



PER ALTRE STRADE DOLOMITI

Comitato Interregionale Carnia-Cadore

COLLEGAMENTO A27-A23 “ALPE-ADRIA”

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

Un tracciato di 85 km diviso in tre tronchi funzionali, un flusso di traffico di 38.000 veicoli al giorno per essere economicamente sostenibile, un investimento di oltre 3,5 miliardi di euro (7.000 miliardi di vecchie Lire): questi pochi numeri riassumono il progetto del collegamento autostradale che dovrebbe collegare Ponte nelle Alpi-Longarone (A27) con Tolmezzo (A23) attraverso il Cadore e la valle del Tagliamento, con una galleria di poco meno di 6 km sotto il passo della Mauria.

L'opera è inserita in un protocollo di intese in materia di infrastrutture firmato nell'aprile del 2004 dall'allora ministro delle Infrastrutture e Trasporti Pietro Lunardi, dai Presidenti delle Regioni Veneto e Friuli VG Galan e Illy e dall'ANAS, e dovrebbe venire realizzata con i meccanismi della *finanza di progetto*, cioè con capitali privati che intervengono al finanziamento dell'opera traendone successivamente profitto con gli introiti dei pedaggi.

Tenuto nascosto dalla Regione alle amministrazioni e alle popolazioni bellunesi per oltre due anni, il progetto è stato presentato in assemblee pubbliche grazie all'intervento di Peraltrestrade, comitato autoorganizzato di cittadini friulani e bellunesi, costituitosi nel marzo del 2007.

Tra i più convinti sostenitori del collegamento autostradale l'assessore regionale Chisso, il Sindaco di Longarone e Assindustria Belluno, presieduta da Valentino Vascellari. Ma la lista dei sostenitori è lunga, e hanno preso posizione a favore del collegamento anche un certo numero di Amministrazioni Comunali della Provincia e varie Associazioni Industriali del Veneto e del Friuli alla ricerca di scorciatoie per risolvere i problemi di traffico legati alla crescita vertiginosa e disordinata del nord-est.

La Provincia di Belluno, a sorpresa, nel febbraio del 2007 ha approvato un ordine del giorno che invitava a “considerare la realizzazione del prolungamento del raccordo autostradale A27 quale possibile soluzione idonea al modello di sviluppo sociale – economico e ambientale di questa provincia”. La stessa Provincia, successivamente, individuava nel PTCP tutti i possibili scenari in tema di viabilità: circonvallazioni dei centri abitati, “ammagliamenti” intervallivi nord-sud e sud-est tramite tunnel scavati sotto i massicci dolomitici, potenziamento dei collegamenti interprovinciali, collegamento autostradale A23-A37, collegamento ferroviario turistico Venezia-Dolomiti etc etc etc.

Chiamate a dare un parere sul documento della Provincia, nel luglio del 2007 le Comunità Montane bellunesi trovavano un accordo su una serie di interventi prioritari, tra i quali la circonvallazione di Longarone – Castellavazzo da Pian di Vedoia all'imboccatura della galleria di Ospitale o, in alternativa, un eventuale prolungamento della A27 fino a Rivalgo, a pedaggio libero.

Nel luglio del 2008 è stata resa pubblica da parte della Regione la proposta di project financing presentata dalle tre società private (Fincosit, Adria Infrastrutture e Mantovani) riguardante la progettazione, costruzione e gestione del “Passante Alpe Adria – Prolungamento A27”, da Pian di Vedoia a Macchietto, alle porte di Tai di Cadore, con uno svincolo intermedio a Longarone, per un lunghezza totale di 21 km dei quali 11 in galleria, e un costo complessivo di 1.200.000.000 euro a totale carico dei proponenti.

Nello stesso mese il Consiglio Regionale, sulla base di informazioni sommarie fornite dalla Giunta, approvava ad unanimità il via libera all'assessore, impegnandolo solo ad una seduta prima della deliberazione di pubblica utilità, nella quale sentire Provincia e Comuni.

Da notare che in quanto “project financing”, il progetto è stato secretato e reso inaccessibile agli stessi consiglieri regionali chiamati ad esprimere un parere in Commissione, che hanno dato parere positivo senza aver potuto prendere visione dei documenti relativi al progetto, al piano economico finanziario, allo studio di fattibilità e sostenibilità.

