autostrada di Alemagna", che sembrava prossima allo scioglimento, verrà invece rilanciata, con l'appoggio di Assindustria.

Il Gazzettino 11.09.2007

Società per l'Alemagna, anche Belluno nel comitato per nominare un nuovo cda
La Società Autostrada di Alemagna ieri ha fatto un altro passo avanti verso la rinascita. In municipio a Longarone si sono riuniti alcuni dei molti soci iniziali, che da Belluno a Venezia passando per altre province venete dagli anni Settanta pensavano a un prolungamento dell'autostrada fino in Austria. Province, Comuni, Comunità montane, Camere di commercio, Aci, fondazioni varie si erano alleate in quello che si rivelò solo una chimera.

Di recente, com'è noto, invece di arrivare alla soppressione definitiva della società, che di fatto era morta e che la Provincia di Venezia voleva sancire, i sindaci di Longarone e di Castellavazzo con la Provincia di Treviso innestato la prima per ripartire.

Il risultato di ieri è stato quello di dare vita a un comitato provvisorio che sia in grado di nominare un nuovo consiglio di amministrazione. Ne fanno parte la Provincia di Belluno, il Comune di Belluno, la Provincia di Treviso, le Comunità montane e Fondazione Cariverona, che subito inizieranno a ragionare sulle possibili soluzioni di uno sfondamento autostradale a nord, procedendo nel contempo ad aggiornare lo statuto. Le novità politica di rilievo è l'affacciarsi del Comune capoluogo in questi anni rimasto alla finestra sulla questione. Il sindaco, Antonio Prade, sottolinea questo ruolo e osserva, sia pure «a titolo personale», come l'originaria idea di prolungare l'autostrada direttamente a nord, in Austria sia preferibile al progetto della Regione e degli Industriali di piegare in Carnia per agganciarsi all'A23 ed entrare in Austria attraverso da Tarvisio. «A costo di fermarsi al confine - risponde il sindaco a chi gli ricorda il no della Pusteria e dell'Austria - la direttrice nord mi sembra preferibile e importante quando il Brennero sarà ormai inflazionato. Non mi piace tanto il tracciato verso la Carnia, lo pensa anche il sindaco di Longarone».

Con il ruolo di Belluno a Prade piace il «recupero di un metodo di lavoro», dove «non ci siano soluzioni precostituite», ma fermo restando la «premessa che l'opera rientra negli interessi di Belluno» e che «in seguito si valuterà una visione globale con le altre realtà venete».

All'incontro erano presenti una decina di sindaci, amministratori provinciali e di Comunità montane. Per la Provincia di Belluno c'era l'assessore Quinto Piol.

Il Gazzettino 12.09.2007

Mainardi replica a Prade sull'ipotesi di sfondare a nord

«Autostrada, il sindaco deve informarsi meglio»

«Prade si informi prima di fare esternazioni. Un sindaco di un capoluogo che rappresenta tutta la provincia di Belluno non può parlare a vanvera su un'opera così importante come l'autostrada. Qui non si tratta di qualche panchina o una rotatoria, ma delle strategie future della mobilità provinciale». L'ex commissario alle grandi opere del nord-est nel governo Berlusconi, Bortolo Mainardi, va giù duro sulle dichiarazioni del primo cittadino di Belluno che chiedeva di ripensare ad uno sbocco a nord tramite Alto Adige ed Austria. «Sul tracciato verso la Carnia e Tarvisio c'è un accordo tra due Regioni, Veneto e Friuli, c'è stato l'avallo prima del governo Berlusconi e poi di quello Prodi per la sua realizzazione. E c'è tutto un movimento provinciale che ha lavorato per questa soluzione. L'intervento di Prade è stato uno scivolone che non mi sarei aspettato da una carica così importante».

Mainardi ricorda che lo sbocco verso l'Alto Adige e l'Austria è impossibile. «Lo hanno ribadito più volte le parti in causa, c'è una Convenzione delle Alpi che dice no a nuove grandi arterie. E se in 45 anni non si è riusciti a realizzare il progetto della Venezia-Monaco ci sarà stato un motivo. Prade questo lo sa? Altrimenti si informi meglio: anche gli ultimi dati sui flussi automobilistici indicano che l'A23 rappresenta il futuro per l'apertura ai paesi dell'Est Europa» .M.D.

