

Prolungamento A27
COMUNICATO STAMPA PAS DOLOMITI
A SEGUITO DELL'ASSEMBLEA PUBBLICA TENUTA A POLPET IL 25 AGOSTO 2010

Mercoledì 25 agosto nella sala cooperativa di Polpet di Ponte nelle Alpi, alla presenza di cittadini, associazioni, comitati e di un buon numero di amministratori e di politici, si è discusso del progetto di prolungamento dell'A27 fino alle porte di Pieve.

Obiettivo dell'incontro era un confronto aperto sui contenuti del progetto preliminare presentato dal pool delle tre imprese che, sotto la copertura della prodigiosa formula della finanza di progetto, si stanno spartendo i molti progetti infrastrutturali del Veneto: Grandi Lavori Fincosit, Adria Infrastrutture e Ing. E. Mantovani.

La riunione verteva inoltre sulla raccolta di analisi e di osservazioni al progetto in discussione da presentare in Regione entro e non oltre il 10 settembre prossimo.

Dalle relazioni degli organizzatori e dai numerosi interventi del pubblico è emerso una volta di più che, da qualsiasi parte lo si prenda, il progetto non regge:

- non regge sotto l'aspetto ambientale, perché si propone di trasformare la valle del Piave in un corridoio per il traffico internazionale, e perché in aperta contraddizione con il recente riconoscimento UNESCO di "Dolomiti Patrimonio dell'Umanità";

- non risolve nessuno dei problemi di mobilità e di viabilità sul tappeto e anzi ne crea di nuovi, in quanto interrompendosi alle porte di Pieve porterebbe al collasso le strade ordinarie in direzione Centro Cadore-Auronzo-Comelico da una parte e Valle del Boite-Cortina dall'altra, rendendone doppiamente invivibili i paesi attraversati.

Meglio, molto meglio, puntare in alternativa su una serie di più modeste circonvallazioni a partire da quella di Longarone-Casellavazzo. Quanto a un suo futuro prolungamento a nord - obiettivo che sta alla base dell'intervento - a volerlo sono solamente i centri di potere economico del Veneto, con l'appoggio della Regione. Massima confusione e incertezza sulla direttrice (Monaco o Tarvisio?), scelta che comunque dovrà fare i conti con il secco no di Alto Adige e Austria e il sostanziale disinteresse del Friuli Venezia Giulia che, in pratica, ha già deciso per una soluzione alternativa in area pedemontana;

- il progetto del prolungamento contrasta con le direttive europee che prevedono un progressivo spostamento del traffico merci dalla strada alla rotaia, ed è stato proposto in spregio alla Convenzione delle Alpi che pone il veto ad ogni nuovo attraversamento autostradale della catena alpina;

- è un'opera che solo sulla carta è "a totale carico dei privati" – dichiarazione ripetuta in ogni occasione dall'assessore regionale Chisso - ma che a ben guardare scarica sul pubblico (cioè sull'erario, cioè sulle tasche dei cittadini) i rischi di impresa secondo la formula ben collaudata di privatizzare i profitti e di socializzare le perdite;

- per non parlare dell'entità dei pedaggi, confrontabili con quelli applicati nei trafori del Monte Bianco, del Ponte Europa e del Tunnel dei Tauri in Austria (per percorrere i 20 km del nuovo tratto autostradale la tariffa di partenza è di euro 6,50 per le auto private e euro 23,80 per i veicoli commerciali), e dei provvedimenti di "traffic calming" lungo tutto il tracciato che prevedono l'OBBLIGO per il traffico non locale di servirsi dell'autostrada e di pagarne il relativo pedaggio. Chi si aspetta da tutto questo una rivitalizzazione delle attività economiche e del turismo nell'alto Bellunese potrebbe avere delle amare sorprese; a questi suggeriamo una istruttiva visita al Canal del Ferro, la valle lungo la quale si snoda l'autostrada Tolmezzo-Tarvisio, che dopo la costruzione dell'autostrada ha visto crollare attività economiche e turismo (al proposito alleghiamo un'interessante dichiarazione rilasciata dall'allora sindaco di Resiutta in occasione del convegno di Calalzo del 2003 "Le Alpi – esperienze di viabilità a confronto");

- la bozza di convenzione che fa parte integrante del progetto preliminare (vedi allegato) è in sostanza una sorta di delega in bianco che la politica regionale dovrebbe concedere ai privati per i 40 anni della durata della concessione, visto che le condizioni poste tolgono alle amministrazioni locali la possibilità di decidere sul proprio modello di sviluppo e, in definitiva, sul proprio stesso futuro.

IL PROLUNGAMENTO DELL'A27 è tra le opere più importanti e impattanti che abbiano mai riguardato la Provincia di Belluno, ma salta agli occhi una carenza di conoscenza, di informazione, di dibattito.

Dove sono i politici? Dove gli amministratori? Come la pensano?

Si rendono conto delle responsabilità che ricadono su di loro e per quale motivo non fanno nulla – o poco – per stimolare il confronto e aprire a ampi spazi di partecipazione?

Eppure questo, in una situazione di reale democrazia, corrisponde a un loro preciso dovere.

Così come è un dovere dell'ente pubblico perseguire l'equilibrio sociale e fare gli interessi anche delle terre alte, che pur trovandosi in una situazione di evidente debolezza rispetto alle aree forti e popolate della pianura, hanno una loro dignità e un ruolo importante nell'economia della regione, e non vanno perciò trasformate in terra di conquista .

Nella speranza che tutte queste domande non restino senza risposta, ci diamo appuntamento alla prossima assemblea pubblica che è stata indetta per giovedì 2 settembre a Fortogna, in Comune di Longarone.

PER ALTRE STRADE DOLOMITI

Comitato interregionale Carnia-Cadore

