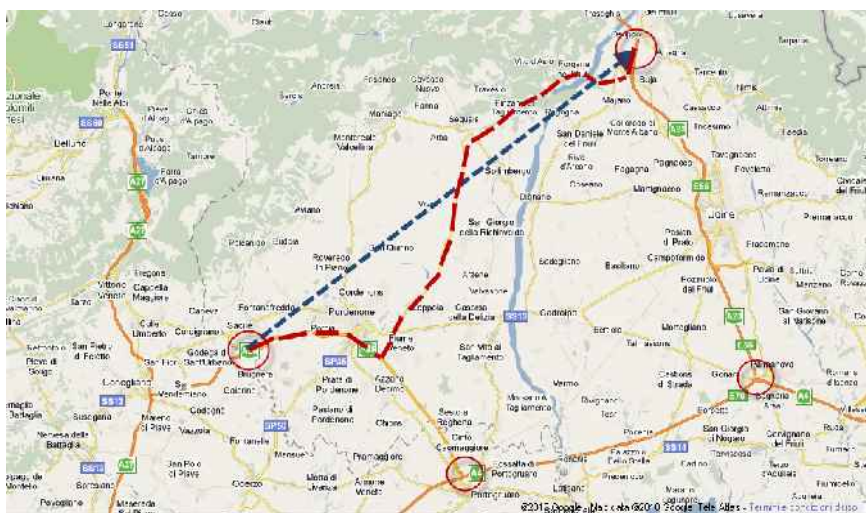




Sandro Ciriani, Legambiente FVG

## Riflessioni sul sistema autostrade pedemontane



*Illustrazione 1: Cimpello Gemona*

Seguiremo sulla mappa alcune considerazioni, che come Legambiente abbiamo fatto in questi due anni sul problema dei trasporti, precedendo prima e commentando poi il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporti, della Mobilità delle merci e della Logistica approvato dalla Giunta regionale l'autunno scorso.

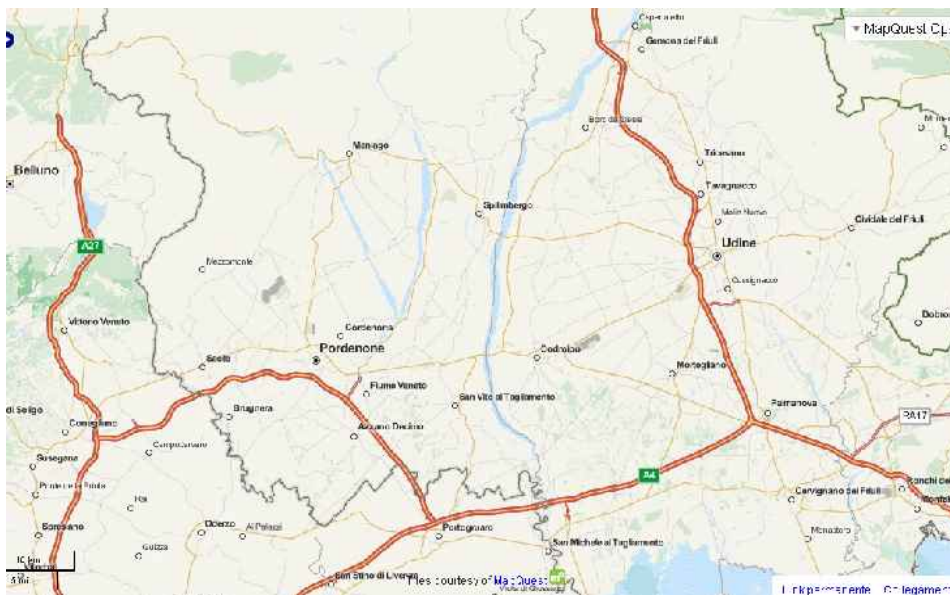
Ripercorreremo il filo dei ragionamenti che abbiamo fatto sul problema della viabilità da due anni, partendo con le iniziative intraprese a Forgaria e altre iniziative, non ultime quelle di Monfalcone e Ialmicco su analoghi problemi a questo della pedemontana friulana messi in evidenza dal Piano Regionale.

