



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

1

## CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

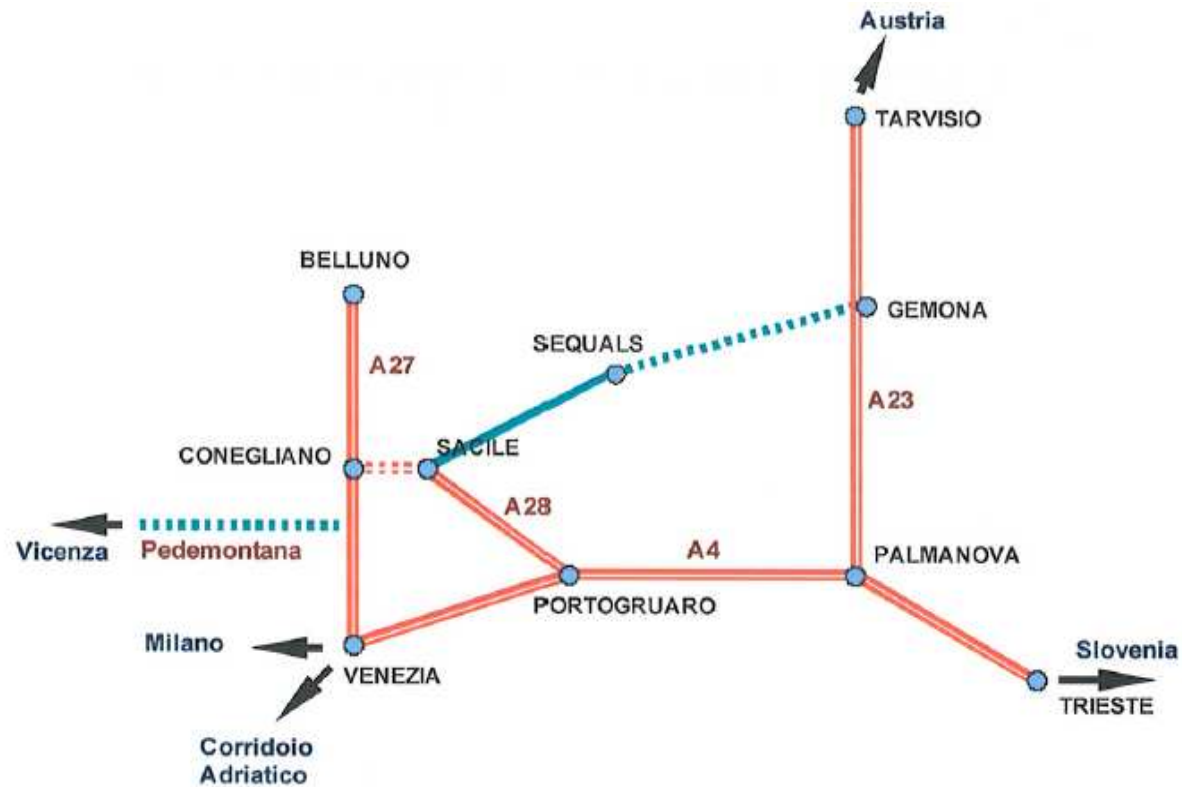
- Raccordo autostradale fra la A28 (Portogruaro-Conegliano-Treviso) e la A23 (Palmanova-Tarvisio) a pedaggio
- Autostrada a 2 corsie per senso di marcia più corsie di emergenza di larghezza ridotta (m 1,75 anziché 3)
- Classifica: categoria B (velocità massima 110 km/h)
- Lunghezza 57.7 km dallo svincolo di Fiume Veneto sulla A28 al casello di Gemona sulla A23
- Larghezza nei tratti scoperti e non in rilevato: 22 metri di sede stradale + 5,5 metri fino alle recinzioni con 60 metri circa per lato di vincolo urbanistico dai cigli = **148 metri in totale circa**
- Area complessivamente impegnata: **1.000 ettari circa**
- Barriera di ingresso a **Zoppola**, barriera di uscita a **Majano**, caselli intermedi a **Arzene, Spilimbergo, Sequals**



