

PERCHÉ DIRE SÌ AL TRAFORO DI MONTE CROCE CARNICO.

Nel recente confronto (Novembre 2025) tra gli organismi politici e tecnici della Regione FVG e del Land Carinzia sul tema del Passo di Monte Croce Carnico (MCC), è stato formalmente riconosciuto e ribadito che l' attuale tratto di strada della S.S. 52 Bis che sale al Passo non rappresenta una soluzione sostenibile nel tempo, a causa del rischio elevato e permanente di caduta massi dal versante roccioso del Monte Pal Piccolo.

Anche l' ANAS ha confermato che l' attuale strada dovrà essere prima o poi abbandonata e ciò, nonostante i notevoli interventi di risanamento e messa in sicurezza in corso d' opera, finalizzati a riaprire temporaneamente entro la primavera 2026 il tratto stradale rovinato dalla frana del Dicembre 2023.

Il sopracitato gruppo di lavoro FVG/K ha confermato l' impossibilità a perseguire l' opzione del Tunnel di base tra Timau e Hofling, lungo 8,7 km, in considerazione del notevole costo di investimento per la realizzazione. Si ritiene doveroso precisare che il costo iniziale previsto dall' ing. Giovanni Valle dello Studio GTA era previsto al 2024 pari a € 480 milioni mentre la sintesi dello studio finale di fattibilità (FVG/K) ha rapportato tale costo al 2035 con un importo pari a €1070 milioni. In base alla presentazione conclusiva del sopracitato Studio di fattibilità esaminato dal Gruppo tecnico bilaterale FVG/ K, restano quindi due soluzioni, entrambe tecnicamente fattibili, ma con diversi pro e contro, vantaggi e svantaggi, che devono essere debitamente ponderati né per partito preso né sulla base di vaghe considerazioni ideologiche .

La prima soluzione (A) è il nuovo tracciato stradale alternativo, che risale al Passo in destra del Rio Collinetta, con un costo preventivato di 148 milioni di Euro .

La seconda soluzione (B) è la cosiddetta galleria alta, di valico, lunga 4 km, con imbocco Sud a monte della località Laghetti di Timau e imbocco Nord nella valle austriaca del Valentinbach, a valle del cimitero di guerra,

Nello stesso incontro bilaterale è emerso che attualmente la strada del Passo di MCC non è inclusa nella Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN -T), e pertanto sia la strada alternativa sia il tunnel alto non possono essere finanziati con fondi dell' Unione Europea ma solamente con fondi a carico dello Stato Italiano e dello Stato Austriaco, vista l' impossibilità delle Regioni interessate a sostenere tale spesa .

Dal confronto delle due soluzioni, il tracciato alternativo (A) è stato considerato come la soluzione migliore e più conveniente e quindi questa dovrebbe essere la prima ipotesi da perseguire secondo alcuni politici locali .

Ma, prima che venga adottata la decisione finale, ritengo opportuno precisare e far presente cosa significa tale scelta progettuale in termini di impatto ambientale e paesaggistico sul territorio in esame.

Il tracciato stradale alternativo (Variante) comporta la realizzazione di una nuova strada nazionale secondo criteri ANAS, con una carreggiata larga mt 9,5, che si sviluppa a mezza costa su una lunghezza di mt. 3930, con pendenza max del 8%, con tutte le opere accessorie in cemento armato, quali muri di sostegno di monte per mt 3180 e muri di sostegno di valle per mt 1200, due tratti di galleria artificiale, N. 6 ponti in c.a. per l' attraversamento del Rio Collinetta, del Rio Monumenz e di altri Rii anonimi, nonché manufatti scatolari in c.a. per il passaggio degli impluvi minori, un tratto di galleria naturale sul Malpasso per oltre 200 mt., ed un ponte finale per 55 mt sui pascoli di Malga Collinetta prima di giungere al Passo di Monte Croce Carnico. Inoltre va considerata anche la messa in sicurezza per una lunghezza di mt.960 della strada statale esistente tra la località "Casetta in Canadà" ed il III ° tornante, con la costruzione di nuove gallerie artificiali e opere paramassi . In sintesi con la strada alternativa verrebbe cementificata e compromesso gran parte del versante boscato e pascolivo in sinistra idrografica del Rio Collinetta, area che ricade nella Zona Speciale di Conservazione ZSC " Gruppo del Monte Coglians " e nella Zona di protezione Speciale ZPS "Alpi Carniche ". Tale impatto va ad aggiungersi a quello già creato dalla strada esistente S.S. 52 bis interessata dalla frana del Pal Piccolo, in sinistra dello stesso Rio Collinetta .In ogni caso la strada alternativa resterebbe sempre una strada di arroccamento al Passo, e la copertura della spesa necessaria sarebbe interamente a carico della Regione FVG o dello Stato italiano .

