

Senza Titolo

01 febbraio 2012 — pagina 48 sezione: Nazionale

L'attraversamento non porta benefici

Molte sono le cose dette dall'assessore Riccardi nell'articolo del 17 gennaio scorso cui ribattere. Mi soffermo su questa: la Cimpello-Sequals-Gemona «è strategica a maggior ragione adesso che il Veneto ha finalmente deciso di dare avvio alla costruzione della Pedemontana Veneta». Opera strategica per la Regione, dice l'assessore. In che modo? Da quando l'essere attraversati da flussi di mezzi in transito ha portato alcunché a qualcuno? Inquinamento escluso ovviamente. Sarà forse strategico per l'industria, perché costruendo una nuova tratta autostradale aumenteranno i fatturati? Per l'agricoltura, togliendole altra terra? Per il turismo, rovinando il paesaggio cioè la nostra maggiore attrattiva? Lo sarà per la viabilità locale, trasformando a pagamento l'attuale Cimpello-Sequals (5 euro per 27 km) così da far preferire a molti le vecchie statali? O rendendo inutilizzabili molte delle strade secondarie intercettate dalla nuova autostrada (impensabili infatti centinaia di sopra e sottopassi) e quindi costringendo a giri insensati e portando i mezzi agricoli sulle strade normali? O piuttosto per adeguarsi alle direttive europee, costruendo nuove strade e quindi aumentando ulteriormente le emissioni? Dovevamo diminuirle del 6,5%, le abbiamo invece, unici in Europa, aumentate del 9%. Dovremmo invece potenziare le ferrovie esistenti, questo sì che sarebbe strategico. Vorrei infine precisare, forse l'assessore non lo sa, che il Tar del Lazio (30 gennaio 11) ha bloccato la Pedemontana veneta invalidandone il progetto definitivo. Quindi anche la tesi che la nostra pedemontana sia strategica in quanto «naturale prosecuzione di quella veneta» viene a decadere. Allora, bisognerebbe quantomeno fermarsi e aspettare di vedere cosa succederà in Veneto prima di affidare i lavori a una delle due imprese che si sono presentate alla gara. Questo non significa che le due opere siano legate, ma che se una regione decide di distruggere inutilmente il proprio territorio non per questo dobbiamo seguirla. Antonella D'Andrea Sequals

Nessun margine di dissenso

L'assessore regionale alle infrastrutture, Riccardo Riccardi, promette ai lettori del Messaggero Veneto del 17 gennaio 2012 che per la realizzazione del raccordo autostradale Cimpello-Sequals-Gemona saranno rispettati territorio e autonomie locali, in una logica di ricerca del «massimo consenso possibile sull'opera». Ma c'è da chiedersi di quale consenso stia parlando, visto che poche righe sopra afferma di aver sempre sostenuto che l'infrastruttura debba essere sicuramente cantierizzata, tanto da precisare: «Il problema non è se costruire la Cimpello-Gemona, ma come realizzarla». Quale può essere mai il consenso di cui l'assessore parla? Quale margine di dissenso è lasciato alle comunità locali che saranno asservite a logiche che nulla hanno a che vedere con il loro territorio e le loro necessità? Quale forma di dialogo sarà possibile, visto che l'Ati (associazione temporanea d'impresa) che ha vinto la gara è già stata individuata, anche se non se ne conosce ancora l'identità? Sarà forse possibile rivedere anche radicalmente quando la stessa Ati ha presentato la propria candidatura per la progettazione, realizzazione e gestione del raccordo autostradale per 50 anni, oppure ormai al di là dei buoni propositi i giochi sono già stati fatti? Oppure l'assessore Riccardi vuole farci intendere che quel progetto potrà subire modifiche anche importanti qualora l'opinione pubblica locale esprimesse la propria contrarietà rispetto a un'opera non condivisa? Come può tutto questo saldarsi con la sua affermazione finale in cui annuncia che i primi cantieri per la realizzazione del raccordo autostradale Cimpello-Sequals-Gemona potranno partire già «dalla prossima legislatura regionale, dunque dalla seconda metà del 2013»? Quale dialogo è stato cercato anche con quanti non sono disposti ad accettare supinamente decisioni irreversibili per il proprio ambiente e per il proprio territorio? Di certo non è sbandierando slogan ormai desueti e proclami, di cui ormai buona parte dell'opinione pubblica ha imparato a diffidare, che si raccoglie il consenso di quanti su questo territorio ci vivono. Nico Cappelletti Travesio