5. IL DPF- PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE

Al momento attuale non ci sono fondi "stanziati" di bilancio con atti formali da parte dello Stato per quanto riguarda il collegamento autostradale A27-A23.

A pagina 399 dell'allegato 1 doc LVII n2 " Programma delle infrastrutture" del DPF approvato recentemente dal Parlamento, nel lungo elenco delle priorità infrastrutturali della Regione Veneto, appaiono una decina di righe relative al collegamento autostradale A23-A27 dove si fa riferimento ad un costo stimato di 2,2 miliardi di euro e si ipotizza il ricorso al project financing.

6. LA POSIZIONE DELLE REGIONI VENETO E FRIULI VENEZIA GIULIA

La loro posizione a favore del collegamento autostradale è confermata dal recente patto Illy-Galan:

Il Sole 24 Ore NordEst 19.09.2007

Project- financing per il collegamento Belluno-Tolmezzo

Patto Illy-Galan per il Cadore

Un patto tra Veneto e Friuli - Venezia Giulia per realizzare il collegamento tra la A27 (Venezia Belluno) e la A23 (Udine - Tarvisio) **e costruire quella che è già stata ribattezzata Autostrada del Cadore.**

Il Veneto è più che mai intenzionato a realizzare l'opera e anche il Friuli-Venezia Giulia ha compiuto il primo indispensabile passo . «Nella legge sul trasporto pubblico locale approvata prima della pausa estiva - spiega l'assessore alla Viabilità e ai trasporti, Lodovico Sonigo - sono contenuti due articoli che danno alla Regione la **facoltà di rilasciare concessioni per arterie a pedaggio**, strade e autostrade». Questa norma il Veneto l'aveva già adottata per cui gli uffici dell'assessore Renato Chisso sarebbero già al lavoro.

Dai primi studi fatti sul collegamento, sembra che servano otto anni per realizzare la strada, ma con l'intervento diretto della Regione non dovranno più attendersi i tempi e le risorse dello Stato. La strada (solo in alcuni tratti dovrebbe avere caratteristiche di autostrada) sarà lunga 85 chilometri in tutto e finanziata attraverso il project financing. Tra le ipotesi, quella che sembra incontrare più favore è la Belluno Tolmezzo in tre tronconi: Belluno - Cadore; Cadore-Forni; Forni - Tolmezzo. Le Regioni hanno commissionato studi di fattibilità ai migliori professionisti e anche Confindustria ha dato un contributo importante : le sezioni di Belluno, insieme ai colleghi di Treviso, Pordenone e Udine, hanno redatto uno studio (affidato all'architetto Bortolo Mainardi) che integra gli elaborati precedenti definendo la sostenibilità finanziaria dell'opera (circa 3 i miliardi stimati). **Il lavoro è stato donato alle due Regioni. Una settimana fa Giancarlo Galan e Riccardo Illy hanno ribadito la volontà di portare avanti il collegamento che, oltre a rappresentare la prima infrastruttura federalista, sarà un'arteria che favorirà lo sviluppo di due**

aree depresse (il Cadore e la Carnia) e garantirà al Veneto quello sbocco a Nord-Est che non ha mai avuto.