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

1

## CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO



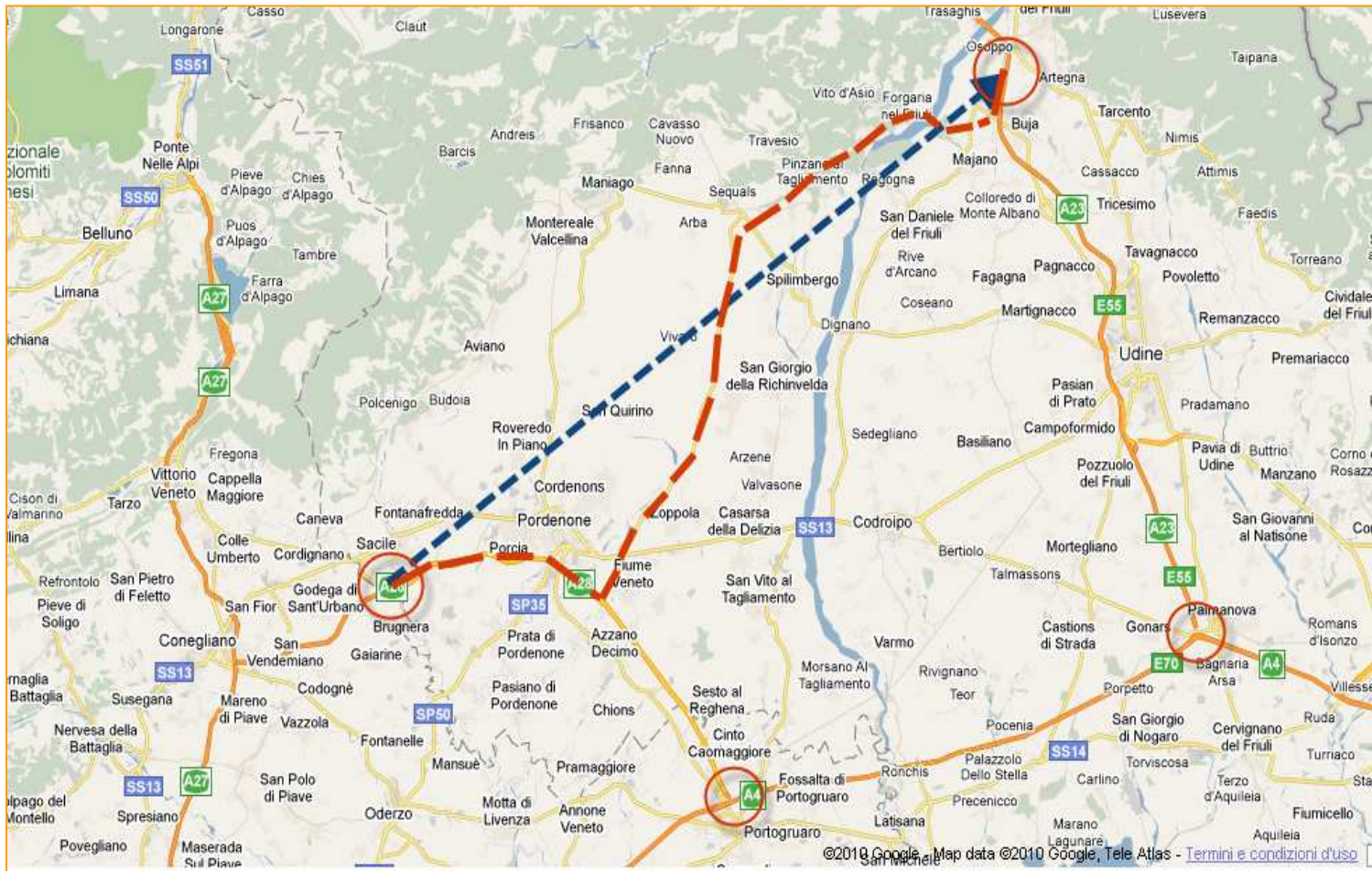
Se il tracciato fosse veramente questo (presente in alcuni documenti ufficiali) almeno si avrebbe un consistente risparmio di chilometri ma...



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

1

## CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO



il tracciato vero non è rettilineo.



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

1

## CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO





# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

2

CARATTERISTICHE: tratto Cimpello-Arzene





# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

2

CARATTERISTICHE: tratto Arzene-Pinzano





# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

2

CARATTERISTICHE: tratto Pinzano-Osoppo





# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

4

## ASPETTI ECONOMICI

- ❑ Opera realizzata in project financing (finanza di progetto): mediante gara di appalto, la Regione Friuli Venezia Giulia assegna a un'impresa o a un consorzio di imprese la progettazione, la realizzazione e la gestione dell'opera, secondo le condizioni imposte dal bando di gara
- ❑ La società o il consorzio che vince realizza l'opera (**tempi stimati 5 anni**) e la gestisce imponendo un pedaggio che consenta il recupero dell'investimento (la concessione di norma è 30 anni: in questo caso è previsto un lasso di **50 anni** oltre i tempi di costruzione, per un totale di 55 anni)
- ❑ Il costo ammonta a **975 milioni di euro**
- ❑ Il costo del pedaggio IVA compresa è di:  
**0,17 € al km per i veicoli leggeri**  
**0,32 € al km per quelli pesanti**  
si tratta di una cifra molto più alta dei pedaggi abitualmente applicati (circa il triplo). Nel calcolo della distanza percorsa vanno sommati 7 km virtuali per chi attraversa la barriera di Majano e 3 km per chi attraversa quella di Zoppola.