cimpello-gemona/3 Non ci sarebbero miglioramenti nL'assessore Riccardi presenta il raccordo autostradale Cimpello-Sequals-Gemona come «viabilità alternativa al percorso lungo la A4». Ma tutto può essere considerata tranne questo. Il risparmio di chilometri infatti è irrisorio: 2 sul percorso Gemona-Mestre, 4 su quello Gemona-Montecchio Maggiore (Vicenza); i tempi di percorrenza peggiorano: il limite è 110 km/h e si devono attraversare due barriere; i costi al chilometro sono circa il triplo delle tratte di competenza di Autovie Venete: 10 euro le auto e 19 i camion per percorrere 58 km. Chi preferirà fare il nuovo raccordo? I dati di Regione in Cifre mostrano poi come il volume di traffico sulla A23 Tarvisio-Udine sia circa 1/4 di quello sulla A4 Trieste-Venezia e poiché soltanto una parte di questi mezzi proseguono sulla A4 influiscono ben poco sul traffico totale in transito sull'asse Est-Ovest. Lungo la A23 nel 2009 il traffico inoltre è diminuito del 5% mentre sulla A4 è aumentato del 3%. La stessa Autovie Venete afferma che «l'elevato flusso in ingresso a Trieste diretto verso Venezia ha rallentato la circolazione su tutta l'autostrada». Senza contare che proprio l'assessore Riccardi ha intensamente lavorato per avere la terza corsia della A4. Non è dunque come alternativa alla A4 che il nuovo raccordo autostradale è costruito! Gli unici a veder migliorare tempi e distanze sarebbero i mezzi del Pordenonese, ma anche in questo caso sono d'obbligo alcune considerazioni. L'interporto di Pordenone (dati Regione) è ben servito dalla ferrovia, ha quindi senso puntare sul trasporto di lunga percorrenza su gomma quando tutta Europa sta incentivando proprio la rotaia e visto che, giunti sul confine con l'Austria, i Tir sono contingentati? Il volume di traffico automobilistico verso l'Austria, soprattutto di tipo turistico invernale, può giustificare la devastazione di un territorio ricco di siti naturalistici protetti tra cui Sic e Zps come quello della Pedemontana friulana? Lucia D'Andrea Travesio

Coinvolgimento di facciata

Non serve essere esperti di bandi di gara e appalti per comprendere che le parole con cui l'assessore Riccardi cerca di tranquillizzarci riguardo la realizzazione del progetto di raccordo autostradale Cimpello-Sequals-Gemona sono quantomeno tardive. Anzi, sanno proprio di presa in giro. L'assessore dice: «Nel rispetto del territorio e delle Autonomie locali vogliamo cercare il massimo consenso possibile su quest'opera» nonché «intendiamo quindi coinvolgere già nella fase di progettazione preliminare le amministrazioni municipali». Ma di quale progettazione preliminare? Il bando di gara risale al dicembre del 2010, le due imprese che si sono presentate hanno depositato i loro progetti a marzo 2011, quindi nel momento in cui sarà reso noto il vincitore il progetto selezionato diverrà quello attuativo. Forse si potranno apportare alcune modifiche marginali, ma non certo stravolgere la struttura, nemmeno se tutte le amministrazioni municipali chiedessero di farlo. Non siamo più nella fase «di progettazione preliminare», ma in quella in cui si assegnano i lavori e quindi è tardi per le amministrazioni locali per fornire i loro pareri a chi ha già presentato il progetto. Quelle parole dell'assessore sono poi contraddittorie con quanto dal lui affermato prima: «Riguardo a questa nuova viabilità ho sempre espresso l'idea che il problema non è se costruire la Cimpello-Gemona, ma come realizzarla». Dunque l'assessore ha già tutto deciso, non importa cosa pensa la popolazione, non importa se quell'autostrada ha un senso, se è veramente utile alla Pedemontana o se semplicemente la farà diventare un corridoio di passaggio compromettendone un possibile sviluppo turistico sostenibile. Lui quell'autostrada la vuole e ha deciso che si farà. Sarebbe gentile da parte sua farci sapere il perché, con parole più convincenti ed esaustive di quel davvero debole «è strategica». Giuliano Filippi Pordenone

