



PER ALTRE STRADE DOLOMITI

Comitato Interregionale Carnia-Cadore

L'AUTOSTRADA NON SARA' IN REALTA' UN FALSO PROBLEMA?

Egregio Direttore,

L'articolo "La strada per l'estero che manca a Belluno", apparso il 25.11 sul Sole 24 ore-Nordest, a firma di Andrea Fasulo, dà ampio spazio alle posizioni della rinnovata Società Alemagna e dell'Associazione Industriali di Belluno sul tema del prolungamento dell'A27 fino alle porte di Pieve di Cadore, in previsione di un suo futuro sfondamento a Nord (Tirolo, Austria o Carnia permettendo).

L'articolo in oggetto evidenzia come la Provincia di Belluno, "settima in Italia per esportazioni pro-capite e tra le quindici più industrializzate del Paese, con le sue 20.000 aziende attive concentrate nel manifatturiero", aspetti da oltre vent'anni questa autostrada per rafforzare le proprie posizioni e per sviluppare il comparto del turismo, dalle grandi potenzialità non ancora sfruttate.

Con tutto rispetto per le opinioni della Società Alemagna e dell'Associazione Industriali, riteniamo doveroso fare alcune osservazioni in merito a quanto da loro dichiarato:

- l'affermazione che "i Bellunesi l'aspettano da vent'anni" ci pare quantomeno azzardata, in quanto, a fronte di un certo numero di realtà favorevoli al prolungamento dell'autostrada, ce ne sono altrettante che vi si oppongono, e questo ci pare un aspetto degno di attenzione e magari di approfondimento.

Le spinte per lo sfondamento a nord partono in realtà dai forti centri industriali del Veneto, paladini del motto "paroni a casa nostra", ma che allo stesso tempo, tramite le loro reti d'affari, ambiscono a fare anche i "paroni a casa dei altri".

- Il quadro che il presidente Vascellari traccia del comparto industriale della Provincia di Belluno non tiene conto dei radicali cambiamenti intervenuti in questi ultimi anni, come egli ben sa. L'industria sta infatti vivendo una profonda crisi strutturale, con ripercussioni nell'artigianato e nel commercio, crisi che nel solo manifatturiero si traduce nella richiesta di poco meno di 8 milioni di ore di cassa integrazione (cinque volte in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno) e in un tasso di disoccupazione del 10% (calcolato sulla forza lavoro attiva), rispetto a una media nazionale dell'8%.

In questa situazione, il prolungamento dell'A27 viene definito genericamente dai suoi sostenitori "opera di primaria importanza" che apre a "grandi opportunità" e a "grandi benefici".

Ma quali opportunità, ma quali benefici?? Fino ad oggi nessuno dei suoi fautori, anche se ripetutamente sollecitati, ha saputo elencare in termini concreti i vantaggi che un collegamento diretto verso l'Austria e l'Europa continentale porterebbe al Bellunese in generale e al Cadore e alla Carnia in particolare!

Forse che un nastro di asfalto potrebbe aiutare la Safilo di Longarone a risolvere i suoi problemi, o anche a vendere un solo occhiale Made in Italy in più, o potrebbe indurre la Fedon Astucci a riaprire la sua sede storica di Vallesella? Un'autostrada per andare dove, a fare cosa? E a quale prezzo? E come spiega il signor Vascellari il fenomeno Luxottica, nata e cresciuta nella valle agordina, servita da pessime strade?

C'è il rischio che "l'autostrada" sia in realtà un falso problema, e che puntare sulla realizzazione di infrastrutture faraoniche per contrastare la crisi in atto mascheri una sostanziale mancanza di idee e di progettualità, combinata con una certa propensione ad attività dirette a un uso parassitario del territorio - che includono l'eccessivo sfruttamento delle risorse idriche a vari scopi - sulle quali c'è chi ha fondato la propria fortuna personale e familiare.

Un altro tema è il turismo, anzi, i diversi modi di guardare al turismo.

Quello legato all'autostrada è un turismo della conquista, del mordi e fuggi e della speculazione edilizia; è fatto solo di numeri, a tutto scapito dell'identità e della cultura della montagna, come tanti esempi dimostrano.

C'è poi un altro tipo di turismo che si fonda sulla cultura dell'accoglienza, sulle specificità da valorizzare, sulle proposte di aria buona, di tranquillità, di ritmi rigeneranti diversi da quelli delle città: sul rispetto da offrire e da pretendere, ed è su questo che si dovrebbe investire.

Un 'autostrada che si incunea nelle Dolomiti, recentemente riconosciute Patrimonio dell'Umanità, trasformandole in un banale corridoio di traffico internazionale, è una contraddizione in essere da non accettare.

Il preteso basso impatto ambientale, per via delle molte gallerie, è una favola per adulti: solo per arrivare alle porte di Pieve si prospettano dieci anni di caos sulla viabilità di accesso al Cadore.

Tanto per fare un esempio, abbiamo calcolato che i 12 km di gallerie a due canne da realizzare sulla sinistra Piave, dove non esistono ne' strade ne' accessi, produrrebbero circa 8 milioni di tonnellate di materiali di risulta da trasportare a valle o in altri siti con almeno 270.000 viaggi di pellicani immessi nella viabilità ordinaria della S.S.51.

E come è possibile definire di "scarso impatto ambientale" i primi 8 km da Pian di Vedoia a Longarone da costruire interamente sull'alveo del Piave e i 38.000 passaggi giornalieri (14 milioni ogni anno) necessari affinché l'opera, dal costo esorbitante di oltre 1.200 milioni di euro (tutti a carico del privato, per chi ci crede) sia economicamente sostenibile?

Alla fine di questo calvario il solo risultato ottenuto sarà quello di aver spostato 20 chilometri più a nord, nel Cadore, il "tappo" oggi presente nel Longaronese, e aver reso più appetibile ai camion internazionali il transito sulle anguste strade del Cadore e dell'Ampezzano, mettendo una forte ipoteca sulla vivibilità e sulla vocazione turistica della zona.

Molto meglio pretendere un adeguamento della viabilità esistente, con una serie di brevi circonvallazioni che la rendano più scorrevole, a cominciare dalla tratta Longarone-Castellavazzo, completamento delle varianti già aperte fino a Pieve.

Da affiancare, perché no, a un bel progetto di collegamento ferroviario Venezia-Cortina che apra la strada al turismo internazionale, con ricadute positive, anche occupazionali, sull'intero territorio, e che allo stesso tempo funga da metropolitana di superficie per i residenti.

Non ci sono soldi? E' tutto da verificare. Molto spesso il problema non sta tanto nella mancanza di fondi, quanto nell'uso che se ne fa.

La posta in gioco è il futuro, e trovandoci a un bivio, l'impegno di tutti e di ognuno sarà determinante. Costruire un futuro rispettoso dell'uomo e dell'ambiente è ancora possibile; noi ci crediamo e invitiamo a crederci.

PER ALTRE STRADE DOLOMITI

Comitato Interregionale Carnia-Cadore

www.peraltrestrade.it

9 dicembre 2009