



Udine, 7 maggio 2024

COMUNICATO STAMPA

LE MERCI DELLA SEQUALS-GEMONA VANNO PORTATE SU FERROVIA (PER LA SEQUALS-GEMONA SERVE UNA NUOVA PROGETTUALITÀ)

Quello che serve in tema di trasporto riguarda sostanzialmente il sistema ferroviario.

La nuova proposta di tracciato della Sequals-Gemona non trova facili consensi tra i cittadini e gli amministratori dei territori attraversati come era logico aspettarsi. La supposta necessità di realizzare un ulteriore collegamento tra la A28 e la A23 trova contrarie le amministrazioni di Fagagna e Moruzzo come a suo tempo non avevano "entusiasmato" quelle di Pinzano e Forgaria quando si ragionava sul tracciato alto che, in una prima fase, doveva corrispondere addirittura ad un collegamento autostradale.

Di tale infrastruttura oramai si sa tutto: bassa attrattività, pesante impatto su territori, accentuazione del traffico di transito con dubbie ricadute economiche. In ragione di queste inequivocabili evidenze la strada adesso ha caratteristiche meno pretestuose tanto che si propone di tipologia C1 a due corsie, meno impattante di una autostrada o di una superstrada anche se corsie, banchine, scarpate e fossi di scolo fanno comunque crescere il già alto consumo di suolo e banalizzano uno dei più preziosi paesaggi della Regione.

Rispetto a 20 anni fa, nei territori interessati dai tracciati, che sono più di uno anche se non ben definiti, oggi quasi nessuno crede più ai possibili benefici indotti dall'infrastruttura tanto che sono iniziate le proteste per allontanare dal propria territorio il tracciato e spostarlo ben al di fuori dei propri limiti amministrativi.

Se questa è sommariamente la situazione vale la pena fare alcune considerazioni sulle opere che mancano per realizzare l'ormai famoso collegamento che dovrebbe congiungere la destra e sinistra Tagliamento. Nell'ultima formulazione del tracciato, le opere importanti da realizzare sono la gronda nord di Pordenone, la variante di Barbeano, il consolidamento del ponte di Dignano e il collegamento Fagagna - Colloredo di Montalbano. Se sulla variante di Barbeano, opera da tempo prevista per sveltire da ovest l'accesso al ponte sul Tagliamento e, forse, sulla manutenzione straordinaria del ponte stesso si può concordare a patto che non siano sovradimensionate rispetto agli scopi di razionalizzazione del tracciato, sulle restanti opere Legambiente esprime il suo dissenso per una pluralità di motivi: consumo di suolo già alto, impatto paesaggistico, assenza di consenso sociale e, non da ultimo, l'ulteriore sostegno pubblico al trasporto su gomma. Non solo, anche gli esiti sotto il profilo ambientale ed economico della pedemontana veneta o l'assenza in Regione del Piano di Governo del territorio, rafforzano questa valutazione.

Invece di entrare nell'ennesimo loop fatto di litigiosità tra i territori e la Regione, la soluzione del problema è da ricercare attraverso un approccio in controtendenza che tenda alla riduzione progressiva del traffico su gomma, soprattutto per le merci, in linea con quanto avviene nel resto d'Europa. A maggior ragione considerando quello che succede oltreconfine, meta dichiarata che si intende raggiungere con questa infrastruttura stradale. Ebbene l'Austria, non solo non è disposta a tornare



indietro sulla limitazione del traffico merci su gomma che attraversa i suoi confini e a poco varranno i ricorsi all'UE fatti dall'Italia per intralcio in tema di concorrenza, ma essa attualmente è fortemente impegnata in un upgrade dei principali corridoi di trasporto ferroviario in primis, per quello che ci riguarda, il corridoio meridionale Vienna-Graz- Klagenfurt sul quale pensa di portare tutta la merce in attraversamento del suo territorio con direzione da e per l'Italia e la Slovenia.

Una ricognizione sulla capacità del nostro sistema ferroviario per verificare se è corrispondente con lo scenario che si sta delineando è auspicabile anche per capire se non sia il caso di fare qualche ulteriore ragionamento su cosa possa e debba essere approntato per accogliere un prevedibile aumento di passeggeri e merci nella direttrice Est e Nord Europa via Tarvisio.

Un'ultima considerazione. In Austria, come in tutta Europa ormai, alla realizzazione di nuove e moderne linee ferroviarie non corrisponde la dismissione e l'abbandono dei vecchi tracciati che, anzi, trovano nuova spinta per efficientare i sistemi di trasporto pubblico locale, anche in chiave turistica, o come percorsi alternativi per gestire emergenze o surplus nel trasporto merci.

Il Presidente
Sandro Cargnelutti