

Pieve, lettera di minacce per il “no” alla superstrada

La missiva è arrivata in municipio: «Distrunderemo l'ospedale del Cadore» Il sindaco: «Intimidazioni anonime, vengano di persona se hanno il coraggio»

di Stefano Vietina

PIEVE DI CADORE. Minacce al sindaco di Pieve di Cadore. Una lettera dattiloscritta, datata settembre 2013, è giunta in municipio venerdì. È indirizzata alla “Sig.ra Ciotti Antonia” ed è stata protocollata con numero 10199. A scatenare la sequela di minacce, con antipatici riferimenti personali e familiari contro il sindaco, è stata la recente posizione della Ciotti in merito all'ipotesi di strada intervalliva che, attraversando il Comelico, dovrebbe unire Veneto ed Austria e rappresentare lo snodo centrale della Venezia-Monaco, di cui si parla da decenni.

“Se lei non la smette di remare contro una più necessaria viabilità verso il Cadore che sia autostrada o superstrada almeno fino a pian dell'abate, lungo l'asta del Piave in viadotto a m. 7-8 dal letto del Piave, e anche fuori del suo comune territoriale, le assicuriamo che da parte nostra faremo di tutto perché l'ospedale di Pieve diventi un pronto soccorso, faremo spostare l'elisoccorso a Belluno, così assisterà alla decadenza ulteriore di Pieve a un cronicario”.

Questo dunque il tono della lettera (gli errori di battitura sono riportati esattamente come nella lettera battuta a macchina): nessun veto alla superstrada da parte del sindaco Maria Antonia Ciotti o ci saranno ripercussioni sull'ospedale di Pieve. Ma il testo non finisce qui, prosegue con un attacco personale al primo cittadino. “Sappia”, prosegue il la lettera, “che abbiamo conoscenze e amicizie altolocate politicamente e sanitariamente in Regione e poi a Roma. Ora responsabilità di vedere chiuso l'ospedale entro 1 anno sarà solo e unicamente SUA. San Vito di Cadore, Sett. 2013”. Seguono due firme, a prima vista redatte dalla stessa mano e con due cognomi tipici proprio di San Vito.

Il sindaco Maria Antonia Ciotti non si meraviglia dell'attacco. «Io sono sempre stata per il dialogo e anche sulla questione della superstrada, tornata d'attualità una settimana fa, ho detto quello che penso: ovvero che a mio avviso sono altre le priorità, come ad esempio l'attraversamento di Tai, e che ogni intervento in Cadore dovrà essere ben valutato a livello di impatto ambientale. Cose ovvie, mi pare, perché è naturale che interventi viari di questo tipo vadano concordati con le comunità locali. A fronte di questa mia posizione dialettica, prendo atto che mi ritrovo di fronte a una lettera intimidatoria e offensiva anche per la mia comunità. Queste persone abbiamo il coraggio di venire da me e di parlarmi guardandomi negli occhi. Io sono tutti i giorni in ufficio».

Conosce i due che hanno firmato la lettera?

«No. Ma credo si tratti di firme false per nascondere un messaggio anonimo, di chi non ha coraggio di venire in municipio a parlarmi direttamente».

Perché la provenienza da San Vito, che è una zona che non risulterebbe interessata dal tracciato della superstrada?

«Penso si tratti di un depistaggio per nascondere la vera residenza del mittente che, a meno dalla calligrafia, pare essere uno solo».

Una persona che conosce bene la situazione della sua famiglia, poiché cita anche suo padre e la sua attività lavorativa.

«Sì, senza dubbio conosce la nostra storia, che peraltro è quella di una normale famiglia».

Ha già denunciato il fatto alle forze dell'ordine o pensa di farlo?

«Da un lato non voglio dare troppo peso alla cosa. Dall'altro, però, si parla dell'ospedale, un bene comune che va salvaguardato. Quindi vedremo cosa fare nelle prossime ore».

