



Lettera aperta alle associazioni degli imprenditori ed alle organizzazioni sindacali

Piano delle infrastrutture: non è così che si costruisce il futuro economico della Regione.

Il 24 novembre 2011 è stato approvato in via definitiva da parte della Giunta Regionale del Friuli Venezia Giulia il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica .

Si tratta di un piano quadro che in base a una discutibile normativa regionale diventerà vincolante per il prossimo Piano di Governo del Territorio, se mai questo vedrà la luce in tempi non biblici. Si stravolge così un qualsiasi brandello di logica pianificatoria, antepoendo il particolare a una visione generale che deve ancora essere costruita, visto che il pur altrettanto discutibile PTR della Giunta Illy è stato buttato nel cestino. Una razionalità pianificatoria avrebbe dovuto utilizzare il piano di Governo del Territorio per trattare in modo integrato gli aspetti del sistema insediativo regionale - con le sue complessità per il futuro degli insediamenti produttivi, del terziario e della residenza - con quelli del sistema fisico-ambientale e con quelli del sistema della mobilità. Mobilità che in questo modo con il Piano delle Infrastrutture si disegna in modo parziale e decontestualizzato.

Questo è l'antefatto. Ma la preoccupazione maggiore è la sostanza del provvedimento di pianificazione delle infrastrutture. Dentro c'è un elenco di opere che è l'antologia delle idee storiche in materia di infrastrutture, senza una valutazione seria della loro utilità oggi e della loro reale praticabilità economica. Non parliamo della sostenibilità ambientale delle stesse che in alcuni casi non esiste in maniera evidente, ma proprio del ragionamento di fondo filosofico che spinge a ritenere qualsiasi opera infrastrutturale come volano dell'economia e dell'occupazione, e quanto più costa meglio è.

Ci rivolgiamo perciò ai portatori di interesse significativi nel campo della produzione e del lavoro per capire se dalla società civile è possibile avviare una riflessione che possa individuare cosa effettivamente è necessario per l'economia regionale.

Nello scrivere questa lettera ci guidano due principi: non è più il tempo di sprecare soldi e bisogna fare opere realmente utili in primo luogo al sistema produttivo regionale, mantenendo anche bene in funzione quelle che abbiamo. Dobbiamo scegliere delle priorità e massimizzare i risultati degli interventi. Anche tenendo conto che spesso la prospettiva anche irrealistica di alcune grandi opere, magari solo immaginate, tendono a bloccare quelle piccole e immediatamente necessarie.

Ma l'ambiente c'entra qualcosa con questo discorso ? Riteniamo di sì, poiché siamo convinti che in tutti i campi non si tratta più di ricercare faticosi equilibri tra sviluppo economico e rispetto ambientale, ma che solo il perseguimento di un continuo miglioramento della sostenibilità ambientale può garantire innovazione e sviluppo economico duraturo e competitivo nelle società avanzate dell'economia occidentale. Crediamo peraltro che anche larghe fette del mondo imprenditoriale e sindacale siano oggi consapevoli di questo e comincino a praticare esperienze sempre più significative.



LEGAMBIENTE

del Friuli Venezia Giulia - onlus

Via Marinoni, 15/8 | 33100 Udine | tel/fax 0432 295483 | info@legambientefvg.it | www.legambientefvg.it

Ma ritorniamo al nostro libro dei sogni (o degli incubi), il Piano delle Infrastrutture, dove c'è tutto e di più, anche in maniera iperbolicamente fuori dimensione rispetto alle prevedibili disponibilità economiche del pubblico e del privato. E dove, in seguito alle osservazioni, con le modifiche introdotte dalla DGR 2197 del 18 novembre 2011 si è accolto tutto quello che aggiungeva qualcosa (una strada qua, un raccordo là) senza soffermarsi sulle ragioni di chi metteva in discussione qualche realizzazione.

A noi tutti oggi compete una nuova responsabilità, legata ai tempi che corrono. Dobbiamo programmare le opere pubbliche che servono e realizzarle velocemente. Questo richiede procedure e iter più efficienti e veloci: la cui condizione indispensabile però è proprio una vera e responsabile pianificazione e programmazione che risolva le scelte senza ambiguità e senza rischiare di trovare ostacoli di ogni tipo nelle fasi successive, come succede alle opere mal pensate fin dall'inizio.

