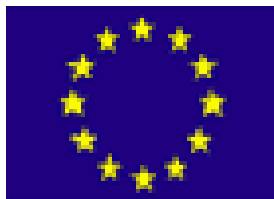


**Programma
INTERREG III
B "Spazio
Alpino"**



**Progetto
AlpCITY**

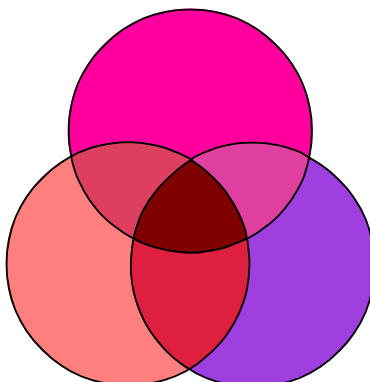
REGIONE AUTONOMA FRIULI - VENEZIA GIULIA
DIREZIONE CENTRALE DELLE RISORSE AGRICOLE,
NATURALI, FORESTALI E MONTAGNA

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI UDINE
DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE

Programma Interreg IIIb Spazio Alpino
WP 7 - progetto "AlpCITY"

**LINEE GUIDA
PER IL RECUPERO DELLE AREE
DISMESSE
nelle vicinanze dell'area di confine
con Austria e Slovenia**

RELAZIONE SINTETICA



gruppo di lavoro:

prof. Giovanni TUBARO (responsabile), prof. Mauro BERTAGNIN, prof. Livio Clemente PICCININI, prof. Sebastiano CACCIAGUERRA, ing. Piero PEDROCCO, Andrea DINI, Maria Grazia ZUGOLO, Mariangela TUTOLO

30 Aprile 2006

Il progetto Alp City si occupa delle tematiche dello sviluppo e della rigenerazione urbana sostenibile nel contesto alpino nell'ottica di contribuire alla creazione di un sistema urbano policentrico anche nelle aree montane, come promosso dal Programma Interreg IIB e dalla Prospettiva europea di sviluppo del territorio (ESDP).

L'obiettivo principale del progetto è quello di promuovere delle attività di messa in rete e scambio transnazionale sulle tematiche identificate, accompagnata dallo sviluppo di esperienze pilota promosse dai Comuni medio-piccoli delle Alpi, che possono fornire concreto materiale di riflessione e confronto.

L'ottica è quella di indagare e approfondire, attraverso l'analisi delle pratiche amministrative e delle diverse condizioni socio-economiche nelle diverse nazioni e con l'aiuto dei casi pilota, come migliorare la qualità della vita e dei servizi locali, lo sviluppo socio-economico, lo spazio urbano pubblico, identificando strategie e percorsi verso lo sviluppo sostenibile adeguati ad ogni singola piccola realtà alpina.

In tale contesto progettuale la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha attribuito al Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università degli Studi di Udine il compito di sviluppare un progetto pilota, relativo alla *Work Package 7 Urban Environment*, con l'intento di acquisire e mettere a disposizione degli enti locali un insieme di elementi di prefattibilità progettuale, finalizzati al recupero a fini turistico-produttivi, delle aree e strutture attualmente inutilizzate negli otto comuni i cui territori costituiscono il caso di studio: Chiusaforte, Dogna, Malborghetto-Valbruna, Moggio Udinese, Resia, Resiutta e Tarvisio.

Tale studio va a definire, secondo un modello trasferibile anche ad altre zone del territorio regionale, le "Linee guida per il recupero delle aree dismesse nelle vicinanze dell'area di confine con l'Austria e la Slovenia".

Quelle che oggi chiamiamo indistintamente "aree dismesse" sono in realtà il risultato di un processo di cambiamento che ha interessato sia la struttura produttiva ed il modello di economico di sviluppo sia il modo di "vivere" il territorio.