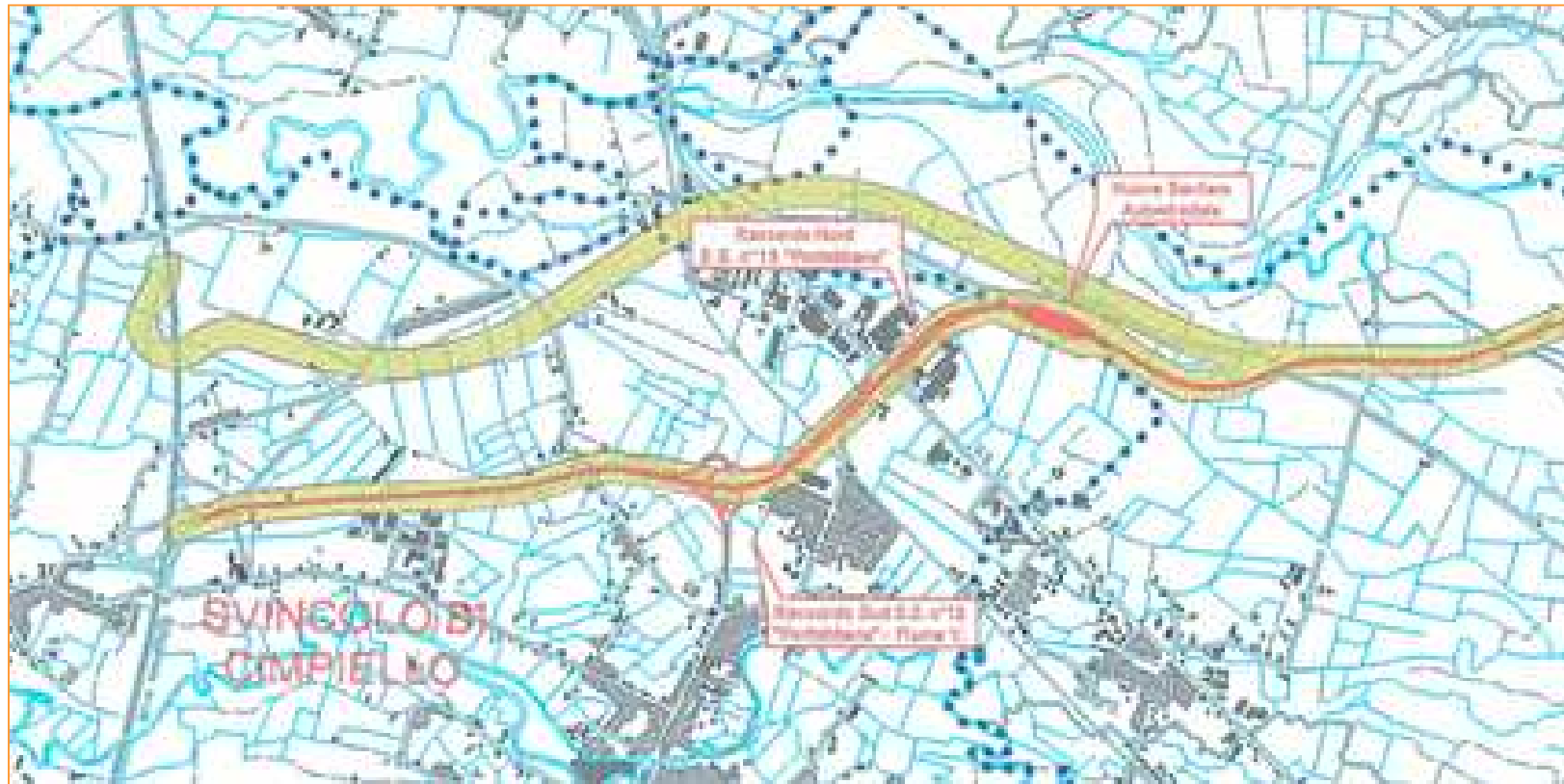




# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

4

ASPETTI ECONOMICI: costo del pedaggio Barriera Zoppola

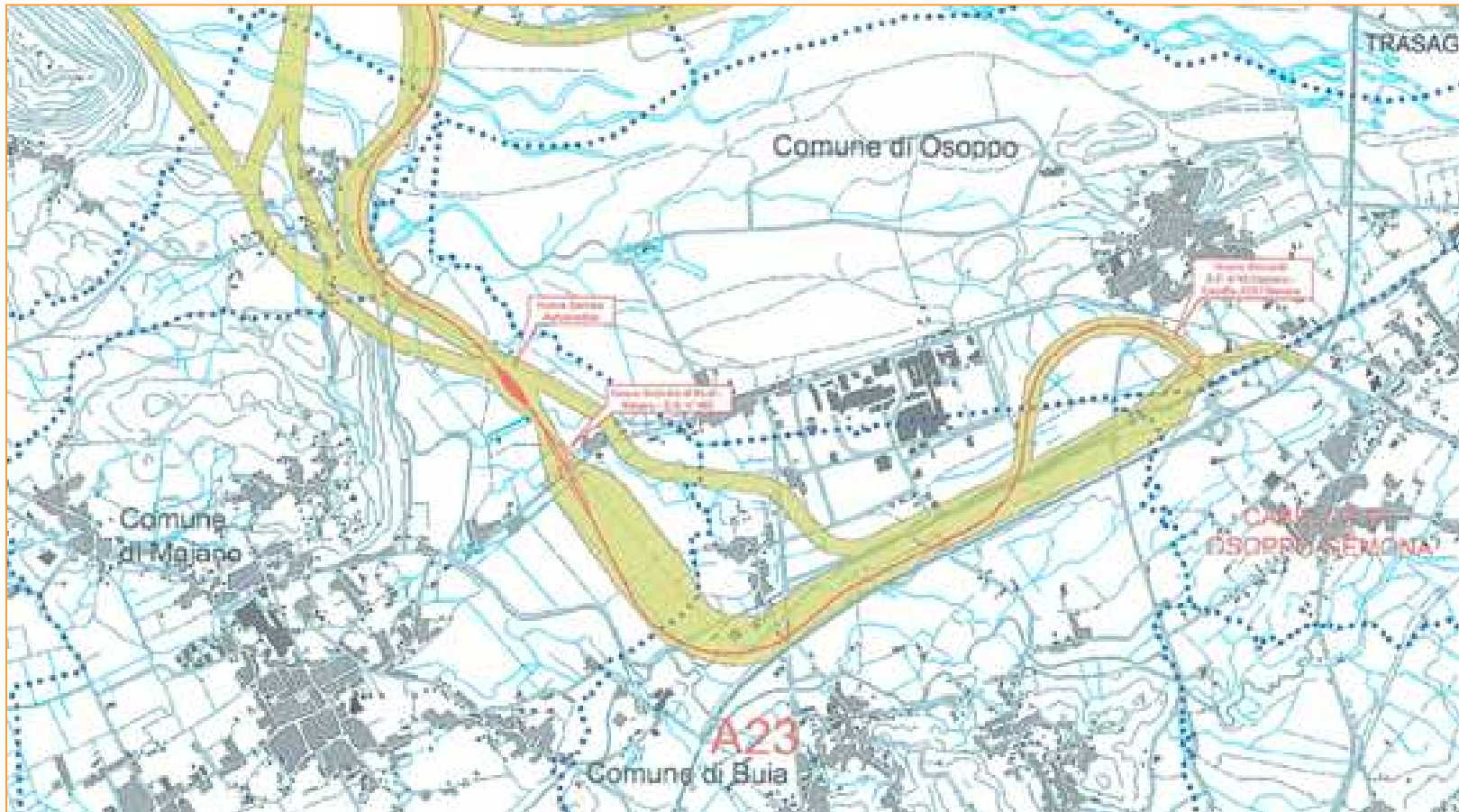




# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

4

ASPETTI ECONOMICI: costo del pedaggio Barriera Majano





# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

4

## ASPETTI ECONOMICI: costo del pedaggio per le autovetture

0,17 €		GEMONA		MAJANO SS463		SEQUALS		SPILIMBERGO		ARZENE		FIUME V. SS13		A28	
GEMONA	€			0,00		4,84		5,92		7,78		9,81		9,81	
	km					7,4	0	28,6	28,6	35	35	46	46	55,4	58
MAJANO SS463	€	0,00				4,84		5,92		7,78		9,81		9,81	
	km	7,4	0					21,2	28,6	27,6	35	38,6	46	48	58
SEQUALS	€	4,84		4,84				1,08		2,94		4,97		4,97	
	km	28,6	28,6	21,2	28,6					6,4	6,4	17,4	17,4	26,8	29,4
SPILIMBERGO	€	5,92		5,92		1,08				1,86		3,89		3,89	
	km	35	35	27,6	35	6,4	6,4					11	11	20,4	23
ARZENE	€	7,78		7,78		2,94		1,86				2,03		2,03	
	km	46	46	38,6	46	17,4	17,4	11	11					9,4	12
FIUME V. SS13	€	9,81		9,81		4,97		3,89		2,03				0,00	
	km	55,4	58	48	58	26,8	29,4	20,4	23	9,4	12				
A28	€	9,81		9,81		4,97		3,89		2,03		0,00			
	km	58	58	50,6	58	29,4	29,4	23	23	12	12	2,6	0		

La doppia distanza mostra i chilometri effettivi (a sinistra) e quelli che devono pagare gli automobilisti che attraversano una delle barriere (a destra)



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

4

## ASPETTI ECONOMICI: costo del pedaggio per i mezzi pesanti

0,32 €		GEMONA		MAJANO SS463		SEQUALS		SPILIMBERGO		ARZENE		FIUME V. SS13		A28	
GEMONA	€			0,00		9,03		11,05		14,52		18,30		18,30	
	km			7,4	0	28,6	28,6	35	35	46	46	55,4	58	58	58
MAJANO SS463	€	0,00				9,03		11,05		14,52		18,30		18,30	
	km	7,4	0			21,2	28,6	27,6	35	38,6	46	48	58	50,6	58
SEQUALS	€	9,03		9,03				2,02		5,49		9,28		9,28	
	km	28,6	28,6	21,2	28,6			6,4	6,4	17,4	17,4	26,8	29,4	29,4	29,4
SPILIMBERGO	€	11,05		11,05		2,02				3,47		7,26		7,26	
	km	35	35	27,6	35	6,4	6,4			11	11	20,4	23	23	23
ARZENE	€	14,52		14,52		5,49		3,47				3,79		3,79	
	km	46	46	38,6	46	17,4	17,4	11	11			9,4	12	12	12
FIUME V. SS13	€	18,30		18,30		9,28		7,26		3,79				0,00	