A fronte della soluzione della nuova strada alternativa come sopra descritta, va debitamente considerata anche la soluzione del Tunnel di valico (o Galleria di vertice), con una lunghezza della canna principale di mt.4100 e una lunghezza del cunicolo di fuga di mt. 3900 . Nell' area degli imbocchi del tunnel dovranno essere effettuati gli adeguamenti stradali necessari

ai fini del raccordo con i tratti di strada esistente sopra i Laghetti . La galleria sarà a traffico bidirezionale, in conformità con la normativa vigente e dovrebbe essere realizzata in 4 anni . Il costo complessivo lordo stimato inizialmente dallo studio ingegneristico GTA nel 2024 era pari a € 230 milioni mentre la Sintesi dello studio di fattibilità FVG/K ha rapportato tale costo al 2035 con un importo pari a € 531 milioni, con una possibile ripartizione dei costi fra Italia e Austria.

Se l'attuale Amministrazione Regionale saprà individuare le risorse finanziarie necessarie in sede ministeriale a Roma, senza escludere in futuro le possibilità di finanziamento Comunitario con i fondi di Coesione EU, indubbiamente la Galleria di vertice sarà da preferire all' opzione del tracciato alternativo in quanto tale soluzione comporta una maggiore affidabilità ed un maggior livello di sicurezza, un minore impatto ambientale ed un notevole contributo allo sviluppo territoriale locale, come di seguito specificato.

Innanzitutto la galleria di vertice consente di evitare il tratto della strada del Passo di Monte Croce Carnico ad alto rischio di caduta massi, riducendo di conseguenza i tempi di percorrenza .

Il percorso da Timau a Mauthen, attualmente limitato e reso difficoltoso da rischi naturali diffusi (crolli di rocce e valanghe) e dalle caratteristiche tecniche stradali dei 12 tornanti sul lato italiano e da 2 stretti tornanti sul lato austriaco, necessita di circa 45 min . La stessa tratta, dopo la realizzazione del Tunnel Alto (Laghetti- Val Valentina) verrebbe percorsa in 15/20 minuti e soprattutto sarebbe totalmente sicura.

Con la garanzia della sicurezza e della riduzione dei tempi di percorso, la futura strada transfrontaliera tra la Carnia e la Carinzia diventa più attrattiva, il che porta alla completa ridefinizione dei rapporti tra le Valli Carniche e Carinziane dal punto di vista della viabilità e soprattutto dell'economia e del turismo locale.,

Si fa inoltre presente che il Traforo di MCC è pienamente compatibile con il Programma Europeo "Connecting Europe Facility" (CEF), finalizzato a creare connessioni tra gli stati Europei delle Reti di Trasporto, dell' Energia e dei Servizi Digitali.

Con l'eliminazione della attuale strozzatura infrastrutturale, si consente un facile collegamento tra le aree transfrontaliere marginali e deboli della Val del But e della Carnia, nonché della Valle del Gail e della Carinzia occidentale .

Inoltre con la galleria di vertice si facilità la realizzazione della intermodalità tra Tolmezzo, Mauthen, Hermagor, Oberdrauburg, anche a mezzo autobus, consentendo la connessione transfrontaliera tra le reti ferroviarie, stradali e ciclabili, nonché un agevole collegamento con gli Aeroporti di Trieste e di Klagenfurt.

