

In merito al dibattito collegamento autostradale A27-A23, riportiamo un articolo dal Corriere delle Alpi del 17 febbraio scorso a firma di Toni Sirena .

Nel suo intervento, il giornalista esamina una serie di elementi che delineano il quadro di questo progetto definito "priorità" da alcuni amministratori e ignorato da altri:

- . la mobilità dentro le Alpi e da una parte all'altra delle Alpi
- . il pendolarismo tra montagna e pianura e il collegamento tra le valli
- . l'impatto dell'opera sulle aree attraversate e l'inquinamento indotto nei fondo valle
- . i "numeri" relativi alla prima tratta Pian di Vedoia-Pieve di Cadore (uno per tutti: 38.000 passaggi al giorno, pari a 14 milioni di passaggi all'anno perché l'opera si paghi)
- . la necessità di un'attenta valutazione di costi e benefici e le possibili alternative.

L'esortazione che Sirena rivolge a tutti è di affrontare il tema con serietà e serenità, però con dati e cifre alla mano.

"Il traffico è vita, ma il traffico distrugge la vita": dipende dunque, conclude il giornalista (e questa affermazione ci trova senz'altro d'accordo), dall'idea di sviluppo che la comunità bellunese immagina per il suo futuro, senza fermarsi al di qua del proprio naso, a valutare solo quanti "affari" si possono fare mettendo in moto lavori, imprese e appalti.

Comitato PerAltreStrade Dolomiti

“IL TRAFFICO E’ VITA” MA IL TRAFFICO DISTRUGGE LA VITA di Toni Sirena

La questione dell'autostrada A27 continua ad aleggiare come un fantasma, riproposta di continuo anche quando non arrivano conferme alla supposta disponibilità di privati a finanziare la colossale opera che, se realizzata, cambierebbe completamente il paesaggio e la vita della provincia di Belluno. E' singolare che l'assessore Chisso che un anno fa aveva annunciato come imminente la presentazione di un'offerta da parte di privati per costruire l'autostrada da Pian di Vedoia in avanti, continui a dire «andremo avanti». E' altrettanto singolare che il sindaco di Belluno Antonio Prade l'abbia definita ancora di recente «una priorità», anche se il suo è un invito ad andare avanti al buio («Intanto arriviamo fino a Tai, poi si vedrà»).

E' singolarmente singolare che il presidente della Provincia Sergio Reolon glissi sull'argomento evitando di pronunciarsi e lasciando aperta la strada ad ogni possibile sviluppo, tanto che anche nel Piano strategico la Provincia si limita a darla come una delle ipotesi sul tavolo, senza scegliere. Si capisce chela ritiene una questione inesistente, della quale neanche vale la pena di parlare, e sulla quale non è utile aizzare lo scontro e dividere la comunità provinciale, «tanto non si farà mai».

Però non si capisce perché, comunque, si continui a parlarne se è davvero così impossibile, tanto da lasciare il sospetto che, alla fin fine, serva solo per fare nuovi studi, mantenere in vita «società per l'autostrada», commissionare continui aggiornamenti del progetto.

Basta una scorsa al frequentemente citato libro di Werner Baetzing, «Le Alpi» (Bollati Boringhieri) per capire che la questione della mobilità dentro le Alpi e da una parte all'altra delle Alpi è uno dei temi ineludibili, da affrontare con serietà e serenità, però dati alla mano. C'è il pro e il contro, naturalmente, eppure è certo che uno dei mali di cui le Alpi soffrono è proprio il traffico di attraversamento. Solo uno, perché un altro è il traffico di penetrazione, e un altro ancora quello del pendolarismo tra montagna e pianura, e un altro ancora quello di collegamento tra valli.

