



Via Unione Sovietica, 2 - 41012 Carpi (MO) tel. e fax 059 692151  
e-mail: [info@mountainwilderness.it](mailto:info@mountainwilderness.it) internet: [www.mountainwilderness.it](http://www.mountainwilderness.it)

Carpi, 10 settembre 2010

Ministero dell'Ambiente e della Tutela  
del Territorio e del Mare  
Dir. Gen. per la Salvaguardia Ambientale  
Servizio V.I.A.

Ministero per i Beni e le Attività Culturali  
Dir. Gen. per le qualità e la tutela del  
Paesaggio e l'arte e l'architettura contemporanea

Regione Veneto  
Unità Complessa V.I.A.

Oggetto: osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale relativo al progetto preliminare del  
Passante Alpe Adria – prolungamento A27.

### **Considerazioni generali.**

Il prolungamento proposto per la A27 da Longarone a Calalzo risulta costituire un nuovo asse viario che si aggiunge a quelli già esistenti della vecchia strada statale relativamente stretta, della nuova strada più ampia che risulta fungere da circonvallazione di parecchi dei paesi attraversati e della ferrovia. Quindi la stretta Valle del Piave risulterebbe essere, qualora fosse realizzato tale nuovo prolungamento, ancora più intasata da manufatti umani.

In un'area che sempre più sta puntando sul turismo come alternativa ad un breve periodo di industrializzazione di nicchia, quello del comparto dell'occhialeria, ormai in fase di profonda crisi, la realizzazione di una grande infrastruttura viaria dedicata al trasporto merci sulle lunghe distanze creerebbe non pochi problemi al territorio e alle sue speranze di assomigliare sempre di più all'Alto Adige. A questo proposito si può far notare che tale prolungamento appare, con sufficiente evidenza, come un passo in più per la realizzazione del vecchio e datato progetto della Venezia-Monaco, rifiutato a livello politico sia nazionale che europeo ormai molti anni fa.

Il disegno che sottende questa politica della realizzazione dell'intera opera attraverso stralci fa sì che dopo Caralze si proporrà l'ulteriore prolungamento con l'idea di un qualche tipo di "sfondamento" a nord attraverso il Comelico o attraverso l'area di Tarvisio, oppure nella migliore delle ipotesi (migliore per chi sostiene l'idea del replicare le grandi vie di comunicazione anche a breve distanza l'una dall'altra) di entrambe.

Non sembra infatti impossibile, seguendo il dibattito svoltosi in merito negli ultimi anni, che si stia pensando sia ad un qualche passaggio a nord attraverso il veneto, sia al collegamento con la Mauria ed il tarvisiano in modo tale da creare un reticolo di grande viabilità con direttrici sia nord-sud che, grossomodo, est-ovest.

Una visione di questo tipo, cioè della definitiva trasformazione di quest'area dolomitica in un territorio di passaggio, collide profondamente con lo sviluppo delle sue potenzialità turistiche. Infatti non è un caso che il vecchio progetto dell'autostrada Venezia-Monaco

IN MONTAGNA DALLA PARTE DELLA MONTAGNA

Associazione di Protezione Ambientale riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente - DEC/RAS/1645/2004 del 28/10/04 ai sensi dell'art. 13 legge 8/7/1986 n° 349 →→→→ Per contributi ed iscrizioni: versamento postale su ccp n° 61289203, oppure bonifico bancario (IBAN: IT39 H076 0111 2000 0006 1289 203) intestato a MOUNTAIN WILDERNESS ITALIA - via Unione Sovietica, 2 - 41012 Carpi (MO)





Via Unione Sovietica, 2 - 41012 Carpi (MO) tel. e fax 059 692151  
e-mail: [info@mountainwilderness.it](mailto:info@mountainwilderness.it) internet: [www.mountainwilderness.it](http://www.mountainwilderness.it)

sia stato fermato non dai politici ideologicamente contrari né dagli ambientalisti, ma soprattutto dall'opposizione dell'Alto Adige e dell'Austria, proprio in nome della difesa dell'identità territoriale e della salvaguardia delle potenzialità turistiche. Gli amministratori di Alto Adige ed Austria hanno sempre avuto ben chiaro che è molto difficile coniugare turismo e grandi direttrici del traffico pesante e che una scelta può escludere l'altra, quindi per il bene dei loro territori e per poter permettere uno sviluppo basato sulla conservazione ambientale e l'accoglienza turistica si sono sempre opposti al passaggio della A27.