Mentre è ormai opinione comune, grazie anche ad una maggiore coscienza del territorio come risorsa scarsa (soprattutto nelle aree maggiormente centrali e pregiate), che le aree dismesse debbano essere considerate non più come problema insolubile, ma come risorsa e occasione di sviluppo, nelle aree montane marginali, come nel caso di studio indagato, è ancora aperta la discussione sul ruolo che le aree dismesse debbano concretamente assumere nello sviluppo sostenibile della città e del territorio.

Il caso di studio si occupa delle tematiche dello sviluppo e della rigenerazione urbana sostenibile nel contesto alpino nell'ottica di contribuire, anche nelle aree montane, alla creazione di un sistema urbano policentrico.

Gli obiettivi discendono dalla preoccupazione di migliorare:

- la qualità della vita e dei servizi locali;
- lo sviluppo socio-economico;
- lo spazio urbano pubblico.

Si tratta di identificare strategie e percorsi verso lo sviluppo sostenibile adeguati ad ogni singola piccola realtà alpina.

La metodologia seguita ha preso le mosse dall'analisi preliminare delle risorse endogene e delle potenzialità esistenti correlate al recupero a fini turistici e/o produttivi delle aree dismesse nella realtà socio-economica e insediativa del tarvisiano (Comuni di Tarvisio, Malborghetto-Valbruna, Pontebba, Chiusaforte, Dogna, Moggio Udinese, Resia e Resiutta).

Ha fatto seguito la raccolta delle proposte e delle idee emerse a livello locale, nonché il confronto e valutazione delle stesse con le migliori pratiche individuate a livello transnazionale. Esempio in tal senso appare l'esperienza di Entlebuch (una realtà montana svizzera di 17.000 abitanti che, in pochi anni di lavoro mirato fondato su un processo *bottom up*, è diventato Riserva di Biosfera-Unesco, aumentando e diversificando le opportunità economiche e quintuplicando le presenze turistiche).

Pertanto, le linee guida del progetto Alp City hanno cercato di contribuire alla definizione di uno scenario futuro che consenta di attivare un'insieme di politiche positive per l'area promuovendo: processi partecipati, interventi progettuali strategici, interventi puntuali.

In estrema sintesi si tratta di considerare le aree dismesse come un'occasione di sviluppo.

Si noti che da circa dieci anni la Regione Autonoma FVG ha considerato l'area transfrontaliera del tarvisiano come strategica nell'ambito della ridefinizione della situazione esistente e delle prospettive di sviluppo degli assetti territoriali, infrastrutturali, sociali ed economici locali e dell'intera regione.

A tal fine la Direzione Regionale della Pianificazione Territoriale ha predisposto un "Documento di programmazione e di indirizzo per il Canal del Ferro e per la Val Canale" nonché, ha avviato sperimentalmente il "PTRP Piano Territoriale Regionale Particolareggiato dell'area del tarvisiano" che ha messo a disposizione un complesso di elementi conoscitivi di carattere analitico puntuale sulle risorse territoriali esistenti, sulle caratteristiche ambientali e paesaggistiche da considerare come invarianti per ogni proposta di sviluppo dell'ambito, sulle esigenze di aggiornamento della strumentazione urbanistica dei singoli comuni per dare concreta operatività al modello di gestione paesaggistico e ambientale proposto.

Tale iniziativa della Amministrazione Regionale, anche se non ha dato luogo ad uno strumento compiutamente condiviso a livello locale, costituisce un riferimento per la strumentazione urbanistica delle singole realtà locali e per la Regione stessa.

Si noti che nonostante la progettazione del PTRP sia giunta alla definizione della terza fase conclusiva nell'ottobre 2002 non può dirsi ancora compiuta, sia perché non è stata accompagnata da risorse adeguate per far fronte agli interventi prefigurati con un approccio calato dall'alto, sia perché la situazione di emergenza in seguito agli eventi alluvionali che nell'agosto 2003 hanno interessato il territorio, le infrastrutture e gli insediamenti del Val Canale e del Canal del Ferro, ha dato luogo ad interventi ricostruttivi di tipo straordinario che hanno modificato le priorità di intervento prefigurate dal PTRP.

