

Trieste, 4 aprile 2024

La strada che valica le alpi Carniche al passo di Monte Croce, non è una strada importante soltanto per il Comune di Paluzza, per la Valle del But e per la Carnia. Lo è per l'intera Regione Friuli Venezia Giulia e anche per l'Italia. E' parte del tracciato più breve e diretto che unisce l'Alto Adriatico con la Baviera, che collega Trieste con Monaco. E' parte della strada costruita 2000 anni fa, al tempo di Augusto, dai più grandi costruttori di strade che la Storia ricordi, per esigenze militari e politiche, per assicurare e difendere la costruzione dell'Impero, per mostrare al mondo intero la forza e la civiltà di Roma esportandone le leggi e la lingua scritta nei territori conquistati. Una strada riportata nella Tavola Peutingeriana e negli Itineraria Antonini e indicata come la via breve, per compendium, da Aquileia a Veldidena, località quest'ultima ai piedi del Brennero, nella valle del fiume Inn, percorrendo la quale si entra nella grande pianura dell'Europa centrale.

Acqua passata, si dirà, che non macina più. Ma la strada di Monte Croce Carnico non è una nobile decaduta, non ha perso il suo valore. Lo dimostra una riflessione sulle condizioni in rapido peggioramento del traffico nei due grandi assi autostradali del Brennero e di Tarvisio. Il primo è già intasato dai TIR ed il secondo è ben avviato nella stessa direzione, ragion per cui, negli anni a venire, è più che probabile un aumento della quota del traffico turistico nord-sud che abbandona le autostrade per valicare le Alpi orientali percorrendo la viabilità ordinaria in buono stato e ben posizionata. La via di Monte Croce Carnico ne è un esempio da manuale poiché costituisce di gran lunga la migliore soluzione per collegare due importanti nodi stradali come la città di Lienz, il capoluogo del Tirolo orientale, e la stretta di Venzona, la porta della grande pianura del nord Italia. Una occhiata alla carta geografica renderà indimenticabile questo percorso. Il valore della strada lo dimostra il fatto che i petrolieri della Siot, notoriamente attenti a come impiegare il denaro, hanno scelto il suo tracciato per costruire il loro oleodotto, così importante per i bilanci del porto di Trieste. Ancora, lo dimostra l'attenzione che da sempre l'Ambasciata d'Austria in Italia le riserva, le estenuanti trattative del secolo scorso per la realizzazione del traforo di Monte Croce Carnico e così via. Potrei continuare ma penso che basti e che invece io debba rendere concreto il mio intervento parlando delle decisioni che servono.

Per riattivare un percorso tanto carico di Storia e di prospettive interrotto dalla frana del 2 dicembre scorso non può e non deve essere considerato un problema la costruzione di un nuovo tronco stradale di 3 km. Tanti infatti ne servono per collegare, con una pendenza ragionevole per il traffico turistico, il terzo tornante

della SS 52 bis con il passo di Monte Croce Carnico, utilizzando l'area in sponda destra del Rio Collinetta, abbandonando quindi il versante sottostante il Pal Piccolo occupato a suo tempo per imposizione dell'autorità militare a discapito delle valutazioni tecniche e bersagliato dalla caduta di massi di grande dimensione. A questa soluzione non ci sono alternative reali. Per questa soluzione esiste un progetto, definitivo (un po' di più di un progetto di massima e di meno di uno esecutivo), dovuto alla generosità dell'ing. Giovanni Puntel che nessuno ha ringraziato, neppure con il senno di poi. Detto progetto, la cui data di nascita coincide con la pubblicazione dello Studio di fattibilità austriaco che esclude il ricorso ai trafori, è stato inoltrato dal Comune di Paluzza alla Regione Friuli Venezia Giulia ed all'Anas quattro anni fa. Non è quindi una novità. Per riaprire il passo di Monte Croce Carnico al traffico internazionale, per 24 ore al giorno e 365 giorni all'anno, in doppio senso di marcia, bisogna, per forza, realizzare un simile progetto. L'Anas, che lo ha riportato nel suo documento del 8 gennaio scorso intitolato "Valutazione delle alternative progettuali", prevede per esso una tempistica di 5 anni: 2 anni per progettazione, iter autorizzativo e appalto, 3 anni per la esecuzione dei lavori. Decisamente troppi, se si pensa che un secolo fa l'intera strada da Timau al passo è stata costruita in 3 anni. In ogni caso, proprio perché serve tanto tempo per giungere alla conclusione desiderata, non si può perdere neppure un giorno per avviare l'operazione. *

Monte Croce attende di potersi mostrare dicendo con orgoglio "Io sono il Friuli Venezia Giulia". Oggi non può permetterselo. Se lo facesse il gesto parrebbe una beffa. Cerchiamo di cancellare velocemente questa incongruenza che mette in discussione un'idea forte, che ha accompagnato la nostra Regione fin dalla sua nascita, l'idea della "Regione ponte", la necessità di una sua azione politica che si faccia carico dell'interesse nazionale. Mettere in discussione questa idea proprio ora, ironia della sorte, che i ponti li invocano tutti, che si parla di Stati Uniti d'Europa, non si può. Sarebbe peggio di una cattiveria, sarebbe un errore.

Diego Carpenedo