

METEO



Home Cronaca News on line Petizione contro il collegamento autostradale A28-A23

Venerdì 3 Febbraio 2012



Petizione contro il collegamento autostradale A28-A23

Publicato Giovedì, 02 Febbraio 2012 17:10

Oggi l'incontro del Comitato ARCA che ha presentato 3.870 firme di cittadini contrari alla realizzazione dell'opera



Oggi, 2 febbraio 2012, il Comitato ARCA presenta 3.870 firme di cittadini contrari alla realizzazione del collegamento autostradale A28-A23. A cui si aggiungono altre 604 sottoscrizioni on line o di cittadini di fuori regione.

Il Comitato ha studiato nei dettagli, senza preconcetti ma con il severo senso critico necessario a verificare se si tratti di un'opera necessaria e sostenibile dal punto di vista economico e ambientale.

Il risultato di questa ricerca, estesamente riportato nei documenti del sodalizio resi pubblici sul suo sito, ha individuato tre aspetti problematici.

La prima questione è di natura politica. Per cinquant'anni il territorio pedemontano ha chiesto la sistemazione della viabilità, non attraverso la costruzione di grandi opere, ma mediante soluzioni in grado di facilitare lo spostamento della popolazione di quel territorio. In tutto quel lungo periodo nessuna efficiente risposta è pervenuta.

Giunge oggi con una soluzione non voluta

- perché inadatta a fornire risposte alla mobilità locale,
- perché non più utile al tipo di sviluppo necessario che non è industriale ma prevalentemente turistico e artigianale,
- perché foriera di irreversibili danni ambientali.

L'assessore competente dichiara la sua disponibilità al dialogo ma solo a patto che si discuta delle modalità di realizzazione dell'opera. Noi siamo contrari alla realizzazione dell'opera. Le informazioni sullo stato di avanzamento del progetto non sono fornite alla popolazione e ai suoi amministratori ma all'associazione dei costruttori.

La questione è di natura politica poiché attiene al senso della democrazia e di quella democrazia di base che con il territorio individua le scelte meno utili.

La seconda questione è di carattere amministrativo. Nei documenti di pianificazione regionali, salvo una generica indicazione ad un collegamento Cimpello-Gemona, non esiste alcun riferimento a un progetto autostradale. Viceversa, ne viene dichiarato l'interesse pubblico solo il 17 dicembre 2009, sette mesi dopo la presentazione dello studio di fattibilità dell'infrastruttura e a seguito della relazione del Direttore Centrale Mobilità del 14 dicembre dello stesso anno che evidenziava la mancanza di tale requisito per il progetto presentato, in quanto opera non inclusa nella pianificazione regionale. Ma non doveva essere un'opera strategica, come va ripetendo l'assessore senza mai suffragare l'affermazione con dettagli? E un'opera strategica non viene pianificata dalla Regione? E ancora, è possibile affrontare un progetto di natura così impattante senza aver redatto il piano paesaggistico della Regione che la legge dichiara obbligatorio?

Ma riguardo a tale strategicità si deve osservare quanto segue.

- Nell'eventualità di una realizzazione del raccordo fra il Veneto e il Friuli si aprono tre corridoi stradali: un percorso attraverso la A23 e la A4 (Udine Palmanova Mestre), un secondo attraverso la nuova bretella (Gemona Portogruaro Mestre) e un terzo attraverso questa bretella e la A28 (Gemona Pordenone Conegliano). Gli ultimi due più brevi di solo qualche km, molto più costosi (quasi il triplo rispetto alla media della rete autostradale) e più lenti a causa della velocità massima imposta sul nuovo raccordo (110 km/h) e della presenza di due barriere.

- Sulla A23 il traffico è ¼ di quello sulla A4. Dunque i flussi critici viaggiano sull'asse Est-Ovest e viceversa e non da/verso Nord. Sull'A23 il traffico nel 2009 è diminuito del 5%, mentre sull'A4 è cresciuto del 3%. Alla luce di questi dati, sono credibili le stime di 23.000 veicoli attesi sul nuovo raccordo nel primo anno di gestione (e 53.000 nel 2050), quando oggi l'insieme dei passaggi a Pontebba (A23+SS13) è di circa 21.000 veicoli? Ma da dove

io gioco gioeca

GIOECA
giocare e capire

v.le tricesimo, 103 UDINE
www.gioeca.it

SONDAGGIO

Rincaro carburanti: come reagirete ?

