

## Prolungamento A27



di Gian Franco Pinna

Tempo fa il direttore del Gazzettino di Belluno scriveva in prima pagina “Senza infrastrutture non c’è futuro per il Cadore”.

Era il giorno che seguiva un incontro avvenuto a Pieve di Cadore per parlare di mobilità, e dove lui stesso aveva fatto da moderatore. Nello scritto giornalistico, anzi, opinionistico, Graziottin sostiene che gli amministratori e i rappresentanti di ogni categoria devono confrontarsi a tutto campo e fare delle scelte strategiche, portando avanti quelle sulle quali si è già creata una maggioranza. Di che cosa stava parlando? Del prolungamento della A 27, principalmente. Quando dice maggioranza, non c’è chiarezza se parla dei sindaci riuniti a Longarone, oppure degli industriali pro autostrada. Perché non vi è mai stata una votazione con tutti gli interessati politici riuniti e industriali di tutte le categorie, ne vi è mai stato un referendum popolare sulla questione. Semmai vi sono state delle decisioni consiliari (Domegge e Calalzo, tanto per citare) che si sono espresse negativamente sul progetto conosciuto.

Proprio sul termine maggioranza sono d’accordo: una volta trovata questa, si parte. Ma al momento questa non c’è. Esiste solo nei salotti di chi vuole fare l’Affare A27.

Purtroppo le cose non stanno andando molto bene per chi vuole costruire. Non è bastato comprare spazi giornalistici in tv e sui quotidiani. Ormai la gente non è più ignorante (nel vero significato del termine) come un tempo. L’hanno voluto i politici, su questa parte delle dolomiti, spostare le braccia della gente dai campi e dai boschi verso l’industria, dargli più soldi e più tempo e farla studiare. Ex contadini, allevatori e boscaioli adesso sono operai specializzati, impiegati, manager, imprenditori. Il principio della A27 è nato nello stesso periodo quando è stata decisa la soppressione della ferrovia che collegava Calalzo con Cortina d’Ampezzo, e sostituirla con i costi dell’autostrada Venezia Monaco. Oggi diventa quindi sempre più difficile da queste parti, su questo terreno, imporre i voleri e gli interessi di altri estranei, lontano dalla vita di montagna ...

Non è a caso che parlo di estraneità.

Nel suo elegante articolo Graziottin rilevava una risposta del territorio verso queste problematiche che è basata sul “NO a Prescindere”. Verso tutto e tutti. Forse intende un No dettato dall’ignoranza. Forse crede che il NO che i suoi interlocutori di quella serata di incontro pubblico hanno incassato, fosse provenuto e prevenuto da allevatori e boscaioli, o operatori turistici in declino.

Una battuta per i media bellunesi. I lettori sono anche “studiati”.

E quindi quel “no a prescindere” dichiarato in neretto nell’articolo, ha dato tanto fastidio al popolo della montagna, che, lo ripetiamo, non è più fatto in maggioranza da analfabeti e operai. Ha dato tanto fastidio quanto l’affermazione di Benvegnù, vice in Confindustria Belluno: “Rischiamo di essere una riserva indiana” detta al convegno dei Lions (sezione imprenditori e industria) di qualche tempo fa.

E quindi ecco che non riuscendo ad entrare con le buone si cerca di sfondare con un ariete. È un gioco classico, che conoscono anche i bambini: “perché non fai così come loro...” Il gioco è portato sul tavolo da un esponente illustre, il pensatore supremo della A27 degli ultimi progetti, parliamo di Bortolo Mainardi. Egli ha tutte le ragioni per dire quello che dice, bisogna pur farsi comprendere a attirare l’attenzione dei più osteggiatori al prolungamento, Prima di entrare nel gioco, si avvicina al popolo della montagna da amico, sottolineando che lui ha origini cadorine ed è di Lorenzago, appassionato della montagna e delle Tre Venezie. Ecco la frase: “da 50 anni noi parliamo di ferrovia e di autostrada, mentre gli altri decidono e fanno. Come in Germania, in Austria e in

