

Conferenza pubblica del Comitato per lo sviluppo sostenibile e di qualità della zona industriale di Osoppo, del Comitato ARCA e di Legambiente del Friuli Venezia Giulia, su
"Cimpello-Gemona: per un pugno di chilometri"
intervento di Maurizio Ionico
Forum "Reti e Territorio" – Pd del Friuli Venezia Giulia
Osoppo, sala Consiglio comunale, giovedì 21 giugno 2012

- 1. La discussione sulla bretella autostradale Cimpello-Gemona avviene in un contesto assai discutibile della pianificazione regionale.** Essenzialmente per tre ragioni. **Ci si trova ad operare in una situazione in cui non esiste uno strumento reale di governo del territorio attraverso cui si decanta un'idea di futuro della comunità regionale e si riconoscono le esigenze di tutela e valorizzazione dei patrimoni; la Giunta regionale, poi, si sta sbarazzando delle Conferenze di Pianificazione** disperdendo così uno dei principali luoghi di riflessione che poteva garantire ai vari protagonisti locali l'opportunità di intervenire, ad esempio, riguardo gli obiettivi del nascente Pgt o le valutazioni sui progetti di trasformazione del suolo; **infine il PRITML, approvato il 16 dicembre 2011, si è dimostrato un'occasione persa poiché non ha permesso un'approfondita discussione circa l'utilità e congruità delle principali infrastrutture di trasporto di rispondere alle esigenze di crescita e di evoluzione economica,** anzitutto della bretella autostradale prevista in progetto di finanza, né di integrare le opere con la corretta gestione urbanistica e del territorio. **In questo clima, oltre ai Comitati, compete alle Amministrazioni locali e ai soggetti che vivono i luoghi riappropriarsi delle questioni individuate, diversamente del passato, altrimenti vi è il rischio che alla democrazia si sostituisca un altro potere: la tecnocrazia.**
- 2. Un nuovo modello di sviluppo, che permetta di progredire consumando di meno, non si realizza in assenza di un territorio strutturato.** Ciò significa che **servono le autostrade, e quelle che esistono, la A23, la A4 con la Villesse-Gorizia e la terza corsia, e la A28, sono più che sufficienti; non ne servono altre.** Sono poi necessarie le ferrovie, in particolare ad alta capacità; in questo caso non è ammissibile che dai porti di Trieste, Monfalcone e San Giorgio di Nogaro non esista una rete efficiente che lungo la direttrice nord-sud, quella individuata come Corridoio Baltico-Adriatico, favorisca la connessione con Udine e la Pontebba per poi proseguire verso l'Austria e i nuovi poli dello sviluppo industriale europeo. La strutturazione territoriale avviene con l'organizzazione di vere e proprie piattaforme logistico-industriali, tali da superare il tradizionale modello di area industriale, e l'area CIPAF può diventare una di queste in cui concentrare, senza disperderli, investimenti, attività produttive e servizi; proprio queste aree industriali devono essere dotate di scali ferroviari, fasci di binari e soprattutto di servizi per il trasporto delle merci. In questo senso **è corretto immaginare un ulteriore ampliamento della piattaforma della pedemontana friulana ma ciò deve essere programmato coinvolgendo correttamente le Amministrazioni locali dell'area vasta e non può avvenire, come sta in effetti avvenendo, a scapito degli ambiti di tutela, siano essi SIC o prati stabili, e delle esigenze di compensazione ambientale. Sta succedendo, purtroppo, causa un comportamento della Regione che non si propone di governare i problemi e la prospettiva in modo aperto e trasparente quanto, invece, di risolverli in modo inappropriato, ad esempio adoperando la Legge di Assestamento, in discussione il 26 giugno 2011, per tentare ancora una volta il superamento, appunto, delle tutele ambientali e delle compensazioni.**
- 3. Fino a oggi, rilevanti questioni territoriali sono state affrontate attraverso l'esercizio della funzione commissariale.** E' stato così in numerose circostanze, dalla Laguna di Grado e Marano L. Fino alla Terza corsia autostradale passando per altre situazioni. **Da tempo stiamo conducendo una battaglia che è al tempo stesso culturale, politica e amministrativa: la complessità, infatti, non può essere affrontata mediante l'adozione di un regime speciale; le questioni, anche quelle più ostiche, devono rimanere in capo alla Pubblica amministrazione, centrale e locale,** ma questa deve profondamente cambiare per rispondere a legittime esigenze di semplificazione e razionalità dei procedimenti, dotandosi di procedure e strumenti adeguati nonché applicando i principi del débat public in ragione della inevitabile dimensione sociale che assumono i progetti. A questo punto se ne va il Commissario per la Terza Corsia, e questo è un bene. Ma è in vigore ancora una legge regionale, la n.11 del 4 giugno del 2009 "misure urgenti in materia di sviluppo economico regionale (...) accelerazione di lavori pubblici", che prevede la nomina ancora di commissari per affrontare una serie di questioni definite "strategiche". Spetta alla Regione decidere che cosa è o non è strategico, come una strada o un elettrodotto o un'opera di rilevante interesse pubblico, e in virtù di questo adottare il regime speciale. Questa legge va rivista come **va ripensata la nozione di "strategico" che rischia di dimostrarsi un contenitore di tanti oggetti dalla discutibile priorità e importanza.** In questo senso va riportato alla normalità, e quindi al di fuori della competenza del commissario, il corposo piano di investimenti di Friuli Venezia Giulia Strade Spa.
- 4. Ora si è al dunque per la Cimpello-Gemona. Sono state presentate le offerte da parte di un gruppo di imprese di Roma e di Torino, e sono state analizzate dalla Regione. Tondo a questo punto si decida a proclamare il miglior offerente o mandi tutto a monte. Non può contorcersi ancora con le dichiarazioni, da ultimo quelle espresse a Radio Spazio 103, circa i suoi dubbi sulla bretella autostradale: se non serve o è inutile e dannosa, come pensiamo, allora lo dichiari esplicitamente, altrimenti renda pubblico l'esito**

della gara: non ha altre possibilità. **Sembra di capire che le soluzioni proposte dai due offerenti presentino qualche problema con almeno due scogli da superare.** Il primo. I 57,6 km di tracciato non sono previsti dalla pianificazione regionale né sono coerenti con le previsioni urbanistiche dei Comuni attraversati; ciò significa, qualora si intendesse procedere, che **si rendono necessarie una lunga serie di viarianti ai prg, e tale procedura non sarà agile in termini formali e di tempo.** Il secondo. La crisi finanziaria in corso non renderà semplice la bancabilità dell'opera a favore dell'operatore privato; tantomeno l'attuale andamento dei transiti, già peraltro sovrastimati dal progetto originario, rassicura dal punto di vista degli introiti da pedaggiamento. **Se non si realizza la betella autostradale non è un dramma; non mancano infatti le soluzioni per connettere territori, città e aree industriali.** Esiste l'A23, la A4 e l'A28 che permettono di raggiungere le industrie di Pordenone e il Veneto; esiste poi una fitta maglia viaria tra l'area pedemontana friulana e pordenonese che può essere adeguata e irrobustita caricandosi sia degli attraversamenti sui fiumi sia del superamento di talune località, in primo luogo San Daniele; esiste, infine, la possibilità di predisporre delle alternative di transito valutando correttamente gli effetti dell'attraversamento dei luoghi anche mediante l'utilizzo di un pertinente piano della mobilità di area vasta in modo, ad esempio, da regolare i flussi in ragione della tipologia dei veicoli.