Infine, aspetto non trascurabile, è la riduzione delle emissioni inquinanti in quota, togliendo traffico da una zona alpina di notevole pregio ambientale, naturalistico e storico come quella del Passo di M.C.C.

Relativamente ai rischi idrogeologici connessi alla realizzazione del traforo, si ricorda che a circa 200 mt di distanza dalla sorgente del Fontanone, esiste attualmente già da 50 anni il tunnel dell' Oleodotto SIOT, lungo 7 km, seppur con una sezione di soli 10 mq, costruito in tre anni ed inaugurato nel 1965. Anche allora furono debitamente considerate e affrontate scientificamente e tecnicamente le preoccupazioni idrogeologiche, ma, come si può ora constatare, tale tunnel non ha compromesso la funzionalità della sorgente sopracitata che alimenta l' acquedotto di valle fino a Tolmezzo.

In ogni caso, le eventuali connessioni idrauliche fra il tracciato del tunnel e il sistema sorgentizio nel particolare bacino carsico di alimentazione della zona in esame, dovranno essere oggetto di una idonea e preventiva progettazione idrogeologica e geotecnica, anche alla luce delle tecnologie e delle esperienze similari già acquisite negli ultimi decenni da professionisti tecnici e da ditte specializzate in trafori nel settore alpino (es.Tunnel del Brennero lungo 55 km) .

I tempi necessari per la progettazione, per la definizione delle procedure fra le Regioni FVG - K e fra gli Stati Italia- Austria, nonché per la realizzazione dei lavori del tunnel, saranno probabilmente di circa 8 anni . E nel frattempo?

E se dovesse franare ancora il Pal Piccolo ? Nel frattempo il Passo di Monte Croce deve continuare a vivere ed essere operativo, per cui si dovrà in ogni caso garantire un collegamento viabile stabile e sicuro, anche per quanti lavorano di qua e di là del Passo. È quindi necessario ed urgente che la Regione FVG finanzi e realizzi quanto prima, sul versante in destra del Rio Collinetta, una Strada Regionale di Emergenza, larga 5/ 6 mt, realizzata secondo i criteri di una strada forestale, senza opere impattanti e comunque in grado di collegare il Passo di Monte Croce Carnico con il sistema di viabilità esistente sul fondovalle (Laghetti).

Per quanto riguarda il timore del traffico pesante conseguente al Traforo di MCC, occorre tener conto che la viabilità camionabile dalla Baviera attraverso il Tirolo Orientale, il Gailberg e il Passo di MCC, non è più attrattiva da anni .

Infatti le attuali caratteristiche dei tratti stradali in Carinzia ed in Carnia (strozzature di Mauthen e Timau, curve con ridotti raggi di curvatura e pendenze eccessive) limitano le velocità di transito dei camion e aumentano i relativi tempi di percorrenza, per cui tali tratti saranno sempre più evitati dai camionisti e saranno invece privilegiati dal traffico leggero con autoveicoli . In futuro, sulla base di una auspicata direttiva europea, il transito moderno di camion sarà possibile solo sulle autostrade Monaco- Salisburgo- Villaco-Udine per il traffico pesante diretto in Italia o sull'Autostrada Villaco- Jesenice -Trieste per il traffico pesante diretto verso i Paesi Balcanici, sottolineando che il relativo il traforo delle Karavanche in Slovenia, inaugurato nel 1991, sarà raddoppiato entro il 2029. La connessione stradale Rosenheim-Felbertauern-Monte Croce Carnico avrà quindi una preminente funzione turistica e diventerà così la via turistica più breve sia verso l' Adriatico sia verso le Alpi Carinziane, Tirolesi e Salisburghesi.

Allo stato attuale sembra finalmente superato l' equivoco tra strada commerciale o strada turistica di Monte Croce Carnico, per cui è possibile un 'accordo con il confinante Stato Austriaco .

Dopo 50 anni di studi, progetti,e accordi andati a vuoto fra le due Regioni confinanti e fra gli Stati Italia e Austria,, finalmente è stato dato un segnale concreto e....si intravede una luce in fondo al tunnel .