7. IL PROTOCOLLO REGIONALE FRIULI VENEZIA GIULIA - GOVERNO

Dal Messaggero Veneto del 19.09.2007

“Come ha spiegato Illy in apertura di riunione, nella fase di attuazione del Protocollo d'intesa, e specialmente dopo la prima relazione di monitoraggio del luglio scorso, sono emerse «nuove esigenze e nuove opportunità» da cogliere nei rapporti tra Stato e Regione, tanto da suggerire la definizione di un atto aggiuntivo. Il presidente ha quindi illustrato ai parlamentari i vari punti della bozza dell'atto aggiuntivo, che contiene 20 articoli. I temi inseriti riferiscono, fra l'altro, a impegni del Governo, anche di tipo finanziario, sulle grandi infrastrutture, (terza corsia dell'autostrada A4 e linea ferroviaria ad Alta Velocità/Alta capacità) e sulla portualità, in particolare per quanto concerne il trasferimento alla Regione delle funzioni relative alle concessioni sulle aree demaniali marittime. A questo proposito, Illy ha precisato che il passaggio delle competenze alla Regione sull'area del Porto Vecchio di Trieste è da considerarsi temporaneo, in vista del trasferimento al Comune di Trieste. Nell'ultima versione del testo dell'Atto aggiuntivo si fa infatti esplicito cenno a questo successivo passaggio, accogliendo in questo modo le osservazioni formulate dal Comune. Nel documento sono inseriti altri punti, che riguardano impegni del Governo in materia di ambiente (difesa del suolo, tutela delle acque, cassa di espansione del fiume Tagliamento, siti di bonifica di interesse nazionale) e **di sviluppo della montagna (in particolare il collegamento fra la A27 e la A23).**

Terza corsia e alta velocità: è dato avvio con urgenza ai lavori della Terza corsia. E' previsto il finanziamento dello Stato e da parte di Rete ferroviaria italiana per quanto riguarda le opere di affiancamento di autostrada e Tav. E' confermata la richiesta urgente al Governo di nominare un commissario straordinario come per Passante di Mestre.

8. LA POSIZIONE DELLA PROVINCIA DI BELLUNO

Il 2 febbraio 2007 il Consiglio Provinciale approvava con voti unanimi favorevoli resi per alzata di mano (assenti i consiglieri Bristot, Maroldo, Fontana, Dal Soler, Gorza, Crosato, Vaccari, Vigne e Poletti) un ordine del giorno (allegato 2) dal quali si riportano qui di seguito alcuni stralci:

“**SOTTOLINEATA** la perdurante penalizzazione che subisce il territorio provinciale per la consistenza del traffico lungo la SS 51 di Alemagna,...

EVIDENZIATA l'insufficienza strutturale del sistema provinciale per la mobilità e l'assenza di un'adeguata connessione con le aree limitrofe della pedemontana veneta, con le province di Pordenone, Udine, Trento e Bolzano, nonché di idoneo collegamento verso il Nord Europa...

RICORDATA, altresì, l'iniziativa del giornale diocesano "L'Amico' del Popolo", che fece sottoscrivere, in data 12 giugno 2000, dalle organizzazioni economiche, sindacali e dai rappresentanti locali del Governo Nazionale, del Governo Regionale e dagli amministratori locali, un Ordine del Giorno per l'inserimento dell'asse di Alemagna nella rete transeuropea dei trasporti...

CONSIDERATO altresì fondamentale preservare il territorio da future trasformazioni ambientali dannose e degradanti;

RICHIAMATA dunque la necessità di operare una scelta definitiva e, possibilmente, risolutiva senza creare impatti negativi al territorio;

CONSIDERATO che è in corso di redazione il Piano Strategico (PS) in cui le opzioni relative alla mobilità sono conseguenti al modello di sviluppo confrontato con il territorio e interagenti con gli aspetti sociali-economici ed ambientali della nostra provincia;
CONSIDERATO che, è in corso di redazione il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

DELIBERA

1. di IMPEGNARE, per tutte le ragioni in premessa, L'Amministrazione Provinciale a implementare il PS definendo le strategie di sviluppo della mobilità nella parte alta della provincia di Belluno e delle conseguenti necessarie infrastrutture; di considerare la realizzazione del prolungamento del raccordo autostradale A 27, quale possibile soluzione idonea al modello di sviluppo sociale - economico e ambientale di questa provincia e, volta a creare adeguati collegamenti con l'arco alpino e più in generale l'Europa, nonché quale requisito importante per lo sviluppo turistico - economico dei nostri territori, nonché adatta a risolvere e superare l'emergenza connessa con l'impraticabilità del tratto Longarone Rivalgo, uno dei primari punti neri della viabilità provinciale;
2. di IMPEGNARE l'Amministrazione Provinciale di Belluno a coordinare un tavolo di lavoro con la Regione Veneto, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'ANAS, la Società Veneto Strade Spa, le Ferrovie dello Stato, i Presidenti delle Comunità Montane e i Sindaci dei Comuni della Provincia di Belluno, i rappresentanti bellunesi al Parlamento e i Consiglieri regionali bellunesi, affinché affianchino e supportino le iniziative volte alla definizione di determinazioni foriere di un progetto compatibile alle esigenze di sviluppo della comunità bellunese,
3. di IMPEGNARE l'Amministrazione Provinciale ad attivarsi nei confronti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'inserimento nel prossimo Piano Triennale dell'Anas delle necessarie risorse per "soccorrere" le richieste della comunità bellunese, da troppo tempo disattese..."

