

L'autostrada A27, inaugurata nel 1972 è lunga 84 km. Parte da Mestre e termina a Pian di Vedoia (Ponte nelle Alpi), incontra la A4 nei pressi di Mogliano Veneto, prosegue verso nord oltre Belluno dove si congiunge alla SS 51 di Alemagna. Nell'ultimo tratto, aperto nel 1995, dopo l'uscita di Vittorio Veneto Nord, la A27 abbandona la Pianura Padana Veneta e si addentra tra le Prealpi scavalcando con arditi viadotti la Val Lapisina e superando con due gallerie la sella di Fadalto e la zona del Lago di Santa Croce. Da anni si discute sulla proposta di prolungarla verso nord. Il progetto originario prevedeva il collegamento alle autostrade austriache e tedesche per raggiungere Monaco di Baviera (da cui la denominazione autostrada d'Alemagna). Il progetto è sempre stato ostacolato sia dalla giunta provinciale di Bolzano che dal Land austriaco del Tirolo, oltre che vietato dagli attuali trattati internazionali (Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi appena approvato dal governo Italiano (vedi box)). Progetti futuri: Nell'impossibilità di proseguire verso nord, un "raggruppamento" politico-economico, probabile espressione degli industriali del Friuli e del Veneto, sta tentando di prolungare l'autostrada A27 con un'enorme "bretella" di collegamento con la A23 (Palmanova-Confini di Stato) diretta a Tarvisio, con innesto nei pressi di Tolmezzo. Il tracciato, lungo 85 km, è suddiviso in tre tronchi, o stralci funzionali. Primo (coperto da project financing): km 20 circa, "Passante Alpe-Adria, Prolungamento A27", Pian di Vedoia-Caralte. Secondo: km 23, Caralte-Forni di Sopra, con tunnel sotto Passo della Mauria. Terzo: km 40 (svincoli esclusi), Forni di Sopra-Tolmezzo. Costo stimato nel 2005: 3 miliardi di euro. Il collegamento, considerato opera strategica inserita nella maglia di infrastrutture regionali connessa col costruendo Corridoio Cinque Lisbona-Kiev, è uno dei 10 corridoi di collegamento multimodale europei previsti dal Master Plan. Nel 2009 la giunta regionale del Veneto dichiara il Passante di pubblico interesse. L'iter procedurale del primo tronco prosegue, ottenendo nel febbraio del 2012 il parere favorevole, con prescrizioni, della Commissione VIA, per poi approdare al CIPE nell'ottobre 2012. Il Passante risulta inserito nel programma triennale 2012-2014 dei Lavori Pubblici della Regione Veneto. I Comuni interessati direttamente sono: Ponte nelle Alpi, Longarone, Castellavazzo, Ospitale di Cadore, Perarolo di Cadore. Quelli interessati indirettamente sono tutti i Comuni del Centro Cadore, della Valle del Boite, del Comelico, che ne subiranno le conseguenze, per primo Pieve di Cadore e la Carnia nell'eventualità in cui l'intero collegamento A27-A23 venisse completato. Caratteristiche del primo tronco: La lunghezza della prima tratta: Pian di Vedoia-Caralte è di circa 20 km così suddivisi: 53% in galleria, 23% su viadotto, 24% su rilevato. I primi 6 km sono previsti in ambito fluviale sulla destra orografica del Piave. In corrispondenza della gola del Vajont l'infrastruttura attraversa il Piave con un lungo viadotto per poi proseguire in sinistra Piave alternando gallerie a viadotti. Al 20° km lo svincolo di uscita è previsto nei pressi dell'insediamento produttivo di Ansoigne-Comune di Perarolo, in prossimità dello sbocco della Val Montina (area Wilderness di grande pregio) e si connette alla viabilità ordinaria della SS51 con una serie di viadotti aerei. Sono previsti 2 cantieri base e 15 operativi, per la maggior parte in ambito fluviale. 4-6 milioni di m3 di materiali provenienti dallo scavo delle gallerie da movimentare lungo piste provvisorie in golena, in parte forse per ferrovia, in buona parte lungo la viabilità ordinaria con migliaia di viaggi di camion "pellicano". Costo previsto per l'opera: 1 miliardo e 200 milioni di euro in regime di project financing, utilizzando cioè capitali privati in cambio della concessione di progettazione, costruzione e gestione dell'opera. I volumi di traffico per raggiungere l'equilibrio economico-finanziario sono di 28-35.000 passaggi di media al giorno pari a 10-13 milioni di automobili e TIR all'anno (nel periodo 2015-2030). Per i meccanismi del project financing, le imprese private che realizzeranno l'opera saranno anche l'ente gestore. Per recuperare il costo dell'investimento oltre a prevedere costosi pedaggi (pari a circa 4 volte il valore medio dell'attuale pedaggio autostradale con ripercussione sui costi generali dei trasporti) pretenderanno anche "pesanti e irrinunciabili" provvedimenti di "traffic calming" sulla viabilità ordinaria allo scopo di indirizzare il traffico sulla nuova infrastruttura, per non sottrarre bacino d'utenza all'autostrada.