Naturalmente parlo a titolo personale ma penso, comunque, di farmi interprete di tanti altri cittadini di Paluzza e della Carnia che credono nel progetto del Traforo, seppure limitato al tunnel di valico, nella comune convinzione che la sua realizzazione contribuirà a far uscire la Carnia e la Valle del But in particolare dall' isolamento e dal " cul di sac" in cui adesso ci troviamo.

Non possiamo limitarci alla miope visione di quanti vogliono congelare e mantenere la triste realtà attuale, condizionata dalla mancanza di una viabilità sicura con l' Austria .

È nostro dovere invece dire SI al traforo, per rispondere sin d' ora alle esigenze di mobilità delle generazioni dei prossimi decenni.

WARUM MAN „JA“ ZUM PLÖCKEN-TUNNEL SAGEN SOLLTE

Beim jüngsten Treffen (November 2025) zwischen den politischen und technischen Gremien der Region Friaul-Julisch Venetien (FVG) und des Landes Kärnten zum Thema des Plöckenpasses (Passo di Monte Croce Carnico – MCC) wurde offiziell festgestellt und bekräftigt, dass der derzeitige Straßenabschnitt der S.S. 52 bis hinauf zum Pass aufgrund des hohen und dauerhaften Steinschlagrisikos vom Felshang des Monte Pal Piccolo keine langfristig tragfähige Lösung darstellt.

Auch die ANAS hat bestätigt, dass die derzeitige Straße früher oder später aufgegeben werden muss – und zwar ungeachtet der umfangreichen Sanierungs- und Sicherungsarbeiten, die derzeit durchgeführt werden, um den durch den Bergsturz vom Dezember 2023 beschädigten Straßenabschnitt bis zum Frühjahr 2026 vorübergehend wieder zu öffnen.

Die oben genannte Arbeitsgruppe FVG/K hat außerdem bestätigt, dass die Option eines Basistunnels zwischen Timau und Hofling mit einer Länge von 8,7 km aufgrund der sehr hohen Investitionskosten nicht weiter verfolgt werden kann. Es erscheint angebracht klarzustellen, dass die ursprünglich von Ing. Giovanni Valle (Studio GTA) für das Jahr 2024 vorgesehene Kostenschätzung bei 480 Mio. € lag, während die Zusammenfassung der endgültigen Machbarkeitsstudie (FVG/K) diese Kosten auf das Jahr 2035 hochgerechnet und mit einem Betrag von 1.070 Mio. € beziffert hat. Auf Grundlage der abschließenden Präsentation der genannten Machbarkeitsstudie, die von der bilateralen technischen Arbeitsgruppe FVG/K geprüft wurde, bleiben somit zwei Lösungen, die beide technisch machbar sind, sich jedoch in ihren Vor- und Nachteilen unterscheiden und daher sorgfältig abgewogen werden müssen – weder aus Prinzip noch auf der Grundlage vager ideologischer Erwägungen.

Die erste Lösung (A) ist eine neue alternative Straßenführung, die auf der rechten Seite des Rio Collinetta zum Pass ansteigt, mit veranschlagten Kosten von 148 Mio. €. Die zweite Lösung (B) ist die sogenannte „hohe“ Galerie, ein Scheiteltunnel mit einer Länge von 4 km, mit Südeingang oberhalb der Ortschaft Laghetti di Timau und Nordeingang im österreichischen Valentinbachtal, unterhalb des Soldatenfriedhofs.

Im selben bilateralen Treffen wurde zudem deutlich, dass die Straße über den MCC-Pass derzeit nicht in das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) eingebunden ist. Folglich können weder die alternative Straßenvariante noch der Hochtunnel mit Mitteln der Europäischen Union finanziert werden, sondern nur mit Geldern des italienischen und des österreichischen Staates, da die betroffenen Regionen nicht in der Lage sind, eine derartige Ausgabe zu tragen.

Beim Vergleich der beiden Lösungen wurde die alternative Trasse (A) von einigen lokalen Politikern als die bessere und wirtschaftlichere Lösung bezeichnet, weshalb diese nach ihrer Auffassung vorrangig verfolgt werden sollte.