I precedenti:

Corriere delle Alpi 21 settembre 2013

Un project per unire Veneto e Austria

In Regione la proposta di Fincosit, Maltauro e Mantovani per prolungare l'A27 lungo il Cadore. Schiaffo all'Alto Adige

di Daniele Ferrazza

VENEZIA Non un'autostrada ma un collegamento intervallivo che usa la viabilità esistente e, in prospettiva, si spinge sotto il monte Cavallino con un traforo di dieci chilometri che sbocca nella valle di Lienz. Una strada turistica destinata ad aprire l'unico valico internazionale del Veneto. La proposta è pronta, con tanto di planimetrie, sezioni, profili altimetrici, fotografie e piano finanziario. Ed entro il mese di ottobre la nuova «Intervalliva» sarà presentata formalmente alla Regione perché ne prenda atto e ne dichiari il pubblico interesse. Si tratta niente più che di un progetto di finanza per una superstrada destinata ad aprire un collegamento diretto, attraverso il Veneto, tra Italia ed Austria. Ma a nessuno sfugge che si tratta semplicemente del penultimo tassello (ma l'ultimo italiano) della Venezia-Monaco, il progetto autostradale che il 22 dicembre del 1960 confluì nella costituzione della Società per l'Autostrada di Alemagna che nel tempo acquisì fino a 108 enti pubblici distribuiti nelle province di Padova, Treviso, Belluno, Vicenza, Venezia e Pordenone. Posto in liquidazione da pochi giorni il «contenitore», l'idea in realtà non è mai stata così vicina dalla sua realizzazione. Il progetto di finanza che sta per essere presentato - capofila le imprese Grandi lavori Fincosit spa, Impresa Mantovani, ma anche Maltauro - prevede il prolungamento dell'attuale Passante Alpe Adria (approvato dal Cipe lo scorso gennaio, i lavori dovrebbero iniziare nel 2014) da Macchietto di Perarolo di Cadore al Comune di Comelico Superiore, in prossimità di Padola. Quaranta chilometri il cui costo dovrebbe superare di poco il miliardo di euro. La maggiore novità è rappresentata proprio dalla possibilità che sia il Veneto ad aprire il cosiddetto «terzo valico» delle Alpi, dopo quelli di Brennero e Tolmezzo. Questa ipotesi taglierebbe fuori del tutto l'attraversamento dell'Alto Adige, che ha sempre trovato nel governatore Luis Durnwalder uno strenuo oppositore, in nome della «intangibilità» delle Alpi e sarebbe «solo» competenza dei veneti. Il traforo del monte Cavallino (2.689 metri sul livello del mare) è naturalmente lo scoglio più grosso, non solo perché è necessario il contributo austriaco ma anche per i costi. Il progetto di finanza prevede un pagamento del pedaggio su tutta la strada, con l'esclusione dei residenti nel Cadore. Il modello di strada è quello della Felbertauernstraße, i 36 chilometri e mezzo (con un tunnel di cinque) che congiungono Lienz a Kufstein. Il pedaggio si paga a una barriera. La strada prevede una corsia per ogni senso di marcia e la realizzazione di una terza corsia in larga parte del tracciato. Con l'utilizzo della sede stradale esistente, risagomata e allargata, sarebbe evitato anche l'ostacolo della Convenzione delle Alpi (approvata dal Senato, ma non dalla Camera) che impedisce l'attraversamento dell'arco alpino con nuove strade di «grande comunicazione». Se fosse realizzato, il collegamento tra Venezia e Monaco di Baviera comporterebbe una distanza di poco più di 400 chilometri e un tempo di percorrenza appena superiore alle quattro ore.

Venezia-Monaco: un coro di proteste contro il “project”

Stupiti e Zandonella Necca, Ciotti e Buzzo «E anche i sindaci infuriati i sindaci dell'OstTirol diranno certamente di no»