	km	55,4	58	48	58	26,8	29,4	20,4	23	9,4	12			2,6	0
A28	€	18,30		18,30		9,28		7,26		3,79		0,00			
	km	58	58	50,6	58	29,4	29,4	23	23	12	12	2,6	0		

La doppia distanza mostra i chilometri effettivi (a sinistra) e quelli che devono pagare gli autotrasportatori che attraversano una delle barriere (a destra)



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

5

## A CHI SERVE?

È UN'OPERA DI UTILITÀ PUBBLICA?

**1989:** l'utilità pubblica era stata dichiarata dalla Regione non per un'autostrada ma per una **semplice arteria stradale** (Piano regionale della viabilità)

**20/05/2009:** Autovie Venete, Rizzani De Eccher e Impregilo presentano uno studio di fattibilità per un collegamento autostradale Cimpello-Gemona

**14/12/2009:** con la Relazione della Direzione Centrale Mobilità dell'Assessorato regionale ai trasporti viene evidenziata la mancanza del requisito di interesse pubblico per il progetto presentato, proprio perché è un'opera non inclusa nella pianificazione regionale

**17/12/2009:** la Regione con delibera 2830 approva il requisito di interesse pubblico per il progetto presentato

**06/08/2010:** viene pubblicato il bando di gara per la progettazione, la costruzione e la gestione di un raccordo autostradale Cimpello-Gemona sulla Gazzetta Ufficiale della UE. **La scadenza del bando inizialmente prevista per il 20/12/2010, viene procrastinata prima al 18/02/2011 e infine all'11/03/2011**



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

5

A CHI SERVE?

È UN'OPERA DI UTILITÀ PUBBLICA?

**L'utilità pubblica è dichiarata dunque solo per effetto del progetto privato: "a caval donato non si guarda in bocca"**

Il piano regionale delle infrastrutture non è ancora stato licenziato dalla Regione: recepirà senz'altro la nuova infrastruttura, ma non perché sia stata individuata autonomamente dai pianificatori, ma sulla spinta di una proposta privata.

Oggi l'Assessore alla viabilità parla di un'opera strategica per il Friuli: ma fino al 2009 la pianificazione regionale riteneva sufficiente una strada che drenasse il traffico dalla viabilità ordinaria, facilitando gli spostamenti degli abitanti della pedemontana.