Bevor jedoch eine endgültige Entscheidung getroffen wird, halte ich es für notwendig, klarzustellen, welche Auswirkungen eine solche planerische Entscheidung in Bezug auf Umwelt und Landschaft im betroffenen Gebiet hätte.

Die alternative Straßenführung (Variante) bedeutet den Bau einer neuen Staatsstraße nach ANAS-Kriterien, mit einer Fahrbahnbreite von 9,5 m, die als Mittelhangtrasse über eine Länge von 3.930 m mit einer maximalen Steigung von 8 % verläuft, einschließlich sämtlicher Nebenbauwerke in Stahlbeton: Stützmauern an der Bergseite über 3.180 m, Stützmauern an der Talseite über 1.200 m, zwei Abschnitte mit offener Galerie, sechs Stahlbetonbrücken zur Querung des Rio Collinetta, des Rio Monumenz und weiterer namenloser Bäche, dazu Durchlässe in Kastenbauweise für kleinere Gerinne, ein Abschnitt einer natürlichen Galerie (Tunnel) am Malpasso von über 200 m sowie eine abschließende Brücke von 55 m über die Weideflächen der Malga Collinetta kurz vor Erreichen des Plöckenpasses.

Außerdem ist die Sicherung eines rund 960 m langen Abschnitts der bestehenden Staatsstraße zwischen „Casetta in Canadà“ und der dritten Kehre vorzusehen, mit dem Bau neuer offener Galerien und Steinschlagschutzanlagen. Zusammengefasst würde durch die alternative Straßenführung ein großer Teil des bewaldeten und als Weide genutzten Hanges auf der linken Seite des Rio Collinetta versiegelt und beeinträchtigt. Dieses Gebiet liegt innerhalb der besonderen Schutzgebiete ZSC „Gruppo del Monte Coglians“ und ZPS „Alpi Carniche“. Diese Auswirkungen kämen zu den bereits durch die bestehende, von der Pal-Piccolo-Rutschung betroffenen S.S. 52 bis verursachten Beeinträchtigungen hinzu, die sich auf der linken Seite desselben Rio Collinetta befindet. In jedem Fall bliebe die alternative Straße immer nur eine Erschließungsstraße hinauf zum Pass, und die Finanzierung der erforderlichen Ausgaben würde vollständig zu Lasten der Region FVG oder des italienischen Staates gehen.

Der oben beschriebenen Lösung einer neuen alternativen Straße ist die Option des Scheiteltunnels (oder Gipfeltunnels) gegenüberzustellen, mit einer Länge der Hauptröhre von 4.100 m und einer Fluchtröhre von 3.900 m. Im Bereich der Tunneleingänge müssen die erforderlichen Anpassungen der Straßen erfolgen, um den Anschluss an die bestehenden Straßenabschnitte oberhalb von Laghetti sicherzustellen. Die Galerie wird als Straße mit Gegenverkehr gemäß den geltenden Vorschriften ausgelegt und könnte in vier Jahren errichtet werden. Die ursprünglich im Jahr 2024 vom Ingenieurbüro GTA geschätzten Gesamtkosten beliefen sich auf 230 Mio. €, während die Zusammenfassung der FVG/K-Machbarkeitsstudie diese Kosten auf das Jahr 2035 mit einem Betrag von 531 Mio. € hochgerechnet hat, mit einer möglichen Aufteilung der Kosten zwischen Italien und Österreich.

Wenn es der derzeitigen Regionalregierung gelingt, in Rom auf Ministerialebene die notwendigen finanziellen Mittel zu sichern, ohne für die Zukunft die Möglichkeiten einer EU-Förderung aus Kohäsionsfonds auszuschließen, wird die Scheitelgalerie zweifellos der Alternative einer neuen Trasse vorzuziehen sein. Diese Lösung bietet nämlich eine höhere Zuverlässigkeit und ein höheres Sicherheitsniveau, geringere Umweltbelastungen und einen erheblichen Beitrag zur lokalen regionalen Entwicklung, wie nachfolgend erläutert.

