



Comitato P.A.S. Dolomiti

Per Altre Strade Dolomiti Carnia-Cadore

ILLUSTRAZIONE PROGETTO – NOTE TECNICHE – OSSERVAZIONI RELATIVE ALLO STUDIO DI FATTIBILITA' DEL COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE A27-A23 PONTE NELLE ALPI-TOLMEZZO

IL PROGETTO

Nel 2004 il Ministro Lunardi, in rappresentanza del Governo Berlusconi, ha siglato un protocollo d'intesa con l'ANAS e con i Presidenti delle Regioni Veneto e Friuli Venezia Giulia Galan e Illi per lo studio di fattibilità relativo ad un collegamento tra l'A27 e l'A'23.

Tale collegamento è stato visto come opera strategica inserita nella maglia di infrastrutture interregionali connesse al costruendo Corridoio Cinque Lisbona-Kiev (che per inciso è un collegamento ferroviario)

*

Le altre infrastrutture in corso di realizzazione o programmate sono:

la Pedemontana Veneta

il completamento dell'A28 Portogruaro-Conegliano

il passante di Mestre

il prolungamento verso sud della Valdastico

e verso nord della Pordenone-Sequals

*

Il tracciato del collegamento tra l'A27 Venezia Belluno e l'A23 Palmanova-Tarvisio ha una lunghezza di 85 km ed è suddiviso in tre tronchi funzionali.

Sulla planimetria (consultabile sul sito www.peraltrestrade.it)

Il colore verde rappresenta l'autostrada in RILEVATO

Il colore giallo rappresenta l'autostrada in VIADOTTO

Il colore magenta/ciclamino rappresenta l'autostrada in GALLERIA

I cerchietti rossi rappresentano gli SVINCOLI previsti lungo il tracciato autostradale.

*

Mentre per il tronco funzionale **A** il percorso è praticamente obbligato e non presenta alternative, per i tronchi **B** e **C** il piano di fattibilità ha ipotizzato tre diversi percorsi, privilegiando l'ipotesi nr.1.

Tronco **A**: da Pian di Vedoia a Caralte di km 22,7 di cui km 12,2 in galleria, km 4,3 in viadotto, km 6,2 in rilevato

Tronco **B**: da Caralte a Forni di Sopra di km 22,8, di cui km 18,2 in galleria, km 1,9 in viadotto, km 2,7 in rilevato

Tronco **C**: da Forni di Sopra a Tolmezzo di km 39,5 di cui: km 12,3 in galleria, km 0,3 in viadotto, km 27 in rilevato

La larghezza totale della sede stradale per i rilevati e per i viadotti è di m 30,00 (da notare che la larghezza di una ferrovia a due binari è di m 10,00, cioè di un terzo).

*

TRONCO FUNZIONALE **A** da Pian di Vedoia a Caralte

Un primo tratto di autostrada si sviluppa sulla destra orografica del Piave, in golena, parallelamente alla S.S. 51, per 8 km da Pian di Vedoia a Longarone, con tratti in rilevato per km 5,25 e tratti in viadotto per km 2,75.

I rilevati, posti nell'alveo del fiume, hanno un' altezza da 10 a 13 m, per cui la base dei rilevati stessi avrà una larghezza di 60-70 m.

I viadotti sono 4, tutti di notevole lunghezza.

Il più lungo (m 1.250) è quello che parte dietro alle fabbriche della zona industriale e dal torrente Maè attraversa il Piave in diagonale sino all'abitato di Codissago ad un'altezza di 15-20 m dal piano di scorrimento delle acque del fiume sopra-passando il ponte che dal centro di Longarone porta a Codissago.

Un secondo tratto autostradale si sviluppa sulla sinistra orografica del Piave per circa 15 km da Longarone/Codissago a Caralte, prevalentemente in galleria per km 12,1, in viadotto per km 1,47 ed in rilevato per km 1,44.

Nel primo tronco funzionale sono previsti n. 3 svincoli di entrata/uscita dall'autostrada: Pian di Vedoia – Longarone – Caralte/Pieve di Cadore.

*

TRONCO FUNZIONALE **B** da Caralte a Forni di Sopra

Da Caralte allo svincolo di Lorenzago riscontriamo 6 gallerie per una lunghezza totale di km 9,20 (di cui una di km 3,43 e una di km 4,65).

I viadotti sono 8 per una lunghezza totale di km 1,9.