Considerazioni: al di là degli obiettivi e delle motivazioni addotte per giustificare questa grossa opera da istituzioni e mondo politico, la popolazione residente, l'opinione pubblica ed il mondo ambientalista in genere si stanno domandando se è veramente necessaria e non sia invece il caso di mettere in discussione il tutto e valutare soluzioni alternative sia per migliorare la viabilità (tangenziale a Longarone) e rilanciare l'economia locale per garantire un futuro migliore e più sostenibile alla popolazione che vive e lavora in montagna. Gli aspetti principali da considerare sono fondamentalmente due: la sostenibilità economica-finanziaria e gli impatti ambientali. I costi di costruzione sono esorbitanti rispetto ai flussi di traffico previsti e calcolati sul decennio 1995-2005 che era un periodo florido e di crescita economica per l'apertura dei mercati e dei flussi pesanti ad est (crollo del blocco comunista e la fine dei conflitti nella ex-Yugoslavia). Negli ultimi 5 anni però, a seguito della prolungata crisi economica (che ormai è strutturale e non congiunturale), per le autostrade del Nord-Est i leggeri sono cresciuti dell'1% e i pesanti sono fermi, il che significa che oggi, nel 2013 i flussi di traffico sono più o meno pari a quelli del 2007 (fonte AISCAT). Nell'Analisi Costi Benefici i principali benefici sono i risparmi complessivi dei tempi di percorrenza, i quali a loro volta sono direttamente proporzionali ai flussi di traffico, i risultati sono a dir poco sopravvalutati. La viabilità ordinaria non beneficerà molto di questa nuova autostrada che si limita a spostare 20 km più a nord "il tappo" di Longarone, con conseguenze facilmente immaginabili per le strade del Cadore, che saranno intasate dal traffico di afflusso e deflusso dall'opera. L'autostrada inoltre "cancellerà" interi paesi, perché saranno completamente scavalcata dall'opera e non più alimentati dal flusso turistico. Sotto l'aspetto ambientale ci sono molte questioni aperte. Nonostante che la Valutazione di Incidenza Ambientale elaborata nel 2007 escluda il verificarsi di effetti negativi significativi sui siti Natura 2000 interessati dall'opera sotto l'aspetto ambientale, non è comunque accettabile il forte e irreversibile impatto che subiranno le aree dolomitiche interessate dal progetto (tra l'altro ricadenti in aree tutelate dall'UNESCO) il cui futuro verrà pesantemente condizionato dall'infrastruttura, ma meritevoli di ben altri progetti e destino. Inoltre: il corso del Piave sarà ulteriormente manomesso; notevoli saranno gli impatti paesaggistici dovuti alla presenza di viadotti; il tracciato autostradale costituirà una barriera al corridoio ecologico rappresentato dal fiume, senza contare le alterazioni e gli impatti provocati dalle opere accessorie e di cantierizzazione dislocate per anni lungo il tracciato, con piste di cantiere, prosciugamento di torrenti, inquinamento idrico ed alterazioni idrogeologiche, inquinamento acustico ed infine disturbo di aree ad elevata valenza naturalistica come la zona Wilderness della Val Montina o il biotopo di Fortogna solo per citarne alcuni. (Simone Papuzzi)



125

A27. PROLUNGAMENTO FINO A PIEVE... MA CHI LO VUOLE?

Emergenze ambientali

regione	VENETO
riferimento geografico	Dolomiti Orientali
tutela	Aree in Rete Natura 2000: siti SIC e ZPS. Zona limitrofe a sito UNESCO sistema n.1, 3, 4.
motivo	Luoghi e paesaggi a rischio di estinzione e/o abbandono per costruzione infrastruttura impattante



