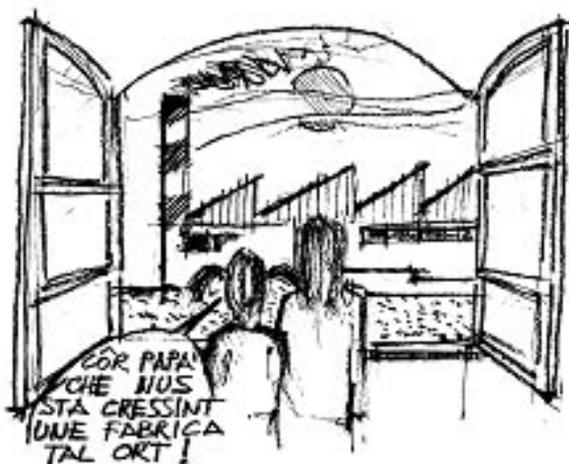


COMITATO PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE E DI QUALITA' DELLA ZONA INDUSTRIALE

Intervento di Vittorio Battigelli portavoce del Comitato (1)

CONSIDERAZIONI SUL PIANO TERRITORIALE INFRAREGIONALE DEL CIPAF PER L'AMPLIAMENTO DELLA ZONA INDUSTRIALE DI RIVOLI DI OSOPPO E SULLA BRETTELLA AUTOSTRADALE CIMPELLO – GEMONA

Voglio innanzitutto ringraziare Legambiente sia per aver organizzato questa serata ma anche per il

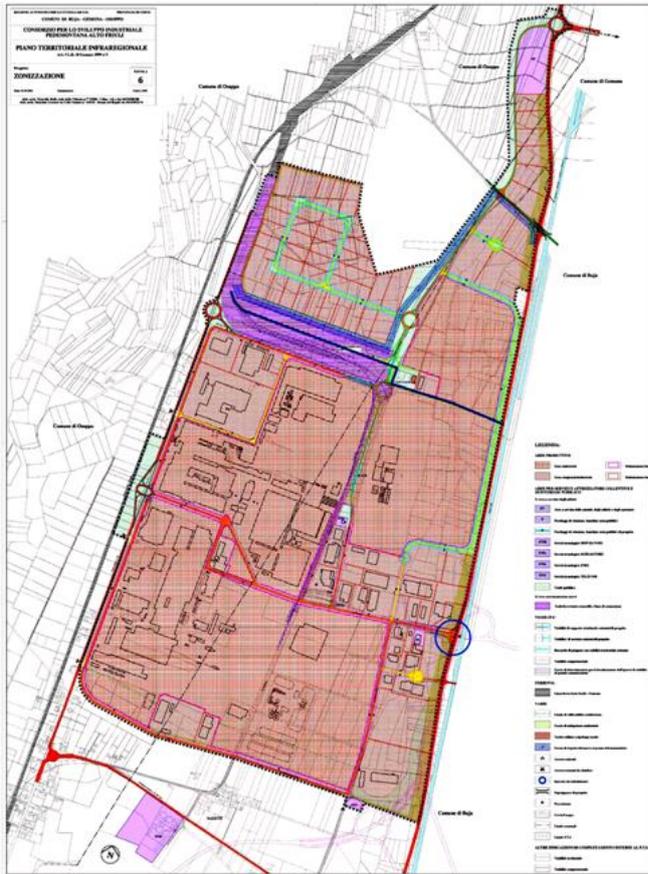


sostegno fattivo, che ha dato al “Comitato per lo sviluppo sostenibile e la qualità della zona industriale” di Osoppo sin dall'inizio, cioè sin da quando si è istituzionalmente evidenziato il problema dell'ampliamento della zona industriale.

Nel contesto della serata ho ritenuto di ricordare a tutti noi quella vicenda e riprendere, alla fine e molto brevemente, quelli che sono gli aspetti che accomunano le vicende dell'ampliamento della zona industriale di Osoppo e la realizzazione della bretella autostradale Cimpello – Gemona. Non entrerò quindi nel merito di quest'ultima; altri lo

faranno meglio di me.