6 di questi viadotti insistono nell'area tra Caralte e la diga di Sottocastello, uno di 295 m attraversa la Val Talagona, di fronte a Domegge.

L'ultimo viadotto di 285 m attraversa la parte terminale della Valle del Cridola poco prima dello svincolo previsto per Lorenzago.

Dopo lo svincolo l'autostrada entra in una galleria di 5.815 m sotto il Passo della Mauria dove raggiunge la quota massima dell'intero percorso che è di 1.039 m s.l.m. e sbuca un po' dopo l'albergo Nuovitas in Comune di Forni di Sopra ad una quota di 1.010 m s.l.m.

Con una sequenza di rilevati e piccoli viadotti intervallati da una lunga galleria di m 3.530 raggiunge lo svincolo posto a sud di Forni di Sopra e di Andrazza sulla destra orografica del Tagliamento.

*

TRONCO FUNZIONALE C da Forni di Sopra a Tolmezzo

Proseguendo in questa zona dell'alto bacino del Tagliamento si notano 2 aspetti:

1. le gallerie, ancora numerose e lunghe si diradano lasciando lo spazio a percorsi su rilevato decisamente importanti.

Due di questi tratti in rilevato e un viadotto attraversano le valli principali del Fornese: la valle del Giau e la val di Suola.

Seguono ancora due gallerie, una lunga ed una breve, e, da Enemonzo in giù, si prosegue nell'alveo del Tagliamento con un breve tunnel a Cavazzo prima dell'ultimo svincolo che si innesta sulla A23.

Da notare in questo tratto l'aspetto predominante del rilevato che si sviluppa praticamente sul greto del Tagliamento per una lunghezza di 16 km.

D'altra parte anche i primi 6 km, da Pian di Vedoia a Longarone, sono interamente sul greto del Piave.

Nel terzo tronco funzionale sono previsti n 3 svincoli di entrata/uscita dall'autostrada:
Passo Rest – Socchieve – Amaro/A23.

Seguono una serie di dati tecnici e di osservazioni che riguardano principalmente il primo tronco funzionale **A**, da Pian di Vedoia a Caralte, che è quello attualmente in discussione.

Queste osservazioni, come pure i dati che riportiamo, sono il frutto di una lettura attenta da parte di tecnici qualificati dei pochi documenti dei quali siamo riusciti ad entrare in possesso.

PER QUANDO RIGUARDA LA DURATA DEI LAVORI

Lo studio di fattibilità prevede:

- 10 anni per la costruzione della tratta Pian di Vedoia – Pieve di Cadore e 6 mesi per il collaudo
- ancora 10 anni per la tratta Pieve di Cadore – Forni di Sopra + il collaudo
- circa 15 anni per la tratta da Forni di Sopra a Tolmezzo sempre + il collaudo

A nostra valutazione per realizzare i 23 km da Pian di Vedoia a Caralte saranno necessari non meno di 15 anni, dall'inizio dei cantieramenti all'apertura al traffico.

Attenzione che stiamo parlando di due canne di gallerie da 12 km ciascuna da realizzarsi sulla sinistra Piave dove non esistono né strade né accessi.

È improbabile che possano essere agibili per i Campionati del Mondo di sci alpino del 2013 a Cortina d'Ampezzo, come ventilato.

Se tutto va bene, per quella data potrebbe essere pronta la variante di Longarone sulla S.S. 51 di Alemagna, e sarebbe già un grosso risultato.

È stato calcolato che i circa 25 km delle 2 gallerie danno origine a circa 8 milioni di tonnellate di **MATERIALI DI RISULTA (smarino)**.

Per trasportarli a valle o in altri siti nel corso di tutti gli anni necessari per la realizzazione dell'opera, la S.S.51 sarà percorsa da almeno 270.000 viaggi di Pellicani.

Tenuto conto che i viadotti, le gallerie e i rilevati sono per la gran parte sulla parte sinistra del Piave, per il trasporto dello smarino e per tutte le operazioni di cantiere (getti di calcestruzzo, approvvigionamenti, cantieramenti, ecc) si renderà necessario attraversare continuamente l'alveo del fiume.

Dovranno venire costruite **PISTE DI CANTIERE** paragonabili a vere e proprie strade, che dovranno sopportare un transito continuo di mezzi pesanti (parliamo di 50 tonn.), sia d'estate che d'inverno, piste che poi si immetteranno nella viabilità ordinaria.