Il 27 gennaio del 2009 sono stati convocati in Regione per un'audizione la Provincia, i Comuni di Ponte nelle Alpi, Longarone e Castellavazzo, le Comunità Montane della provincia e numerose associazioni di categoria bellunesi e venete, e a conclusione è stato diffuso uno scarno comunicato stampa secondo il quale il consenso del territorio al prolungamento dell'A27 fino a Macchietto sarebbe unanime.

Il comunicato non spiega quali vie di comunicazione complementari avrebbero a disposizione i veicoli una volta giunti a Macchietto, ma a risposta, sconcertante, che emerge dal quadro generale, è ben riassunta da una recente dichiarazione del sindaco di Belluno Prade: "il prolungamento dell'A27 è una priorità... bisogna procedere per gradi: intanto arriviamo fino a Pieve, poi vedremo".

I BENEFICI PROSPETTATI

Il collegamento A27-A23, a detta di chi lo ha proposto, rappresenterebbe un supporto indispensabile all'industria bellunese e veneta, oltre che una chiave per il rilancio del turismo in Cadore e in Carnia, e una soluzione alle lunghe code che si formano sulla strada statale di Alemagna in certi momenti dell'anno.

IN REALTA' Il Cadore e la Carnia diventerebbero un corridoio di attraversamento per le automobili e i TIR provenienti dall'Europa dell'Est in direzione della 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.

I rumori e le emissioni nocive scaricate ogni anno da 14 milioni di veicoli in transito, aggravati dagli effetti dell'inversione termica che provoca il ristagno dell'inquinamento nei fondovalle, oltre che peggiorare le condizioni di vita e di salute dei valligiani, farebbero scappare a gambe levate qualsiasi potenziale villeggiante. Altro che chiave per il rilancio turistico.... a meno che l'intenzione non sia quella di sacrificare alcune valli per rendere più facilmente raggiungibili altre, non toccate direttamente dall'autostrada, favorendo in questo modo un turismo mordi e fuggi fatto di caroselli, luna park e di seconde case.

Quanto alla **SOSTENIBILITA' ECONOMICA** del progetto, questa è tutt'altro che certa, come afferma in modo chiaro la stessa Analisi Finanziaria ed Economica allegata allo studio di fattibilità del Piano ANAS, ed è fondato il rischio che alla fine saranno i contribuenti ad accollarsi la copertura di voragini finanziarie, a totale vantaggio degli istituti bancari che garantiscono gli investimenti iniziali. Condizione per la realizzazione dell'opera è che l'intero importo sia a carico del privato, senza alcun intervento pubblico, ma questo appare altamente improbabile, visti anche i meccanismi poco trasparenti della "finanza di progetto".

Tra l'altro l'irlandese Depfa Bank, filiale del colosso bancario Hypo Real Estate, che su sollecitazione di Assindustria aveva dato disponibilità a finanziare il 90% dell'intero progetto, è tra le banche maggiormente coinvolte nel terremoto che sta facendo tremare i mercati finanziari di tutto il mondo, ed è stata definita dai giornali economici d'oltre confine "**la chiave del più grave disastro bancario tedesco di tutti i tempi**".

DOLOMITI PATRIMONIO DELL'UMANITA':

Se si escludono motivazioni di puro marketing commerciale, c'è da chiedersi che senso abbia proporre la candidatura delle Dolomiti a Patrimonio dell'Umanità - candidatura che presuppone il riconoscimento a monte della loro unicità e del loro pregio - e contemporaneamente progettare infrastrutture di questa portata che andrebbero a compromettere ecosistemi così delicati.

Ma anche lasciando da parte per un momento ambiente ed ecosistema - semmai questi sono costi aggiuntivi - dove sono i vantaggi, a quale valutazione strategica fanno riferimento, a quale progetto politico per la montagna, a quale arco temporale, a quale futuro?

E' a queste domande che chiediamo risposte serie e responsabili, che non si limitino a valutare solo quanti «affari» si possono fare mettendo in moto lavori, imprese e appalti.