Inoltre, a ricostruzione attuata delle infrastrutture e insediamenti danneggiati, il PTRP stesso si trova a confrontarsi con la "Riforma urbanistica" nazionale e regionale che attribuisce competenze esclusive sul piano operativo ai Comuni per il "Governo del territorio" e compiti di indirizzo e coerenza complessiva alla Regione con la ridefinizione (ancora alle prime mosse) sia della nuova legge urbanistica regionale e che del Piano Territoriale Regionale. Ulteriore indeterminazione è anche conseguente all'introduzione di nuove forme di aggregazione tra Comuni per gestire servizi e nuovi strumenti di pianificazione territoriale strategica di livello intermedio tramite le ASTER introdotte dalla riforma regionale degli Enti locali (L.R. 1/2006).

Infine, anche facendo riferimento all'azione di analisi e animazione propositiva avviata dalla Regione con il PTRP, nell'area economicamente più dinamica e potenzialmente attiva dell'ambito geografico indagato, è stata recentemente (marzo 2006) presentato il piano propedeutico alla costituzione di una Società di trasformazione urbana che in dieci anni dovrebbe cambiare il volto di Tarvisio.

Le Società di trasformazione urbana possono essere realizzate con la finalità è quella della riqualificazione urbana di territori comunali e sovracomunali.

Si tratta di una S.p.a. che ha come obiettivo il recupero di aree dismesse o degradate. L'assetto societario è misto, con una partecipazione pubblica al 40 per cento e con capitali privati per la restante parte. Il Comune di Tarvisio, in questo ambito, avrà la funzione di controllare l'attività della Stu, in quanto diretto responsabile per la pianificazione urbanistica. Anche la Provincia ha presentato un atto di adesione.

La Società di trasformazione urbana nasce con un contributo del Ministero delle Infrastrutture che, analizzando i parametri propri di Tarvisio, l'ha collocata al 36. posto, permettendo quindi la creazione di tale organismo.

Le zone di intervento riguarderanno aree ferroviarie, militari e doganali dismesse dopo l'allargamento dell'Unione europea: si tratta delle stazioni ferroviarie, con relativo sedime, di Camporosso e Tarvisio Centrale, del villaggio ferroviario ubicato presso quest'ultimo scalo, dell'area Gekamot di Camporosso, degli autoporti di Coccau e Colma e dell'area doganale sita sulla Strada Statale 13.

Le opere riguarderanno anche la viabilità, che vedrà un riassetto dall'attuale Statale alla sede autostradale. In queste zone saranno realizzati interventi di recupero architettonico-edilizio, ma anche strutture miste ricreativo - residenziali e di servizio.

L'ex stazione FFSS di Tarvisio Centrale, ad esempio, ospiterà spazi fieristici ed espositivi, mentre l'area di Colma dovrebbe essere adibita all'erogazione di servizi, diventando una sorta di autogrill. In ogni zona interessata, comunque, ci saranno diversi interventi con varie finalità.

Pertanto, il presente intervento pilota del Progetto Alp City rivolge il suo interesse non tanto alle aree del tarvisiano, sopra descritte, quanto piuttosto alle aree dimesse di Pontebba e di Chiusaforte che sono più marginali rispetto al polo turistico di Tarvisio e che richiedono ancora ulteriori valutazioni dato che dopo l'ingresso dell'Austria nell'Unione si è passati da un'economia *di frontiera* (scarsamente diversificata) a una economia di sussistenza (dove la diversificazione è quella propria di un'economia debolissima e in declino).

Si noti che Pontebba fino al nuovo assetto internazionale conseguente al crollo del muro di Berlino e all'ingresso dell'Austria e della Slovenia nella Unione Europea era un importante centro logistico per i trasporti su gomma e ferroviari sulla linea internazionale proveniente da Vienna, nonché avamposto del sistema difensivo nazionale con numerosi presidi militari. Pontebba è oggi un centro urbano che necessita al più presto di una ridefinizione funzionale che sia in grado di trasformarlo in un punto di riferimento per lo sviluppo locale nel sistema vallivo.