Ci si trova in una nazione che deve una parte rilevante del suo PIL proprio al turismo e ad una regione, il Veneto, che -assieme alla Toscana- dovrebbe costituire la "punta di diamante" del turismo nazionale (a livello mondiale il primo posto per il patrimonio culturale, architettonico ed artistico è tenuto dall'Italia, il secondo dalla Spagna, ma la sola Toscana supera la Spagna che comunque è più o meno allo stesso livello del Veneto!) ed anche i valori naturalistici e paesaggistici hanno un peso determinante. Invece in Veneto per questo sempre invocato (a parole..) turismo non sembra si sfruttino tutte le possibilità, anche in una visione prevalentemente economica, e quando -come in questo caso- si tratta di scegliere tra la salvaguardia dell'integrità ambientale e il "sacrificio" in nome del progresso, la scelta sembra indirizzarsi sempre verso il sacrificio dei valori locali.

Quindi la valutazione di questo progetto specifico va vista e pesata, a nostro parere, nella più ampia prospettiva della rete europea di collegamenti stradali per il traffico pesante, cioè sia dello sfondamento a nord che del collegamento con l'asse autostradale Udine-Tarvisio.

### **Dolomiti monumento del Mondo e Patrimonio dell'Umanità.**

Dopo un percorso durato oltre 15 anni, nel 2009 l'UNESCO ha riconosciuto alle Dolomiti lo status di Patrimonio dell'Umanità. Anche se questo prolungamento non va ad intersecare direttamente nessuno dei nove sistemi o gruppi dolomitici che sono stati riconosciuti dall'UNESCO meritevoli di tutela e per cui le Dolomiti sono state riconosciute quali Patrimonio dell'Umanità, questo nuovo asse viario, anche nella prospettiva del suo prolungamento, costituisce un ulteriore elemento di degrado visivo, una banalizzazione del paesaggio, inteso non solo semplicemente come "quinta teatrale" del territorio con mero valore estetico, ma come indispensabile valore per la conservazione dell'integrità del territorio, anche nella visione del suo utilizzo a fini turistici. Il paesaggio non va interpretato come l'arredo estetico di un'area ma come la sua "anima", la caratteristica che lo contraddistingue e lo rende diverso da tutti gli altri. In questa logica una zona industriale o una qualsiasi periferia di una grande metropoli non può meritare il titolo di Patrimonio dell'Umanità in quanto prodotto di una cultura umana che ha omologato e banalizzato molte aree del Pianeta, rendendole tutte simili tra loro, senza alcuno o con pochi caratteri distintivi.

Lungo il tracciato del prolungamento proposto e degli ulteriori "passi in avanti" molti scorci paesaggistici (ad es. sul Duranno o sulle Marmarole) verrebbero profondamente intaccati, e comunque l'opera si trova spesso a breve distanza dalle cosiddette Aree Tampone. Una possibile obiezione a questa richiesta di conservazione del paesaggio potrebbe essere che comunque altre opere viarie o una parte del vecchio progetto della Venezia-Monaco sono state realizzate; la nostra risposta è che il riconoscimento UNESCO ha un tale valore e costituisce una tale opportunità per il territorio che non si può pensare ad esso se non come ad uno spartiacque che divide il prima dal dopo, **un momento preciso in cui la sensibilità verso i valori**

IN MONTAGNA DALLA PARTE DELLA MONTAGNA

Associazione di Protezione Ambientale riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente - DEC/RAS/1645/2004 del 28/10/04 ai sensi dell'art. 13 legge 8/7/1986 n° 349 →→→→ Per contributi ed iscrizioni: versamento postale su ccp n° 61289203, oppure bonifico bancario (IBAN: IT39 H076 0111 2000 0006 1289 203) intestato a MOUNTAIN WILDERNESS ITALIA - via Unione Sovietica, 2 - 41012 Carpi (MO)



**ambientali deve già essere diversa**, non può essere considerato un evento poco rilevante ma una pietra miliare, un nuovo approccio verso il quale chi amministra il territorio in questione, a tutti i livelli, ha da subito delle nuove e diverse responsabilità. Il riconoscimento UNESCO non può essere considerato come un semplice richiamo turistico, va ad incidere sull'insieme delle scelte e il rigore nell'iter del riconoscimento ne è una prova. Inoltre il riconoscimento non è un titolo che una volta dato resta acquisito, ma è sottoposto a continue verifiche e può essere revocato, con conseguente perdita di immagine a livello internazionale ed anche di credibilità politica di chi si assume questa scomoda responsabilità. Quindi se prima del riconoscimento una certa scelta ha un valore più o meno locale, dopo può diventare un fatto a rilevanza internazionale di cui tutto il mondo viene a conoscenza.

