

Convegno 12 febbraio 2011 - Forgaria del Friuli

ALESSANDRO CIRIANI - Circolo LEGAMBIENTE "Prealpi Friulane" di Montereale

Le ricadute ambientali del nuovo progetto autostradale Cimpello-Sequals-Gemona

L'ipotesi di completamento del collegamento stradale sulla direttrice Sequals - Gemona ha sempre diviso le amministrazioni e le popolazioni locali e il sentimento che suscitava era di generale scetticismo, da una parte per il timore di non veder realizzare un'infrastruttura attesa e dall'altra per il timore che appunto venisse effettivamente realizzata tanto è sproporzionato il rapporto tra negatività che lasciava sul territorio a fronte dei problemi che si riprometteva di risolvere.

Nel corso degli anni la tipologia di tracciato, ed anche la sua denominazione si sono lentamente modificati seguendo l'evoluzione degli scenari e le tendenze pianificatorie, ma allontanandosi sempre più dall'originale significato di strada come risposta ad esigenze locali di miglioramento della comunicazione, fino all'attuale configurazione progettuale che finalmente mostra le carte e si scopre essere esattamente quello che Legambiente ha sempre pensato sarebbe alla fine stata: un'autostrada.

Vi è stata solo una sorta di accelerazione causata dall'opportunità di intervenire con il nuovo strumento della cosiddetta finanza di progetto e dell'impiego, spesso anche solo teorico, di capitale privato per la realizzazione di opere pubbliche.

Oggi parliamo di un progetto preliminare anche se vi sono buone ragioni di pensare che corrisponderà nella sostanza al tracciato indicato nello Studio di Fattibilità: è difficile infatti che l'assegnazione dell'incarico a realizzare e gestire il tratto autostradale investa un soggetto diverso dallo stesso soggetto che l'ha proposto e che l'ha già discusso e concordato con la stazione appaltante. La procedura del Project Financing potrà piacere o meno ma, per dirla con le parole di addetti ai lavori, "*... è un sistema perfetto per assegnare il lavoro ad un'impresa senza fare gara ed alle condizioni che questa stabilisce*".

Il tracciato - Denominata ora Autostrada Cimpello - Gemona per metà dei ca. 60 km del tracciato, sfrutta il sedime della Cimpello-Sequals fino all'intersezione con la SS 464. In questo tratto vengono previste delle leggere ricalibrature per correggere le pendenze e per ampliare i raggi di curvatura sfruttando gli ampliamenti dovuti al raddoppio delle corsie. Da segnalare in questo tratto la presenza della barriera di entrata posta a nord dell'intersezione con la SS13 a 4,5 km dall'intersezione con la A28 e la presenza di un'alternative di tracciato che sposta ad ovest l'intersezione con la stessa A28 per accorciare la percorrenza al traffico da e per l'A27.

Molto più complesso ed impattante è la seconda metà del tracciato che, come citato nello stesso Studio di Fattibilità presenta punti critici ed impatti importanti a Lestans, Pinzano, nel tratto adia-

cente la ferrovia Gemona-Sacile, sul Tagliamento e nel raccordo autostradale: praticamente tutti e 30 km di sviluppo.

Superato il primo ostacolo del colle di San Zenone il tracciato lambisce a nord prima Lestans e poi Borgo Ampiano e scorre tra le colline immediatamente a nord degli abitati di Valeriano e Pinzano Superato Pinzano in galleria ed attraversata l'intersezione con la SP 1 all'altezza di Colle, l'arteria sbocca in loc. Pontaiba per immettersi in pieno alveo attivo del Tagliamento dove, attraversato l'Arzino, fiancheggia la ferrovia, incide il terrazzo di Flagogna per qualche centinaio di metri, ed arriva a Cornino dove affronta il punto di maggiore difficoltà in corrispondenza dell'attraversamento prima della ferrovia e della SP 22 e di seguito del Tagliamento che effettua immediatamente a nord del ponte di Cimano con due cambi di direzione abbastanza accentuati. In questo tratto sono state esaminate, e scartate, 3 alternative di tracciato:

- ✓ la variante che passa a sud dell'abitato di Pinzano
- ✓ il fascio di tracciati che attraversano il Tagliamento a sud dei laghetti Pakar
- ✓ Il proseguimento del tracciato che in sponda dx Tagliamento fino alla ZI di Trasaghis

Superato il Tagliamento il tracciato si immette nella piana a nord del colle di Susans dove, attraversata ancora una volta la ferrovia trova spazio la seconda barriera di accesso situata questa ad una distanza di 8 Km dalla connessione con l'A23. Superata l'intersezione con la SS 463 il tracciato va ad affiancarsi a quello della A23 prima di formare l'ampio raccordo di immissione nella stessa. Anche qui è stato esaminata e scartata un'alternativa di tracciato che prevedeva di passare a nord dell'abitato di Tomba di Buia ed affiancare ad ovest la ZI di Osoppo.

