



Giorgio Cavallo, Legambiente FVG

## Dalla Cimpello-Gemona al Piano Regionale delle infrastrutture di trasporto



Chiarisco innanzi tutto che sostituisco il Presidente di Legambiente Elia Mioni, che oggi ha avuto dei problemi personali e non ha potuto quindi essere presente a questo incontro. Lo sostituisco, avendo nel passato seguito questa vicenda, in particolare del Piano Regionale delle Infrastrutture di trasporto, della mobilità e della logistica delle merci. Il punto fondamentale su cui Legambiente si è concentrata in questi ultimi anni è stato proprio capire che rapporto ha la pianificazione regionale con quello che si pensa debba avvenire nei singoli territori. E su questo ci siamo confrontati rispetto ad una logica politica di questa Regione, che non appartiene soltanto alla Giunta attuale, ma è in qualche modo un sedimentato storico; secondo questa concezione la Regione viene vista in un suo "unico" possibile sviluppo come il luogo sede di scambi di merci e, soprattutto, il luogo sede di infrastrutture in funzione di tali scambi, e più sono numerose e meglio è.

Oggi, diversamente dal passato, ci si scontra non solo con aspetti ambientali per le conseguenze e del peso, che le infrastrutture determinano sul territorio, ma anche con una serie di aspetti economici di una valutazione effettiva di costi e benefici che queste determinano, e della sopportabilità in termini finanziari che le stesse presentano nei confronti dei privati e della pubblica amministrazione per la loro realizzazione. Qui siamo nel pieno di queste questioni.

Allora perchè è importante il Piano regionale delle infrastrutture di Trasporto per la vicenda di cui stiamo parlando questa sera, del raccordo autostradale Cimpello – Gemona. Questo raccordo non esisteva alcuni anni fa, esisteva una previsione storica di una strada a scorrimento veloce, che avrebbe dovuto collegare Pordenone con la sua zona pedemontana, attraversare il Tagliamento ed arrivare a Gemona per supportare una serie di flussi che erano considerati sia locali, sia di provenienza di una zona del Veneto connessa con il tessuto produttivo friulano. Questa pianificazione regionale introduce ora per la prima volta l'autostrada Cimpello-Gemona negli strumenti di pianificazione e lo fa dopo aver indetto una gara per la concessione della progettazione esecutiva, della costruzione e della gestione di questa infrastruttura.

Questo è già un elemento di considerazione, che dal punto di vista di chi si occupa di governo del territorio, fa drizzare i capelli. Non si fa una valutazione a monte, ma si fa una gara e poi dopo si fanno gli atti di pianificazione che giustificano questa gara. Il Piano Regionale delle Infrastrutture ha inserito quindi fra le sue opere questo raccordo autostradale.

Voi sapete perchè è diventato raccordo autostradale e quindi a pagamento. Il motivo è sostanzialmente finanziario: fare il completamento della strada Cimpello – Gemona costava 500 Milioni di €; non c'erano i soldi per farlo, quindi l'idea geniale fu di affidarla ai privati, sulla base di una proposta fatta da alcuni imprenditori in qualche modo anche



indotti, credo, ed in ogni caso in costante contatto con Autovie Venete. Il privato si accolla le spese di costruzione e si riserva per un certo numero di anni la gestione. La proposta è stata accolta dalla Giunta; è stata quindi bandita la gara e poi è stato fatto l'atto di pianificazione conseguente. Pur in presenza di alcune considerazioni nello stesso rapporto ambientale (che accompagnava il Piano) con dei dubbi sulla sostenibilità ambientale della realizzazione di questa autostrada, che in ogni caso era un qualche cosa di profondamente diverso da quella già per noi inaccettabile proposta precedente di strada a scorrimento veloce, in sede di decisione giuntale nessuna delle osservazioni presentate viene accolta e lo strumento autostrada diventa un pezzo della pianificazione regionale.