Olanda”. Guarda caso sono tutti paesi sinonimi di perfezione e progresso. Perché non citare la Spagna, o meglio la Cina, che per costruire le sue dighe non guarda in faccia il suo popolo. Chi vede l'affare A27 vede sfumarlo sempre più grazie agli stessi fautori. Ma se il consenso locale viene a mancare allora bisogna fare come per le grandi opere. Agire e basta. Solo che la A27 è difficile da definire opera strategica e di grande interesse. Sapete perché? Perché con la nuova direttrice europea che attraversa il nord Italia e sbocca all'Est, il prolungamento della A27 risulterebbe un'arteria di alleggerimento e di secondario interesse. Utile solo a chi vive nei dintorni della Autostrada per Trieste e quella del Brennero. Un fazzoletto di terra non proprio piccolo, ma abitato da poche anime in uno dei posti più belli del mondo, tanto da candidarlo all'Unesco come Patrimonio dell'Umanità. Una candidatura sempre sostenuta con leggerezza mentre nel frattempo si cerca una soluzione per la autostrada, oscurando la sua brutta immagine con un “Piano B” che intende realizzare una ferrovia. Prima ho detto utile perché è il centro della questione, è davvero importante per capire. Una strada infatti viene costruita per utilità in base al flusso veicolare attuale e moltiplicato per un determinato fattore qualora venisse realizzato in un determinato periodo di tempo. Dalle ultime rivelazioni statistiche dell'Anas sulla strada Alemagna (le prime rinviate da alcuni sindaci cadorini increduli, seppure confermate dalla Società Strade di Dobbiaco) risulta che il flusso attuale al 2007 non raggiunge una soglia tale da giustificare un intervento infrastrutturale di tale portata. Ciò vale a dire che costruire l'autostrada è impensabile, perché il pedaggio non restituirebbe la spesa per le poche macchine che vi percorrerebbero ogni giorno. Praticamente per più di trecento giorni all'anno ci possiamo fermare sulla linea di mezzeria e cucinarci la polenta: tempo di cottura 90 minuti. Oppure fare una tranquilla partita di pallone.

La strada è complicata. Si cerca quindi di aprire le “zucche vuote” parlando di progresso, di futuro, di servizi. E qui entra in gioco il No a prescindere evidenziato da Graziottin. Solo che lui forse lo intende un partito preso contro il Foresto. Ma bisogna allora motivare questo partito preso. E la motivazione è tanto semplice quanto banale può sembrare questo mio articolo agli affaristi della A27:

il popolo della montagna, non ha niente a che vedere con chi vive a Belluno, a Feltre, a Venezia. Ne tanto meno con il polo industriale di Padova e Vicenza, che si gioverebbero dell'Autostrada.

Qualche vantaggio lo avrebbero anche le imprese artigiane presenti a Longarone, ma anche Longarone, seppure ai piedi delle Dolomiti, non è montagna.