Non cambio abitudini - 7.6%

Faccio il pieno in Slovenia o Austria - 67.1%

Riduco gli spostamenti - 21%

Utilizzo di più i mezzi pubblici - 4.3%

Voti Totali : 580

TOP ARTICOLI

- TUTTO SPORT
- Gelo polare sul Friuli
- Neve in arrivo a Trieste
- Incendio sul Matajur
- Friulani da reinventare
- Ma quali sfigati!
- Il Friuli in edicola
- Dipendenza da social network
- Tondo incontra Monti
- UDINESE BLOG
- Udine oltre 100mila
- Bora forte a Trieste. Faro chiuso

UDINESE BLOG
Il primo quotidiano on line sull'Udinese e sul calcio

VIDEO
Detective Dee e il mistero della fiamma fantasma



VENDERE CASA?
CON NOI
LA SOLUZIONE È
A PORTATA DI MANO

www.erato.it

HOTEL ****
LA TORRE

Emergenza freddo per gli
Petizione contro il colleg
autostradale A28-A23

99 camera
Doppia Superior
€105,199

Beste in sciopero
9na volta sulle prove di
valutazione scopri
le altre

Dolomiten
Arrestato mandante del s
77km di pista

3 aprile In festa

Centro per anziani
Freschi tutti con fonti rino
Sostegno alle aziende in
La piscina Palmanova si
Facilmente raggiungibile
dal Friuli
Piste a 100mt
servizio navetta

P.le Chiavris,
5 - Udine

CaroFlex
adidas
Gola
EASTSPAN
Colibri

Bus
SCARIC
l'ultimo

possono venire altrettanti?

- L'unica zona beneficiata sarebbe il Pordenonese. Ma l'interporto può essere egregiamente servito dalla ferrovia: anzi, la politica dovrebbe spingere in tal senso considerata la congestione stradale e le ampie potenzialità della ferrovia. E per Spilimbergo sarebbero sufficienti gli interventi già ipotizzati sulla viabilità ordinaria (bretella di Barbeano, raddoppio del ponte di Dignano). In ogni caso: il gioco vale la candela? In termini economici, i benefici sono compatibili con gli alti costi?

- Vi sono elevate probabilità che la viabilità locale non solo non tragga benefici ma anzi peggiori: innanzitutto per l'elevato costo dei pedaggi (per un mezzo pesante quasi 20€ il tratto Gemona-Cimpello) i camion continueranno a percorrere verosimilmente la statale 463 (anche perché sulla medesima arteria insistono gran parte degli insediamenti industriali) e molti che oggi utilizzano gratuitamente la Cimpello-Sequals preferiranno ripercorrere le vecchie statali. Inoltre, "Il passaggio della strada comporterà un generale svantaggio soprattutto dovuto alle interruzioni delle viabilità secondaria di servizio ai fondi, ai centri aziendali o per il raggiungimento dei centri di servizio (...) questa situazione rischia di costringere i movimenti agricoli sulla viabilità nazionale e provinciale. Complessivamente questo comporterebbe un forte aumento di rischio di incidentalità o quantomeno di rallentamento del flusso veicolare principale" (Studio preliminare della Provincia di Pordenone 2001).

- L'opera non ha le pretese ricadute logiche ed automatiche sullo sviluppo della zona: alcuni tra i comuni che più sopporterebbero il danno ambientale (Castelnovo, Pinzano, Forgaria) sono anche quelli che non hanno più alcuna disponibilità di aree per gli insediamenti industriali. E invece molte delle imprese interpellate manifestano la preoccupazione per l'aggravio dei costi che deriverebbero loro dai pedaggi della nuova strada a fronte della gratuità della attuale Cimpello-Sequals. Non ne trarrebbe vantaggio l'agricoltura, cui verrebbero sottratti quasi 1000 ettari di terreno, né il turismo che perderebbe la sua stessa ragion d'essere con l'irreversibile danno paesaggistico che si determinerebbe. E in ultimo, non si può escludere (anzi!) la perdita del valore immobiliare di tutte le abitazioni prossime all'ipotizzato raccordo e degli stessi terreni soggetti a frazionamento fondiario. Se si parla di strategie, ben altre preoccupazioni dovrebbe maturare la politica alla luce del fatto che il trasporto in Italia è ancora per larghissima parte affidato alla gomma con gli enormi problemi di costi infrastrutturali (costruzione e manutenzione delle strade), inquinamento, incidentalità e congestione stradale. Fra le strategie dovrebbe esserci, viceversa, l'abbattimento delle emissioni che l'Italia doveva diminuire del 6,5% ed ha invece aumentato del 9% e la firma della Convenzione della Alpi già ratificata dai Paesi contermini che si sono impegnati a non costruire ulteriori grandi infrastrutture attraverso le zone montane e che applicano il contingentamento dei mezzi pesanti. In termini strategici questo progetto brilla per la sua straordinaria miopia.