Concentrerò il mio intervento sul percorso iniziato nel 2008. Il Comitato per lo sviluppo sostenibile e la qualità della zona industriale è nato allora, innanzi tutto sull'onda di una preoccupazione; il progetto, infatti prevedeva un incremento di circa il 50% della superficie dell'area industriale, avvicinando l'area industrializzata al centro di Osoppo dai 1200 m circa, che era la distanza preesistente, a circa 400 m. Questo ha destato negli abitanti di Osoppo, per l'entità dell'ampliamento, una forte preoccupazione. Il piano prevedeva anche, in buona parte, l'occupazione dell'ex polveriera.



Il 14 febbraio 2008, in questa stessa sala consiliare viene adottata dal CC di Osoppo la Variante n. 7 al PRGC. Questa rientra in una complessa strategia del CIPAF (Consorzio Industriale Alto Friuli) che prevede un incremento di circa il 50% della superficie dell'area industriale superando i limiti di destinazione urbanistica esistenti negli ambiti comunali. In pratica si trattava di far approvare ai comuni di Osoppo, Buja e Gemona delle varianti urbanistiche che destinassero a zona D1 (industriale di interesse regionale) dei terreni per la maggior parte agricoli. Una volta approvate le varianti comunali, in base alla LR 3/99, le aree industriali sarebbero state gestite, anche dal punto di vista urbanistico dal CIPAF di fatto esautorando i comuni da una loro specifica competenza su una parte importante (sia dal punto di vista dimensionale che urbanistico) del loro territorio.

2

L'ampliamento superava ampiamente i limiti concordati nei percorsi che precedenti amministrazioni avevano definito di intesa con il Consorzio Industriale. Da qui è nata la richiesta primaria all'Amministrazione Comunale di Osoppo di aprire un confronto con la popolazione e, dal momento che questo non è stato possibile, perchè c'è stato sostanzialmente un rifiuto, il Comitato ha presentato delle osservazioni ed opposizioni al piano, che sono state sottoscritte da 529 cittadini di Osoppo.

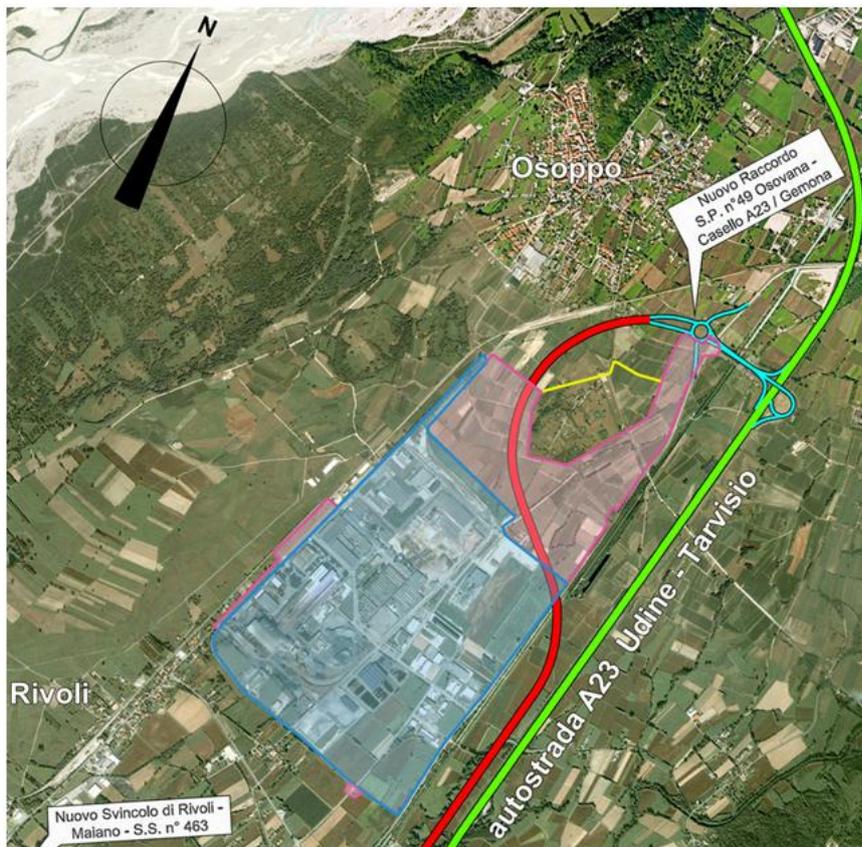
Questo numero corrisponde sostanzialmente al numero delle famiglie che qui vivono. Non dico che tutti abbiano sottoscritto il documento, ma non siamo molto lontani.