di Stefano Vietina

CADORE / COMELICO «E' veramente sorprendente che, a distanza di pochi mesi dalla definitiva ratifica del Protocollo trasporti della Convenzione delle Alpi da parte di tutti i membri e del consiglio dell'UE, ed a pochi giorni dallo scioglimento della Società Venezia-Monaco proprio a seguito di tale accordo, resusciti l'idea del collegamento Italia-Austria via Comelico». Mario Zandonella Necca, sindaco di Comelico Superiore, affida ad una nota ufficiale la replica piccata all'articolo apparso ieri sul “Corriere delle Alpi” dal titolo “Un project per unire Veneto e Austria. In Regione la proposta di Fincosit, Maltauro e Mantovani per prolungare l'A27 lungo il Cadore. Schiaffo all'Alto Adige.” Stupore e indignazione che condivide con i colleghi di Pieve, Maria Antonia Ciotti, e di Santo Stefano, Alessandra Buzzo. «Non eravamo al corrente di nulla», commenta quest'ultima con tono allarmato, «chiederemo immediatamente lumi per capirne qualcosa di più. Di certo si tratta di argomento delicatissimo, come ovvio, per l'ambiente. I nostri sono territori fragili, da tutelare». «La nostra montagna ha bisogno di collegamenti migliori, nessuno lo nega», soggiunge Maria Antonia Ciotti, «ma senza nessuna opera cementizia. Mi chiedo come dovrebbe diventare il Comelico secondo questa ipotesi, di cui peraltro veniamo a sapere solo oggi». «Del traforo del Cavallino si è molto parlato in questi ultimi 20 anni: un'ipotesi», prosegue Zandonella Necca, «da sempre contrastata dai Comuni diretti interessati sia sul versante italiano e sia su quello austriaco: se conosco un po' cosa pensano i colleghi sindaci dell'OstTirol sul tema, credo proprio che diranno 'nein'. E fa altresì specie sentire un ex sindaco (di Mareno di Piave, ndr) oggi promotore del progetto nella sua veste di parlamentare europeo (il riferimento è all'europarlamentare Pdl Antonio Cancian che ha definito il “collegamento necessario ma da condividere”, ndr), parlare di coinvolgimento delle comunità locali. Peccato che di queste intenzioni sue, della Mantovani, Grandi Lavori Fincosit SpA e di Maltauro non si sia saputo nulla fino all'articolo del “Corriere delle Alpi”: ma forse intendono coinvolgerci quando tutto è già pianificato...!». Il timore espresso con estrema chiarezza, insomma, è quello che si voglia trasformare il Comelico in una via di transito, con danni ambientali ben comprensibili e nessun vantaggio in tema di turismo. «Dice bene il giornale», continua il sindaco di Comelico Superiore, «che “a nessuno sfugge che si tratta semplicemente dell'ultimo tassello della Venezia Monaco...” che, estromessa definitivamente dalla porta principale dalla Convenzione delle Alpi, rientra dalla finestra sotto più dimesse spoglie di collegamento intervallivo: una superstrada è un'arteria importante: l'idea di aggirare i limiti della Convenzione delle Alpi definendo un'arteria del genere semplicemente un adeguamento ed un allargamento di un tratto intervallivo fa torto all'intelligenza di chi conosce le nostre valli e soprattutto di noi che ci viviamo. In questa proposta per altro si coglie un dato significativo ed insieme preoccupante: sono le grandi Società private che dettano l'agenda delle opere alla politica, attraverso un'azione di lobbying che passa sopra le teste della popolazione interessata: una cosa francamente inammissibile». Al tirar delle somme, dunque, niente spazi di trattativa. «Per quanto mi riguarda l'unico intervento serio per migliorare la viabilità interregionale sarebbe la

realizzazione della seconda canna dei 4km della galleria del Comelico ed una seria sistemazione dei 20 km del tratto S. Stefano-Passo di Montecroce; ma per questi interventi non ci sono i soldi dei grandi finanziatori. In ogni caso contatterò subito i colleghi di Sesto, Sillian, della valle del Gail e della Lesachtal cui invierò l'articolo del giornale e concorderemo il da farsi». Sulla stessa linea gli altri due sindaci interpellati. « A noi interessa piuttosto», spiega Maria Antonia Ciotti, una sistemazione urgente e funzionale del tratto verso Cortina, perché qui si trova il vero imbuto. Si arriva a picchi di 400/500 automezzi al giorno che transitano a Tai, secondo i dati Anas. Ma servono comunque strade che si armonizzino con la montagna». «Le comunicazioni stradali vanno bene, ma certo», chiude Alessandra Buzzo, «non possiamo trasformare il Comelico in una via di transito per chi deve andare velocemente da Monaco da Venezia». Insomma questo progetto rischia di rappresentare sì uno schiaffo, ma non per l'Alto Adige, quanto piuttosto per il Comelico e il Cadore.