Le valutazioni fatte a sostegno delle scelta di tracciato cita in più occasioni il criterio della convenienza economica quale criterio prioritario, come se adottare la soluzione meno costosa fosse la migliore nell'economia complessiva dell'opera. Se l'asse viario ha evidenti problemi di economicità che ne limitano già ora la progettazione è verosimile che questi metteranno a serio repentaglio prima la qualità della costruzione e quindi la gestione e la corretta manutenzione dell'opera una volta fatta.

Gli Impatti - Nel suo sviluppo la seconda parte del tracciato sfiora l'ambito del colle di San Zenone, entra nel delicato e fragile anfiteatro collinare di Pinzano dove incide profondamente il sistema con una teoria ininterrotta di viadotti, tratti in trincea e in galleria, passa sopra un'area archeologica, sfiora una decina di centri abitati e borgate, occupa aree di espansione del Tagliamento, entra in area SIC e in una riserva naturale, attraversa più volte la linea ferroviaria, occupa territori sottoposti a riordino fondiario, occupa un'area di espansione industriale. Una specie di record mondiale.

Davanti al numero imponente di impatti negativi che investono la parte alta del tracciato, viene adottato il sistema, molto spiccio e che non richiede particolari capacità progettuali, delle contropartite economiche da riconoscere ai comuni, accompagnato con esplicite minacce per le amministrazioni recalcitranti di vedersi costruire l'opera e di non ricevere nulla in cambio.

In tal modo non solo non vengono affrontati e risolti i problemi di fondo prefigurati dall'ipotesi di tracciato, ma c'è il rischio oggettivo che i progetti che verranno presentati dalle imprese siano addirittura peggiorativi dell'ipotesi pubblicata per il bando di gara a causa della scarsa qualità delle opere di compensazione e mitigazione che dovranno essere inserite per mantenere il consenso.

Ma come si valutano gli impatti sulle persone di un'opera come questa?

Innanzitutto vi sono valutazioni generali che non riguardano solo il territorio attraversato dall'arteria ma investono un ambito più vasto e generale quali le emissioni inquinanti in atmosfera e il peggioramento dell'effetto serra per l'emissione di CO². Poi ci sono dei danni agli utilizzatori dell'infrastruttura per incidenti o per danni economici portati dalla congestione del traffico.

Arriviamo quindi agli impatti derivati a chi non utilizza l'infrastruttura ma vive nel territorio da essa attraversato, alcuni non sempre ben percepiti quali l'inquinamento di suolo e acque, il consumo di territorio e gli effetti a monte e a valle ed altri purtroppo ben percepiti e che possiamo classificare da questo punto di vista i più pesanti, quali il deterioramento del paesaggio, il rumore e l'effetto barriera, questi ultimi sempre da intendersi riferiti agli uomini ed agli animali.

Conclusioni - Trent'anni di progettualità diverse stipate alla bene meglio, compromessi e forzature accettati ed inseriti un pò da tutte le parti ci mostrano oggi un progetto contraddittorio ed estremamente debole dal punto di vista tecnico/funzionale prima ancora che ambientale.

Esattamente il contrario di quello che viene raccomandato e richiesto dall'UE in tema di infrastrutture di trasporto e lontana anche dalle indicazioni pressanti contenute nel *Programma delle Infrastrutture Strategiche* dove si richiede che la programmazione imponi una logistica del trasporto merci efficace, attenta alle opportunità date dai sistemi intermodali ed al rispetto dell'ambiente, che si prefigga di affrontare e risolvere i problemi reali del tessuto industriale: approcci e concetti che questo progetto non riesca nemmeno lontanamente ad avvicinare.

Davanti all'insipienza di simili proposte è necessario avviare un'azione di informazione su ciò che sta accadendo a questo territorio, cui potrà affiancarsi, ad esempio, la richiesta formale di ripristinare i vincoli ambientali nel corso del Tagliamento nel tratto intermedio dal Cimano al ponte di Pinzano: decideremo quali siano i contenuti e la forma più opportuna per avanzare una proposta del genere, ma è impensabile oggi non dare un segnale forte in questa direzione.

E' necessario che emerga un nuovo intendere e pensare lo sviluppo dell'area pedemontana, un dibattito che miri a ridefinire e riequilibrare l'attuale rapporto con le aree urbane e le aree economicamente forti della regione.