Zunächst ermöglicht der Scheiteltunnel die Umgehung des Straßenabschnitts über den Plöckenpass, der einem hohen Steinschlagrisiko ausgesetzt ist, und verkürzt damit zugleich die Fahrzeiten.

Die Strecke von Timau nach Mauthen, die derzeit durch weit verbreitete Naturgefahren (Felsstürze und Lawinen) sowie durch die straßentechnischen Eigenschaften der 12 Kehren auf italienischer Seite und der zwei engen Kehren auf österreichischer Seite erschwert wird, erfordert aktuell rund 45 Minuten. Nach der Realisierung des Hochtunnels (Laghetti – Val Valentina) könnte dieselbe Strecke in 15–20 Minuten zurückgelegt werden und wäre vor allem vollkommen sicher.

Mit der Gewährleistung von Sicherheit und kürzeren Fahrzeiten wird die zukünftige grenzüberschreitende Verbindung zwischen Kärnten und Kärnten attraktiver. Dies führt zu einer grundlegenden Neuordnung der Beziehungen zwischen den kärntnerischen und den kärntner Tälern im Hinblick auf die Verkehrsanbindung und vor allem im Hinblick auf die lokale Wirtschaft und den regionalen Tourismus.

Ferner ist hervorzuheben, dass der MCC-Tunnel voll mit dem europäischen Programm „Connecting Europe Facility“ (CEF) vereinbar ist, das auf die Schaffung von Verbindungen zwischen den europäischen Staaten in den Bereichen Verkehr, Energie und digitale Dienste abzielt.

Mit der Beseitigung des derzeitigen infrastrukturellen Engpasses wird eine problemlose Verbindung zwischen den grenznahen, peripheren und strukturschwachen Räumen des But-Tals und Karnien sowie des Gailtals und Westkärntens ermöglicht.

Darüber hinaus erleichtert der Scheiteltunnel die Herstellung der Intermodalität zwischen Tolmezzo, Mauthen, Hermagor und Oberdrauburg, auch mittels Busverbindungen, und ermöglicht eine grenzüberschreitende Verknüpfung der Bahn-, Straßen- und Radwegenetze sowie eine einfache Anbindung an die Flughäfen Triest und Klagenfurt.

Ein weiterer nicht zu unterschätzender Aspekt ist die Verringerung der Schadstoffemissionen in großer Höhe, indem der Verkehr aus einem alpinen Gebiet von hohem landschaftlichen, ökologischen und historischen Wert – wie dem Raum des Plöckenpasses – herausgenommen wird.

In Bezug auf die mit der Realisierung des Tunnels verbundenen hydrogeologischen Risiken sei daran erinnert, dass sich in etwa 200 m Entfernung von der Quelle des „Fontanone“ bereits seit 50 Jahren der Tunnel der SIOT-Pipeline befindet, mit einer Länge von 7 km und einem Querschnitt von lediglich 10 m², der in drei Jahren gebaut und 1965 in Betrieb genommen wurde. Schon damals wurden die hydrogeologischen Bedenken sorgfältig, wissenschaftlich und technisch fundiert behandelt. Wie sich heute feststellen lässt, hat dieser Tunnel die Funktionstüchtigkeit der genannten Quelle, die das Talwassernetz bis nach Tolmezzo speist, nicht beeinträchtigt.

Etwaige hydraulische Verbindungen zwischen der Tunneltrasse und dem Quellgebiet im speziellen karsthydrogeologischen Einzugsgebiet der betroffenen Zone müssen in jedem Fall Gegenstand einer geeigneten und vorausschauenden hydrogeologischen und geotechnischen Planung sein – unter Berücksichtigung der Technologien und Erfahrungen, die in den letzten Jahrzehnten von Fachleuten und spezialisierten Unternehmen im alpinen Tunnelbau gewonnen wurden (z. B. Brennerbasistunnel mit 55 km Länge). Der Zeitbedarf für die Planung, die Abstimmung der Verfahren zwischen den Regionen FVG und K sowie zwischen den Staaten Italien und Österreich und für die Bauausführung des Tunnels wird voraussichtlich bei rund acht Jahren liegen. Und was geschieht in der Zwischenzeit?