Corriere delle Alpi 27 settembre 2013

Superstrada: l'Alto Adige sbatte la porta

L'assessore Pichler Rolle (presidente Fondazione Unesco: "E' come un fantasma che tenta di uscire dalla bottiglia")

Di Stefano Vietina

COMELICO «L'intervalliva? L'ho scritto anche su Facebook, mi sembra di vedere tanti dilettanti allo sbaraglio...». Oscar De Bona, presidente di "Longarone Fiere" (ma in passato anche presidente della Provincia di Belluno ed Assessore regionale ai flussi migratori), ed oggi membro del Consiglio di amministrazione di Veneto Strade, commenta stupito l'ipotesi di far proseguire l'A27 lungo il Cadore ed il Comelico. «Ormai», dice, «non è più pensabile far passare un provvedimento di queste dimensioni senza avere il consenso dei sindaci e senza aver preventivamente avviato un'ampia consultazione del territorio». «Non ho seguito direttamente gli sviluppi della vicenda, ma vorrebbero passare anche in Alto Adige?», chiede stupito Elmar Pichler Rolle, atteso oggi a "Longarone Fiere" per inaugurare l'Expo delle Dolomiti, in qualità di presidente della Fondazione Dolomiti Unesco; ma che è anche assessore della Provincia di Bolzano alla tutela del paesaggio. «Quello del prolungamento della A27, comunque, è un fantasma», spiega con un'immagine, «che ogni tanto cerca di uscire dalla bottiglia, presentandosi sotto varie spoglie. Ma stia sicuro che nella bottiglia lo facciamo ritornare subito!». Insomma, nessuno spiraglio da parte dell'Alto Adige. «Anche perché», soggiunge Pichler Rolle, «la Convenzione delle Alpi parla chiaro e non consente l'attraversamento dell'arco alpino con nuove via di grande comunicazione». «Mi sembra di notare un'enorme contraddizione», prosegue De Bona, «da un lato tutti si dicono d'accordo sulla tutela del territorio, sulla difesa del paesaggio, sulla necessità di garantire la qualità dell'aria; poi all'improvviso, ecco però che spunta fuori un progetto come questo». Ed allora come se ne esce? «Per principio non sono contrario ad esaminare le proposte, anche perché poi c'è sempre tempo per dire di no. Quindi che facciano vedere i veri progetti, uscendo dagli equivoci degli annunci e delle anticipazioni. Di certo va stigmatizzato l'atteggiamento, a mio avviso completamente sbagliato, di chi crede si possa far passare un progetto del genere sulla testa di chi in quelle valli ci vive e teme di veder compromesso irrimediabilmente il suo habitat. Troppo facile dire di sì per chi abita lontano dai paesi interessati dal tracciato». Dopo le anticipazioni dei giorni scorsi, immediato era stato il veto dei sindaci di Pieve di

Cadore, Maria Antonia Ciotti, Santo Stefano, Alessandra Buzzo, e soprattutto Comelico Superiore, Mario Zandonella Necca. Quest'ultimo, in particolare, in una nota aveva rispedito al mittente il progetto di collegamento Italia-Austria con transito dal Comelico, tramite il traforo del Cavallino. «Un'ipotesi», ribadiva Zandonella Necca, «da sempre contrastata dai comuni diretti interessati, sia sul versante italiano che su quello austriaco». Favorevoli al cosiddetto “sfondamento a Nord” si sono detti invece, dalle colonne del “Corriere delle Alpi”, Domenico Cappellaro, Presidente di Confindustria Belluno Dolomiti, e il sindaco di San Pietro, Silvano Pontil Scala.