Maria Grazia Brusegan

OrTAM

DOLO

agg. 25/01/2013



150x150°
IL CAI e la TUTELA DELL'AMBIENTE MONTANO - 150 CASI

ASPETTI GEOLOGICI

Il prolungamento dell'A27 previsto in progetto si allunga nel tratto della valle del Piave che va da Pian de Vedoia a Macchietto, correndo lungo il fondovalle. In questa zona il Piave scorre per alcuni tratti in forre di notevole pregio ambientale, scavate fra successioni rocciose appartenenti al triassico superiore (Dolomia principale) e al giurassico/cretacico (Calcare del Vajont, Formazione di Fonzaso, Ammonitico rosso, Formazione di Soccher e Scaglia Rossa). La grande prevalenza di litologie calcaree fa di questa zona un luogo importante per le dinamiche carsiche con sviluppo di delicati complessi acquiferi all'interno degli ammassi rocciosi, contraddistinti da "superfici contenitive" di natura tettonica e sedimentaria (presenza di facies più impermeabili). Dal punto di vista tettonico l'area presenta importanti allineamenti di faglie inverse e dirette ad alto angolo, con componenti trascorrenti, disposti parallelamente alla valle, ed importanti sovrascorrimenti (valsuganesi) sud vergenti. Nell'area sono riconoscibili anche faglie giurassiche legate al rifting che interessò l'area determinando l'impostarsi del Bacino di Belluno. L'area che subirà la cantierizzazione ricade in fasce limitrofe al sistema 3 (Pale di San Martino, Pale di San Lucano e Dolomiti Bellunesi) e al sistema 4 (Dolomiti Friulane e d'Oltre Piave) del WHS (World Heritage Site) Dolomiti UNESCO. Le rocce ricadenti in questo segmento hanno la particolarità di descrivere le sequenze più giovani della serie dolomitica e i paleoambienti marginali delle fasce meridionali della regione dolomitica. I motivi di questo riconoscimento sono l'importanza del patrimonio geologico e l'unicità paesaggistica della regione dolomitica, che definiscono 9 sistemi (composti da aree cuore e aree tampone) legati assieme da una lettura seriale. Questi ultimi aspetti rendono particolarmente delicata la definizione di possibili interventi infrastrutturali non solo all'interno delle aree definite dai sistemi, ma anche nelle prossimità, potendo questi mettere in discussione la percettibilità del Bene Dolomiti UNESCO.

(Emiliano Oddone)

RETI ECOLOGICHE E BIODIVERSITÀ

Animali e piante si muovono e devono poter migrare, ma le opere umane, strade, campi, insediamenti, possono essere ostacoli insormontabili.

Quando si parla di Grandi Opere o Infrastrutture e della barriera che esse rappresentano per la mobilità della fauna, si pensa subito ai mammiferi: orsi, lupi, volpi, camosci, cervi e così via, perché sappiamo che essi compiono lunghi spostamenti in cerca di nuove aree di caccia o di insediamento. Di fatto per questi animali il problema è abbastanza superabile, per metterli in condizione di muoversi basta che nella costruzione di strade e ferrovie, vengano previsti adeguati sottopassaggi. Poco si sa invece dei problemi causati da analoghe opere sugli spostamenti di animali più piccoli: rettili, insetti, anfibi, pipistrelli, pesci, o della flora che "usa", oltre al vento, anche gli animali per spostarsi. Studi recenti evidenziano l'importanza della connettività ecologica per consentire la sopravvivenza di molte specie viventi. Se prima sembrava sufficiente istituire parchi e aree protette per tutelare animali e piante, ora questo concetto è superato perché "gran parte degli habitat delle specie minacciate sono situate al di fuori delle aree protette". Lo dice lo studio effettuato da ECONNECT www.econnectproject.eu, un progetto panalpino attivato per studiare le necessità di piante e animali. Un ecosistema per poter superare pericoli naturali e cambiamenti climatici ha bisogno di una ampia biodiversità e le barriere, di qualsiasi natura siano, la compromettono. Per consentire stabilità all'intero ecosistema sarebbe vantaggioso per la società umana, che ne fa parte, riconoscere il prezioso valore delle Reti Ecologiche. E' questo il messaggio che lo studio rivolge ai politici.

Otto regioni alpine fungono da aree pilota. In queste zone si sono realizzati progetti per garantire i giusti collegamenti ecologici tra habitat di piante e animali anche al di fuori delle aree protette, rendendo consapevoli e partecipi gli abitanti e contadini locali. Dopo un iniziale scetticismo i risultati, anche economici, hanno premiato chi ha aderito e si sono attivate liste di attesa per l'inserimento nelle aree pilota. www.alpine-ecological-network.org
(Maria Grazia Brusegan)

PROTOCOLLO TRASPORTI

Il 17 ottobre 2012 con ampia maggioranza dei voti della Camera dei Deputati, l'Italia ha ratificato il Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi (*). Il più importante e il più strategico dei 9 Protocolli, che prevede sia l'impegno a non costruire nuove strade di grande comunicazione attraverso le Alpi, ad attuare soluzioni per migliorare efficacia ed efficienza dei trasporti e a decongestionare le zone soffocate dal traffico per tutelare l'ambiente e la salute, che equivale ad uno sviluppo sostenibile per il territorio alpino. Se attuato correttamente, in base anche alla strategia alpina per la mobilità integrata prevista dall'Unione Europea, la nuova politica dei trasporti italiana dovrebbe favorire innanzitutto il trasferimento del trasporto delle merci da gomma a rotaia. Relativamente alla A27, il Protocollo vieta l'attraversamento confinario, ma nulla può sulle scelte interne dei singoli Stati, quindi contro l'allungamento dell'autostrada da Pian di Vedova a Macchietto e successive eventuali tratte. L'interesse a creare il collegamento con Lienz è così forte che c'è chi continua a lavorare su "soluzioni accettabili" per aggirare l'ostacolo Protocollo.

