

UN PIANO PER LE STRADE - Parla il consigliere Anas Bortolo Mainardi: irrealistici, ormai, gli sbocchi a Nord e a Est

Né Monaco né Tolmezzo: l'A27 al massimo fino a Caralte

Ancora possibile il traforo del Cavallino, ma occorre fare presto. Tra le priorità, la galleria del Comelico e la Valbelluna

Molti problemi strutturali affliggono la viabilità bellunese e richiederebbero una soluzione definitiva. La provincia di Belluno, d'altra parte, è in fondo alla classifica italiana per dotazione di infrastrutture.

Le ultime discussioni, in ordine di tempo, riguardano l'allungamento dell'autostrada A27 da Pian di Vedoià fino a Caralte (contestualmente alla variante di Longarone) e la tangenziale di Cortina d'Ampezzo. Il quadro generale delle scelte vede coinvolti in primo luogo l'Anas, la Regione del Veneto, gli enti locali e alcuni soggetti privati interessati alla realizzazione delle grandi opere con la tecnica del *project financing*, che più o meno funziona così: la società privata realizza l'opera a proprie spese, poi incassa i pedaggi per qualche decina d'anni e alla fine ottiene un vantaggio economico.

Quali scelte, dunque? Quali priorità, nell'ottica di migliorare nel suo insieme il sistema infrastrutturale bellunese?

MAINARDI: UN PIANO PER LO SVILUPPO

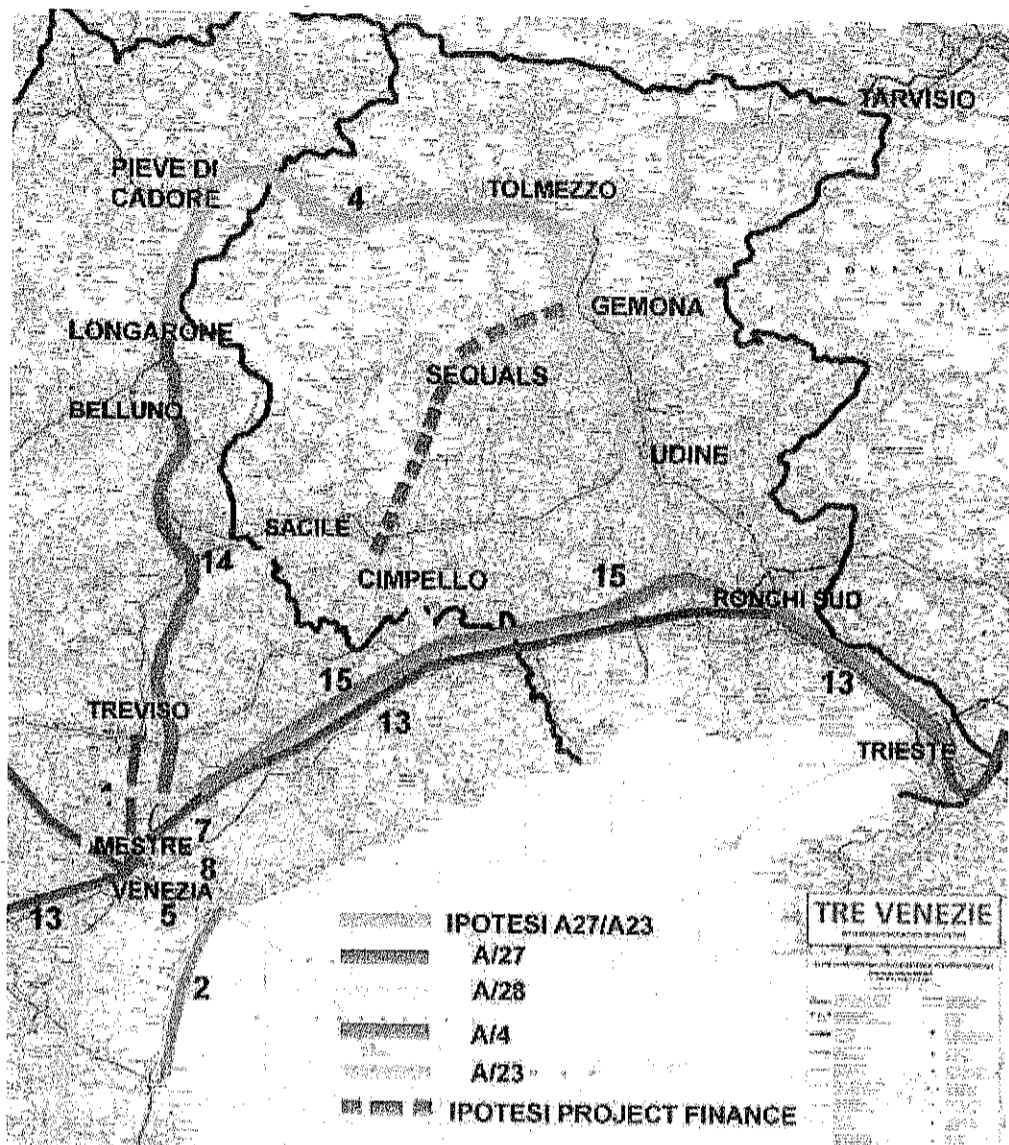
«Le strade non vanno trattate solo come opere pubbliche. Le vie di comunicazione sono investimenti fissi sociali sul territorio che da sempre cambiano radicalmente i connotati delle comunità attraversate. Le reti infrastrutturali e la mobilità nella e della comunità bellunese non possono prescindere da un'idea del territorio e quindi da un progetto del possibile sviluppo economico e sociale».