Cercheremo di capire lo scenario complessivo sulle autostrade pedemontane, della nostra come delle regioni vicine. La Cimpello-Gemona è un qualche cosa che è obbligatorio fare, che completa altri sistemi viari posti in analoghe condizioni nelle regioni del nord Italia.

L'immagine della fig. 1 è nota e dimostra sostanzialmente l'inefficienza della proposta di tracciato della Cimpello-Gemona, nel senso che è un tracciato autostradale molto tortuoso, passa più volte da una parte e dall'altra dell'asse ideale perdendo efficienza, attraversa zone che sono morfologicamente difficili, non pianeggianti, e quindi con probabili raggi di curvatura, pendenze e gallerie che rendono l'arteria poco veloce e poco appetibile.

In linea di massima il percorso classico Gemona-Palmanova-Portogruaro è più lineare e più veloce per lo meno nella parte mediana e finale. Da un ragionamento di questi tipo, deriva la constatazione che la percorrenza di un automezzo da Gemona a Portogruaro comportava un risparmio di circa sei minuti, considerando la velocità autostradale identica tra i due tracciati, anche se in realtà abbiamo visto che la Cimpello-Gemona potrebbe essere più lenta.

Ai sei minuti di risparmio corrisponderebbe un costo del pedaggio abbastanza alto e sicuramente più caro rispetto ai costi normalmente applicati sui tratti autostradali.



*Illustrazione 2: La rete autostradale e le connessioni con il sistema viario*

A questa constatazione se ne aggiunge un'altra e cioè che il traffico pesante tende a non usufruire dell'autostrada. Abbiamo un esempio significativo proprio in questa Regione nella percorrenza nord-sud. Seguendo il percorso abituale dei camion, che da Gemona si dirigono verso Venezia. Da Gemona scendono per San Daniele e a Dignano o passano sul ponte del Tagliamento dirigendosi poi verso Casarsa o si spingono verso Codroipo per imboccare la Pontebbana ed attraversare il Tagliamento e quindi piegare verso San Vito. Ad esclusione del tratto in corrispondenza di San Daniele non vi è lungo il percorso traffico eccessivo ed i camion lo percorrono con una certa velocità. A San Vito attraversano l'abitato ed iniziano a guadagnare l'autostrada, ma non salgono subito sulla A 28 perchè questo vorrebbe dire entrare a Portogruaro, dove non è conveniente entrare perchè sulla tariffa è caricata anche la quota del percorso gratuito relativo alla A28. Attraversano quindi la A28 ed entrano sulla A4 all'altezza di San Stino di Livenza se non addirittura più bassi a Cessalto. E questo avviene in modo sistematico. (fig. 2)

Ad una prima osservazione la scelta dei camionisti pareva illogica, ma a ben considerare questa si rivela la più giusta, considerando tempi di percorrenza e costi. I tempi sono calcolati precisamente e continuamente misurati e verificati, i costi sono anch'essi tenuti sotto controllo, gli aspetti legati alla logistica del viaggio rivestono sempre grande importanza in fase di programmazione ed esecuzione del servizio. Molto probabilmente sono in grado di scegliere tragitti diversi per l'andata e il ritorno o anche in funzione delle stagioni e dei diversi giorni della settimana.

Si può affermare allora che il servizio degli autotrasportatori è un processo complesso e sicuramente ottimizzato. Se è così possiamo dire allora che un servizio di trasporto ottimizzato tende ad evitare accuratamente l'autostrada. Di questo fatto abbiamo prova un po' ovunque. Lo fanno Tarvisio a Gemona, addirittura da Pittini a Udine, lo fanno nella tratta Osoppo-Udine dove è antieconomico percorrere in senso contrario 3 o 4 Km per andare a prendere il casello e quindi iniziare a discendere. Vanno per Buia e Colloredo e quindi entrano in tangenziale a Udine nord. Non perdono tempo e risparmiano soldi di autostrada e carburante.

Attenzione quindi a far conti senza l'oste. Le autostrade dovrebbero essere fatte per i TIR che si muovono su medie e lunghe percorrenze, ma abbiamo visto che anche questi tendono ad utilizzarle al minimo indispensabile.