Inoltre, mentre a Pontebba vaste aree del demanio militare (caserme) e di carattere ferroviario-doganale risultano non utilizzate, ma non ancora facilmente acquisibili per l'ente locale (perché parte dei sedimi è destinato a ulteriori sviluppi conseguenti al potenziamento ulteriore delle linee ferroviarie internazionali), il centro di Chiusaforte, che presenta un grado di sussidiarietà territoriale nei confronti di Pontebba, ha già acquisito in proprietà una moderna e ampia caserma, ma non dispone di risorse economiche adeguate alla riqualificazione dei beni in ottica di sostenibilità territoriale.

Pertanto, le "Linee guida" evidenziano, come indicazioni strategiche nodali rispetto alla definizione locale delle possibili politiche dello sviluppo sostenibile in rapporto al possibile ruolo da attribuire alle aree abbandonate e dismesse della montagna marginale le seguenti problematiche progettuali:

1. Riconoscimento della specificità del territorio

La struttura fisica e demografica dell'area non è un'anomalia e, pertanto, interventi con criteri diversi da quelli di altre aree non vanno considerati come deroga o concessione, ma come riconoscimento di una specificità.

Facendo leva sulle iniziative attuabili nel breve-medio termine, rivolte alla valorizzazione dell'ambiente naturale e alla sua conservazione attiva, si potrà consentire il progressivo decollo di attività complementari alla sua fruizione.

Il PTRP riconosce questo compito a tre insiemi di luoghi e di costruzioni presenti nel territorio il cui ruolo e le cui funzioni, un tempo determinanti, vanno oggi riconvertite nel rispetto della conservazione della loro memoria storica "facendo sistema" per un diverso obiettivo:

- *l'edilizia rurale sparsa*, intesa in senso ampio e quindi comprensiva di tutte le costruzioni esistenti nel territorio esterno ai centri abitati;
- *le fortificazioni militari*, che rappresentano un insieme di costruzioni oggi strategico per la sua collocazione paesaggistica;
- *le malghe*, che devono garantire il presidio, anche economico, del territorio agricolo e forestale;

- a questi viene affiancato il sistema, in nuce, degli *Itinerari turistici ciclabili* per la concreta rilevanza che assume l'iniziativa della Provincia di Udine per il recupero del sedime della ferrovia Pontebbana dismessa.

Il dimensionamento e le localizzazioni che definiscono questi sistemi sono stati rapportati ai diversi effetti che avrebbero potuto determinare in relazione alla necessaria coerenza con i criteri e gli obiettivi particolari, sia particolari sia generali, del PTRP.

2. Economia del territorio e per il territorio

Va sviluppata un'economia basata sulla valorizzazione dei servizi ambientali e sulle domande più vicine (manutenzione e valorizzazione ambiente, servizi alla popolazione e ai turisti).

Va considerato che l'opzione di sviluppo che punta sulla valorizzazione economica, nei limiti della sostenibilità ambientale, delle risorse naturali presuppone un'articolazione delle funzioni attribuibili alle aree agricole e forestali che possono essere così sintetizzate:

- funzione ambientale, come elementi di equilibrio idrogeologico, serbatoi di naturalità e di diversità biologica nonché luoghi rilevanti sotto il profilo paesaggistico;
- funzione economica diretta, connessa alla produzione legnosa ed agro-zootecnica, anche nel ruolo multifunzionale di manutenzione del territorio;
- funzione socioeconomica e culturale, come luoghi per attività escursionistiche montane, ricreative e turistiche estensive e come recupero e valorizzazione del paesaggio culturale non solo del bosco ma soprattutto dei pascoli e dei prati.