Parole di Bortolo Mainardi, architetto originario di Lorenzago di Cadore, Commissario straordinario per le Grandi opere strategiche del Nord-Est dal 2003 al 2006, e oggi uno dei quattro consiglieri di amministrazione dell'Anas, la Spa controllata interamente dal Ministero dell'economia che gestisce buona parte della rete viaria italiana. Mainardi è anche autore di un volume dedicato proprio alla storia e alle prospettive delle infrastrutture in Italia, intitolato «Semaforo rosso», edito nel 2008 da Marsilio con la prefazione di Francesco Cossiga.

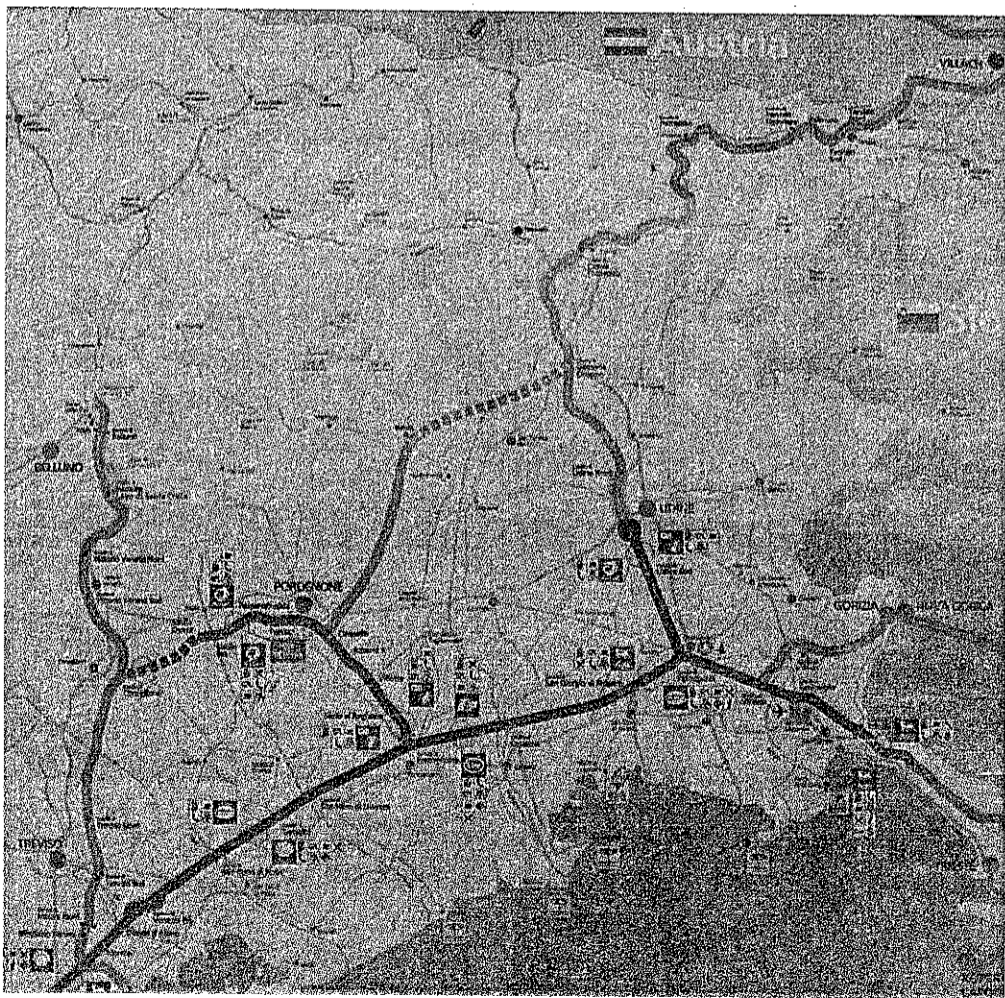
PRIMA E DOPO GLI ANNI OTTANTA

«La provincia di Belluno è storicamente caratterizzata da una duplice problematica: le difficoltà nei collegamenti interni tra le vallate, e nella velocità di collegamento da e verso l'esterno», ragiona Mainardi.

«L'asse di Alemagna, storica direttrice di collegamento tra Venezia e il Sud Tirolo, è un tracciato antico, terminato nel 1831. Allora e per un certo periodo di anni quello fu il passaggio preferito per il trasporto di legname e per il commercio in generale. Con il tempo, a seguito dell'apertura della "strada dell'Adige" che collega Verona con il Brennero, con lo sviluppo della ferrovia fino al collegamento con Innsbruck e poi



Le grandi infrastrutture stradali del Veneto Orientale e Friuli Venezia Giulia, esistenti e in progetto. Secondo il consigliere dell'Anas Bortolo Mainardi, che ha fornito la mappa all'Amico del Popolo, il tracciato rosso tratteggiato ha forti possibilità di essere realizzato: sarà un tronco autostradale che collegherà direttamente Pordenone a Gemona, comodissimo anche per i traffici commerciali del Veneto Centrale e Orientale verso la porta internazionale di Tarvisio. La nuova arteria si pone in diretta concorrenza con l'ipotesi di collegamento Longarone-Tolmezzo (indicata in verde): il prolungamento dell'A27, dunque, diviene irrealistico perché l'autostrada Cimpello-Gemona sarà più breve, più facile da realizzare, meno costosa, meno impattante, più capace di attirare traffico (e, dunque, di ripagarsi in breve tempo). Rimane in piedi, secondo Mainardi, la possibilità di proseguire l'A27 (segno verde) da Longarone a Pieve di Cadore.