(*) La Convenzione delle Alpi www.alpconv.org è un trattato internazionale sottoscritto dai Paesi alpini: Austria, Francia, Germania, Italia, Liechtenstein, Monaco, Slovenia, Svizzera e dall'Unione Europea con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo sostenibile e tutelare gli interessi della popolazione residente, tenendo conto delle complessità ambientali, sociali, economiche e culturali.

(Maria Grazia Brusegan)



Come cambia un territorio su cui viene costruita un'autostrada

Evento 150x150

domenica 03 marzo 2013

Ragazzi accompagnati

SI **NO**

Coordinate GPS del punto di partenza dell'escursione

Latitudine **46.018848**

Longitudine **12.290429**

Lo si può capire visitando i luoghi della A27. Mattina, da Savassa (nord di Vittorio V.), lungo la Valle Lapisina dove è cresciuto un bosco di piloni di cemento, fino a Lago S. Floriano. Spostamento a Pieve di Cadore per l'escursione fino a Macchietto. Interessante il centro di Pieve di Cadore (Piazza Tiziano, Casa natale di Tiziano, Palazzo della Magnifica Comunità di Cadore e sede del Museo Archeologico Cadorino). Trasferimento a Valle di Cadore. Visita: Chiesa di S. Martino sulla sede di un antico castello, borgata Costa (importanti edifici antichi, ponte coperto, strada romana). Poi a Damos, paese scomparso per essere stato tagliato fuori dalla viabilità del 1830, dove resta l'antica chiesetta di S. Andrea (XIII secolo) con opere d'arte e affreschi originali. Discesa a Perarolo, che fu importante centro di raccolta/smistamento del legname proveniente dal Cadore e dall'Ampezzano. Decaduto a causa della costruzione delle grandi dighe con imbrigliamento del Piave e del Boite su cui fluitava il legname e negli anni '80 per l'apertura del nuovo tracciato della SS51. Visita al Museo del Cidolo. Arrivo a Macchietto, dove è previsto il mega-svincolo dell'Alpe-Adria, Prolungamento A27 primo stralcio, nelle vicinanze dello sbocco della Val Montina (area wilderness) (M.G Brusegan e Per Altre Strade <http://www.peraltrestrade.it>)

Periodo

Sempre, escludendo il pieno inverno per possibile innevamento

Dislivello

600 m.

Durata

5-6 ore più eventuali visite a monumenti e musei

Difficoltà

Mattina EE, Pomeriggio E

Cartografia

Carta Tabacco n. 24 e 16

BUONE PRATICHE DI SVILUPPO SOSTENIBILE

Sostenere e sviluppare l'economia di montagna è primario e fondamentale per evitarne lo spopolamento. Cercare i modi giusti per farlo è altrettanto necessario. Gli investimenti potrebbero e dovrebbero essere rivolti a risolvere i gravi problemi di dissesto idro-geologico, a sviluppare la mobilità sostenibile, a migliorare la situazione ecologica, sociale ed economica, a salvaguardare il paesaggio.

Alleanza nelle Alpi è una Rete di comuni degli 8 paesi alpini che da 10 anni opera in questo senso. L'associazione è stata fondata nel 1997. Oggi vi aderiscono più di 300 comuni, distribuiti su tutto l'arco alpino, dalla Francia alla Slovenia, (di cui 66 in Italia), con l'intento di mettere in pratica concretamente gli obiettivi della Convenzione delle Alpi. I comuni membri, insieme ai loro cittadini, si impegnano a cercare e ad attivare iniziative per uno sviluppo sostenibile dello spazio alpino. "Per non dover reinventare la ruota ogni volta", la Rete di comuni mette in rete le esperienze e le informazioni, superando le barriere linguistiche e culturali tramite pubblicazioni ed eventi in quattro lingue: tedesco, francese, italiano e sloveno, per una cooperazione che vada oltre i confini comunali finalizzata allo sviluppo sostenibile, secondo l'Agenda 21 di Rio, che rappresenta l'unica strada che consente di armonizzare le necessità umane con l'ambiente naturale. La politica della Rete mira ad un'economia sostenibile e capace di futuro, a uno sfruttamento sostenibile dell'ambiente naturale; scelte che assicurano la stabilità sociale, l'identità e l'autonomia culturale.

Per l'impegno profuso Alleanza nelle Alpi è ufficialmente riconosciuta dall'UE.

Buone Pratiche www.alpenallianz.org, www.cipra.org
(Maria Grazia Brusegan)