Con un intervento pubblicato dalla stampa locale 15.06.2007, riportato integralmente qui di seguito, i consiglieri Marco Bortoluzzi e Renato Vignato del Gruppo provinciale PRC prendono le distanze e puntualizzano la loro posizione:

"Autostrada, no al prolungamento

Il gruppo provinciale PRC è contrariato dal comportamento del consigliere De Cesero sulla questione del prolungamento dell'A27 verso il Friuli. La continua polemica e le varie prese di posizione sulla questione, sviliscono il dibattito e ampliano le fratture su un argomento tanto delicato come quello dell'Autostrada.

Il consigliere De Cesero ha chiesto, e ottenuto con un voto unanime, l'apertura di un confronto reale e positivo su un progetto ipotetico di tracciato. Confronto che noi del PRC siamo disposti a tutt'oggi affrontare nelle sedi opportune come le commissioni provinciali e il consiglio medesimo. A tutt'oggi non esiste da parte del consiglio provinciale un solo documento a favore del prolungamento dell'autostrada. Lo stesso piano strategico è un documento ancora in piena discussione.

Viste comunque le reiterate azioni del consigliere al di fuori di questi contesti, e la sua assoluta mancanza di volontà verso quel medesimo ordine del giorno, il PRC avrà di conseguenza una posizione fortemente negativa nei confronti del prolungamento dell'autostrada in tutte le sedi preposte. No che rimarrà invariato fino all'accettazione da parte di De Cesaro, e dei sostenitori del prolungamento dell'autostrada, di un'analisi di costi e benefici dell'operazione in questione. Quell'ordine del giorno votato all'unanimità, quindi, non obbliga alcuno se non il medesimo consigliere a proporsi come mediatore tra le diverse opinioni in merito all'autostrada. Opinioni ampiamente rappresentate in consiglio provinciale quel giorno. Infatti in quella sede il PRC ha espresso i propri dubbi, ma nel contempo si è reso disposto ad analizzare, congiuntamente agli altri, la situazione presente e futura.

Convinti che tutto questo sia divenuto banale spot elettorale e bassa propaganda, causando così un'evidente umiliazione all'istituzione del consiglio provinciale, e una difficilmente sanabile

frattura tra oppositori e fautori dell'autostrada, proponiamo comunque al consigliere De Cesero un confronto aperto, non solo sull'autostrada, ma anche sulle opere accessorie, in sede di costituzione del Piano strategico come da lui proposto in quell'ordine del giorno. Ribadiamo con forza la nostra posizione, fino ad ora negativa, convinti che l'unica autostrada a basso impatto ambientale è quella che non si fa. Siamo disposti al confronto, ma non siamo disposti alla travisazione delle nostre parole. Ci siamo impegnati nella discussione senza pregiudiziali e non alla supina accettazione di giochi di potere costruiti intorno alle reali necessità del territorio come oggi invece sta avvenendo."

9. IL PIANO STRATEGICO PROVINCIALE E LA POSIZIONE DELLE COMUNITA' MONTANE

In tema di viabilità la Provincia individua tutti i possibili scenari: circonvallazioni dei centri abitati,; "ammagliamenti" intervallivi nord-sud e est-ovest tramite tunnel scavati sotto i massicci dolomitici; potenziamento dei collegamenti interprovinciali (Feltre – Pedemontana veneta , Udine-Tarvisio, Bolzano-Dobbiaco, collegamento autostradale A23-A27; collegamento ferroviario turistico Venezia – Dolomiti, Navetta della Val Belluna etc etc etc (www.provincia.belluno.it - documento preliminare del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale pag 38-46)