SACILE EST (PORDENONE) - Già diversi anni fa nella stazione di servizio Sacile Est dell'autostrada A28 è stato collocato questo pannello. Realizzato dalla concessionaria Autovie Venete (in verde le tratte gestite da quella società), illustra la rete autostradale del Veneto Orientale e Friuli Venezia Giulia, esistente e in progetto. Come si vede, a destra (Est) di Pordenone era già indicata come arteria autostradale la strada veloce Cimpello-Sequals, con la prospettiva (tratteggiato) di un suo congiungimento, più a Nord, con l'autostrada A23 Palmanova-Tarvisio all'altezza di Gemona. La strada veloce Cimpello-Sequals corre in aperta campagna, con andamento rettilineo, senza disslivelli, ed è già dotata di svincoli di innesto. La Regione Friuli ora vuole trasformarla in vera autostrada. E' un concorrente nettamente avvantaggiato rispetto alla Longarone-Tolmezzo.

con la tratta Fortezza-Dobbiaco del 1871, l'Alemagna perse progressivamente il traffico a favore dell'area trentina. Per certi aspetti questa situazione segnò la fine del canale di comunicazione attraverso le Dolomiti bellunesi».

«Bisogna arrivare agli anni Ottanta», continua Mainardi, «perché lo Stato, attraverso l'Anas, avviò degli interventi importanti sulla vecchia direttrice di Alemagna: oltre a ultimare il tratto autostradale tra Vittorio Veneto e Pian di Vedoià, realizzò la galleria del Comelico, le varianti di Lozzo e Pieve, il Ponte Cadore, le varianti al tracciato della strada statale 51 con le gallerie di Caralte, Macchietto, Rucorvo-Rivalgo, Ospitale, Castelavazzo, insieme con altre opere minori. Sull'asse rimane però da risolvere il nodo di Longarone, il quale è un'evidente emergenza e priorità su questa strada statale».

LA VENEZIA-MONACO «ORMAI IRREALISTICA»

Mainardi, nel suo ruolo di Commissario per le grandi opere, ebbe l'incarico di verificare la possibilità di un proseguimento dell'autostrada verso nord, per ridare piena funzionalità a quell'antica direttrice di collegamento, cercando uno sbocco verso la Germania.

«Dal mio punto di vista, quindi tecnico e non politico», argomenta Mainardi, «ritengo che il collegamento con la rete autostradale europea sia un'ipotesi ormai irrealistica. Non dimentichiamo che anche un ramo del parlamento italiano ha già ratificato i Protocolli in attuazione della Convenzione delle Alpi, tra i quali quello che riguarda il trasporto su strada. Recita testualmente: "Le parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino"».

VERSO TOLMEZZO? «L'IDEA È SCEMATA»

Strada chiusa verso nord? E' ovvio che l'ipotesi del proseguimento dell'autostrada si giustificerebbe meglio se "andasse da qualche parte", cioè se fosse raccordata ad altre autostrade. Per questo nel 2003 proprio Mainardi, al tempo Commissario per le grandi opere strategiche del Nord-Est, propose il collegamento della A27 con la A23.

Tuttavia oggi l'architetto è pessimista: «L'idea di collegare Pian di Vedoià a Tolmezzo, che avevo cercato di porre all'attenzione anche nazionale nel 2003, direi che oggi è completamente scemata vista e considerata l'ipotesi della regione Friuli del collegamento da Cimpello a Gemona, per il quale è stato già presentato il bando di gara in Finanza di Progetto che scade a dicembre».

TUNNEL CAVALLINO? «SUBITO O MAI PIU'»

L'architetto Mainardi si sente però di proporre un'altra via alla politica. «C'è ancora una possibilità

di collegare la nostra provincia con un valico confinario, pur rimanendo scettico su possibili attraversamenti alpini con strade di grande comunicazione, visto il divieto contenuto nel già citato Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi. Personalmente, proporrei di cercare un accordo concreto con la comunità di Lienz, in Austria, per uno sbocco di strada turistica sotto il Monte Cavallino. Presto, però, perché il Friuli sta cercando di convincere la comunità della Carinzia a realizzare un passaggio sotto il Monte Croce Carnico; per l'Austria, una strada potrebbe escludere l'altra».

L'A27 PUÒ ARRIVARE ALLE PORTE DEL CADORE

Mainardi vorrebbe che i ragionamenti si concentrassero su ciò che è realmente realizzabile.