Il meccanismo, con cui il CIPAF ha pensato questo piano infrastrutturale territoriale, è un meccanismo strano, nel senso che la zona industriale comprende tre Comuni, una propaggine di Gemona e Buia ed Osoppo. Nonostante il modesto coinvolgimento territoriale di Gemona, il Cipaf risiede proprio a Gemona.

La previsione di ampliamento quindi doveva passare prima attraverso i Consigli Comunali di ogni comune dopo di che il Cipaf sarebbe subentrato alla gestione diretta delle aree, in base alla legge 399, togliendo di fatto ai comuni la competenza urbanistica su quelle aree di importanza enorme per le comunità locali sottraendole di fatto al loro controllo.

Nella diapositiva che segue è evidente il significativo avvicinamento della zona industriale all'abitato di Osoppo e l'entità dell'ampliamento previsto: in azzurro l'attuale zona industriale, in rosa l'area interessata all'ampliamento ed il segno giallo indica, nel piano struttura, il possibile ulteriore ampliamento.

Questo significa, come si può vedere, un ampliamento che va oltre il 50% dell'attuale zona industriale.



I DATI PIU' SIGNIFICATIVI

situazione attuale

sup territ = 2.316.125 mq
 sup fond = 2.010.915 mq
 I sup cop = 0,50 mq/mq
 sup edificabile tot = 1.005.457 mq
 sup edificata = 441.841 mq
 (è evidente il sottoutilizzo)

Sarebbero quindi già oggi edificabili nuovi **563.616 mq**
 Il sottoutilizzo del territorio viene dato per scontato, il suo superamento non è tra gli obiettivi del PTI

progetto ampliamento

sup territ = 815.000 mq
 sup fond = 574.000 mq
 I sup cop = 0,50 mq/mq
 sup edificabile tot = 287.000 mq

Con un raddoppio della superficie coperta edificabile rispetto a quella oggi edificata

Ma una delle cose strane, e le stranezze come si vedrà sono elementi comuni nelle due iniziative (Autostrada e ampliamento area industriale) di cui oggi ci occupiamo, è che viene detto che nella zona industriale non siano oggi insediabili altre aziende.

Oggi nella zona industriale risulta edificabile una superficie di oltre 1 milione di mq; la superficie edificata attuale (dalla adozione del piano non ci sono stati grandi cambiamenti) è di 441.841 mq, quindi è utilizzata meno della metà della superficie edificabile; avremmo quindi già oggi un'edificabilità di 563.616 mq. Gran parte delle aree sono in proprietà delle due aziende più grosse, la Fantoni e Pittini, e vengono tenute, per così dire, di riserva. Questa tuttavia non deve essere considerata, credo, un fattore premiante, nel senso che un domani uno di due, o entrambi, ritengono di non avere più interessi e/o motivazioni ad essere ancora insediati in quest'area ed allora quelle aree sono edificabili, vendibili od altro.

Il progetto di ampliamento prevede in pratica un'ulteriore superficie edificabile di 287.000 mq; in sostanza con l'ampliamento si prevede un raddoppio della superficie coperta edificabile rispetto all'attuale edificata.

Consideriamo il problema da un punto di vista dell'occupazione.



POSSIBILI DINAMICHE OCCUPAZIONALI

Pur essendo proposto, nella comunicazione politica di chi promuove l'ampliamento, il tema dell'occupazione come la principale motivazione che ne giustifica l'entità, nei documenti tecnici non si trova neppure una riga in proposito.

ANALISI DEI PARAMETRI DI BASE

In una dispensa utilizzata nei corsi di tecnica urbanistica dell'Università di Udine si indica un tasso di utilizzo delle superfici produttive minimo di 200 mq costruiti/addetto corrispondente a 20 add/ha di superficie territoriale.

Utilizzando questi parametri si possono svolgere le seguenti considerazioni:

- sulla superficie dichiarata come realmente oggi edificata si avrebbe (con questo parametro) una occupazione di 2.209 unità che è prossimo a un dato di piena occupazione nelle strutture produttive esistenti che sono molto "estensive"
- sull'area già oggi esistente, una volta completata l'edificazione, si avrebbe una occupazione di **4.632** unità
- sull'ampliamento si avrebbe una nuova occupazione di **1.630** unità per un totale di **6.262** unità.

Ma davvero è sostenibile una dimensione di questo tipo nel nostro territorio? Anche se fosse solo il 60% significherebbe più che il raddoppio della occupazione all'epoca presente.

