

## **VENEZIA MONACO.<sup>1</sup>**

Dato il ritorno della questione "Alemagna" mi sembra opportuno esprimere alcune osservazioni, questa volta iniziando dal lontano 1956 quando l'ing. Miozzi proponeva i termini di un suo progetto d'autostrada destinata a collegare Venezia, o meglio la portualità veneziana, a Monaco di Baviera. Per l'attuazione di quest'autostrada fu costituita una società (Società per l'autostrada d'Alemagna), con sede a Venezia e poi la BATIA (Baviera-Tirolo-Adriatico) con sede a Milano.

Queste due società diedero corso ad un "libro bianco" pubblicato nel settembre del 1974.

Nel 1974, l'ing. Tomelleri presidente della Giunta Regionale del Veneto, diede il via ad una campagna tesa a richiamare il Parlamento, per trovare un meccanismo che aggirasse il famoso blocco alle iniziative autostradali e consentire la concessione di questa nuova autostrada da costruire con capitale privato.

Un tentativo simile era stato fatto in occasione della legge speciale per Venezia, nel cui testo era stata inserita, all'art. 18 la realizzazione dell'autostrada VE-MO, per contribuire alla rinascita della città e dell'area veneziana.

Il 3 marzo 1975 nella discussione generale sul provvedimento, alla Camera dei deputati, l'art. 18 era tolto dalla legge.

Intanto, nel 1968 la Società Autostradale dell'IRI realizzò per suo conto il tratto Mestre-Vittorio Veneto, unico tratto a basso costo del progetto proposto dall'ing. Miozzi.

Poi, è storia recente, fu realizzato il tratto Vittorio-Veneto Pian di Vedoia.

E' interessante notare, scorrendo il testo presentato dalle due società nel 1975, il richiamo alla ".....grande intuizione politica del periodo post-bellico con la scelta autostradale a pedaggio fatta negli anni cinquanta."

Non meno interessante e ancora più disinvolto appare, oggi nell'anno 2000, il ritorno e il rilancio, di una politica degli anni cinquanta, corredato da un belluino e patetico "sfondare a nord", da articolati "distinguo e mediazioni", tipici del modo di affrontare i problemi e i cambiamenti all'interno di una società complessa, da parte di una scuola politica lontana nel tempo ma non ancora scomparsa.

Nel 1974, in una assemblea dei capi di governo della Comunità di lavoro delle Alpi centrali, riuniti per elaborare il piano stradale poi pubblicato ad Innsbruck dal Governo regionale del Tirolo, si sosteneva:

"La prosecuzione dell'autostrada d'Alemagna fino alla rete autostradale a nord, non è ancora stabilita. Sarebbe possibile il collegamento con l'autostrada del Brennero, la strada dei Fabeltauri, o l'autostrada dei Tauri, per mezzo di una superstrada della Val Pusteria. In quanto al collegamento attraverso lo Zillertal esistono attualmente serie difficoltà."

Non sembra che il Tirolo abbia cambiato idea e ciò rende perplessi sulla possibilità di dare interezza all'autostrada VE-MO, ma anche, e di più, sulle affermazioni che escono dal cilindro della politica, su decisioni da prendere sullo stimolo d'amicizie, di solidarietà di partito, d'esigenze di tipo elettorale.

La definizione economica di allora (1975), pur nell'insufficienza progettuale, prevedeva un impegno finanziario pari a 483 mdi, con un accumulo d'interessi passivi (tasso 10%), pari a 460.4 mdi, per un totale di 943 mdi di lire, sempre valore 1975.

La realizzazione *privata* prevedeva una concessione della durata di cinquant'anni.

La parte per noi interessante riguarda le previsioni di allora sulla quantificazione del traffico, necessario, *in ogni caso*, per rendere compatibile il processo finanziario di costi-ricavi relativo alla co-

---

<sup>1</sup> Traggio le notizie e i dati da "L'autostrada d'Alemagna, il suo "libro bianco" e le conseguenze da trarne", di Guglielmo Zambrini, pubblicato dalla Rivista Strade e Traffico, 1975 n°245.

struzione dell'autostrada. Tale previsione fissava un numero di "32.000 veicoli il giorno per tutti i giorni della concessione e per tutti i chilometri d'autostrada".