Mezzo secolo fa, grazie all'impegno di Cortina d'Ampezzo, le olimpiadi avevano dato una vocazione al territorio. Allora si viveva di pastorizia, bosco e occhialeria e di poco turismo, quanto bastava. Sono sempre stati dei piccoli maestri falegnami, fabbri. Ma tutti capaci di reinventarsi nel momento del bisogno. Chiuse le miniere un secolo fa, ecco i gelatieri. Erano quindi tante piccole macro economie, familiari o corporative. E ciò gli è sempre bastato. Cortina, proiettata nel mondo dalle gesta degli atleti e raccontata dai suoi illustri visitatori, riportava le immagini con la vita e la cultura delle Dolomiti, dove si ritrovava il Cadore pensato da Carducci. E così via. Le occhialerie avevano il loro sviluppo, ma non erano strettamente necessarie alla popolazione che viveva di suo. La bella pensata, “del foresto”, di sfruttare l'occasione per costruire strade e dighe ha portato ad azioni industrializzanti e alla realizzazione di infrastrutture che oggi appaiono in tutto il loro assoluto declino. Ridimensionato il ruolo primario dell'occhialeria, il territorio si ritrova oggi con strutture di cemento da abbattere o convertire, bosco incurato e dominante, segherie smarrite, piste da sci abbandonate, alberghi e ristoranti chiusi, una linea ferroviaria dismessa, linee autobus che dettano i tempi per comunicare tra paese e paese e di fatto isolano la gente, laghi artificiali semivuoti in stagione. Va sottolineato un aspetto importantissimo. Gli affaristi vogliono fare leva sulla presunta esasperazione che i pendolari dolomitici affrontano per i loro spostamenti verso la pianura (Longarone e Belluno) e per il passaggio dei TIR, altrettanto responsabili del congestionamento del traffico. Una esasperazione ancora più accentuata dagli scarsi e inefficienti servizi e collegamenti con autobus della attuale ditta che gestisce le linee del bellunese. E questo non è un caso. Non si legge mai sui giornali locali del completo isolamento tra le valli in determinati orari diurni, serali e notturni. Praticamente si costringe la popolazione a regolarsi solo in

quelle fasce. Cortina d'Ampezzo rimane isolata con il resto del mondo anche in stagione in fasce orarie dove non vi è coincidenza con arrivi o partenze dei Treni a Calalzo. Isolata dal resto del mondo è la parola giusta. Cortina non ha né treni né aeroporti. Mancando anche gli autobus, restano i taxi. Provate a prenderli. Il taxi italiano è il più caro del mondo. Tutto ad uso e consumo di chi ha fatto affari qui senza curarsi minimamente di cosa sarebbe successo al territorio, quali modifiche. Intanto la gente ha studiato e si è arricchita, hanno più tempo e più macchine, più case, molti hanno abbandonato la montagna per andare a vivere in città, dove il lavoro è più facile e si guadagna tempo e denaro. Soldi portano soldi e voglia di soldi. Ecco quindi che in villaggi di montagna si cerca una trasformazione a paese, crescono le società e imprese edilizie e d'asfalto (incredibile e impensabile a 1000 – 1300 mt), nuovi piani regolatori che consentono cubature e trasformazioni d'uso. Si sta sostituendo l'economia degli ultimi trent'anni con la nuova edilizia, quella dei soldi subito. Facendoci un giro nei villaggi presenti nelle valli ci sorprenderemo a notare che le case chiuse sono oltre il doppio di quelle abitate, ma crescono come funghi nuove case, addirittura palazzi condominiali, mentre accanto una storica casa o villa dell'ottocento è da abbattere. Quindi il territorio si è impoverito. È mancato il bracciante per il bosco, è mancato l'allevatore, il coltivatore, e si è via via spenta quella spinta a vocazione turistica. Oggi chi è del posto difficilmente lavora la terra. Difficilmente fa lavori sporchi. Preferisce studiare, il lavoro in ufficio, al massimo nel settore alberghiero vogliono fare cuochi, métre, o direttori. Le case allora sono state abbandonate, altre vendute. Nel turismo Cortina e tutto il suo hinterland sta soffrendo dello stesso malessere: seconde case, manodopera non specializzata e a basso costo (preferibilmente straniero). Nell'industria occhialiera se non si effettuano tagli di ogni genere, dal personale alla sua qualificazione si rischia la chiusura. Il prodotto interno del territorio dolomitico, escluso turismo e industria dell'occhiale, denota una scarsa circolazione di denaro. Gli stipendi volano in paesi stranieri poiché la maggior parte dei lavoratori sono stranieri. Hanno vitto e alloggio pagato. I soldi che circolano sono sempre gli stessi. Le industrie non investono sul proprio territorio.

