Trasporti

«Terza corsia indispensabile ma da sola non può bastare»

UDINE. Una rete che completi il sistema della viabilità autostradale e ordinaria, riesca a sfruttare quella ferroviaria creando rete tra strade e porti. E' questa l'ambizione del Friuli Venezia Giulia come emerso nel convegno su mobilità, trasporti e sviluppo del territorio, organizzato dall'università di Udine e coordinato da Alfredo Antonini, ordinario di Diritto dei trasporti. Tra i relatori, il sottosegretario all'Ambiente Roberto Menia, i vertici di Autovie Venete, Friuli Venezia Giulia strade e Saf, ma anche capitaneria di Porto e categorie economiche.

Terza corsia. Lo sviluppo della regione, come evidenziato da più relatori, passerà inevitabilmente attraverso la realizzazione della terza corsia e della Villesse Gorizia. Autovie Venete il 22 luglio si è vista riconoscere dal Cipe l'atto aggiuntivo al piano finanziario – base della sostenibilità economica del progetto – e ora il decreto è stato trasmesso alla corte dei Conti (il 16 settembre) per la registrazione. «L'autostrada A4 attualmente rappresenta il corridoio privilegiato di lunga percorrenza est-ovest – ha spiegato l'ad della società, Dario Melò –. L'incremento generale della mobilità con l'Est europeo, e in particolare del trasporto commerciale su gomma, ha comportato un aumento dei livelli di traffico che hanno raggiunto valori insostenibili se rapportati all'attuale stato dell'infrastruttura nel tratto compreso fra Venezia e Trieste. L'elevato numero dei transiti – in particolare quelli di mezzi pesanti – impensabili sono una ventina di anni fa, ha determinato un rapido declino funzionale dell'arteria. Nell'arco di un decennio (1999-2008) i transiti giornalieri sono passati da una media di 20 mila al giorno a 26 mila in direzione Trieste e da 20 mila a 25 mila in direzione Venezia».

L'amministratore delegato di Autovie venete, Dario Melò, con il presidente di Fvg strade, Giorgio Santuz

Proprio questo elemento ha imposto, nella progettazione della terza corsia, un'attenzione all'ambiente. «Nella fase di progettazione dell'ampliamento sono state considerate tutte le variabili ambientali da tutelare (paesaggio, atmosfera, acque, rumore, rete idrografica). I progettisti hanno operato in due direzioni: mascherando l'infrastruttura esistente con interventi a verde (aree e quinte arboree) e migliorando l'impatto estetico. A questo proposito, per esempio, è stata privilegiata la realizzazione di sottopassi al posto dei sovrappassi – ha spiegato Melò –. Nuovo assetto autostradale significa anche riduzione dell'inquinamento atmosferico: soprattutto i mezzi pesanti, infatti, potranno mantenere una velocità che si traduce in minori consumi e quindi minori emissioni».

Gomma e ferro. Non solo autostrada. Lo sviluppo del territorio per Enrico Rosina, Confindustria Udine, significa anche «viabilità in Carnia, collegamento tra il distretto della sedia e Palmanova», e un recupero della rete ferroviaria. «Il traffico merci vede ridurre le percentuali di assorbimento da parte della rete ferroviaria – ha aggiunto Massimo Masotti della Camera di Commercio – e continua a mancare un traffico intermodale». Sul fronte della rete stradale, l'adeguamento va, invece, di pari passo con quello della rete ordinaria: «Grazie all'ampliamento dei poteri commissariali – ha detto il presidente di Fvg strade Giorgio Santuz – riusciremo a procedere con celerità anche nella sistemazione della viabilità complementare all'autostrada».

Porto. Da parte del direttore Marittimo del Friuli Venezia Giulia, Antonio Basile, è arrivato l'invito a lavorare per costruire un network tra i porti, mentre il sottosegretario all'Ambiente Menia, ha margine del convegno, ha evidenziato come governo e Regione stiano lavorando con il sistema privato proprio per valorizzare la portualità regionale e costruire un tassello determinante del corridoio Adriatico –Baltico. *(m.m.)*

© RIPRODUZIONE RISERVATA