Per realizzare le principali opere d'arte di questi 23 km saranno necessari circa 800.000 mc di **CALCESTRUZZO**, che corrispondono a oltre 1 milione di mc di inerti pregiati quali sabbia e ghiaia.

Tali inerti potranno essere portati da cave di prestito dislocate nel Veneto, con il solito problema del trasporto con autocarri, oppure essere preparati con impianti mobili di frantumazione usando lo smarino proveniente dagli scavi delle gallerie.

Sicuramente questi impianti, che tra l'altro necessitano di grandi aree per le lavorazioni e lo stoccaggio, produrranno polvere, rumore e disagi vari.

I CANTIERAMENTI sono una delle operazioni fondamentali per realizzare l'opera. Abitualmente viene installato un cantiere base ogni 7-10 km di autostrada, quindi nel primo tronco avremo presumibilmente tre aree di cantiere che necessiteranno di notevoli spazi in quanto dovranno ospitare alloggiamenti per maestranze, mense, uffici, magazzini, officine, impianti etc

In prossimità delle principali opere da realizzare saranno poi presenti aree di cantiere più piccole.

Da notare che in conseguenza di questi lavori dovranno integrarsi nel territorio per almeno 15 anni alcune centinaia di maestranze di tutte le nazionalità (europea e non).

SITUAZIONE DI RISCHIO PER LE ACQUE E RISCHI DI INQUINAMENTO DURANTE I LAVORI

Gli scavi in galleria con uso di esplosivo possono intercettare e deviare con gravi conseguenze PRESE DI ACQUEDOTTI e PROSCIUGARE TORRENTI.

Non sarebbe la prima volta che questo succede.

I 23 Km di autostrada insistono nell'alveo del Piave oppure lo affiancano per una buona parte.

Per la realizzazione dei pali delle fondazioni dei viadotti viene usata la bentonite che è un additivo inquinante così come gli additivi che vengono usati nel consolidamento degli scavi delle gallerie (silicati e simili).

Saranno necessarie particolari precauzioni per evitare sversamenti nel Piave, ma tutto questo ha un costo molto alto.

Anche i cantieramenti e gli impianti di calcestruzzo dovranno essere predisposti per evitare eventuali inquinamenti.

Un accenno alle **PIATTAFORME** (cioè all'insieme delle corsie che compongono il piano stradale),

Nella relazione tecnico-illustrativa si legge:

*“E' stata inoltre valutata l'ipotesi di realizzare il prolungamento della A27 fino allo svincolo di Pieve di Cadore mediante la piattaforma tipo A e di proseguire poi il collegamento fino a Tolmezzo con una sezione **stradale tipo B – strada extraurbana principale**- “.*

La piattaforma **tipo A** è così composta per ogni senso di marcia: n°2 corsie da m 3,75 più la corsia di emergenza di mt. 3,00 (è l'autostrada che arriva a Belluno).

Nella piattaforma **tipo B** la corsia di emergenza invece che essere di 3 m è di m 1,75, larghezza che non è compatibile con una autostrada. Pensiamo solo che un autocarro è largo 2m50.

TUTTO QUESTO PORTA A PENSARE CHE L'INTERESSE REALE SIA QUELLO INNANZITUTTO DI PARTIRE CON I LAVORI, E POI DI ARRIVARE FINO A CARALTE, MANENENDO APERTE TUTTE LE POSSIBILITA' DI PROSEGUIMENTO NON SOLO IN DIREZIONE DELLA CARNIA MA ANCHE PER L'AUSTRIA E LA GERMANIA ATTRAVERSO LA VALLE DEL BOITE - CORTINA, CALALZO E LE MARMAROLE, PER AURONZO E LA VALLE D'ANSIEI O PER IL COMELICO-CAVALLINO.

NUMERO DI PASSAGGI

Il piano di fattibilità afferma che per potersi sostenere economicamente saranno necessari 32-38.000 passaggi giornalieri, che corrispondono a 11-14 milioni di passaggi all'anno.

Ci sarà ancora petrolio fra 15 anni?

e se ci sarà, quanto potrà costare un barile quando il primo tronco dell'autostrada sarà completato, e quanto potrà costare dopo 10-20 anni di esercizio?

Alla luce degli studi più recenti, siamo proprio sicuri che il costo energetico sia stato tenuto nella dovuta considerazione nel valutare i flussi di traffico?

