

## Dal Convegno “LE ALPI – ESPERIENZE DI VIABILITA’ A CONFRONTO”

*Trascrizione integrale*

NOA27

Calalzo di Cadore 24 maggio 2003

Intervento del Sindaco di Resiutta e Commissario della Comunità Montana del Canal del Ferro

“Dicevo prima che sarebbe opportuno che il territorio dell’arco montano delle Alpi riprendesse l’operatività trasversale che nel 1800 era sviluppatissima, e non assi per verticali come è attualmente.

L’esperienza che noi della Valle del Canal del Ferro e Val Canale possiamo portare è stata ormai direi enunciata da tutti quelli che ci hanno proceduti.

Per un motivo unico. Perché la valvola di sfogo di tutto il traffico pesante che avviene sull’arco alpino nord e che proviene dall’asse balcanico e poi si trasferisce sugli altri territori passa attraverso appunto il Tarvisio.

Questo sembra un qualche cosa di estemporaneo, perché quell’autostrada, l’Alpe Adria A23 è stata costruita nel periodo immediatamente successivo al terremoto con una funzione di viabilità turistica per i centri balneari della Regione Friuli Venezia Giulia e del Veneto.

Doveva collegare il bacino dell’Austria ai servizi che venivano dati sulle spiagge balneari dell’Adriatico. Oggi questo asse viario porta TUTTO il traffico che proviene dall’Est.

Gli ultimi dati che abbiamo si riferiscono al 1999 perché poi la dismissione anche dei confini ci ha tolto ANCHE questi dati, si riferiscono al passaggio di 25 milioni di unità in un anno come persone, e non conosciamo l’entità del traffico pesante che oggi ha saturato l’Alpe Adria e ha invaso nuovamente la strada statale 13.

Nel tempo la realizzazione di questa autostrada ha originato alle nostre comunità notevoli danni: c’è stata l’eliminazione di qualunque 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 rapporto 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 nell’ambiente commerciale di Tarvisio e di tutta la valle.

Non solo, la realizzazione di una struttura di queste dimensioni in una valle che è molto stretta orograficamente e che quindi non ha disponibilità territoriale sul fondale è andata a penalizzare anche quel po’ di territorio che si rendeva disponibile per insediamenti produttivi, perché voi sapete come me che le autostrade oltre alla struttura impongono vincoli che vanno a mantenere delle servitù che sono di 60 m per ogni sponda.

Quindi su una zona montana in cui non c’è disponibilità territoriale un’ulteriore servitù vuol dire non avere più spazio di espansione di nessun tipo.

Attualmente questo che era stato un effetto negativo sotto l’aspetto commerciale e al quale la Comunità Montana aveva cercato di dare delle soluzioni adottando dei provvedimenti di deviazione del traffico turistico, cioè farlo ritornare sulla vecchia viabilità.

Oggi questa vecchia viabilità è di nuovo satura di autotreni, per cui non solo abbiamo satura l’autostrada, ma anche la strada statale, tant’è vero che qui si parlava di inquinamento atmosferico ma io aggiungo un altro inquinamento; nei paesi stiamo superando i limiti di guardia di quello che è l’inquinamento acustico, che è un altro danno

che viene dato a un territorio che per vocazione, ormai tutti siamo orientati a fare turismo, e su questo ho qualche dubbio, perché a forza di far turismo tutti dovremo trovare i turisti da qualche parte.

Per cui per me la applicazione del nostro territorio deve avere come vocazione deve essere di sviluppo integrato non di sviluppo monotematico, per cui, come vi dicevo, vedo bene questa analisi che viene fatta di queste soluzioni che orientano unicamente la proposta di soluzione del trasporto come soluzione viaria su strada.

Ne dico ancora una. Nella nostra valle avevamo la ferrovia che percorreva tutta la valle con un binario. Bene. Le soluzioni ottimali per avere una struttura molto veloce con doppio binario hanno fatto dismettere la vecchia ferrovia pontebbana con tutte le dismissioni ferroviarie delle stazioni di confine e quindi l'eliminazione di altri posti di lavoro.

Abbiamo realizzato questa, devo dire, bella struttura ferroviaria che va dalla Stazione per la Carnia e esce a (dove?) con doppio binario e dai 220 treni che dovevano percorrere giornalmente questo asse ferroviario siamo arrivati a 20 treni al giorno.

Per cui, ecco, è questo è il problema.

Sappiamo che ci sono delle difficoltà, almeno si dice, nell'area di Villaco, però abbiamo anche altre difficoltà con la zona intermodale di Palmanova che doveva essere il centro di smistamento di questi treni.

Per cui abbiamo danneggiato l'ambiente, abbiamo danneggiato l'economia, per ottenere che cosa, un transito ferroviario che è un decimo di quello che era la progettazione.

Ecco quindi che abbiamo questa struttura viaria stradale che è oberata da tutto un transito che arriva da tutto l'Est europeo e di cui l'Austria sappiamo benissimo deve farsi carico..

Oggi si sta sviluppando nel Friuli Venezia Giulia l'altra alternativa verso Lubiana, di cui però crediamo gli orientamenti abbiano altri indirizzi che non siano quelli di una, come dire, riduzione del servizio sulla A4, che è quella che collega Venezia con Trieste, ma abbia altre finalità, per cui un problema grave nel quale noi ci sentiamo molto coinvolti perché dobbiamo vivercelo sulla nostra pelle è proprio questo dell'asse dell'A23 che nella sua realtà come giustamente si diceva prima, stiamo attenti che le soluzioni portate allo stravolgimento della funzione di questa viabilità è proprio quella di piano piano renderla un asse viario che serve unicamente al trasporto su gomma delle merci, perché credo che a questo punto, e noi lo constatiamo, questa struttura ha solamente due corsie e su queste due corsie la presenza continua di TIR, per essere chiari, comporta la riduzione della velocità di scorrimento, continui sorpassi di colonne di autotreni e ulteriori sorpassi fra di loro che ostruiscono chiaramente la viabilità, per cui nel complesso io penso che le strutture di servizio all'economia nazionale devono essere analizzate, non possiamo chiuderci gli occhi di fronte alle realtà, però quando andiamo a concretizzare è bene che analizziamo tutto quello che è il corollario di collegamenti, sia l'aspetto di ricaduta economica sul territorio, che l'aspetto dell'impatto ambientale che viene a concretizzarsi con questa realizzazione. “