Ma occorre prima di tutto riassumere che cosa prevede il progetto definito «priorità» dal sindaco Prade, ignorato da Reolon, considerato possibile da Chisso. I numeri relativi alla tratta Pian di Vedoia-Pieve di Cadore li riassume «Per Altre Strade» che si oppone, in Cadore e in Carnia, all'«auto-strada dell'obbrobrio»: lunghezza 22,7 km di cui 12,2 in galleria, 4,3 in viadotto, 6,2 in rilevato; durata ipotizzata

dei lavori 10 anni e 6 mesi; i primi 8 km da Pian di Vedoia a Longarone sull'alveo del Piave (piene e alluvioni permettendo); 12 km di galleria a due canne sulla sinistra Piave dove non esistono né strade né accessi; 8 milioni di tonnellate di materiale di risulta da trasportare a valle con 270 mila viaggi di camion pellicano sulla statale 51; 945 milioni di euro di costo. Particolare non irrilevante: i passaggi necessari perché l'opera si paghi sono valutati in 38 mila al giorno, pari a 14 milioni di passaggi all'anno.

Occorre partire da qui per valutare se quest'opera è necessaria, in secondo luogo se è possibile, in terzo luogo se è una priorità, in quarto luogo se non vi sono alternative. Facciamolo serenamente, dati e cifre alla mano, discutiamone senza farla diventare un motivo di rissa e di scontro: però facciamolo. Sapendo che parlare di autostrada (questa autostrada) equivale anche a depotenziare ogni possibile impegno per altre alternative, come la ferrovia. Scrive Baetzing che «l'accessibilità attraverso un moderno mezzo di trasporto è ormai diventata il presupposto basilare per la partecipazione alla vita e all'economia moderne», e dunque occorre tenerne conto se si ritiene che la montagna debba essere non un'isola, impossibile del resto, ma una regione con caratteristiche particolari ma collegata con il mondo. Però «mezzi moderni» non vogliono dire di necessità «autostrada».

Il problema è certamente il traffico di transito, ma è, forse anche soprattutto, il traffico interno «molto più consistente di quello di transito» (Baetzing), che si somma al primo con effetti micidiali di paralisi da un lato, di «drenaggio» in fondovalle dall'altro. Con i tempi moderni la struttura della viabilità si è radicalmente modificata; nel 1815 il transito per le Alpi passava per 300 passi (con animali da soma) e 30 valichi (con carri). Oggi ci sono 10 percorsi di valico ma solo su 3 (Brennero, San Gottardo, Monte Bianco) si concentra l'81% dei Tir che sono 3 milioni (senza contare le automobili). Un tempo dunque era molto più importante la rete dei passi intervallivi, ma l'avvento della modernità ha stravolto quell'assetto «longitudinale». Oggi per andare da una valle all'altra occorre scendere da una valle sul fondovalle principale (che funge da direttrice per la viabilità lineare e veloce) e risalire l'altra valle. Dagli anni 60 in poi c'è stato il boom delle autostrade (e delle semiautostrade) spesso in tunnel, con una «evoluzione che mette in discussione la funzione residenziale delle valli di transito».

Se applichiamo queste ormai accertate modalità (e conseguenze) al progetto di continuazione dell'A27 possiamo concludere che, per il micidiale inquinamento (che ristagna a fondo-valle), per l'aumento del traffico di transito non funzionale al territorio della provincia di Belluno dunque parassitario, per l'incremento indotto (cioè provocato) di traffico indesiderato e non necessario interno alla provincia, il progetto autostradale porterà più danni che benefici. Danni che, sia detto per inciso, altrove cercano disperatamente di arginare in vari modi (sensi unici alternati, quote prestabilite di passaggi, distanze rigorose tra un Tir e l'altro). Oppure di scaricare su qualche sventurato (sprovvaduto?) vicino.

Il fatto è che le verità, come sempre, sono due, come dice ancora Baetzing: «Il traffico è vita, ma il traffico distrugge la vita». Dipende dunque, in modo decisivo, dall'idea di sviluppo che la comunità bellunese immagina nel suo futuro. Senza fermarsi al di qua del proprio naso, a valutare solo quanti «affari» si possono fare mettendo in moto lavori, imprese e appalti.