COSTI DI COSTRUZIONE:

Dalla tabella dello studio di fattibilità a pag. 89 risulta che per il tronco funzionale Pian di Vedoia-Pieve di Cadore:

“L'IMPORTO DEI LAVORI E LE SOMME A DISPOSIZIONE AMMONTANO A CIRCA 945 MILIONI DI EURO (calcolato con costi da prezzari ANAS dell'anno 2004)”.

E' presumibile che al momento della gara tali costi non saranno più validi pertanto verranno sicuramente aggiornati.

A pag. 88 dello stesso studio di fattibilità al punto 7.2 si legge:

“Per la valutazione dei costi di costruzione delle opere previste nello studio di fattibilità si sono considerati dei costi parametrici medi e si è tenuto conto solo in parte delle valutazioni dei costi indiretti, che, a questo livello progettuale, appaiono di difficile determinazione. “

A quanto possono ammontare i costi indiretti?

Possono essere pozzi senza fondo: progettazioni, sondaggi, prove di laboratorio, consulenze a professionisti, imprevisti, interferenze, richieste di altri Enti o Comuni, contenziosi etc.

Se oltre a questo teniamo conto tutti i lavori pubblici sono sottostimati ed in particolare quelli in galleria presentano SEMPRE degli imprevisti geologici, è realistico ipotizzare che i costi sopra esposti possano subire un aumento di almeno un 30%, anche in previsione dell'altissimo costo degli impianti tecnologici che si andranno a realizzare prima dell'apertura (aerazione, ventilazione, illuminazione, pronto intervento, sos, ecc).

Tenuto conto che la S.S. 51 è stata ormai tutta adeguata e mancano solo la variante di Longarone e quella di Tai, siamo proprio sicuri che valga la pena di spendere 1 MILIARDO E 200 MILIONI DI EURO (2.500 miliardi di vecchie Lire) per questi primi 23 km di autostrada?

SOSTENIBILITA' ECONOMICA

Si nota una chiara discordanza tra quanto affermato dai promotori dell'iniziativa e quanto scritto nell'Analisi Finanziaria ed Economica allegata allo studio di fattibilità del collegamento autostradale redatta dai progettisti incaricati dall'ANAS (Gruppo CLAS Zollet Srl).

In particolare in questo documento si può leggere tra l'altro che:

- “L'analisi della sostenibilità economica ha comportato la determinazione di indicatori di sintesi sostanzialmente negativi... tale risultato deriva principalmente dalla notevole onerosità dei costi di costruzione in relazione all'economicità della gestione che...non è in grado di remunerare sufficientemente il capitale fisico investito..”

-“L’analisi finanziaria riporta un buon risultato... ma in questo caso, l’esito positivo va rintracciato nell’ipotesi di finanziamento dell’intero importo dei costi di costruzione dell’opera attraverso il ricorso a contributi pubblici a fondo perduto che di fatto annullano l’onere dell’investimento iniziale, consentendo di appropriarsi dei risultati della gestione.”

-“Tuttavia, si segnala come il piano economico e finanziario evidenzi un peggioramento dei propri indicatori sintetici proprio a partire dall’anno successivo a quello a regime (2031), in cui si sostengono i costi pluriennali di manutenzione e a partire dal quale il risultato operativo peggiora, determinando la negatività sia del rapporto utili/ricavi, sia del ROI.”

O questa analisi è sbagliata o non c’è sostenibilità economica e finanziaria per l’investitore privato.

Sembra dunque aleggiare la solita ambigua storia del project financing dove spesso si socializzano i costi e si privatizzano i profitti attraverso quei meccanismi contorti che Galbraith ha definito economia truffaldina.

Dietro queste fredde e scarse proiezioni finanziarie in realtà ci sta la vita, ci stanno ipotesi di trasformazioni irreversibili delle vallate del Piave e del Tagliamento, incrementi esponenziali ed inquinanti del traffico di transito, modifiche strutturali dei luoghi e della storia di intere comunità bellunesi e carniche. E’ soprattutto nel rispetto di queste implicazioni che questa scelta meriterebbe un dibattito ampio, documentato e coerente, un confronto collettivo tra scenari, visioni ed opzioni anche diverse, che vada oltre le deleghe, le finte certezze dei comunicati stampa, la parola esclusiva ai portatori d’interesse.

www.peraltrestrade.it

luglio 2007