Una obiezione a questi ragionamenti è la previsione che il flusso di traffico che alimenterebbe l'autostrada Cimpello-Sequals non proviene da e verso Portogruaro, ma si indirizzerebbe e si originerebbe da est verso le aree industriali



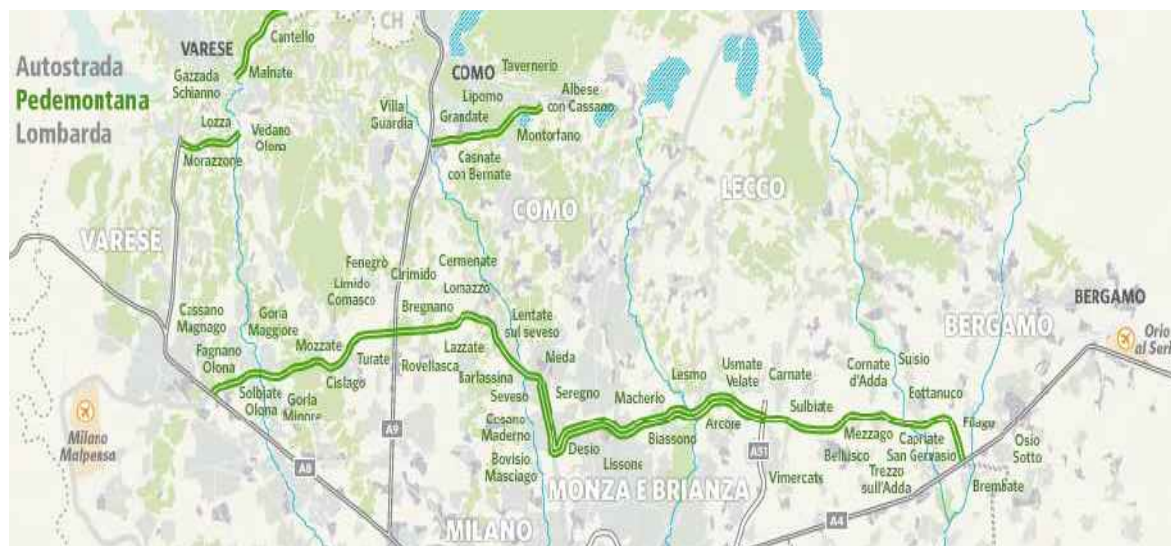
pordenonesi e poi venete e lombarde poste a nord del sistema autostradale della A4: in Veneto abbiamo la pedemontana veneta, che prosegue da Spresiano verso ovest (fig.3) e più in là ancora la Pedegronda lombarda (fig. 4).



*Illustrazione 3: Pedemontana Veneta*

La pedemontana veneta attraversa tutti i centri della fascia collinare ed il traffico delle merci che interessa le aree indurrebbe a pensare che tutto si dirigesse poi verso Sacile e da qui verso Cimpello, ma così non è.

L'arteria veneta è sostanzialmente un'appendice che parte dalla A 4, non è autonoma, non ha traffico suo, lo genera all'interno nei vari paesi che attraversa, zone conosciute di forte traffico che tuttavia è di piccolo cabotaggio, locale; è un traffico che per ammissione della stessa società che ha progettato questa autostrada che non fa percorrenze superiori ai 20 km, ammettendo loro stessi che è un traffico che non si caricherà mai su un'autostrada. Questa è una strada di servizio di queste zone e basta, zone che peraltro ora appaiono in difficoltà per l'affievolirsi di quell'economia diffusa un tempo fiorente e per i più recenti problemi dovuti alla delocalizzazione delle imprese. Rispetto a 15/20 anni fa la zona ora è molto più agibile anche per alcuni miglioramenti apportati sulla viabilità principale.



*Illustrazione 4: Pedegronda lombarda*



La Pedegronda lombarda (fig. 4) è semplicemente un bypass per evitare Milano e quindi pare avere conseguenze nulle sul ns territorio: parte da oltre Bergamo e arriva alla Malpensa. Si propone di risolvere problemi non tanto relativi alla A 4, ma solo evitare il congestionamento di Milano.