3. Un'unica grande "industria territoriale turistica"

Il turismo può trasformarsi da settore produttivo importante - quale attualmente è - ad elemento catalizzatore di tutta l'economia del territorio e strumento per il suo sviluppo equilibrato.

Si punta al rafforzamento della bistagionalità attraverso:

1. la riqualificazione e l'ampliamento dell'offerta di sport invernali, sia per quanto riguarda lo sci di discesa; che lo sci nordico, con pesi e funzioni diverse;
2. la riqualificazione e l'ampliamento della base ricettiva professionale.

Il turismo intensivo è identificato dal DPI come uno sviluppo territoriale concentrato in poche aree, come quello in atto nella zona con i poli sciistici. Questi sono analizzati nei loro punti di forza e di debolezza assieme alla ricettività professionale strettamente legata a queste strutture.

L'opzione di sviluppo considerata punta al rafforzamento della bistagionalità attraverso la riqualificazione e l'ampliamento dell'offerta di sport invernali, sia per quanto riguarda lo sci di discesa che lo sci nordico, con pesi e funzioni diverse e la riqualificazione e l'ampliamento della base ricettiva professionale.

Per lo sci alpino il Documento prende atto degli interventi sul Lussari con la realizzazione della nuova telecabina e della funicolare Studena - Pramollo che avvicinerà sensibilmente il grande demanio sciabile di Naßfeld a Pontebba ed alla Val Canale.

Per quanto riguarda Sella Nevea a Conca Prevala sono in corso i lavori per la realizzazione del collegamento con Bovec, e viene ritenuto indispensabile procedere alla riqualificazione del demanio sciabile a bassa quota potenziamento dell'offerta di sci di fondo nonché azioni per il miglioramento della stagione estiva come centro di appoggio per l'escursionismo (gruppo delle Alpi Giulie) e per il turismo naturalistico (Parco delle Prealpi Giulie, Foresta di Tarvisio).

Per lo sci nordico si auspica un progetto complessivo di riqualificazione e potenziamento che potrebbe comprendere:

- la sistemazione generale dei tracciati esistenti, con particolare riguardo alla Val Saisera e il recupero ad un pieno uso fondistico di demani di fatto dismessi, con particolare riguardo alla piana di Fusine;
- la compiuta sistemazione dell'area centrale di Camporosso dove è stato realizzato il centro fondo principale e che dovrebbe essere dotata di impianto di innevamento per ovviare alle condizioni critiche di innevamento;
- la realizzazione di un anello gare (la localizzazione ideale potrebbe esser il Priesnig, facilmente accessibile e meno frequentato per il fondo "turistico");

I progetti di sviluppo sciistico impongono un ampliamento della base ricettiva già oggi sottodimensionata rispetto alla capacità attuale degli impianti di risalita, poco qualificata e di dimensioni complessivamente insufficienti; secondo le stime del DPI servirebbero:

- circa 2.600 letti nel fondovalle principale,
- letti in quota a Passo Pramollo (600 circa)
- fabbisogni, più modesti, di ricettività professionale delle valli laterali e/o per strutture a destinazione prevalentemente estiva (complessi ricettivi all'aperto),

Il fabbisogno totale stimato di nuovi letti professionali è di 4-5.000 unità rapportati ai circa 2.400 letti esistenti.

Gli ostacoli che si pongono per lo sviluppo della ricettività professionale, potrebbero essere affrontati agendo su più livelli:

- promuovere una forte crescita del comparto extralberghiero minore;
- attivazione di strumenti di carattere urbanistico in grado di favorire le destinazioni d'uso a ricettività professionale e di abbassare il costo delle aree
- ricorso a strumenti di sostegno finanziario
- misure per attrarre investitori esterni per iniziative di grandi dimensioni.

4. La modernità convive con la montagna

Elevate conoscenze professionali, nuove tecnologie, intensi collegamenti con l'esterno sono elementi caratterizzanti le nuove professioni della montagna e necessari per garantire una comunità vitale e una valorizzazione dei suoi patrimoni.