L'autostrada ha invece una vocazione diversa, di servizio interregionale (in questo senso viene usata la parola "strategica"), e come tale crea una inefficiente concorrenza con la A23 e non è a servizio della popolazione locale perché:

- è a pedaggio
- non avrà svincoli a San Giorgio della Richinvelda e allo sbocco della Val d'Arzino
- canalizzerà un traffico di transito enorme



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

5

## A CHI SERVE?

### L'interesse privato può generare questi scenari

- l'appaltatore decide di concentrarsi sulla sola costruzione dell'opera, incamerando i 975 mln stanziati. Chi gestirà l'opera ultimata?
- A
- l'appaltatore non è un gestore autostradale: uno aveva un gestore al suo interno (Autovie Venete) ma si è ritirato e l'altro non ce l'ha del tutto.
  - l'appaltatore dunque rinuncia alla gestione con il beneplacito della Regione che la trasferirebbe ad altra società.

Oppure

l'appaltatore dichiara fallimento nella fase gestionale per errori nelle valutazioni economiche dei ricavi:

- a rispondere del fallimento non sono i subappaltatori ma solo il consorzio temporaneo d'impresе (che ha esigui asset)
- B
- il recupero dei crediti in caso di fallimento non è ammesso sul capitale del consorzio temporaneo ma solo sui proventi della gestione (i pedaggi)
  - i debiti ricadrebbero sulle banche e gli istituti pubblici finanziatori
  - in caso di emissione di obbligazioni, le banche stesse trasferirebbero il debito ai sottoscrittori

**In entrambi i casi il costo dell'opera, che resterebbe di proprietà pubblica, finirebbe sulle spalle dei cittadini e degli obbligazionisti**



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

5

## A CHI SERVE?

**L'autostrada sarebbe così solo un'opera speculativa** nell'interesse delle aziende che l'hanno proposta.

### **Non ci sarebbe**

- nessun interesse pubblico
- nessuna ottimizzazione dei flussi di traffico
- nessun significato "strategico"
- nessun interesse alla gestione e perciò al rientro del capitale impegnato (garantito da altri)

In questo scenario il piano finanziario e le altre valutazioni (evoluzione dello scenario economico, previsione dei flussi di traffico, piano tariffario dei pedaggi) diventano solo uno **specchietto per le allodole**.





# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

5

## A CHI SERVE?

### **Ai cittadini della pedemontana?**

Premesso che

- il pedaggio avrà un costo quasi triplo rispetto al resto della rete autostradale (per lo meno per chi la percorrerà tutta)
- la strada esistente è gratuita
- il percorso Gemona-Mestre si accorcia di nemmeno una decina di km (fonte dati: Autostrade per l'Italia) e che l'unico reale abbattimento della distanza è fra Gemona e Pordenone/Conegliano

### **Non servirà**

- a Forgaria, Vito d'Asio, Clauzetto, Pinzano, Castelnuovo, S.Giorgio della Richinvelda: per mancanza del casello
- a Sequals, Spilimbergo, Arzene, Valvasone e Zoppola per Pordenone (oggi è gratuita) ma solo per Gemona e destinazioni ulteriori
- ai Paesi oltre il confine di Tarvisio, a Trieste, alle località balneari e a quelle poste sulla A4, ma solo a quelle poste tra Pordenone e Conegliano
- a Pordenone per raggiungere località fino a Sequals ma solo per raggiungere Gemona



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

5

A CHI SERVE?

## Ma anche se fosse realizzato il casello di Pinzano/Flagogna

Il guadagno in termini di minuti, considerando una velocità media attuale di 60 km/h e sulla futura autostrada una velocità media di 90 km/h, è il seguente:

minuti risparmiati da	per	
	GEMONA - casello A23	SEQUALS
FORGARIA NEL FRIULI	0	6
CORNICO	0	6
FLAGOGNA	5	6
VITO D'ASIO	5	6
CLAUZETTO	5	0
PINZANO	5	0
CASTELNOVO	5	0
S.GIORGIO DELLA RICHINVELDA	peggiora (+5)	peggiora (+5)



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

5

A CHI SERVE?

## Al traffico pesante?

È credibile che un camionista sia disposto a pagare 18,30 € per il percorso Gemona-Pian di Pan?

E chi oggi entra sulla Cimpello-Sequals a Spilimbergo, perché dovrebbe continuare a farlo, pagando 11,05 €?

E, infine, chi attualmente percorre un qualsiasi tratto fra Cimpello e Sequals gratuitamente, prenderà l'autostrada (al prezzo di 3,79 € per Arzene) impiegando più tempo a entrare e a uscire che a percorrere la vecchia strada per Zoppola e Rauscedo? Il pedaggio sale rispettivamente a 7,26 e 9,28 € per Spilimbergo e per Sequals.



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

6

## A COSA SERVE?

**Serve a collegare i Paesi del Nord con l'area industriale pordenonese e poi con la pedemontana veneta attraverso Conegliano e Treviso**

A sostegno di questa domanda di mobilità è stata ipotizzata la circolazione di 23.000 veicoli circa nel primo anno di esercizio (al momento il 2015, ma ci saranno senz'altro ritardi superiori ai due anni), flusso che crescerà fino al valore di 53.000 veicoli circa nell'anno 2050 per poi mantenersi costante fino al 2064.

### **Sono cifre ragionevoli?**

Il calcolo è stato effettuato sulla base di una complessa matrice di origine/destinazione degli spostamenti di cui non si conoscono i criteri.

L'incremento di traffico invece è stato determinato su base storica, applicando agli anni 2015-2064 un incremento iniziale del 3,52% che di anno in anno decresce fino all'1,64% del 2050. Dal 2050 non c'è ulteriore crescita per il raggiungimento di saturazione della strada.