Non è neanche questa una catalizzatrice di traffico che viaggia parallelo alla A 4 e che potrà presentarsi a Spresiano e quindi a Cimpello. Anche questa risolve un problema locale.

Possiamo dire che l'affermazione che *"... arriverà traffico da est"* non è assolutamente realistica. Lo vediamo anche da questo quadro di sintesi che riporta il Corridoio 5, la Pedemontana veneta e la Pedegronda lombarda.



*Illustrazione 5: Quadro di sintesi*

Quando ho sentito parlare di una serie di strade pedemontane, immaginavo un qualche cosa di parallelo che si prolungava lungo tutta la pedemontana alpina, dalla Lombardia al Friuli, un qualche cosa che drenasse il traffico e ce lo consegnasse a Cimpello. Niente di tutto ciò: siamo anzi in presenza di una viabilità vecchi concettualmente, superata dagli scenari economici attuali e con una forte valenza locale.

Se questa è la realtà non solo non serve la Cimpello Gemona, ma ci si potrebbe addirittura permettere di arare anche la viabilità esistente, perchè non sarà necessario smaltire un traffico che esiste solo in remota teoria.



**LEGAMBIENTE**  
**del Friuli Venezia Giulia - onlus**

Via Marinoni, 15/8 | 33100 Udine | tel/fax 0432 295483 | info@legambientefvg.it | legambientefvg@pec.it | www.legambientefvg.it

A dimostrazione vi mostro alcune foto, scattate questa mattina.



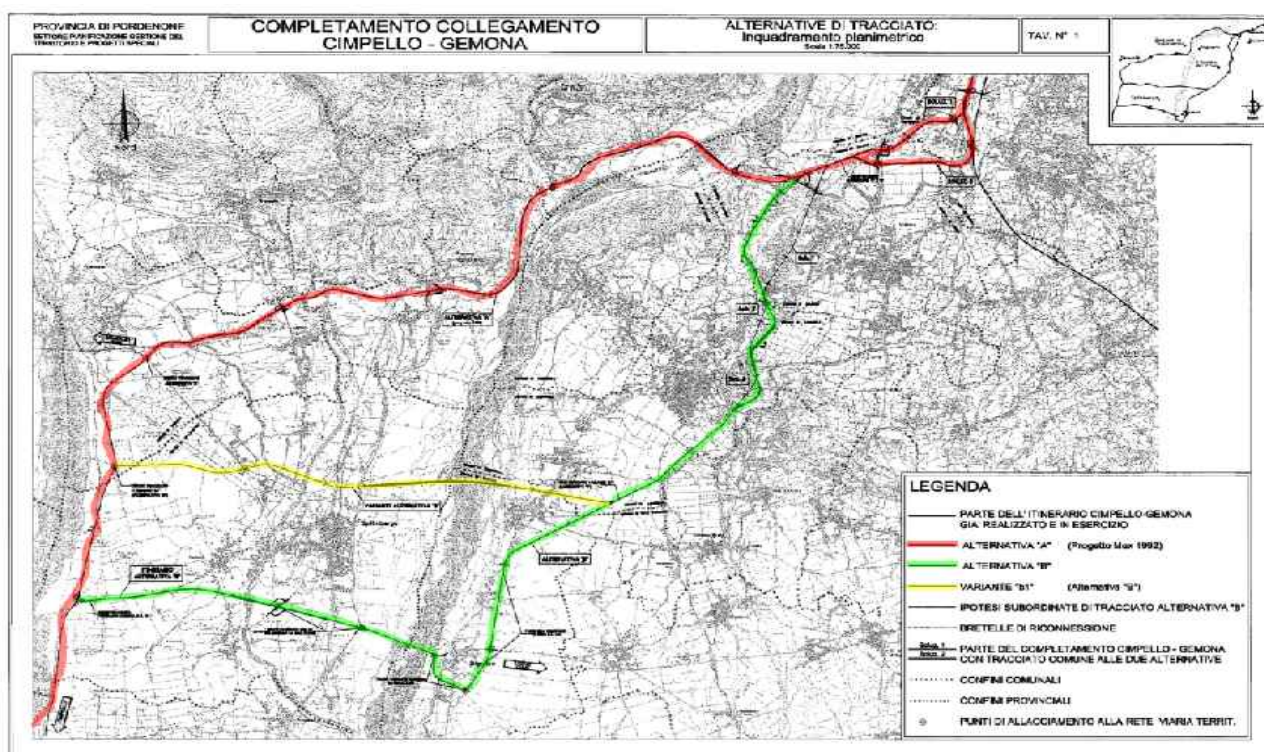
Per caso mi trovavo sulla SP 1 della Val d'Arzino; questa è una strada che si sviluppa in direzione nord-sud e taglia, a ovest, tutta la Provincia di Pordenone. Questa mattina verso le ore 9:00 su questa strada mi son ritrovato praticamente solo. Visto che siamo a pochissimi chilometri dalla Cimpello-Sequals che si sviluppa parallela a questa, sono andato anche lì e questo è il risultato:





anche qui il deserto. Quelli che vedete sono rettifili di 3-4 km.

Questo dimostra che bisogna azzerare tutti i ragionamenti e ripartire dall'inizio. Partire ad esempio dal settembre 2001. E' la data di un documento della Provincia di Pordenone che riportava degli elementi di discussione, che poi sono stati improvvisamente troncati.



Molti si ricorderanno; si parlava ancora di super strada Cimpello-Sequals-Gemona con le alternative A, B e B1; la B1 da Tauriano scende sul ponte di Dignano per poi iniziare la salire in direzione nord sulla SS 463 prima di deviare in corrispondenza di Carpacco; poi c'era una variante più alta, intermedia, che passava a nord di Spilimbergo e andava fra Carpacco e Villuzza per rientrare in un nuovo braccio che si proponeva di passare ad est di San Daniele e a nord del colle di Susans. Vi era una progettualità avviata dalla Provincia di Pordenone per valutare quale fosse il tracciato più opportuno, meno impattante, più logico.

A questo punto il dibattito è stato troncato. La progettazione è stata tolta alla Provincia ed è entrata in una serie di ragionamenti che ricalcano quelli che sostengono la costruzione dei 2 spezzoni delle pedemontane veneta e lombarda.

Nello stesso documento della Provincia si possono leggere due passaggi significativi:

*"Qualunque sia comunque la scelta che si andrà ad effettuare l'opera non potrà che essere parte di un riassetto complessivo di larga scala, finalizzato ad una migliore strutturazione di quell'effetto "rete" strettamente connesso alla specifica realtà economico-produttiva friulana (sistema ad imprenditorialità diffusa) e che appare senza alternative per raggiungere un miglioramento della fluidità dei traffici locali e nel contempo consentire di bypassare (alleggerendoli) i nodi urbani.*

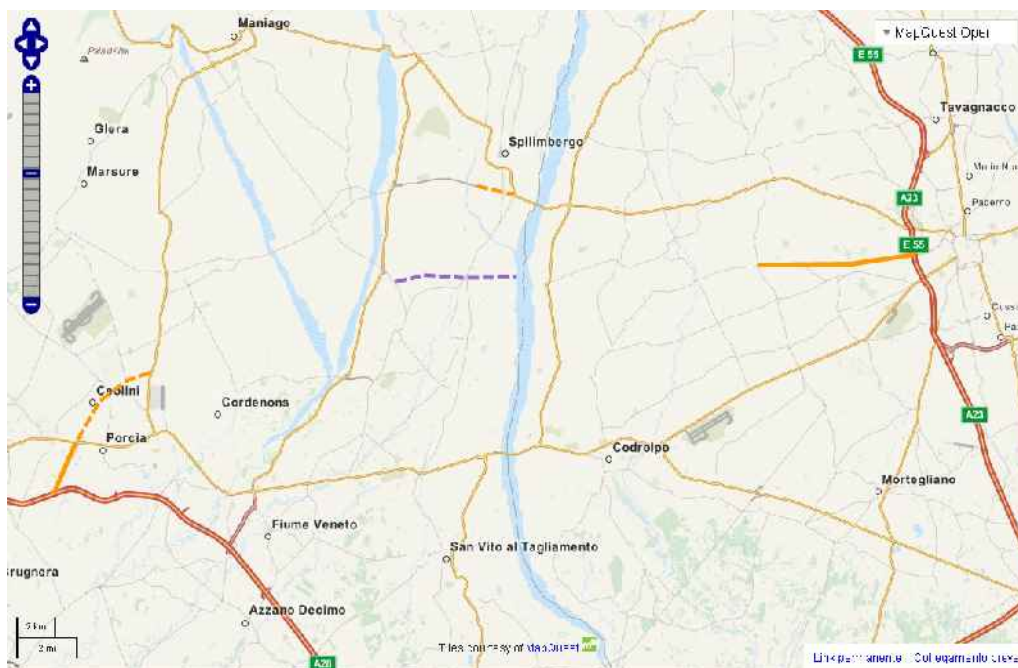
*Per ottenere ciò non è certo sufficiente prevedere nuovi grandi assi stradali ma è necessario*