4

Tra gli argomenti "forti" di chi promuove l'ampliamento vi è sempre stato quello dell'incremento occupazionale nella zona. Di questo tuttavia negli atti tecnici non si parla assolutamente. Allora abbiamo provato noi a fare delle valutazioni.

Da queste risulta che sull'area oggi esistente, una volta completata l'edificazione, si avrebbe un'occupazione di 4.632 unità. Considerando l'ampliamento si avrebbe una nuova occupazione di 1.630 unità per un totale di 6.262 occupati.

E' evidente come questa dimensione non sia assolutamente sostenibile, da nessun punto di vista nel nostro territorio e non lo sarebbe neppure se fosse realizzata solo al 60%; per sostenibile intendo l'insieme delle varie condizioni operative ed organizzative, quali trasporti, residenze, servizi ed altro.

L'altro aspetto fondamentale è quello della compatibilità insediativa e ambientale dell'insediamento.



COMPATIBILITA' INSEDIATIVA E AMBIENTALE

Il Piano Territoriale Infraregionale del CIPAF non si occupa di queste compatibilità se non per gli aspetti dell'inquinamento e, particolarmente, di quello dell'aria. Per le acque di fatto l'unico accorgimento adottato è quello della impermeabilizzazione delle aree scoperte con un evidente squilibrio del regime idrico complessivo in un'area delicatissima.

Non affrontiamo in questa sede la questione della depurazione. Non viene considerato che l'ampiamiento verso nord si avvicina eccessivamente al centro abitato di Osoppo passando, la distanza, dagli attuali 1.200 mt a soli 400 mt.

Le uniche misure di mitigazione sono rappresentate da limitate fasce alberate perimetrali e da barriere acustiche che non è chiaro se debbano essere poste all'esterno o all'interno del perimetro della zona industriale.

Non viene minimamente affrontata la questione delle emergenze insediative, storiche e ambientali (alcune di grande pregio: risorse idriche, risorgive, zone SIC, il compendio della Fortezza e del Rivellino, le colline) prossime alla zona industriale e sulle quali inevitabilmente l'ulteriore estensione incide negativamente anche dal punto di vista paesaggistico.

Ulteriore carenza evidente è la mancata considerazione delle questioni legate alla green economy.

5

Anche di questo il Piano Territoriale Infraregionale non si occupa se non per alcuni parametri prettamente di inquinamento dell'aria, ma non si occupa degli altri aspetti rilevanti per le emergenze insediative che stanno nel contorno.

Fra le questioni fondamentali avevamo rilevato il fatto che il regime idrico della zona verrebbe completamente sconvolto dalla prevista completa impermeabilizzazione delle aree e questo per evitare di trattare anche le acque di deposito, prima che vengano inviate al depuratore. Di questo non parliamo, perchè il discorso sarebbe troppo lungo.

Non viene, dicevo, affrontata l'emergenza insediativa storica ed ambientale prossima alla zona industriale. Stiamo parlando di aree di pregio e non di semplice campagna, che già sarebbe di per sé importante. Qui vi sono importanti risorse idriche, le risorgive di Bars, le zone SIC, il compendio della Fortezza, il Rivellino e le colline, solo parlando del Comune di Osoppo.

Un'ulteriore carenza, che abbiamo evidenziato, è stata quella delle mancate considerazioni legate alla green economy, ovvero di come in un insediamento industriale di questo tipo si possa ragionare sull'energia, per esempio, e come i possibili progetti energetici possano rientrare in un processo industriale.

Parlando poi di paesaggi scomparsi vi presento un paio di immagini, una (foto 1) degli anni immediatamente precedenti l'insediamento della zona industriale ed alcune attuali (foto 2 – 3).



**PAESAGGI SCOMPARI E
PAESAGGI DESTINATI A
SCOMPARIRE CON
L'AMPLIAMENTO DELLA ZONA
INDUSTRIALE E CON LE
PREVISIONI DI TRACCIATO DELLA
BRETTELLA AUTOSTRADALE
CIMPELLO GEMONA**



E questo territorio sarebbe interessato anche dall'innesto della bretella autostradale Cimpello – Gemona sull'autostrada A23.