«Ho la sensazione che la politica non produca programmi di concrete possibilità ma grandi scenari per lo più filosofici, per quanto riguarda la mobilità in generale. Venendo a cose più concrete», continua l'architetto, «io vedo tra le priorità per la provincia di Belluno il completamento della A27 fino a Macchietto, che risolverebbe contestualmente la priorità della variante di Longarone».

C'è anche un consiglio "politico": «In attesa del parere sullo Studio di Impatto Ambientale del progetto autostradale fino a Macchietto», sostiene Mainardi, «mi pare opportuno verificare la possibilità di un contributo pubblico spalmato in cinque anni e con rimborso in clausola concessionaria: sarebbe di sicuro aiuto per tenere basse le tariffe. Si potrebbe anche ipotizzare l'intervento in due tempi, cioè in due stralci, ed è anche possibile verificare con l'Anas se c'è la possibilità di utilizzare la strada esistente per la realizzazione della nuova autostrada».

LE ALTRE PRIORITÀ SECONDO MAINARDI

«La politica», conclude Mainardi, «dovrebbe interrogarsi su come plasmare e programmare interventi di sicura necessità e priorità». E l'architetto fornisce il suo elenco: «il completamento del collegamento della A27 tra Cadola e il Col Cavalier; la messa in sicurezza della galleria del Comelico con l'impianto di illuminazione, l'impianto antincendio e la realizzazione dei luoghi sicuri; le varianti sulla Valbelluna tra Busche, Sedico e Santa Giustina; la variante di Feltre (Anzù-Nemeggio); alcuni tratti della Valle del Boite, a partire dall'attraversamento di Valle».

Riassunto: si all'autostrada fino alle porte del Cadore (e basta), si al traforo turistico del Monte Cavallino, si a una serie di migliorie in tutta la provincia. No a chiacchiere inutili su ciò che non sarà possibile realizzare, no a opere che non risultano necessarie né prioritarie.

L.D.O.

AUTOSTRADA - Nella convenzione c'è anche il "rallentamento" della statale

Se prolungare l'autostrada significa obbligare tutti a percorrerla e a pagare

Venerdì 10 settembre scadono i sessanta giorni per le osservazioni al progetto di prolungamento dell'autostrada di Alemagna. La questione è stata discussa anche nell'ambito di alcuni incontri, come la partecipata riunione pubblica che si è svolta a Fortogna il 2 settembre e l'assemblea fra i sindaci cadorini convocata martedì 7 settembre a Pieve.

A Fortogna i frazionisti, presenti in massa all'appuntamento, si sono detti molto preoccupati sulle possibili ripercussioni di un tracciato autostradale che passerebbe assai vicino ad alcune costruzioni poste nei pressi del Piave.

Il comitato, nettamente contrario all'ipotesi del prolungamento, ha presentato le sue puntuali osservazioni al progetto, indicando i punti di maggiore rischio ed evidenziando una serie di contraddizioni che gettano forti dubbi sulla reale sostenibilità economica di un'opera che dovrebbe costare 1 miliardo e 200 milioni di euro.

Viene preferita l'ipotesi di una variante stradale per Longarone, accantonando il progetto dell'autostrada.

I SINDACI CADORINI PROMETTONO UNITÀ

A Pieve i sindaci del Cadore e di Cortina hanno affidato proprio all'ampezzano Andrea Franceschi il compito di portare nei rapporti con Anas, Regione e Provincia: c'è la volontà di arrivare a indicazioni unitarie e condivise in merito alla viabilità da parte di tutti i sindaci di quel comprensorio. E c'è la promessa dei primi cittadini di discutere a fondo il tema della viabilità e delle sue ricadute economiche e sociali, per arrivare a una posizione comune che possa orientare le scelte.

E' molto avvertita, peraltro, la necessità delle convallazioni: a Cortina, nella Valle del Boite, in Centro Cadore. Può essere che il comitato dei sindaci di Cadore e Ampezzo arrivi anche a indicare una scala condivisa di priorità.