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

6

## A COSA SERVE?

### **Sono corretti questi calcoli?**

Anche se sulla struttura della matrice degli spostamenti non sono disponibili elementi di valutazione analitici, è possibile nutrire forti dubbi sulle ipotesi prospettate:

- L'arteria non intercetterà nulla del traffico da/per il porto di Trieste e le spiagge dell'Adriatico.
- Già oggi si contano mediamente più di 20.000 transiti fra Udine Nord e Carnia (anno 2010). È possibile che fra tre anni se ne aggiungano più di altrettanti?
- Non c'è nell'ultimo decennio una tendenza costante all'aumento dei veicoli. Anzi: c'è stata una forte flessione iniziata nel 2008 che ha riportato i flussi attuali ai livelli del 2001. Ha senso parlare di un aumento costante del 2-3% annuo nei prossimi quarant'anni?
- Sono noti i vincoli e gli orientamenti della Comunità europea per il trasferimento di traffico dalla strada alla ferrovia. E sono vincolanti gli accordi di Kyoto sulla riduzione dei gas serra. E fortemente restrittive le norme della Convenzione delle Alpi sulla costruzione di arterie autostradali in regione montuose (peraltro non ratificato dall'Italia).

**Dato questo scenario, è ragionevole l'incremento di traffico ipotizzato?**



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

6

A COSA SERVE?

**È fondato il sistema tariffario proposto?**

I partecipanti alla gara d'appalto sostengono che la disponibilità a pagare dei potenziali utenti della nuova autostrada è anche più alta del ventaglio di prezzi calcolato.

Cioè un automobilista sarebbe disposto a pagare 10 € per l'intero tratto e un camionista 18 €.

**Ma se fosse vero, perché anche Autovie Venete non pratica analoghi prezzi sulla A23 e sulla A4?**



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

6

A COSA SERVE?

**Ci sono dunque tre ipotesi:**

- **Le previsioni formulate dagli appaltatori sono giuste: siamo allora di fronte a un fallimento della politica dei trasporti e del contenimento energetico, aggravata da un danno ambientale irreversibile.**
- **Le previsioni sono sbagliate perché agli appaltatori interessa sostanzialmente la fase di costruzione e non supporteranno le conseguenze di successiva gestione fallimentare.**
- **Le previsioni sono sbagliate perché i flussi di traffico sono sovrastimati e, conseguentemente, anche gli introiti: l'autostrada si dimostrerà un'opera oltreché sbagliata anche inutile, la gestione sarà fallimentare e il rientro degli investimenti graverà sull'intera collettività.**



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

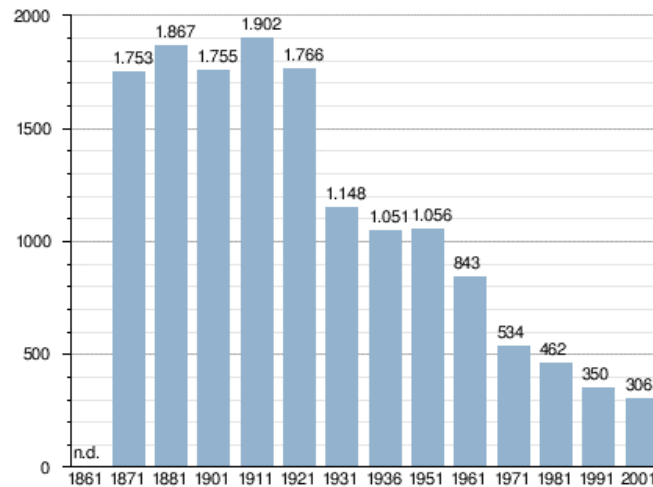
6

## A COSA SERVE?

### Serve per promuovere lo sviluppo delle zone attraversate?

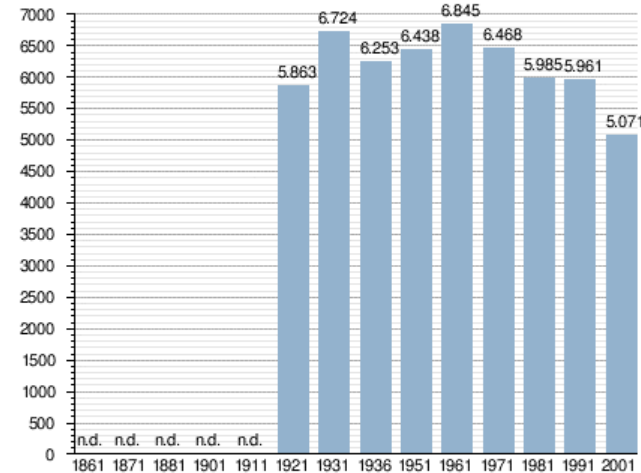
Se prendiamo a campione due località interessate di recente da nuove e importanti infrastrutture, **Barcis** e **Tarvisio**, gli effetti demografici sono i seguenti:

#### BARCIS



fonte ISTAT - elaborazione grafica a cura di Wikipedia

#### TARVISIO



fonte ISTAT - elaborazione grafica a cura di Wikipedia

Nel 2009 la popolazione di Barcis è calata a 268 e quella di Tarvisio a 4773 unità. L'andamento è analogo per località prossime a queste (Claut, Cimolais, Dogna)





# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

6

## A COSA SERVE?

### **Serve per promuovere lo sviluppo delle zone attraversate?**

Altri dati che confrontano sia l'andamento dei residenti che quello degli occupati in località interessate dalla costruzione di nuove infrastrutture mostrano un andamento contraddittorio (alle volte una crescita, altre una decrescita; alle volte aumentano gli occupati, ma calano i residenti e viceversa).