C'è un'altra considerazione che è opportuno fare. Attualmente da un punto di vista teorico legislativo la Giunta starebbe facendo il così detto "Nuovo piano di governo del territorio o Nuovo Piano Urbanistico regionale". Questo teoricamente dovrebbe essere lo strumento che governa l'insieme delle scelte ed in particolare di quelle "pesanti" che intervengono sul territorio; ma questo piano, che in ogni caso non vedrà la luce in questa legislatura, ha comunque un vincolo ed è quello di essere subordinato alle scelte già fatte nel Piano delle Infrastrutture di Trasporto. C'è quindi una connessione di atti che, a mio parere, costituisce un insieme di tasselli che definiscono ormai una perdita totale di capacità della Regione di pianificare il territorio, cosa di cui andavamo fieri negli anni '70, e che poi si è persa per l'incapacità di riprendere questi processi decisionali, che oggi hanno bisogno anche di una maggior partecipazione dei cittadini, di un maggior confronto con le scelte che a livello locale si vogliono fare, di approfondimenti, di fatica. Tutto questo è stato superato e ribaltato da questo Piano, divenuto elemento strumentale per perseguire scelte altrimenti discutibili.

Che cosa è poi il Piano delle Infrastrutture e dei Trasporti. E' in realtà un elenco di opere stradali, ferroviarie, portuali ed infrastrutturali - logistiche; opere che, salvo una, sono una specie di archivio delle proposte infrastrutturali, che si sono sedimentate a partire dagli anni '70 nell'ambito regionale.

Sostanzialmente tutto quello che in passato era stato proposto, di strade nuove, di miglioramento dei porti, di sistemazioni ferroviarie, cose buone e non buone; non è che tutto questo sia da buttar via, ma è un elenco profondamente disordinato perchè non si è preso in carico la definizione delle priorità rispetto ad una visione generale e di un programma attuativo e con esso della compatibilità economica, sia nel caso dei fondi pubblici che privati. L'unica opera che manca in questo elenco è l'autostrada Carnia - Cadore, ma su questa c'è un capitoletto iniziale per un suo inserimento e non è abbandonata l'idea, e infatti, vi sono pressioni per una sua progettazione e realizzazione. Per il resto tutto si conserva e nulla è sparito dalla storia di questa Regione. E anche la strada oggetto delle presente discussione viene da questo elenco storico ed allora si chiamava Meschio - Gemona. Chi ha un po' di anni si ricorderà che doveva partire da Sacile, ma poi con l'identificazione di Cimpello quale nodo stradale del pordenonese è diventata la Cimpello - Gemona.

Vorrei mettere in evidenza quella che è la principale critica tecnica che come Legambiente abbiamo portato a questo modo di operare; cioè chiediamo di rivedere sostanzialmente, non tanto le scelte fatte, o per lo meno non solo le scelte fatte, ma capire quali di queste sono effettivamente scelte che hanno un senso per il territorio e per il futuro economico della Regione e quali, invece, o sono fuori scala o comunque profondamente sbagliate. Abbiamo anche cercato in questo periodo di coinvolgere imprenditori, sindacati, che sostanzialmente hanno detto di sì a tutto, ad assumere una posizione più consapevole, a ragionare su un quadro diverso dando indicazioni e assegnando priorità. Non abbiamo avuto grande riscontro. Noi abbiamo indicato un piano preciso: ci sono delle iniziative con le quali concordiamo ed altre che non condividiamo. Per intenderci siano favorevoli a tutto il miglioramento della rete infrastrutturale ferroviaria, esclusa quella che in questo momento è un'opera virtuale che è la così detta alta velocità o alta capacità; quello che a noi serve oggi è una capacità di trasporto merci ferroviario partendo dal sistema esistente, (ed i soldi da investire sono consistenti) ad iniziare dal nodo di Monfalcone, il collegamento fra Cervignano ed Udine, il nodo di Udine, avendo come risorsa una linea pontebbana adeguata per un traffico merci molto più importante dell'attuale; non parliamo poi del traffico passeggeri, che è un altro tema. Ci sono opere ferroviarie che vanno fatte, come va fatto il collegamento Trieste - Capodistria, nell'ambito di alcune scelte anche portuali. C'è anche la necessità