LA TEMPISTICA

Entro ottobre dovrebbe essere presentato in Regione il progetto, con capofila Grandi lavori Fincosit spa, Impresa Mantovani e Maltauro, per il prolungamento dell'attuale passante Alpe Adria da Macchietto di Perarolo al Comune di Comelico Superiore, nei pressi di Padola. Quaranta chilometri per un costo complessivo di un miliardo di euro. Non la vecchia idea di un'autostrada, ormai non più praticabile; piuttosto quella di un cosiddetto “collegamento intervallivo”, con l'utilizzo della viabilità esistente ed il traforo di dieci chilometri del monte Cavallino per raggiungere la valle di Lienz. Ipotesi affascinante per chi desidera accorciare i tempi di percorrenza da Venezia a Monaco; allarmante per chi in quelle valli ci vive e teme che il Comelico venga trasformato in breve in un'arteria di transito, senza alcun beneficio dal punto di vista turistico ed anzi scontando uno scempio dal punto di vista ambientale. L'idea insomma sarebbe quella di un terzo valico delle Alpi, dopo quelli di Brennero e Tolmezzo. Ma da questo punto di vista la Convenzione delle Alpi ha già detto stop.

Corriere delle Alpi 29 settembre 2013

Intervalliva, Mainardi spegne ogni entusiasmo

«Ci sarebbe da mettersi d'accordo con Lienz, ma la cosa è molto problematica Però l'ostacolo maggiore è economico: il progetto costa e non è remunerativo»

di Francesco Dal Mas

PIEVE DI CADORE La superstrada intervalliva verso Lienz ha, al momento, assai poche probabilità di vedere la luce. Lo afferma con decisione l'architetto Bortolo Mainardi, commissario della Tav fra Mestre e Venezia, già progettista del collegamento tra Pian di Vedoia ed Amaro, quindi tra l'A26 e l'A23. «Non voglio entrare ovviamente nel merito della necessità o della opportunità di questa strada; intendo parlare solo della fattibilità tecnica, prima ancora che economica. La Regione Veneto», spiega Mainardi, «e la Comunità locale non possono procedere fino al confine senza un accordo con le istituzioni di Lienz, perché le infrastrutture intervallive, previste dalla Convenzione delle Alpi, pongono questa specifica condizione: l'intesa fra le parti interessate». Un'intesa che non sarà per niente facile trovare, anzitutto per le posizioni “ambientaliste” degli austriaci. Che, se da una parte temono maggiori flussi di traffico, dall'altra vogliono anche trattenere i turisti nelle loro valli. «In ogni caso», prosegue Mainardi, «dovrà essere la Regione Veneto a calciare la prima palla al centro». Ovvero? Dovrà deliberare che questa

direttrice s'ha da fare. Il commissario dubita però fortemente che maturi questa decisione mentre non si è ancora rinunciato al passante tra Pian di Vedoia e Macchietto. Anzi, il passante non è stato affatto stoppato. Bene, una volta deliberata l'infrastruttura, sarà da inserirla in un progetto Interreg, tra Italia ed Austria. E poi aspettare che Bruxelles si convinca a sottoscriverlo. Questo, ovviamente, a prescindere dal project financing. Al riguardo Mainardi ha le idee chiare: e osserva che, allo stato delle cose, i presupposti economici sono tutt'altro che certi. «Non c'è traffico a sufficienza per motivare degli investitori ad aderire ad un'opera che difficilmente sarà remunerativa e che costa tanti soldi». Il traffico turistico, infatti, non è tale da assicurare la copertura dell'investimento. E' vero che il Cadore e le Dolomiti sono invase dai tedeschi, ma non sono numeri da giustificare il previsto sfondamento sotto il monte Cavallino. «In tempi come questi, oltretutto, non ci sono assolutamente risorse pubbliche a disposizione». Il Comune di Cibiana è del parere che eventuali fondi si possano impegnare nel ponte tra Venas e Cibiana. Magari anche nella direttrice tra Macchietto e Venas, piuttosto che in un'opera non strettamente indispensabile. Cortina confida invece nella circonvallazione. E via elencando. «Non si faranno né il ponte né la circonvallazione, a meno che gli ampezzani non se la finanzino». E per il ponte? «Non penso che a Cibiana ci siano investitori pronti a scucire fior di milioni per il ponte. D'altra parte, il progetto è fermo da 30 anni...». Uno stop generalizzato, dunque? «So che Veneto Strade ha fatto, per conto del governo l'elenco di tutte le opere incompiute in regione. Mi risulta che ci sono dentro anche gli interventi nel Bellunese. Ma, sinceramente, questi non sono i tempi dell'illusione».