Sotto esame, in questi ultimi due mesi, è stata la bozza di convenzione per il prolungamento dell'A27 «Passante Alpe Adria», presentata ai comuni verso metà luglio. Il patto legherà la Regione del Veneto e il gruppo di tre imprese che si

sono rese disponibili a realizzare l'opera con il sistema della "finanza di progetto" (*Project Financing*): una serie di vincoli reciproci per garantire in primo luogo, com'è ovvio, il ritorno economico ai privati che si accolleranno le spese di realizzazione.

TRAFFICO, LE STIME SONO CORRETTE?

Vincoli non di poco conto, com'è emerso nella riunione di Fortogna. Il costruttore privato, infatti, rientrerà dalle (ingenti) spese di realizzazione incassando un pedaggio "rifornito" per 40 anni dall'entrata in servizio dell'autostrada e solo se i flussi di traffico prospettati si riveleranno corretti o superiori alle previsioni. Le stime sono di un aumento di veicoli lungo l'asse del Piave, sia per il generale incremento della mobilità turistica prospettato anche dalla Ue, sia per il richiamo che l'autostrada stessa eserciterà sull'utenza stradale.

Ma le previsioni di traffico - molto superiori ai flussi attuali - sono corrette? E davvero l'autostrada richiamerà un flusso

dei mezzi leggeri in funzione esclusivamente del traffico locale dei residenti, assumendo o facendo in modo che siano assunti da tutte le competenti amministrazioni, aziende ed enti pubblici i provvedimenti a tal fine necessari».

In altre parole, tutto il traffico, pesante e non, ad eccezione di quello dei residenti, dovrà essere forzata-mente convogliato sull'autostrada, a costo di rendere meno scorrevole la strada statale 51.

MIGLIORE VIETATE SULLA STATALE

Non solo: la Regione non potrà «compromettere la gestione» dell'autostrada «creando attività in concorrenza o comunque determinando sottrazione di bacino di utenza e conseguenti effetti negativi sull'equilibrio economico e finanziario».

Che vuol dire: vietata qualsiasi miglioria sulla viabilità ordinaria, ma anche lo stop a qualunque ipotesi di rilancio della ferrovia che oggi resiste fino a Calalzo.

CONTI SBAGLIATI? PAGA IL CITTADINO

Non saranno ammessi sbagli sulle stime di traffico, che determinerebbero anche la revisione (al rialzo) delle tariffe. Infatti, tra i «presupposti e le condizioni di base che assicurano il mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario» è citata la «concreta esistenza e fruibilità di un bacino di utenza di entità

non inferiore a quella assunta a riferimento ai fini della stima dei flussi di traffico». Se i conti non torneranno, la Regione dovrà erogare un contributo pubblico (i costi, dunque, ricadranno sui cittadini) ed eventualmente prorogare la durata della concessione.

LA REGIONE: COSÌ CARO IL PEDAGGIO?

Fatto sta che i dubbi sulla sostenibilità economica dell'opera circolano anche in Regione: ancora nel 2009 il Nucleo regionale di valutazione e verifica degli investimenti scriveva che «le ipotesi di traffico sono strettamente condizionate dall'applicazione di provvedimenti di *traffic calming* lungo la Statale 51, che richiedono il preventivo accordo con Anas SpA e gli enti locali coinvolti», e che «i tassi di crescita del traffico ipotizzati dal proponente sono compatibili con l'aumento del traffico registrato al casello di Belluno della A27 nel periodo 2000-2006, ma non trovano riscontro nel contemporaneo incremento del traffico registrato lungo la SS51», fermo restando che «sotto il profilo tariffario, il pedaggio chilometrico della proposta appare sensibilmente più elevato rispetto ad analoghe infrastrutture autostradali».

I conti li ha fatti il Comune di Ponte, nettamente contrario: da Cadola a Caralte 6,50 euro per le auto, 23,80 euro per i veicoli commerciali.