di adeguamento di alcune opere stradali di adeguamento della viabilità esistente; alcune sono in corso d'opera, altre in programma. Quando ero Assessore a Udine venivo preso in giro perchè facevo troppe rotonde, all'epoca non avevano il riscontro di oggi; ora ovunque si vada le rotonde costituiscono un fiore che sboccia da per tutto. In effetti spesso risolvono dei problemi, in altri casi forse no; se come a San Giovanni al Natisone si fa la rotonda e poi si sposta il semaforo di cento metri -speriamo sia provvisorio- magari si fa un'opera inutile; ma tutto sommato la manutenzione complessiva del sistema stradale esistente è una cosa importante. Ma ci sono alcune opere che non rispondono a logiche di trasporto. Quali sono queste opere che oggi sono evidenti e di questo cominciano ormai ad accorgersi in molti? In particolare sono due nell'occhio del ciclone. Una è la Manzano – Palmanova, progetto nato in funzione di un sostegno ad una zona di un distretto industriale, che sostanzialmente non c'è più e che rischia di diventare null'altro che una speculazione sui terreni, avendo poi a monte la possibilità di sistemazione della viabilità esistente, per cui si possono spendere 20 milioni di € invece di 85, risparmiandone 65 e risolvendo benissimo tutti i problemi esistenti. Il secondo grosso impatto è appunto questo della Cimpello – Sequals – Gemona, che è devastante dal punto di vista ambientale e, probabilmente, inutile dal punto di vista trasportistico nella sua concezione autostradale ed è probabilmente irrealizzabile dal punto di vista economico, facendo i conti seriamente.

Su questa vicenda inizialmente Autovie Venete doveva essere uno dei partners, ma poi facendo bene i conti si è defilata. Per questo il bando di gara si è rivolto ai privati attribuendo loro l'onere della spesa, anche se la questione appare di una certa complessità e ora, di fronte a questo problema, ci troviamo di fronte ad una specie di re nudo con la vicenda della terza corsia della A 4. La terza corsia, infatti, ha fatto diventare di dominio pubblico un rischio finanziario della Regione, legato ad una infrastruttura su cui sostanzialmente come Legambiente eravamo favorevoli; davamo per scontata la sua realizzazione, anche se molti dei nostri dicevano che la nostra posizione poteva essere più dura. Ma tutto sommato eravamo convinti che fossimo sulla strada buona della sua realizzazione e che rispondesse a logiche tecniche e sicurezze finanziarie. Oggi si pongono, però, dei problemi finanziari, che è bene affrontare e risolvere di fronte alle proposte in campo. In questo senso la Cimpello – Gemona rappresenta un esempio lapalissiano di come si costruisce un quadro programmatico di riferimento che non ha alcuna attinenza con la realtà, in termini di flussi di traffico, costi ecc., che verranno analizzati dagli altri relatori, e che danno una previsione di improponibilità per questa strada. Non sappiamo quali proposte abbiano fatto le due cordate che hanno annunciato di aver presentato dei progetti per il bando di gara, se la Giunta Regionale è in grado di avallare una di queste e quali saranno poi i successivi passi. Comunque sia nell'esame di queste dovremo fino in fondo verificarne la congruità e capire quali sono i rischi che ne derivano per la comunità, sia per i danni ambientali, e su questo ci saranno comunque le previste procedure di impatto ambientale, sia per gli aspetti di carattere economico.

Questo in sintesi il nostro punto di vista. Non mi addentro su problemi connessi ad altre opere che presentano altre problematiche. Prima sono state citate, non a sproposito, due opere ognuna delle quali del valore di 40 milioni di €, che sono in via di realizzazione e di una di queste ci eravamo occupati ed è la galleria di Chiusaforte. Di questa non siamo riusciti a capire l'origine, a prescindere dal punto di vista amministrativo che nasce come intervento dell'Anas a seguito dell'alluvione del 2003; francamente però di quell'opera non abbiamo capito ancora la necessità. Lo stesso dubbio ce lo poniamo per l'opera della variante di Socchieve.

L'altra iniziativa, che riveste un certo rilievo anche per questa zona, e che si sta in qualche modo per realizzare, è la bretella Barbeano – ponte di Spilimbergo – Dignano, vale a dire il collegamento della parte bassa della Cimpello – Sequals con il ponte di Spilimbergo e poi con la variante di Dignano.

La concezione di questa strada, cioè in qualche modo il collegamento Vivaro – Dignano – Udine o Vivaro – San Daniele – Osoppo è un collegamento che ha un certo significato; però la progettazione di questa strada, il percorso che viene fatto, il non aver risolto se serve o no un nuovo ponte sul Tagliamento, e che fa sì che il vecchio inadeguato ponte comunque rimane sempre il punto di riferimento, determina una opera il cui costo sarà di circa 40 milioni di € e che, al di là dei danni locali che può provocare per alcune scelte probabilmente sbagliate di percorso, rischia di diventare sostanzialmente inutile per gli stessi obiettivi per cui è stata pensata. Oggi forse anche su questo intervento



bisognerebbe ragionare ulteriormente, anche per le connessioni di utilità o meno del raccordo autostradale Cimpello-Gemona.

