
Workshop

Piano paesaggistico regionale I paesaggi delle Alpi e Prealpi Giulie

comunicazione di

Maurizio Ionico

Amministratore Unico

Società Ferrovie Udine Cividale – il treno delle lingue

Tarvisio, 22 ottobre 2015

Il Piano paesaggistico regionale riconosce nel territorio una struttura a rete che si compone di una serie di elementi tra cui quelli tipicamente infrastrutturali ed individua alcune parole-chiave strategiche, come *connessioni*. Tra gli obiettivi specifici di Piano, viene riconosciuta la rete delle infrastrutture in funzione della compatibilità con i valori paesaggistici (OS 6.3) e si propone di consolidare e sviluppare la rete della mobilità lenta (OS 6.4).

La Società Ferrovie Udine Cividale – *il treno delle lingue*-, condivide simile approccio generale e, tenuto conto delle proprie prerogative ed esperienze, formula sintetiche considerazioni e suggerimenti che possono essere utili dal punto sia da un punto di vista concettuale sia operativo.

Va anzitutto rilevato che in Europa si assiste ad un'esplosione della mobilità ciclabile che, diversamente dal passato, non è ancorata alla mera dimensione urbana ma, invece, privilegia sempre più le medie e lunghe distanze. Così come si verifica una contestuale pratica dell'intermodalità, specie treno +bici.

Questi effetti sono ben visibili e verificabili nella dimensione locale. Infatti, la ciclovia Alpe Adria (404 km tra Salisburgo e il Mare Adriatico) viene attraversata da oltre 200 mila ciclisti/anno, mentre il servizio ferroviario transfrontaliero Mi.Co.Tra (Udine – Villach), che si sviluppa in parallelo a questa infrastruttura, viene utilizzato in misura rilevante. Basti pensare che nei primi 9 mesi del 2015, i passeggeri trasportati sono aumentati del 16% rispetto al periodo precedente e le biciclette trasportate del 58%. Merita porre in rilievo il fatto che il 56% dei nuovi passeggeri ha utilizzato il servizio ferroviario disponendo della bici.

C'è da chiedersi la ragione per la quale gli utenti/consumatori europei si muovono in modo così massiccio utilizzando i mezzi della mobilità sostenibile.

Non si tratta solo di un orientamento di tipo pragmatico, legato all'esigenza di muoversi in modo salubre e meno costoso. E' l'"autenticità" il motore che induce sempre più le persone a mettersi in movimento. E' quel composito insieme costituito dalla bellezza, dalla storia, dai luoghi, dall'arte, dagli edifici, dalle produzioni e, non da ultimo, delle relazioni che alimenta una nuova cultura ed una proiezione di sé delle persone. Si tratta di un sentimento non transitorio, destinato cioè a dissolversi prima o poi, quanto piuttosto di un modo di vivere la quotidianità e di organizzare l'esperienza individuale destinato a consolidarsi, in superficie ed in profondità.

Il PPR è chiamato a raccogliere l'idea dell'"autenticità" che va ben oltre gli obiettivi tecnici volti ad affermare la tutela, la sostenibilità e la fruizione dei patrimoni. Ciò significa saper integrare gli elementi e produrre soluzioni in grado di creare valore, prima ancora di limitarsi alla "valorizzazione dei beni" attraverso il loro buon uso. Del resto, una nuova fase della crescita sostenibile e del processo di sviluppo di qualità è data dall'intreccio delle peculiarità del territorio alle tendenze globali non solo espresse dalle imprese ma, appunto, anche dai cittadini/consumatori. Un ciclo espansivo si alimenta quando i patrimoni e le capacità locali entrano in sintonia con le esigenze, i gusti e le aspettative internazionali e si crea una sorta di abbinamento strutturale in grado di consolidare relazioni e reciprocità (*structural coupling*)

Le risorse specifiche, materiali ed immateriali, non trasferibili e ben abbondanti sul nostro territorio (*specific assets*) rappresentano pertanto l'occasione per promuovere i "progetti integrati di territorio". Il Piano prevede questo strumento quale approccio ai problemi e alle esigenze di determinare sintesi e condivisione alla scala vasta. In attesa della definitiva approvazione del Piano Paesaggistico e della sua concreta operatività, appare utile che il tessuto amministrativo, regionale e locale, si comporti in ogni caso in coerenza con simile approccio e adoperi procedure di pianificazione e di governo del territorio innovative e in grado di coniugare correttamente le infrastrutture (ferrovie, ciclovie) con i territori attraversati e le particolarità che ognuno esprime.

I notevoli flussi e l'esigenza di corrispondere al bisogno europeo di mobilità richiede di utilizzare le competenze endogene, e il sapersi organizzare è una di queste, e erogare servizi efficienti e di qualità. In questo senso, si tratta di puntare non solo sulla parte *hard* in termini di infrastrutture e opere, cui lo stesso Piano si riferisce. Piuttosto è necessario organizzare servizi (*soft*) e connettività. In assenza di questa proiezione appare arduo creare valore e, in termini propriamente economici, determinare vantaggi competitivi.

L'accessibilità e le connessioni rappresentano un tratto essenziale della relazione del luogo con l'esterno, indipendentemente dalle distanze, che si può realizzare mediante interventi promossi secondo logica di risultato e l'allestimento di servizi di mobilità e trasporto.

Mi.Co.Tra è un servizio di trasporto ferroviario transfrontaliero che incrocia il territorio pedemontano e montano attraverso 6 stazioni (Gemona del F., Venzone, Carnia, Pontebba, Ugovizza, Tarvisio), che devono affermarsi come le *porte ai luoghi dei luoghi*. La ciclovia Alpe Adria – Radweg rappresenta un elemento costitutivo della rete europea, poiché è l'ultimo miglio di Eurovelo n.7 considerato che termina sul mare, a Grado, e della ReCIR, con cui interagisce in numerose situazioni mediante un sistema connettivo locale.

Questi due elementi fisici costituiscono la struttura forte del sistema locale che permette di dialogare con l'Europa, favorire l'attrattività e facilitare il movimento dei cittadini (visti, di volta in volta, come utenti, consumatori e come pellegrini).

Come comporre ed intersecare questi elementi, integrarli con il paesaggio e generare benefici diffusi per le comunità locali?

Vi sono una serie di criticità ed asimmetrie nella relazione ferrovia – ciclovia cui mettere mano anche per rispondere agli obiettivi generali e specifici che il Piano si è dato in merito all'accessibilità e alla fruizione lenta.

Sostanzialmente essi impongono interventi in alcune aree quali l'adeguamento di stazioni e caselli ferroviari, la costruzione di corsie di risalita/discesa, la garanzia alla continuità ed integrazione dei tracciati, alla dotazioni in strutture e lungo i percorsi di sistemi e interfacce ICT/informative, alla comunicazione ed

interazione con i patrimoni naturali e storici, le strutture produttive (agriturismi, cantine, meccanici) e ricettive (breakfast, alloggi con cucina, alberghi).

Gli ambiti su cui intervenire sono contraddistinti da un mix di iniziative che, per produrre efficacia e assicurare alle persone la possibilità a muoversi liberamente e informati, impone contemporaneità e coerenza.