

Oramai non stupisce più di tanto, la pervicacia nel riproporre un argomento logoro come la Venezia-Monaco attraverso un'altra invenzione verbale come il "Nuovo passante Alpe-Adria".

Ritorno su alcune osservazioni, per richiamare la serietà del problema, oltre il "federalismo" e l'incapacità del futuro insito nella politica delle parole.

A mio giudizio è indispensabile evidenziare, come varie siano state le dichiarazioni, e diverse le prese di posizione in questo frattempo, un modo ondivago di trattare la questione.

*"No all'Alemagna. No all'E66. Non vogliamo, né come Alto Adige, né come Carinzia, nuove piste per corse automobilistiche che deturpino il paesaggio" Il Gazzettino del 10 Aprile del 2002.*

*"Un no secco a qualsiasi ipotesi di nuove arterie stradali siano esse Alemagna oppure la direttrice E66." Corriere delle Alpi 10 Aprile 2002.*

Si tratta di due resoconti dell'incontro tra Durnwalder, Presidente della Giunta di Bolzano e di Haider, Presidente della Carinzia.

L'incontro avvenne a Bolzano nel corso del quale furono trattati vari argomenti e, tra questi, il miglioramento dei collegamenti viari tra Bolzano e Klagenfurt ed il potenziamento dei percorsi ciclabili, formazioni professionali e manifestazioni turistiche.

*"Noi parteciperemo alle loro fiere, soprattutto agli appuntamenti frequentati da operatori dell'Est europeo, .....noi accoglieremo poi i carinziani per l'interscambio delle opportunità, da cui entrambi avremo modo di guadagnare."*

Fin qui tutto bene, ma poi: durante un incontro a Klagenfurt con la presenza dell'allora assessore regionale al turismo del Veneto, il governatore della Carinzia Haider ebbe a dire: *"Una superstrada turistica da Lienz al Cadore, agganciata all'A27, siamo pronti a sottoscriverla"*. Ma questa superstrada turistica, non riguardava direttamente il territorio della Carinzia, ma avrebbe consentito ai carinziani, *"di raggiungere le Dolomiti e, quindi, Venezia in un tempo più breve..."* Evitando la Tarvisio-Palmanova.

Questo bastava (secondo l'allora assessore regionale), per far cessare le *"chiacchiere, mettersi attorno ad un tavolo....Anche con gli ambientalisti, perché la superstrada così prospettata"* (ripeto nel nostro territorio, non nel loro), *"è davvero eco-compatibile e, fra l'altro, realizzabile quasi tutta in galleria"*.

Vi era poi l'annuncio, sempre in quell'occasione, di una *"strada dei formaggi e dei prodotti tipici che partirà da Belluno e arriverà a Klagenfurt"*.

*Dal Corriere delle Alpi del 6 giugno 2003.*

Questo il passato, le prese di posizione, i desideri (molti), trascurando il come si siano trasformati il luogo, il tempo e lo spazio che hanno una loro dinamicità e non aspettano. E non sappiamo,

adesso, quale ruolo abbia assunto la dinamicità fisica del territorio sul quale calare progetti vecchi d'anni.

Si fa fatica a ripetere le solite osservazioni, ma vorrei rimandare i miei lettori, che ne siano interessati, alle 295 pagine del Libro bianco: *L'autostrada di Alemagna nel sistema delle comunicazioni terrestri europee.*, dovuta alla Società per l'Autostrada d'Alemagna-Venezia, Batia spa-Milano, settembre 1974.

E fra queste quelle da pag. 110, cpv, 2.2.3, Il Tracciato, sino a pag.115.

Per il resto sarebbe interessante confrontare le analisi, le caratteristiche, gli effetti economici e territoriali, le previsioni, le considerazioni finali.

Una verifica temporale di 36 anni e, ove si ritenga necessario, un confronto sul perché della miozziana Venezia Monaco di Baviera, del 1956. Ma chi vorrà, o potrà farlo?

Sono argomenti più veri e seri dell' "...intanto arriviamo sino a Pieve, poi si vedrà..." I Veneti, si meritano di meglio di quanto la politica, in questo campo, offra loro, nelle idee, nei fatti e nelle decisioni.

Pier Maria Gaffarini DAUR/LST Università di Padova