L'opzione produttiva parte dalla considerazione che laddove si diano minori opportunità legate al turismo, la permanenza e la diffusione sul territorio di piccoli nuclei di attività industriali e artigianali concorrono nella funzione di arrestare i flussi emigratori della popolazione in età lavorativa.

La opzione di attivare la crescita di un tessuto fitto di microimprese fortemente radicate sul territorio e a buon contenuto di innovazione è legata ad alcune condizioni:

- la concentrazione delle iniziative produttive a maggior raggio di gravitazione in una struttura insediativa ad effetto trainante sull'economia della Valle, fortemente caratterizzata per localizzazione strategica, dimensioni e ampiezza del raggio di gravitazione, quale potrebbe ravvisarsi in Tarvisio-Coccau dove la peculiare ubicazione offre opportunità insediative per quelle imprese esterne interessate all'ottima accessibilità alla Valle, alle infrastrutture di collegamento e alla prossimità ai confini austriaco e sloveno;
- un sistema satellitare complementare di aree produttive a gravitazione locale per l'ottimizzazione d'uso dei pochi spazi disponibili e quindi da gestire in modo coordinato dai Comuni; i siti ritenuti preferenziali sono Pontebba e Chiusaforte al fine di consolidare, entro i PIP predisposti e le aree dismesse, il tessuto produttivo a minore gravitazione,
- la necessità di pervenire ad effetti di agglomerazione generatori di efficienti economie esterne (vicinanza alle vie comunicazione, buoni livelli di infrastrutturazione, una rapida disponibilità di aree dismesse, un bacino di manodopera entro accettabili livelli di gravitazione).
- la necessità di correlare a tale scelta le politiche di sostegno, soprattutto rivolte ad attivare energie imprenditive in produzioni innovative nei prodotti o nei processi, ovvero con forte connessione internazionale;
- la esigenza che attività minori si svolgano autonomamente anche nei siti meno favoriti allo scopo di garantire il miglior livello di servizio alla popolazione residente e un accettabile grado di occupazione nelle varie attività.

Di fatto si individua una strategia della concentrazione industriale che si riassume nell'evidenziare il ruolo leader di Tarvisio Coccau e nell'emergere di realtà di dimensioni e gravitazione minori a Pontebba e Chiusaforte.

5. La marginalità trasformata in vantaggio

La posizione di "confine" diviene occasione di cooperazione, alleanze strategiche, di integrazione risorse e di reciproci vantaggi competitivi.

Si sottolinea la necessità di politiche economiche e territoriali rivolte al rafforzamento dell'identità e dell'immagine della Valle.

I principali effetti attesi da questa scelta sono riassunti in un rafforzamento dell'identità e dell'immagine unitaria della regione "senza confini", in termini di gravitazione turistica, di sviluppo del comparto commerciale e dei servizi connessi al trasporto e al transito lungo gli assi di comunicazione che segnano la direttrice di fondovalle.

Il DPI insiste sul lato territoriale sottolineando alcune proposte di progetti che coinvolgono la regione "senza confini":

- il *Parco senza confini* che colleghi tutte le risorse ambientali presenti nel Tarvisiano e nella Slovenia per realizzare un progetto comune di protezione, gestione e promozione;
- il *paesaggio culturale "senza confini"*, attuabile attraverso reti di connessione e di interscambio tra le sedi deputate a musei minerari nei tre paesi (Cave del Predil-Bleiberg-Mezica), e tra i siti storici e le fortificazioni antiche e le più recenti risalenti alle due guerre mondiali;
- l'*integrazione fisica, funzionale e promozionale fra le stazioni turistiche della regione "senza confini"*, azione continua che saldi i tre poli (Tarvisio, Pramollo e Sella Nevea), integrandone le diverse vocazioni e che la renda più visibile sui mercati più vasti.
- *un sistema di collegamenti ciclabili che attraversino gli spazi di frontiera.*