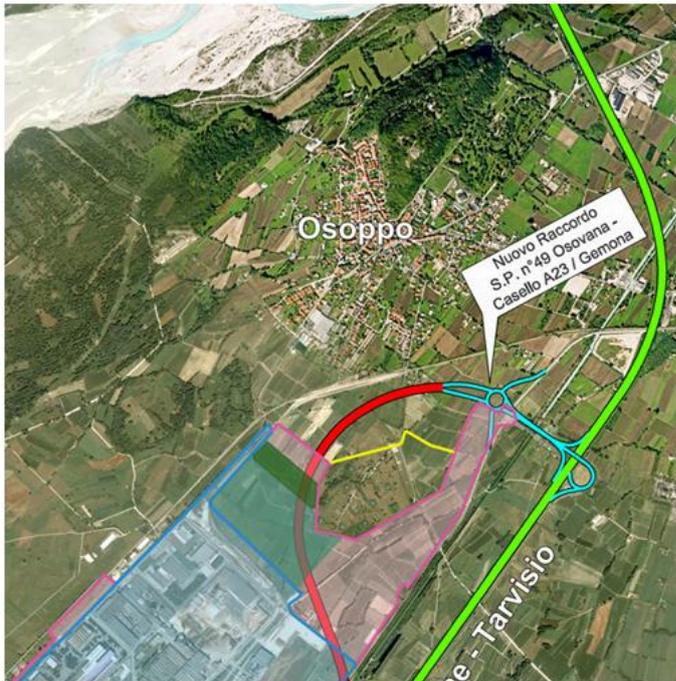
Osserviamo la diapositiva seguente: l'area azzurra rappresenta l'attuale insediamento, quella rosa, e l'area delimitata in giallo, la prevista espansione.

Il Comitato, con il consenso delle 529 firme dei cittadini, ha avanzato una proposta.

Teniamo conto, è stato detto, di alcune emergenze ambientali presenti nel contesto (la zona dei colli, la Polveriera) e riduciamo, non si è detto eliminiamo!, l'ampliamento previsto creando una zona boscata, che funga da elemento di mitigazione fra la zona industriale e l'abitato di Osoppo e si integri con le emergenze ambientali e paesaggistiche esistenti.

Ne è uscita la proposta riassunta nella planimetria dove in verde scuro viene indicata la zona boscata di protezione (che formerebbe un compendio significativo di separazione integrato con i colli di Gnima e Vergnal sulla sinistra e la zona della polveriera sulla sinistra). La zona sottostante in verde più chiaro verrebbe destinato a “parco ad alta qualità insediativa e produttiva” costituendo un ulteriore elemento di separazione dell'abitato dalle realtà produttive con un grado più alto di inquinamento.

Ci sembrava e ancora a quattro anni di distanza ci sembra una proposta migliorativa assolutamente ragionevole ma si è preferito non prenderla in considerazione.