Non libererà dall'isolamento

In riferimento all'articolo comparso sul Messaggero Veneto di martedì 17 gennaio, mi chiedo perché, se l'assessore Riccardi desidera raccogliere un ampio consenso nelle comunità locali interessate al passaggio dell'autostrada Cimpello Gemona, non sia ancora venuto a confrontarsi con noi del Comitato Arca, che abbiamo promosso la raccolta di firme contro questa inutile bretella. L'assessore la definisce «indispensabile» per il Friuli, ma si rende conto che il tracciato non costituisce un'alternativa alla super-trafficata Pontebbana per viaggiare tra Pordenone e Udine? È

costosissima per la nostra regione e pensata per servire chi si muove tra il Veneto e l'Austria; noi friulani rivestiamo, secondo la concezione sottesa a quest'opera, un ruolo strategico solo in quanto ancillari a zone economicamente più forti come la provincia di Treviso e la Carinzia, che, grazie al sacrificio del nostro territorio, lo diventeranno ancor di più. Questa forma menomata di autostrada dalle curve accentuate e dalle corsie di emergenza rattoppate sarà di categoria B, adeguata a un territorio considerato di serie B, deputato a servire regioni della massima serie; la vogliamo considerare una specie di superstrada? Qui di super non c'è niente, se non la superbia dei nostri amministratori, che progettano nastri d'asfalto sulle nostre teste cercando d'incantarci con la promessa di liberare la Pedemontana dall'isolamento, ma poi ci propinano infrastrutture che sventrano le nostre zone senza nemmeno servirle, in quanto non prevedono svincoli. Noi invece abbiamo la presunzione di meritare di più. La massima condivisione sul territorio andrebbe forse cercata in fase pre-progettuale, non a buste aperte e lavori quasi assegnati, altrimenti stiamo parlando solo di accettazione "obtorto collo". Pietro Rosa Maniago

Opere Pubbliche Realizzazioni evitabili

Sfogliando il giornale in queste settimane di passione, fatte di poco lavoro, tagli e tasse, salta agli occhi come certi amministratori in regione, spendono e hanno intenzione di spendere denaro pubblico. Il riferimento, è alle mega-opere stradali che si realizzano e si vorrebbero realizzare in provincia di Udine, provincia con una densità di popolazione tra i più bassi d'Italia, 81° posto su 110 della classifica. Visti i tempi, il buon senso suggerirebbe la razionalizzazione di quello che già c'è, soprattutto mettendo in sicurezza le decine di incroci pericolosi, spesso teatro di incidenti mortali, come hanno fatto da tempo in provincia di Treviso, dove già tra il 1998 e 2005 era pianificata la realizzazione di oltre 105 rotatorie. Da queste parti invece, soltanto ora dopo vent'anni di code ai semafori tra San Giovanni al Natisone e Lovaria, si è deciso per la trasformazione di tali incroci, rendendo così il traffico scorrevole e il raggiungimento dell'autostrada in solo una decina di minuti. In quest'ottica, mi chiedo a casa serva e perché si continua a spingere sulla realizzazione della Manzano - Palmanova, 12 chilometri di strada con 8 rotatorie e attraversamento del Torre e del Natisone per la modica cifra di 80 milioni di euro, questo, anche considerando la Sp Palmarina, che unisce le aree artigianali della zona, e in 20 minuti su un tracciato scorrevole porta il traffico commerciale a Palmanova, senza attraversare centri abitati se non nell'ultimo tratto, dove con soli 3 chilometri, potrebbe essere collegata a Sp 126 che finisce direttamente al casello autostradale, per evitare Jalmicco. Un'altra opera in fase di ultimazione, è la variante di Premariacco, 12 milioni di euro per 12 chilometri più l'urbanizzazione della nuova area artigianale di Cividale, in questo caso il tempo dirà, quanti, a conoscenza del vecchio tracciato più corto di 4 km, per evitare il traffico caotico e delle metropoli di Buttrio e Premariacco, percorreranno tale strada per raggiungere Cividale dalla Ss Udine-Gorizia. Ma la proposta che lascia veramente basiti, è quella della costruzione del terzo ponte sul Natisone a Cividale del Friuli, bellissima cittadina di 11.000 abitanti circondata dal nulla, ovvero campi, vigneti e boschi e altri due ponti nelle vicinanze. Per far capire come questa idea sia balorda, basta prendere in considerazione una città con caratteristiche simili, a esempio Bassano del Grappa, ma con i suoi con 42.000 abitanti (70.000 nell'area urbana) due ponti sul Brenta, quello famoso in legno «degli Alpini» pedonale, un'altro a 500 metri di distanza che assolve al traffico cittadino, in un'area densa di attività commerciali e artigianali, che per quantità non sono neanche lontanamente paragonabili a quelli delle zone in cui viviamo. Se questi saranno gli intenti in quel di Cividale, spero proprio che tra qualche tempo non dovremmo trovarci con un ponte nuovo in più, e per mancanza di fondi con un Ospedale Civile in meno. Luca Gasparini Udine