Chiamate a dare un parere sul documento della Provincia, le Comunità Montane Centro Cadore – Comelico e Sappada – Valle del Boite – Longaronese e Zoldo riunite in seduta congiunta nel luglio 2007 trovano un accordo su una serie di interventi prioritari in tema di viabilità nel territorio del Cadore riassunti dal seguente documento:

MOBILITÀ NELL'ALTA PROVINCIA DI BELLUNO DOCUMENTO DI SINTESI INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ

Premessa

Il territorio dell'alta provincia di Belluno è di particolare pregio ambientale in quanto in esso si concentrano le più belle montagne delle Dolomiti Orientali.

Molte aree sono considerate di interesse comunitario e si prestano in modo particolare ad essere valorizzate dal punto di vista turistico con azioni che mirano alla salvaguardia delle emergenze ambientali ed alla promozione di un turismo di qualità.

La viabilità principale dell'alta provincia di Belluno si realizza con lo storico Asse d'Alemagna che è da secoli il naturale collegamento tra la pianura veneta ed il centro Europa e rappresenta pertanto una valenza transeuropea, quindi tutte le ipotesi progettuali di sviluppo, di miglioramento e di messa in sicurezza dovrebbero essere predisposte in modo tale che tengano conto delle esigenze di mobilità di persone e merci nella zona interessata e nel contempo offrano le maggiori garanzie di tutela ambientale, anche in un'ottica di sviluppo dell'intermodalità dell'intera regione del Nordest italiano.

Preso atto incontrovertibile che l'asse di Alemagna è l'unico asse verticale di trasporto del territorio veneto, dovrebbe pertanto essere preso in considerazione per quanto riguarda la creazione e lo sviluppo di collegamenti, maglie principali ed interconnessioni atti ad eliminare le strozzature, a ultimare i raccordi mancanti. Questi infatti richiederebbero investimenti relativamente modesti e darebbero una immediata fruibilità delle opere stesse.

Ripensare la viabilità dell'alta provincia di Belluno, quindi, non vuol dire sviluppare forme di "ammagliamento" che prevedano trafori di catene montuose che, per l'appunto, non si

ritengono compatibili con il pregiato paesaggio, ma intervenire con miglioramenti delle infrastrutture stradali esistenti e la realizzazione di alcune nuove varianti ai centri abitati che consentano di fluidificare il transito dei veicoli, migliorare l'accessibilità ad alcune località e creare maggiore sicurezza e vivibilità ai residenti e turisti delle località attraversate.

Per quanto attiene il territorio del Cadore, elaborando una scala delle priorità di intervento l'agenda dei lavori da progettare o in fase di esecuzione dovrebbe essere la seguente:

PROPOSTE DI INTERVENTI PRIORITARI

Le direttrici di mobilità principali dell'alta provincia di Belluno vengono individuate in 4 segmenti che permettono il collegamento sud – nord:

1. Uscita A27 di Pian di Vedoia - Longarone
2. Rivalgo – Valle del Boite
3. Rivalgo – Centro Cadore – Comelico
4. Centro Cadore - Carnia

1. Segmento di collegamento uscita A27 – Pian di Vedova - Longarone – Rivalgo
_ Prolungamento della A27

Nel caso si preveda il prolungamento della A27 fino a Rivalgo nello stesso intervento va previsto l'adeguamento del collegamento di Longarone con la Valle di Zoldo e la Valle Cellina.

La Valle Cellina stessa rimane a tutt'oggi la via più veloce per raggiungere l'autostrada a Pordenone.

Il prolungamento della A27 Pian di Vedoia – Rivalgo deve rimanere a pedaggio libero, al fine di consentire una viabilità veramente efficace e veloce all'interno della provincia di Belluno, quindi il casello di uscita della A27 di Pian di Vedoia rimane quello terminale.

In alternativa:

- _ Circonvallazione Longarone – Castellavazzo

La circonvallazione di Longarone – Castellavazzo, da Pian di Vedoia all'imboccatura della galleria di Ospitale è un intervento che si ritiene prioritario in quanto sbloccherebbe una situazione di difficile attraversamento dei due comuni con conseguenti problemi alla mobilità di tutta la parte alta della provincia.