Und was, wenn der Pal Piccolo erneut ins Rutschen gerät? In der Zwischenzeit muss der Plöckenpass weiter „leben“ und funktionsfähig bleiben; es muss also in jedem Fall eine stabile und sichere Straßenverbindung gewährleistet werden – auch für jene, die diesseits und jenseits des Passes arbeiten. Daher ist es notwendig und dringend, dass die Region FVG so bald wie möglich am rechten Hang des Rio Collinetta eine regionale Notstraße mit einer Breite von 5–6 m finanziert und realisiert, ausgeführt nach den Kriterien einer Forststraße, ohne stark eingreifende Bauwerke, aber in der Lage, den Plöckenpass mit dem bestehenden Straßennetz im Talboden (Laghetti) zu verbinden.

Was die Befürchtungen eines verstärkten Schwerverkehrs infolge des MCC-Tunnels betrifft, ist zu berücksichtigen, dass die für Lkw befahrbare Route von Bayern über Osttirol, den Gailberg und den Plöckenpass schon seit Jahren an Attraktivität verloren hat.

Die derzeitigen Eigenschaften der Straßenabschnitte in Kärnten und in Karnien (Engstellen in Mauthen und Timau, Kurven mit kleinen Radien und übermäßigen Steigungen) begrenzen die Transitgeschwindigkeiten der Lkw und erhöhen deren Fahrzeiten, sodass diese Abschnitte zunehmend von Lkw-Fahrern gemieden werden und stattdessen vorwiegend von Pkw genutzt werden. In Zukunft wird – auf Basis einer zu erwartenden europäischen Richtlinie – der moderne Schwerverkehr ausschließlich auf den Autobahnen München–Salzburg–Villach–Udine für den nach Italien gerichteten Verkehr bzw. auf der Autobahn Villach–Jesenice–Triest für den in die Balkanländer gerichteten Verkehr abgewickelt werden. In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass der Karawankentunnel in Slowenien, der 1991 eröffnet wurde, bis 2029 verdoppelt sein wird.

Die Straßenverbindung Rosenheim–Felbertauern–Plöckenpass wird somit vorwiegend eine touristische Funktion übernehmen und zur kürzesten touristischen Route sowohl in Richtung Adria als auch zu den Kärntner, Tiroler und Salzburger Alpen werden.

Der bisherige Gegensatz zwischen „Handelsstraße“ und „Tourismusstraße“ über den Plöckenpass scheint nun endlich überwunden, sodass eine Einigung mit dem Nachbarstaat Österreich möglich erscheint.

Nach 50 Jahren von Studien, Projekten und gescheiterten Vereinbarungen zwischen den beiden Grenzregionen sowie zwischen den Staaten Italien und Österreich ist nun endlich ein konkretes Signal gesetzt worden – und man sieht buchstäblich ein Licht am Ende des Tunnels.

Selbstverständlich spreche ich hier in persönlicher Eigenschaft, glaube aber zugleich, auch die Stimme vieler anderer Bürgerinnen und Bürger von Paluzza und aus ganz Karnien zu erheben, die an das Projekt des Tunnels glauben – wenn auch in der reduzierten Form des Scheiteltunnels –, in der gemeinsamen Überzeugung, dass seine Realisierung dazu beitragen wird, Karnien und insbesondere das But-Tal aus der Isolation und dem „cul de sac“, in dem wir uns derzeit befinden, zu befreien.

Wir dürfen uns nicht auf die kurzsichtige Sichtweise jener beschränken, die die traurige aktuelle Realität einfrieren und bewahren wollen, eine Realität, die von der fehlenden sicheren Verkehrsverbindung nach Österreich geprägt ist.

Unsere Pflicht ist es vielmehr, JA zum Tunnel zu sagen, um schon heute auf die Mobilitätsbedürfnisse der kommenden Generationen in den nächsten Jahrzehnten zu antworten.

Paluzza, 18.11.2025

Matteo De Cecco