

Prof. Pier Maria Gaffarini – Urbanista – Università di Padova

Non sarà una superstrada, tanto meno un'autostrada.

Ricordo quando in Campo Santa Margherita appariva, come d'incanto, un signore con due valigie e un panchetto pieghevole, estraeva il contenuto dalle valigie lo disponeva in bell'ordine, saliva su di un piccolo sgabello e cominciava a parlare rivolgendosi a chi frequentava le botteghe e il mercato del pesce.

Presentava l'oggetto prescelto e cominciava ad illustrarne la qualità, di fronte alle perplessità ne indicava le possibili trasformazioni, le capacità di adattarsi, l'assumere aspetti diversi, la sua versatilità, il suo occupare poco spazio e la possibilità di farlo scomparire nel fondo di un armadio.

Per vincere le resistenze iniziava a collocare, sopra l'oggetto una serie d'altri piccoli utensili, esponendo con accento accorato che sarebbe stato disposto a vendere il tutto allo stesso prezzo dell'oggetto singolo.

Qualcuno, forse un collaboratore, poi due o tre, davano mostra di essere interessati ad acquistare l'oggetto, dopo le vendite rifaceva le valigie, riponeva il panchetto e lo sgabello e se n'andava.

Non se tornava, se accadeva era dopo molto tempo e pochi ricordavano, o avevano messo in conto la possibilità che l'oggetto acquistato non funzionasse per una serie di misteriose ragioni.

Ora, sappiamo che il nostro oggetto sarà "una strada di collegamento intervallivo. "Le pendenze saranno tali che non potrà essere percorsa dai camion" e non provocherà "problemi di impatto ambientale".

Aspettiamo la prossima offerta, ma intendiamo proporre alcune modeste osservazioni su quanto affermato.

Vi sono dei limiti alle pendenze longitudinali delle livellette, e ciò influisce in modo significativo sul grado di sicurezza del tracciato, in particolare si possono manifestare dei problemi sui tratti in discesa a causa della possibile velocità di marcia asunta dagli utenti.

Per quanto riguarda la salita il livello di pericolosità può manifestarsi per pendenze attorno al 4% con un aumento per pendenze superiori, ma non eguagliabile ai tratti in discesa. Questo è noto attraverso ricerche effettuate negli USA, in Gran Bretagna e in Germania tra gli anni 1956 e 2000.

Nel nostro caso la sede stradale sarebbe costruita in modo da presentare, ad iniziare da un certo punto, una pendenza costante al fine di rendere necessario, per superarla, sottoporre tutto l'apparato meccanico (dei camion o TIR), ad una marcia lentissima e quindi renderla "non praticabile» o « conveniente" per questi.

Per converso anche un mezzo più leggero, auto, fuori strada, furgone, autocarro, sarebbe soggetto al medesimo sforzo. Tutto questo farebbe aumentare, in modo esponenziale, l'inquinamento dell'aria e da rumore, poiché i mezzi dovrebbero percorrere questa sede stradale a "marce basse". Resta da sapere come evitare i tragitto ai "camion" dotati di marce ridotte, o di altri mezzi tecnologici atti a superare pendenze elevate con minimo sforzo e quindi renderla "conveniente".

Non si sa e solo si presume, con tutti i dubbi e le perplessità che il caso richiede, di avere una proposta di tracciato con pendenze superiori al 10-12%, magari con brevi tratti di rampe forzate pari al 15-18%, dove l'8% è già notevole.

Questo tracciato confrontato con la morfologia del luogo, con i tratti da superare in galleria, e con tratti che possono essere superati con pendenze leggere.

Come abbiamo accennato, a parte l'inquinamento, il rumore, l'usura dei mezzi; ad un elevato valore della pendenza longitudinale, corrisponde un incremento del tasso di incidentalità dovuto alla discesa.

Durante l'inverno questa diverrebbe una sede stradale carica di insidie, con la necessità di concedere l'utilizzo dei mezzi di sgombero, atti al superamento dei dislivelli, in condizioni di assoluta tranquillità. Ma questo è un problemi della società di

gestione che dovrà rivalersi con i pedaggi, sia del costo dell'opera, che della sua manutenzione.

Vi sono ancora problemi dimensionali, eventuali svincoli, aree di emergenza e di movimentazione dei mezzi, tutto il compendio delle opere complementari comunque necessarie aggravato dalla pendenza longitudinale.

Cosa diranno gli austriaci delle "implicazioni ambientali"?, a casa loro faranno quello che desiderano fare, e non crediamo che siano solo queste le implicazioni cui fare fronte.

Forse non vale la pena di preoccuparci più di tanto di questa ridda di proposte alcune risibili, ma ci allarma la disinvoltura con la quale si fanno, e come si invoca il "nessun problema dell'impatto ambientale" che sembra togliere il sonno a solerti amministratori, e che non può essere attenuato piantando file di alberelli, o paratie per il contenimento dei rumori. Senza che nessuno si preoccupi di fare un'accurata analisi nel valutare gli aspetti strategici che possono essere assunti, se del caso, da queste infrastrutture in un progetto per un'area montana vasta cui dedicare l'attenzione e la volontà, tuttora e da ogni parte, inesistenti.

Pier Maria Gaffarini / settembre 2003