Quello che chiediamo non è più un piano, la cui approvazione oggi ci fornisce uno strumento inadeguato e irrealistico, ma un programma ragionato di quello che è giusto e opportuno fare in tempi amministrativi accettabili.

La società non può rinunciare a cercare di correggere ciò che la politica non è stata in grado di affrontare. Abbiamo cercato di esprimere alcuni di questi concetti a settembre nell'incontro di Paluzza con il Presidente Tondo, ma ci è parso che l'approfondimento non andasse al di là della cortesia dell'ascolto.

Anche per tale ragione con questa lettera intendiamo oggi indicare quello che, a nostro parere, rappresenta una potenzialità positiva per il territorio e l'economia, anche sapendo che in alcuni casi le scelte realizzative avranno difficoltà a essere accettate da tutti e forse dovranno puntare a una progettazione per successivi approfondimenti e innovazioni per essere significativamente accettabili dal punto di vista ambientale.

In estrema sintesi **gli interventi che riteniamo importanti** per una loro prossima realizzazione sono:

SÌ	1. tutte le opere ferroviarie necessarie ad utilizzare la massima potenzialità del sistema attuale ed il collegamento passeggeri (per ora) Trieste Capodistria
SÌ	2. le opere stradali che servono per la sicurezza della principale viabilità esistente, con molta attenzione ai costi ed agli impatti sul territorio e sul paesaggio
SÌ	3. le opere portuali e ferroviarie utili al perseguimento “in fieri” dell'ipotesi logistica legata al Corridoio Baltico Adriatico, partendo da numeri e ipotesi realistiche
SÌ	4. una razionalizzazione della intermodalità logistica gomma-ferro, anche riducendo alcune piattaforme attualmente previste e rispondendo in maniera più consona ai problemi logistici del Friuli Centrale
SÌ	5. la realizzazione della terza corsia autostradale Venezia-Villesse (sperando che non diventi un “incubo debito” per il Friuli Venezia Giulia)



LEGAMBIENTE

del Friuli Venezia Giulia - onlus

Via Marinoni, 15/8 | 33100 Udine | tel/fax 0432 295483 | info@legambientefvg.it | www.legambientefvg.it

Riteniamo invece che si debbano togliere da ogni tavolo di discussione attuale perché totalmente **virtuali o inutili o infine dannose le seguenti opere:**

NO	1. la cosiddetta ferrovia ad Alta Velocità e Alta Capacità Venezia-Trieste e la sua prosecuzione Trieste-Divaccia, delle quali non esiste alcuna copertura di spesa e che oltre a essere devastanti ambientalmente non costituiscono un riferimento trasportistico per i prossimi 20 anni: si mettano pure tutte le salvaguardie urbanistiche per il domani, ma si tolga dai piedi una discussione totalmente virtuale
NO	2. la nuova strada Manzano-Palmanova che è totalmente inutile oltretutto distruttiva del territorio e può essere sostituita da limitati interventi sulla viabilità esistente, evitando alla fine di spendere quasi un centinaio di milioni di euro
NO	3. l'autostrada Cimpello-Sequals-Gemona di cui è in corso un project financing da circa un miliardo di euro è anch'essa devastante di un territorio di qualità e non ha in realtà nessuna potenzialità di traffico tale da ripagare l'investimento. Se in futuro risulterà necessario un raccordo tra la Pedemontana Veneta (o la Gronda Nord di Pordenone) e la A23 ci sono altre soluzioni non costose e meno impattanti che potranno risolvere questo tema
NO	4. il collegamento autostradale Carnia-Cadore (ventilato in premessa al Piano) che deve essere escluso da ogni ipotesi pianificatoria per evidenti impraticabilità realizzative e per inutilità trasportistica

Su ognuna di queste proposte abbiamo riflettuto a lungo, scontando anche una lunga fase di transizione in cui la mobilità su gomma continuerà ad avere un peso eccessivo, ma riteniamo che la discussione sulla reale attuabilità delle proposte del Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica debba e possa essere riaperta, andando al di là della capacità politica di farlo e della segmentazione di interessi che lo hanno determinato.

Restiamo in attesa di un cortese cenno di riscontro ed esprimiamo la nostra disponibilità a tutti gli approfondimenti che saranno ritenuti necessari.

Udine, 20 febbraio 2011

Il Presidente di Legambiente FVG
Elia Mioni

Il Segretario di Legambiente FVG
Michele Tonzar