*invece creare un forte "effetto rete" attrezzando interi corridoi con tutte le diramazioni e riconessioni del caso, risolvendo le strozzature e i punti critici dell'attuale viabilità'."*

Sarà quindi molto probabile, anche per le note ed evidenti mancanze di coperture finanziarie, dover ritornare a 11 anni addietro. Oltre a queste proposte ne presentiamo un'altra, che è stata indicata nelle nostre osservazioni al Piano Regionale delle infrastrutture di Trasporti, della Mobilità delle merci e della Logistica e che mira essenzialmente e prioritariamente ad un miglioramento e razionalizzazione della rete esistente.

C'è innanzi tutto il raccordo della A 28 con la SS13 Pontebbana all'altezza di Porcia; verso Udine è esistente la SP 60, che viaggia intermedia tra la SS13 Pontebbana e la SS 464, che attualmente arriva, nella versione migliorata, sino a San Marco. Consideriamo inoltre che è in fase di progettazione e realizzazione la cosiddetta Gronda nord di Pordenone.



*Illustrazione 6: Passaggio low cost A28 - A23*

Se, a questo punto, noi tracciamo una linea ideale che passa a nord degli abitati di Rauscedo e San Giorgio alla Richinvelda ecco che abbiamo praticamente individuato un tracciato est-ovest efficiente, a basso costo e che si integra perfettamente con la viabilità esistente e che si mantiene dentro il territorio e non isolandosi da esso.

Tutto questo per dire che sono in atto dei cambi di scenario che vanno assolutamente tenuti in considerazione, non ultimi i 15 milioni di posti di lavoro persi in Europa, solo 1/3 dei quali saranno ricreati entro il 2020.

Bisogna inoltre valutare l'incidenza delle opere che sono già in corso di realizzazione come la gronda di Pordenone, come la terza corsia della A4 come sarà utile anche valutare l'effetto di tutte le opere che sono in fase completamento su importanti assi stradali della Regione, per capire se c'è necessità o meno di ulteriori infrastrutture viarie.

Bisogna programmare con numeri attendibili e soprattutto credibili e non come quelli che abbiamo visto per troppe opere previste dal Piano Regionale. L'assunto che le autostrade dovrebbero alla fine pagarsi con il traffico locale è un'assurdità che deve scomparire da qualsiasi ragionamento serio soprattutto se sono in gioco le poche risorse della pubblica amministrazione.



**LEGAMBIENTE**  
**del Friuli Venezia Giulia - onlus**

---

Via Marinoni, 15/8 | 33100 Udine | tel/fax 0432 295483 | [info@legambientefvg.it](mailto:info@legambientefvg.it) | [legambientefvg@pec.it](mailto:legambientefvg@pec.it) | [www.legambientefvg.it](http://www.legambientefvg.it)

Deve essere infine chiaro che questo tipo di opere, che sino a ieri erano considerate investimenti, verranno sempre più considerate e riconosciute come sola fonte di spesa.