Se il territorio avesse mantenuto la sua identità, mantenendo orti, allevamenti e la casa, la mentalità dell'ospitalità principio alla base del turismo e ricchezza insostituibile nella vita, oggi il territorio sarebbe all'altezza di altri grandi località che esportano non solo immagine turistica, ma anche stili di vita (i Masi Altoatesini, la Valle d'Aosta). Ma l'abbandono del territorio e la perdita di identità tangibile al visitatore lascia un senso di inquietudine e decadimento. E l'immobilismo dovuto all'indecisione se fare del turismo la strada giusta crea una situazione "paludosa" dove ciò che c'è sta annaspando.

Portano sempre esempi dove con la autostrada si è migliorata la vita. Vorrei proprio vedere perché non si portano esempi opposti, dove cioè l'assenza di una autostrada valorizza il territorio dove fare coltivazioni da certificazione di qualità, dove il turismo entra nella natura del posto, dove grazie alla sua "lentezza" di movimenti, viene vissuto appieno da chi vive e da chi visita. Perché non vengono citati anche posti vicini come Dobbiaco, la Pusteria. Hanno una autostrada? Sapete cosa hanno?

Una ferrovia!

L'autostrada migliora la circolazione, permette di muoversi in velocità, ci collega con il mondo. Cosa arriva però anche con l'autostrada. Chi percorrerà con facilità quegli svincoli, l'autostrada porta anche miseria. Alcuni sindaci vogliono imporre che se fatta l'autostrada questa deve avere gli svincoli per entrare e uscire dai villaggi (perché sono villaggi). Pensate, ad un ecomostro si aggiungono altri piccoli ecomostri per tappare la bocca alla gente dicendogli: infondo puoi prendere l'autostrada a un chilometro da qui...

E allora come la mettiamo. Ancora una volta arriva Chisso, Mainardi, Benvegnù a dire "bisogna fare l'autostrada?"

Basta percorrere la statale da Longarone a Cortina, da Cortina a Dobbiaco, senza mai scendere dall'auto per capire come vivono questi villaggi, quelle piccole economie sopravvissute alla crisi della occhialeria e del turismo. Se proprio vogliono la maggioranza vadano personalmente da chi vive sulla Alemagna e i soldi che guadagna li reinveste sul suo territorio, per vedere e sentire cosa gli risponderanno.

No, a prescindere.

La decisione di cosa fare nelle Dolomiti non spetta a Venezia, a Padova, a Trieste o a Bruxelles, ne forse tantomeno a Belluno. Spetta alle genti delle Dolomiti, che devono avere il coraggio di formarsi in un'unica coalizione, in un unico comune o provincia, e cominciare a camminare per i propri interessi, non quelli delle fabbriche giù per la bassa.

Anche le poste italiane vedono i paesi lungo l'Alemagna come un unico luogo, hanno tutte lo stesso cap 32040. Perché non cercano di avere un unico sistema amministrativo?, se non a livello comunale, che almeno siano le comunità montane a promuovere iniziative comunitarie.

Il sindaco di Cortina, Franceschi, ha disertato la Comunità della Val Boite. Grave errore. Le comunità vanno prese e accorpate una alla volta, facendole divenire Comunità Montana (se non Provincia) delle Dolomiti. Ecco uno strumento capace di poter fare qualcosa, se visto nel modo giusto, e trasformando i piccoli comuni in suoi satelliti operativi. Troppi comuni per poche decisioni da prendere e il carrozzone è fermo da decenni. Inoltre incapacità programmatiche. A chi è piovuto dal cielo un progetto comunitario e realizzato grazie a finanziamenti statali e europei, oggi rischia di chiudere il giocattolo per aver amministrato le idee di altri con atteggiamenti poco aperti verso la cooperazione.

Che non se la prenda Belluno, ed anzi si faccia sostenitrice di iniziative volte a dare autonomia ad un luogo che merita diverse attenzioni.

---

Postato Lunedì 26 Maggio 2008 - 21:48