L'eventuale prolungamento della A27 fino a Rivalgo deve essere considerato sostitutivo della variante Longarone – Castellavazzo per cui è necessario arrivare al più presto ad una scelta definitiva e certa della sua realizzazione per evitare di perdere i finanziamenti già destinati alla variante di Longarone nel prossimo piano quinquennale dell'ANAS.

2. segmento di collegamento Rivalgo – Valle del Boite

- _ La variante Rivalgo – Venas

La variante Rivalgo – Venas renderebbe più scorrevole, soprattutto in certi periodi dell'anno, l'accesso alla valle del Boite e decongestionerebbe l'attraversamento dei centri di Tai e Valle di Cadore. Contestualmente dovrebbe essere migliorato il collegamento con il comune di Cibiana di Cadore.

- _ Le varianti di Vodo, Borca, e S.Vito

Le varianti di Vodo, Borca, e S.Vito sono interventi che risolverebbero una situazione di difficile attraversamento dei comuni di Vodo, Borca e S.Vito che crea problemi alla mobilità in valle del Boite. E' evidente che il tutto dovrebbe essere realizzato non con l'ottica di favorire il traffico di transito, soprattutto dei mezzi pesanti, ma con quella di migliorare la vivibilità dei residenti e turisti dei comuni.

- _ Nodo di Cortina (?)

3. segmento di collegamento Rivalgo – Centro Cadore – Comelico

_ La viabilità alternativa al ponte Cadore

Si ritiene necessario realizzare una viabilità alternativa al ponte Cadore con l'attraversamento di Perarolo per permettere la soluzione di eventuali problemi dovuti alla impraticabilità della viabilità principale tra il viadotto "Italia" e quello "Cadore".

_ Da Rivalgo al Ponte Cadore (variante dalla sinistra Piave alla destra)

Il seguente collegamento con il Ponte Cadore e quindi il rientro sulla statale, va visto nell'ipotesi di garantire una doppia viabilità molto utile nel caso di interruzioni del traffico a qualsiasi titolo. Un asse viario alternativo verso il Centro Cadore ripassando per Perarolo.

_ Miglioramento e adeguamento della galleria del Comelico e della strada SS52

Carnica da Santo Stefano all'ingresso del tunnel

Per garantire l'accessibilità ed una migliore sicurezza alla valle del Comelico – Sappada si ritiene indispensabile la realizzazione di un secondo tunnel che affianchi quello attuale, nonché il prolungamento della viabilità in galleria fino a Santo Stefano, come da progetto preliminare elaborato dalla Comunità Montana Comelico e Sappada. Oltre a ciò sono necessari interventi migliorativi sulle tratte principali della SS52 Carnica da Santo Stefano di Cadore a Passo Monte Croce Comelico e dalla SR352 della Val Degano, soprattutto da San Pietro a Santo Stefano di Cadore.

4. segmento di collegamento Centro Cadore – Carnia

_ Traforo del Mauria

La necessità di un collegamento intervallivo con la realizzazione del traforo della Mauria.

Ferrovia e altra viabilità

Come detto nella premessa è importante, oltre agli interventi descritti in precedenza, ripensare le altre forme di mobilità che servono le vallate dell'alta provincia di Belluno, il Cadore, il Comelico e l'Ampezzano.

In particolare è necessario rilanciare il trasporto pubblico rappresentato dal treno in questi ultimi anni trascurato dagli enti responsabili ma indispensabile in una prospettiva futura come mezzo di trasporto sicuro, ecologico ed economico.