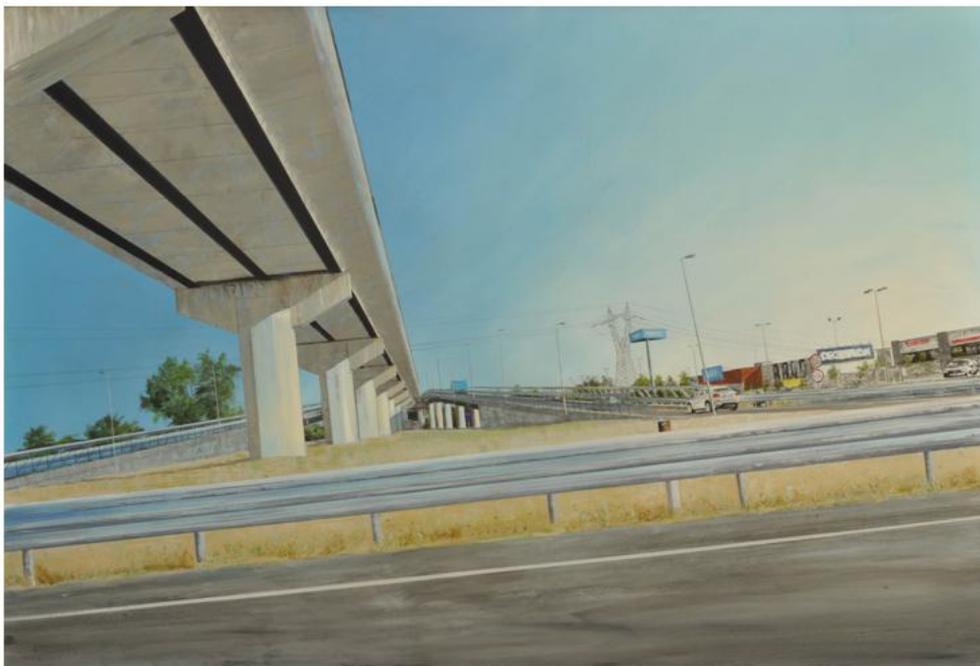
LE RICHIESTE CONTENUTE NELLE OSSERVAZIONI SOTTOSCRITTE DA 529 CITTADINI

- venga esclusa l'area della ex polveriera da qualunque previsione relativa alla zona industriale D1
 - venga garantita una zona cuscinetto boscata, verso i centri abitati, di almeno un centinaio di metri, realizzata dal CIPAF a protezione e chiusura dell'intero perimetro della zona industriale o, per quanto riguarda Rivoli e Saletti, altra struttura di protezione idonea da concordare con la popolazione interessata
 - si preveda una fascia di circa 300 metri di profondità a nord del previsto scalo ferroviario da destinare alla realizzazione di una speciale zona D1 (parco ad alta qualità insediativa e produttiva) con indice fondiario limitato, sistemazioni a verde, costruzioni ad alta qualità edilizia per aziende ad alta occupazione di manodopera qualificata per dare risposte alle nuove esigenze produttive e del mercato del lavoro
- previsione di una rete fissa di monitoraggio di tutti gli aspetti relativi ai possibili inquinamenti
 - previsione di soluzioni adeguate per il collegamento tra il casello e il centri abitati, parcheggio di interscambio nella zona del casello e collegamento tra centri abitati e zona industriale con piste ciclabili
 - previsione di un programma di attuazione dell'eventuale ampliamento che garantisca un ordinato e contemporaneo sviluppo delle costruzioni e delle urbanizzazioni per evitare un inutile danno alle attività agricole in atto e una improduttiva occupazione del suolo

7

Prendiamo ora in considerazione alcuni punti di carattere generale che riguardano l'uso del territorio e più che le parole ora è più efficace una immagine.

IL CONSUMO DEL SUOLO E LA SUA CEMENTIFICAZIONE: UN TERRITORIO ABBANDONATO A SE STESSO IN BALIA DEI PEGGIORI APPETITI



Indagine sul territorio - Un caso studio: Strada Statale 13 - KM 86 Pian di Pan
arch. Laura Di Bidino – laura_dld@libero.it - www.laura-arte-laura.blogspot.com

8

E' il quadro di una pittrice, Laura Dibidino, che sta esponendo a Trieste in questi giorni e che ha fatto un lavoro di indagine lungo tutta la strada Pontebbana per evidenziare le contraddizioni leggibili fra il paesaggio storico e l'attuale.

Mostra con evidenza quali saranno i cambiamenti del paesaggio conseguenti alle opere di cui stiamo parlando.

E veniamo alla previsione del tracciato della bretella autostradale Cimpello-Gemona, desunta dal Piano Regionale delle Infrastrutture, dei Trasporto e della Mobilità delle merci e della logistica, che chiamerò d'ora in poi Piano della Infrastrutture; il percorso vi è abbastanza definito e confermato anche dall'attuale stato di avanzamento dell'iter di affidamento della gara di progettazione.

LE PREVISIONI DI TRACCIATO DEL PIANO REGIONALE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO, DELLA MOBILITÀ DELLE MERCI E DELLA LOGISTICA PER L'INNESTO DELLA BRETELLA CIMPELLO – GEMONA SULLA AUTOSTRADA A23



Nella diapositiva che segue lo vediamo anche in una visione di insieme e si evidenzia come ci sia una sovrapposizione (già evidenziata nelle diapositive in premessa) fra le previsioni della bretella e quelle dell'area industriale.

Ma forse una spiegazione la si ritrova nel tipo di rapporti, di stile più privato che pubblico che gli assessori regionali e tra questi anche l'Assessore alle infrastrutture intrattengono con queste amministrazioni alle quali l'acquiescenza viene compensata con contributi di vario genere.

Una seconda questione riguarda i prati stabili.

Uno dei motivi per cui l'iter di approvazione del piano di ampliamento veniva ritardato era dato dal fatto che il progetto ricadeva su prati stabili, tutelati dalla legge regionale 9/2005.