Quale dovrà essere il tipo di traffico per garantire un tale movimento su di un'autostrada a quattro corsie, quindi al limite della capacità, un traffico interno o internazionale?

Venezia sta ripensando alla sua "portualità", Porto Marghera è ridimensionata, il retroterra sta organizzandosi su di una diversa armatura territoriale; sono ancora validi i presupposti di una politica territoriale rivolta all'area montana, non sottoposta ad una revisione critica, se non sulla spinta di fatti occasionali?

Riducendo le osservazioni al particolare, cosa potrà succedere nei 12.000 metri di lunghezza dell'autostrada nel territorio ampezzano?

Un'area a vocazione turistica può sopportare un previsto carico quotidiano (giorno-notte) di traffico, si conosce l'effetto rumore da rotolamento che si espanderà per tutta vallata, l'inquinamento visivo? Quali saranno gli effetti prodotti dal taglio a metà del territorio comunale, impiegandone 840.000 m<sup>2</sup> di cui 360.000 saranno impermeabilizzati e 480.000 rimarranno inutilizzati per le fasce di protezione?

Quali vincoli può imporre la valutazione dell'impatto ambientale e cosa dirà il Ministero dei Beni ambientali, e gli esperti di spesa pubblica nel settore dei trasporti sono pronti ad intervenire o si porranno discretamente da parte?

Perché la nostra capacità di trasformare il territorio è infinitamente superiore alla capacità di prevederne gli effetti?

Si parla anche di una superstrada, una sorta di *schnellstrasse*; non fa differenza, infatti, il sistema di trasporto da e per nord est si troverebbe di fronte a tre interessanti alternative, o l'autostrada di Tarvisio, o quella del Brennero, oppure la superstrada dolomitica.

Quest'ultima non a pedaggio; visti i costi a chilometro che gravano sul trasporto stradale quale sarebbe la prescelta?

All'interno della valle d'Ampezzo si trasferirebbe un carico abnorme di traffico, non per favorire la "conca ampezzana", ma per un rapido raggiungimento da e per la pianura, senza pagare alcun costo e tutta la valle diverrebbe un canale di scorrimento, ricordando ancora una funesta previsione dell'UE per la quale, tra il 1992 e il 2005, nella Comunità, il numero complessivo delle automobili dovrebbe aumentare del 25% e il trasporto merci su strada del 80%.

La costruzione di nuove strade non fa diminuire il traffico, questa tesi è oramai sostenuta anche da chi riteneva il contrario e solo in qualche sede provinciale o locale si ritiene che non sia vero.

Gli stessi USA e i paesi europei stanno facendo precipitose marce indietro e sono spaventati dagli enormi costi di manutenzione, cosa che non sembra preoccupare i solerti amministratori dell'area veneta.

Forse la fretta, o i miraggi elettorali, ha spinto alcuni a riproporre una questione vecchia e stantia, lasciando da parte nuove idee, e queste stesse note sono una risposta puntuale ma frettolosa.

Note su temi attuali, che vogliono almeno stimolare un dibattito, fuori dagli schemi ecologici o ambientali, perché non è di questo che si tratta (anche se il peso della "qualità della vita" che sembra preoccupare il Governo pone precisi limiti a sviluppi dissennati), ma del futuro, della conservazione di un capitale di risorse naturali ed umane già abbondantemente intaccato da decisioni perlomeno stravaganti.

"Qui si chiedono sacrifici a tutti, ma non si rinuncia, anche da parte d'uomini che per le loro cariche presenti o passate dovrebbero sentirsi responsabili, a mettere in moto meccanismi che si sa già dall'inizio che non potranno reggersi."

23 Marzo 2000