A tale proposito si considerano strategici i seguenti obiettivi:

1. metropolitana di superficie con treno navetta fino a Calalzo
2. sviluppo della linea ferroviaria Venezia – Calalzo con prolungamento fino a Cortina - Dobbiaco (VENEZIA – CORTINA turistica)
3. riqualificazione della stazione di Calalzo come centro della mobilità dell'alta provincia di Belluno (snodo ferro – gomma; partenza pista ciclabile "Lunga via delle Dolomiti" sia verso Cortina sia, nuovo tratto, verso Domegge – Lorenzago – Auronzo)
4. miglioramento mobilità con la riqualificazione del trasporto pubblico su gomma a partire dalla stazione centrale degli autobus di Calalzo
5. armonizzazione del servizio pubblico tra l' Austria, la Val Pusteria, ed il Cadore – Comelico sfruttando anche le possibilità offerte da programmazione interreg europea.
6. sviluppo delle piste ciclabili"

(dal documento delle CM Centro Cadore – Comelico e Sappada – Valle del Boite – Longarone e Zoldo)

10. LA POSIZIONE DEI COMUNI

delibere contrarie all'autostrada:

Calalzo	2001 e 2007
Pieve di Cadore	2001
Domegge	2001
Perarolo	2007
Comelico Superiore	2007

delibere a favore dell'autostrada:

Longarone	2007
Lorenzago	2007 (delibera equivoca)
Vodo	2007

Lozzo, Vigo, Auronzo: orientamento contrario

Per i testi delle delibere vedi www.peraltrestrade.it

11. "AUTOSTRADA LUNGA" FINO A RIVALGO E COLLEGAMENTO RIVALGO-VENAS

Le Comunità Montane, nel loro documento che costituisce evidentemente una difficile mediazione tra posizioni diverse, aprono la porta all'"autostrada lunga", e la Provincia ne prende atto.

Tutti d'accordo quindi per il proseguimento dell'autostrada fino a Rivalgo, alle porte di Pieve di Cadore, "e poi per il resto ognuno vedrà", come riporta il Gazzettino del 4 settembre? Un'autostrada che arrivi a Rivalgo sarebbe una testa di ponte destinata inevitabilmente a trovare uno sbocco in una direzione o nell'altra, e i suoi sostenitori ne sono ben consapevoli.

Collegata all' "autostrada lunga" è la Rivalgo-Venas, una tratta di 7,6 km che evitando il nodi di Tai-Pieve di Cadore e di Valle sbucherebbe a 22 km da Cortina.

Il progetto di massima prevede tre tunnel per una lunghezza totale di 7 km (km 5,9 +0,73 +0,4), ad una sola canna, a due sensi di marcia, in area geologica molto problematica, con una pendenza in galleria tra il 5 e il 6%, che non trova riscontro in Europa.

L'influenza di un collegamento di questo tipo sui flussi di traffico è tutto da verificare, ma da una prima analisi appare chiaro che costituirebbe il percorso più corto per raggiungere, per esempio, Treviso dal nord Europa attraverso il Brennero e Cortina....

.... e se è vero che la Convenzione delle Alpi non prevede nuovi collegamenti autostradali transfrontalieri, una volta aperta questa direttrice, che risulterebbe sicuramente attraente per il traffico pesante internazionale, con il conseguente intasamento della viabilità ordinaria, il proseguimento diventerebbe inevitabile, anzi, auspicato dagli stessi territori attraversati.

12. CONSIDERAZIONI FINALI

La situazione attuale vede la determinazione delle forze economiche / politiche a dar sfogo in un modo o nell'altro all'A27 - "l'incompiuta" - superando l'ostacolo delle Dolomiti:

- le forti spinte al proseguimento dell'autostrada in direzione del Centro Cadore e della Carnia, sul tracciato previsto dallo studio di fattibilità, trovano ulteriore conferma nel recentissimo accordo Galan – Illy, ma si scontrano con l'opposizione netta di alcune Amministrazioni locali, che promettono battaglia.
- nello stesso tempo obiettivo primario rimane sempre lo "sfondamento a nord" piuttosto che "a est", magari attraverso la Valle del Boite, o bucando le Marmarole da Calalzo, o con il traforo del Cavallino in Comelico, progetti bloccati dall'Austria e dai trattati internazionali.

Visti i costi di queste opere (da fare e gestire in project financing, fermo restando che in caso di mancata sostenibilità economica interverranno le Regioni), c'è la possibilità che nessuno faccia nulla e che si tratti di iniziative prese in funzione elettorale e per spartirsi qualche milione di euro in fase di studio, ma è necessario vigilare perché tutti i giochi sono aperti.

PER ALTRE STRADE DOLOMITI

www.peraltrestrade.it

peraltrestrade@libero.it