Lo stesso studio preliminare presentato per questa nuova autostrada prevede che non ci siano incrementi sul versante dell'attrattività turistica nel comune di Forgaria e in altri contermini.

Sembra di poter concludere che da sola una nuova infrastruttura sia uno strumento neutro e che dovrebbero entrare in gioco altri fattori perché si abbia uno sviluppo apprezzabile. Per converso l'attivazione di tali fattori, in località non interessate da nuove infrastrutture ha generato un apprezzabile aumento dello sviluppo economico e del benessere.



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

6

## A COSA SERVE?

### **Serve per promuovere lo sviluppo delle zone attraversate?**

I favorevoli alla costruzione sostengono che l'opera sarà determinante per lo sviluppo economico e sociale.

### **Concretamente, nel comune di Forgaria, cosa potrebbe accadere?**

Lo *sviluppo industriale e artigianale*? In quali aree, dato che quelle esistenti sono state saturate? E perché tali attività dovrebbero svilupparsi qui disponendo di aree già infrastrutturate e molto meno decentrate come Rivoli di Osoppo, Spilimbergo, Maniago?

E con quale manodopera? Quella locale? In gran parte già occupata e che non sarebbe comunque sufficiente.

Uno *sviluppo agricolo*? L'autostrada sarebbe ininfluenta poiché l'agricoltura si basa sul territorio con risorse del territorio.

Uno *sviluppo turistico* con un aumento dei flussi verso la Val d'Arzino? Con l'irrilevante disponibilità di posti letto e di strutture recettive dove potrebbero appoggiarsi questi flussi? E al di là del Monte Prat e della riserva di Cornino, quali aree sono state curate, attrezzate, quali attrattive oggi sono state organizzate e pubblicizzate?

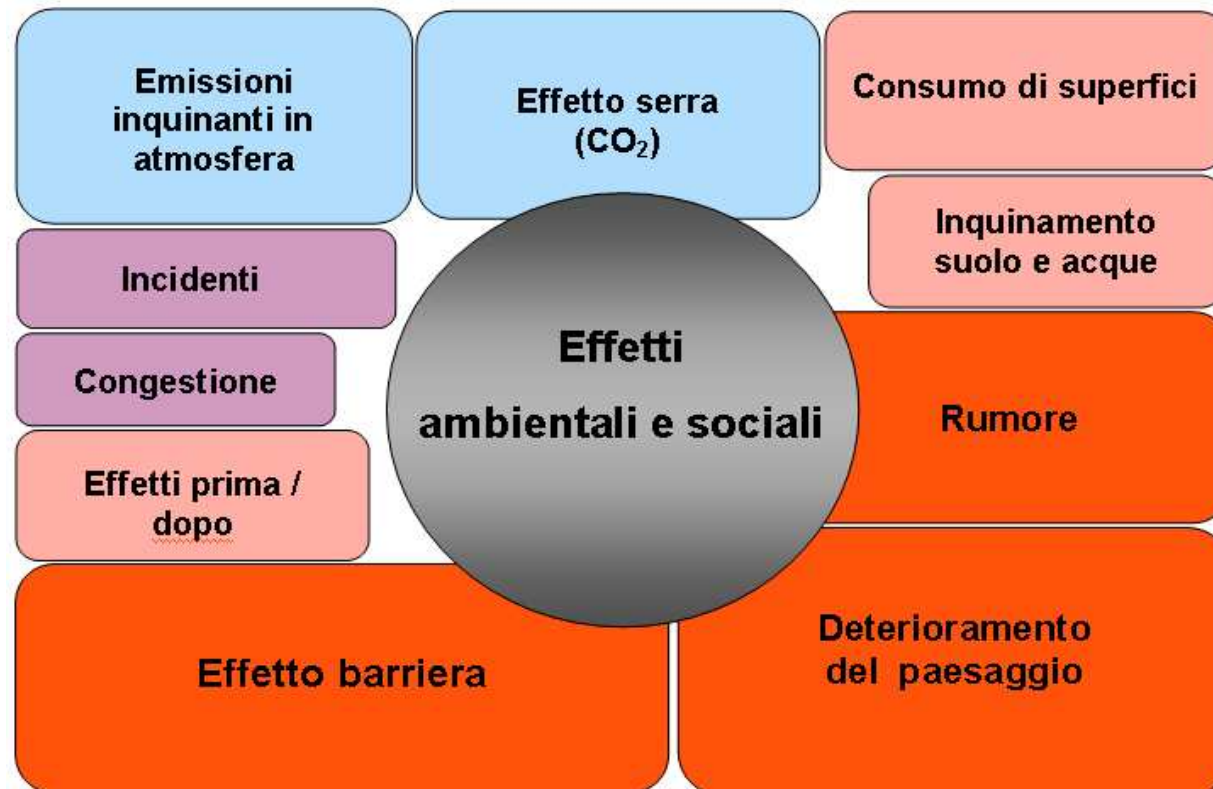


# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

7

## GLI IMPATTI DELL'OPERA

In attesa della valutazione di impatto ambientale che dovrà essere prodotta, per misurare in modo ancora approssimativo gli impatti ambientali è possibile solo recuperare la precedente valutazione prodotta per il progetto della Sequals-Gemona risalente al 2003, con l'avvertenza che **si trattava di un'opera a 2 corsie**.





# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

7

## GLI IMPATTI DELL'OPERA

La domanda che era stata posta a suo tempo continua a restare inevasa:

### **Perché su questo tracciato?**

Lo “studio preliminare” della Provincia di Pordenone risalente al 2001 aveva messo in luce tre percorsi possibili:

- via Pinzano che ricalca l'attuale ipotesi (ipotesi A)
- via Dignano-San Daniele (ipotesi B)
- via Dignano-San Daniele ma leggermente più a nord del precedente (ipotesi B1).