La terza questione attiene alla sostenibilità economica e ambientale dell'opera

Sul versante economico, la scelta di realizzare l'opera mediante "project financing è una reale alternativa a forme tradizionali di appalto", solo quando il progetto da realizzare "è caratterizzato da una domanda facilmente identificabile". Per il raccordo autostradale A23-A28 come è identificata tale domanda? Da dove arriverebbero infatti i traffici previsti per rientrare dei 975 milioni di euro di costo se sulla A23 il traffico è in calo dal 2007 e se ad oggi a Tarvisio i passaggi giornalieri sono di gran lunga inferiori a quelli ipotizzati dalle imprese per giustificare l'opera?

L'opacità delle cifre sin qui fornite solleva una questione molto semplice: se i flussi ipotizzati sono sbagliati e il gestore non rientra degli investimenti chi paga? L'attuale bando in proposito è ambiguo attribuendo la copertura di tale rischio sia al pubblico che al privato equamente. Va ricordato, tra l'altro, che in caso di fallimento del gestore, i creditori possono rivalersi solo sul flusso di cassa (i pedaggi) e non sul capitale dell'associazione di imprese. Considerato che il finanziamento potrebbe essere coperto dalle banche mediante emissioni obbligazionarie, il debito potrebbe finire sulle spalle dei sottoscrittori. O, come abbiamo ricordato, della Regione. La quale comunque interviene sul versante dei costi che non sono affatto esclusivamente a carico del privato dato che l'Ente pubblico porta in dote l'attuale sedime della Cimpello-Sequals che verrebbe utilizzato dal nuovo raccordo autostradale.

Sul versante della sostenibilità ambientale, l'impatto dell'opera risulterà devastante

Lungo il tracciato autostradale in progetto si trovano zone protette (ZPS) come i Magredi del Meduna, siti di interesse comunitario (SIC) tra cui il fiume Tagliamento (ultimo fiume alpino morfologicamente intatto e per questo studiato da ricercatori di tutto il mondo) e un'altra decina di siti a vario titolo protetti tra cui la riserva del lago di Cornino. Verrebbero deturpate aree che dovrebbe semmai essere considerate come grande opportunità, non solo per la conservazione della natura ma anche per lo sviluppo di un'economia basata sul turismo naturalistico e sul rilancio delle produzioni agricole tradizionali.

Nello studio preliminare della Provincia di Pordenone del 2001 come nella VIA del 2003 gli effetti sull'ambiente sono definiti "molto negativi"; in essi si parla dei costi sociali, paesaggistici e ambientali con modificazione su scala locale degli habitat per flora e fauna. Gran parte dell'opera sarà in rilevato creando così una barriera insormontabile alla vista, tagliando in due i territori comunali e creando gravi problemi al transito della fauna. Le possibili opere di mitigazione ambientale, se da un lato possono in qualche modo attenuare l'impatto, dall'altro, per risultare realmente efficaci, dovrebbe essere di una tale portata da provocare un aggravio dell'impatto.

Si avrebbe una pesantissima ricaduta sull'inquinamento acustico e atmosferico della pedemontana. Se già con 18.000 transiti giornalieri (dati riferiti al progetto di strada a scorrimento veloce a due corsie) parecchie zone avrebbero avuto livelli molto vicini o



superiori ai limiti di legge soprattutto per gli NOx (ossidi di azoto) e i PM10 (le polveri sottili), è facile intuire quel che succederebbe con un'autostrada che di veicoli giornalmente ne prevede dai 23.000 ai 53.000. A parte lo scadimento molto importante della qualità della vita, gli effetti dell'inquinamento sulla salute (in particolare le patologie polmonari) sono note ed è qui inutile dunque dilungarci ulteriormente.

In conclusione, ARCA ritiene che il progetto contenga non solo una serie di dati obiettivamente negativi e di interrogativi dalle implicazioni gravi, ma una visione programmatica superata e culturalmente inadeguata. Ma l'assenza di risposte e la protervia nel proseguire in ogni caso con la pianificazione dell'opera, lascia intendere un processo decisionale opaco e una visione della democrazia, come abbiamo ricordato in principio, assai distante da quella sovranità dei cittadini che la Costituzione proclama all'articolo 1.

2 febbraio 2012

Send **Tweet** 0 **my Share** **Share**



[Arne Jacobsen Lamps](#)
 Table & Floor Lamps From Only £129. Low Prices - UK & Europe
 Delivery!