Per molti anni si è criticato il fatto che la ricostruzione avvenuta dopo il disastro del Vajont non abbia rispettato, nell'area di Longarone e zone limitrofe, l'alveo del Piave, creando in esso una forte urbanizzazione a scopi prevalentemente industriali, esponendo così queste strutture al pericolo costituito da eventi eccezionali (lunghi periodi di pioggia, piene, inondazioni...) che puntualmente si verificano anche a distanza di decenni l'uno dall'altro. Ora stiamo assistendo al tentativo di portare alle estreme conseguenze quella filosofia iniziata dopo l'evento del Vajont, e la Valle del Piave potrebbe venire totalmente "colonizzata" da immissioni, uscite, svincoli, viadotti ed opere accessorie, tutti interventi ad alto impatto ambientale e visivo, che snatureranno completamente il già parzialmente compromesso assetto della valle.

Come risulterà, dopo, lo scorcio sulla diga del Vajont? Come sarà l'effetto dell'attraversamento dei viadotti da una riva all'altra del Piave in una valle così incassata? Come apparirà, dopo, l'inizio della Val Montana, la prima in ordine di tempo ed una delle più estese aree wilderness delle Alpi? Nessun problema se si considera il paesaggio solo un accessorio accidentale e non indispensabile, ma non è certo questa la filosofia dell'UNESCO.

### **Peggioramento della qualità dell'acqua.**

Dei circa 20 km di prolungamento, oltre la metà risultano essere in galleria e se questo diminuisce l'impatto visivo d'insieme dell'opera, presenta il non irrilevante pericolo di andare ad intercettare falde e sorgenti, modificando l'assetto idrologico delle aree attraversate.

Non è una valutazione trascurabile affermare che il sistema dolomitico costituisce, nella sua interezza, la fonte di approvvigionamento idrico dell'alto Veneto e non solo, poiché il peggioramento della qualità delle acque di falda in pianura sta gradualmente spostando i punti di intercettazione dell'acqua per uso potabile umano sempre più a nord. In questa prospettiva i gruppi dolomitici, costituiti da rocce calcaree e quindi ricchissimi di fenomeni carsici, costituiscono la speranza per il futuro di una gran parte della pianura veneta di poter continuare a bere acqua di qualità accettabile.

Quindi nella valutazione del presente progetto va posta la massima attenzione al problema della qualità delle acque non relativamente ad un intervento su "soli" 20 km, ma nella prospettiva di creare i presupposti per una forte intensificazione del traffico, soprattutto pesante, nella Valle del Piave e le conseguenze che questo potrebbe avere sulla qualità delle acque intese non come "bene locale" ma come risorsa collettiva dell'intera comunità regionale, da salvaguardare ed utilizzare nel miglior modo possibile.

### **Aree tutelate.**

Oltre alla già citata Val Montana, il tracciato dell'opera va ad incidere su zone di tutela

paesaggistica previsti dal vigente PTRC quali quelle del Cridola e del Duranno, su siti di Rete Natura 2000 come l'Area ZPS del Cadore e del Comelico, l'area SIC della Val Talagona-Monte Cridola e Monte Duranno, aree per le quali vanno rispettate tutte le normative vigenti a livello europeo. Al di là dei singoli manufatti l'insieme dell'opera risulterebbe fortemente impattante per tutta la porzione di alveo interessata, determinandone un cambiamento definitivo e non recuperabile, se non in tempi lunghissimi e a costi molto alti.

### **Considerazioni finali.**

Mountain Wilderness Italia esprime la propria contrarietà alla realizzazione dell'opera proposta, ritenendo che, essendo già stata migliorata di molto la viabilità nella Valle del Piave con allargamenti di carreggiata, viadotti di limitate proporzioni e circonvallazioni di centri abitati, sia più opportuno continuare su questa strada della razionalizzazione e miglioramenti locali ed in base a queste scelte fatte negli anni passati, dopo l'abbandono dell'idea del prolungamento dell'autostrada. Ricordiamo che già in occasione dei lavori riguardanti la tratta A27 fino a Pian di Vedoia le Amministrazioni promisero interventi di miglioramento sulla linea ferroviaria, che invece è stata progressivamente depotenziata mentre in altre regioni -come ad esempio in Alto Adige con il treno da Merano a Malles, utilizzato con soddisfazione sia dai residenti che dai turisti- si è investito con successo in una politica di riduzione del traffico su strada con vantaggi per tutti.

Riesumere a stralci il vecchio progetto della Venezia-Monaco è invece una scelta che risulta essere né corretta né in linea con le prospettive di sviluppo turistico dell'area coerentemente con lo status di Patrimonio del Mondo-UNESCO.

per Mountain Wilderness Italia – il Presidente (Fausto De Stefani)



per Mountain Wilderness Veneto – il Rappresentante regionale (Antonio Scarpa)