La seconda ipotesi risultava di gran lunga la meno costosa e la meno impattante (222 miliardi di lire contro 333 della prima e 314 della seconda).

Oltre tutto, il percorso si svolgerebbe in zona già antropizzata (già occupata da insediamenti abitativi e infrastrutture viarie) e priva di aspetti paesaggistici e naturali di particolare pregio.

E in più si troverebbe sul tracciato di opere che verranno comunque realizzate (bretella di Barbeano per il collegamento della Cimpello-Sequals, raddoppio del ponte di Dignano e relativa circonvallazione).



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

7

## GLI IMPATTI DELL'OPERA

Viceversa, il tracciato via Pinzano, che verrebbe seguito dall'autostrada, incontra una serie di siti naturalistici significativi per quantità e qualità:

TRACCIATI	CLASSI DI QUALITÀ AMBIENTALE	SUPERFICI COINVOLTE (mq)	GRADO DI SENSIBILITÀ	SUPERFICI SIMBOLICHE (mq)	% PER GRADO DI SENSIBILITÀ	INDICE DI SENSIBILITÀ RELATIVO
<b>A</b>	a	17.777.331	x 4	71.109.324	46,8%	
	b	11.237.588	x 3	33.712.764	22,2%	
	c	13.853.413	x 2	27.706.826	18,2%	100,00
	d	19.425.520	x 1	19.425.520	12,8%	
<b>B</b>	a	5.041.359	x 4	20.165.436	17,9%	
	b	2.829.786	x 3	8.489.358	7,5%	
	c	6.122.110	x 2	12.244.220	10,9%	74,00
	d	71.536.649	x 1	71.536.649	63,6%	



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

7

## GLI IMPATTI DELL'OPERA

TIPOLOGIA	ALTERNATIVA A	ALTERNATIVA B
<b>SIC</b>	Torbiera di Sequals Greto del Tagliamento Valle del medio Tagliamento Lago di Ragogna Torbiera di Casasola e Andreuzza	
<b>RISERVE NATURALI REGIONALI</b>	Riserva Naturale del Lago di Cornino	
<b>BIOTIPI</b>	Torbiera di Sequals Torbiera di Casasola Palude di Fontana Abisso	
<b>AREE DI REPERIMENTO</b>	Sorgive di Bars	
<b>AREE DI RILEVANTE INTERESSE AMBIENTALE</b>	Fiume Meduna e torrente Cellina Fiume Tagliamento	

(SIC = siti di interesse comunitario, aree fortemente vincolate)



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

7

## GLI IMPATTI DELL'OPERA

“Una zona poco antropizzata e praticamente intatta sotto il profilo ambientale, che verrà sconvolta in particolare nei suoi aspetti paesaggistici, che sono di straordinaria bellezza per l'apertura degli spazi, per l'ampiezza della vista, per l'alternarsi di contesti geomorfologici sempre diversi, per la varietà della vegetazione”.

### **Sono parole dello studio preliminare del 2001 della Provincia di Pordenone**

Vengono riprese e dettagliate nella valutazione di impatto ambientale del 2003, la quale, dopo aver descritto con certissima precisione tutti i gravi effetti, *in primis* sul paesaggio, ma poi sulla flora e sulla fauna, sull'inquinamento atmosferico e acustico, li minimizza nelle sue conclusioni.

Perché evidentemente la mano che ha scritto queste ultime, che dovevano risultare comunque favorevoli all'opera, non è la stessa che ne ha disegnato realisticamente la distruttività.



# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

7

## GLI IMPATTI DELL'OPERA

Non è nota l'altezza del manufatto. Lo studio preliminare della Provincia di Pordenone (2001), per fare un esempio, prevedeva 5 metri di altezza fra Cornino e Flagogna e 16 metri nella zona di Pontaiba.

Ovviamente, al crescere dell'altezza cresce la larghezza della base, quando si parla di percorso in rilevato.

Di fatto fra il ponte sull'Arzino e quello sul Tagliamento si creano una barriera insormontabile alla vista e gravi problemi al transito della fauna.

Ove si prevedesse uno svincolo in Pontaiba, ai vantaggi per l'accesso all'infrastruttura vanno sottratti gli svantaggi per una occupazione enorme di terreno, considerati i raggi di curvatura di uno svincolo e le quote di partenza e di arrivo delle rampe.





# L'AUTOSTRADA CIMPELLO-GEMONA

7

## GLI IMPATTI DELL'OPERA

**Le emissioni di ossidi di azoto (Nox)** stimate nello studio preliminare più volte ricordato (Provincia di Pordenone, 2001), nella zona di Cornino erano comprese fra 77 e 133 mg/mc e 143 per Tomba di Buja: sono **tutte superiori ai limiti di legge.**

E stiamo parlando di una stima per 18.000 veicoli al giorno, laddove l'autostrada, come s'è detto, ne prevede 23.000 nel 2015 e 53.000 nel 2064

### **Ci sono poi le emissioni di Particolato (PM10)**

Lo studio già ricordato dimostra che i valori medi annuali si avvicineranno a quelli limite previsti dalla legge.

E stiamo sempre parlando di una superstrada a due corsie e non di una autostrada che di corsie ne ha 4.

**Riguardo al rumore**, sempre dallo studio preliminare (2001) si legge:

Dalla proiezione delle misurazioni fatte sulla situazione esistente è risultato un rumore oltre ai limiti della Classe III. Inoltre si precisa che ci saranno "condizioni di criticità per le realtà nella zona della stazione di Flagogna".