**UNA CURIOSA QUESTIONE RIGUARDANTE I PRATI STABILI INDIVIDUATI
NELL'AREA INTERESSATA DALL'AMPLIAMENTO DELLA ZONA INDUSTRIALE E
DALL'INNESTO DELLA BRETELLA AUTOSTRADALE CIMPELLO – GEMONA
SULLA A23**

Per il terzo anno consecutivo in sede di assestamento di bilancio, quindi in una sede assolutamente impropria, viene riproposta dalla maggioranza regionale una deroga ad hoc al rispetto delle norme sui prati stabili che sembra fatta apposta per risolvere una delle questioni che hanno bloccato l'iter del piano territoriale infra-regionale del CIPAF di cui abbiamo parlato; è una vicenda sconcertante perché ci si trova di fronte a una doppia contraddizione una di funzione, secondo la quale un assessore regionale all'agricoltura promuove o asseconda una deroga riguardante elementi di qualità ambientale riconosciuti come eccezionali, e una politica, per la quale questo avallo o promozione viene da una componente politica, la Lega Nord, che nel nostro territorio si propone, evidentemente in modo selettivo, come paladina dei valori ambientali. E' lo stesso assessore che sul numero 10 di Tiere furlane dell'ottobre 2011 così intitolava il suo "pezzo" introduttivo: Plui salams e mancul stradis.

12

Nel contesto dell'articolo si diceva non solo meno strade, ma anche meno zone industriali, meno consumo di territorio ecc. La stranezza sta nel ruolo e nel referato dell'Assessore, ma anche nella collocazione politica, in quanto in zona la Lega Nord, anche con il suo consigliere regionale si pone come paladina dei valori ambientali; ma in questo caso si preferisce chiudere occhi, bocca e naso.

Queste le due "stranezze" ma vorrei aggiungere due riflessioni:

SUGGERZIONI SUI TEMI DI CUI STIAMO PARLANDO - 1

Il progressivo appesantimento delle opere d'arte legate alle opere di infrastrutturazione rendono spesso inutilmente impattanti e costose opere che potrebbero essere realizzate in modo più leggero per il paesaggio e per le finanze pubbliche. Due esempi recenti: la inutile variante in galleria della SS13 a monte di Chiusaforte e la deleteria variante tra Enemonzo e Socchieve sulla SS52 Carnica che sta ribaltando una intera vallata distruggendo, per eliminare due curve, prati e boschi che placidamente ignoravano cosa stesse loro per capitare. Costo per ognuno di questi interventi 40 milioni di euro circa, salvo varianti.

Entrambi realizzati dalla stessa ditta.

L'altra suggestione, che si collega con il ragionamento che vi farà poi Roberto Urbani, è quello sul trasporto pubblico locale. Nelle nostre zone praticamente non esiste e lo è solo per gli studenti, ma terminata la scuola non ci sono più le corriere.

SUGGERZIONI SUI TEMI DI CUI STIAMO PARLANDO - 2

Nelle nostre zone il trasporto pubblico locale praticamente non esiste: se non si possiede una automobile non si fa nulla a volte non si può neppure comprare il pane o il giornale.

Questo fa sì che sui 35.000 abitanti del gemonese gravi una tassa occulta (quella dell'inefficienza di un servizio). Secondo statistiche di zone affini nella vicina regione Veneto sulle nostre tasche gravano 21.000 autoveicoli che corrispondono ad una spesa globale, calcolando 7.200 euro/anno per un'auto di piccola cilindrata su 15.000 Km all'anno, di 150 milioni di euro. Se si riuscisse, attraverso politiche alternative di mobilità e una diversa organizzazione degli insediamenti, ad eliminare la necessità anche solo di un terzo di questo parco macchine in 20 anni si risparmierebbe 1 miliardo di euro oltre che un bel po' di inquinamento e ad altre spese derivate che gravano sui bilanci pubblici.

Varrebbe la pena ragionarci un po' sopra.

E, per concludere:

DUE MESSAGGI NELLA BOTTIGLIA

- E' ormai indifferibile un modello di sviluppo che veda il territorio e le sue vocazioni come una risorsa da valorizzare e non come un vuoto da riempire
- Il compito della buona politica è riflettere sulle esigenze e i comportamenti dei cittadini e proporre soluzioni per il bene comune e non per le tasche di pochi

TUTTI AVREMMO DI CHE GUADAGNARCI!

Grazie.