Il tema al centro delle attuali iniziative di Legambiente è quello di chiedere oggi alla società regionale di riflettere sulle scelte che sono state fatte nel campo delle infrastrutture, di ragionare sugli aspetti non solo ambientali ma sociale ed economici complessivi e quindi di rivedere i programmi, che attualmente sono all'ordine del giorno delle competenze politico – amministrative. Sarebbe che sulla realizzazione di queste opere si giochi la rielezione di una prossima Giunta Regionale; però il rovinare territori e il buttare via soldi per una campagna elettorale, ci pare un'azione sbagliata.

Una ultima considerazione sulla questione dei commissari. E' noto a tutti che per la realizzazione della terza corsia esiste un commissario nominato in base ad un'interconnessione di norme governative, ma sostanzialmente in base ad una valutazione che l'emergenza da traffico nel 2008/2009 era tale da essere considerata un problema di protezione civile; su questa base si è costruito il percorso amministrativo per affidare la realizzazione dell'opera ad un commissario e a una struttura commissariale, che fortunatamente, va detto, non ha la possibilità di superare i problemi ambientali, non può superare la valutazione di impatto ambientale o la valutazione di incidenza sulle aree Sic o Zps (però ne accorcia i tempi e in qualche modo ne condiziona le valutazioni), però è comunque una struttura finalizzata a ridurre i percorsi e le garanzie amministrative. Il primo ragionamento nasce da una esigenza di protezione civile. Il ragionamento successivo, fatto dalla Giunta Regionale e avallato da Governo, è dato dall'ipotesi che, quando si farà la terza corsia, tutto il sistema stradale del Friuli – Venezia Giulia andrà in crisi, perchè i lavori creeranno difficoltà al passaggio sull'autostrada, etc. Sarebbe stato quindi necessario considerare opere di emergenza e quindi da gestire con il commissario, secondo le norme della protezione civile, anche tutte le altre strade che vengono realizzate in questa Regione e che sono collegate al sistema regionale di trasporto viabilistico.

Così la Palmanova – Manzano dovrebbe venir realizzata con il commissario, la Cimpello Gemona analogamente. Si tratta di quasi tutte le strade previste dal Piano, forse una o due sono fuori, e sono circa una trentina di interventi che fanno capo al commissario per la loro realizzazione. Perchè questo? In parte lo capisco, sono stato anch'io un amministratore, e so le difficoltà che si incontrano nella realizzazione di opere pubbliche, dal punto di vista della gestione dei percorsi amministrativi, della gestione della gara di appalto e via.

Probabilmente la legislazione italiana in materia di opere pubbliche va profondamente rivista e gestita secondo ragionamenti di riduzione dei tempi o comunque dei rischi, che sono poi quelli conflittuali delle cause che vengono intentate da chi perde l'appalto o cose di questo genere. In questo caso il rischio maggiore che c'è stato e che c'è è che lavori (o gare d'appalto) vengano attivati senza che ci sia la copertura finanziaria completa.

Siamo di fronte ad una logica distorta che va rimossa poiché non è possibile vi sia una concezione di protezione civile di questo tipo; fortunatamente in questo momento a Roma questa possibilità sta saltando e quindi probabilmente anche le opere derivate dalla terza corsia subiranno il taglio del commissario. Ma i nostri prodi non demordono. Nel tentativo di emendamento fatto giorni fa al Senato, avevano messo la terza corsia e anche la Manzano – Palmanova.

Questo è un tentativo da ricordare, perchè dice in che modo si sta operando su scelte determinanti per il futuro e che non hanno avuto a monte una valutazione sufficiente ed un rapporto di conoscenza altrettanto sufficiente con il territorio, che si sono poi modificate con il tempo rispetto alle esigenze che inizialmente determinavano quell'opera e che oggi debbono confrontarsi con una situazione finanziaria difficile, che non può sprecare soldi. Fare il ragionamento di dover fare una strada, perchè ormai c'è il finanziamento e che se non la facciamo perdiamo i soldi, pur sapendo che l'intervento è inutile, non è più ammissibile e la gente non è più disposta ad accettare.

Queste sono le considerazioni che come Legambiente a livello generale volevamo portare ed ora arriviamo a considerazioni più specifiche rispetto alla scelta oggetto di questo incontro.