

Alla Direzione Centrale Difesa dell'Ambiente, Energia e Sviluppo
Servizio Valutazioni Ambientali
Trieste (ambiente@certregione.fvg.it)

Per conoscenza
Alla Protezione Civile della Regione
Palmanova (protezione.civile@certregione.fvg.it)

Al Soggetto Ausiliario
Direzione Centrale Risorse Agroalimentari, Forestali e Ittiche
Udine (agricoltura@certregione.fvg.it)

Al Comune di Paluzza
(comune.paluzza@certgov.fvg.it)

Oggetto: Osservazioni sul progetto di lavori di ripristino della viabilità agro-silvo-pastorale Collina-Plotta, in Comune di Paluzza.

I sottoscritti
SANDRO CARNELUTTI, nato a Travesio (PN) il 5.12.1953, in qualità di legale rappresentante di LEGAMBIENTE FVG APS, con sede in Udine, via Brigata Re n. 29, espressione locale dell'omonima associazione riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente,

SILVERIO GIURGEVICH, nato a Buie d'Istria, il 29.1.1954, in qualità di Presidente del CLUB ALPINO ITALIANO del Friuli Venezia Giulia, con sede a Trieste, via Battisti n. 22

PREMESSO che in data 28 luglio 2020 il CAI FVG e Legambiente FVG hanno avanzato formale richiesta di partecipare alle procedure di Valutazione d'Incidenza del progetto di cui all'oggetto e che, nonostante questo, nessun documento ci è stato a tutt'oggi inviato né reso disponibile,

PRESENTANO le seguenti osservazioni, basate sugli elementi e le informazioni al momento raccolte, riservandosi l'invio di un ulteriore documento qualora, nei nostri confronti, venga accolta la richiesta, **che da subito contestualmente avanziamo**, per una **proroga dei termini**. Sono redatte ai fini partecipativi al procedimento di Vinca aperto presso la Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna – Servizio valutazione impatto ambientale - in data 5/8/2020, in merito ai progettati lavori di ripristino della viabilità agro-silvo-pastorale Collina-Plotta, in Comune di Paluzza.

PREMESSA. Innanzitutto, in ordine generale, vogliamo sottolineare che l'obiettivo condivisibile di fare le cose "presto e bene" nella gestione dell'amministrazione pubblica non risulta purtroppo sempre di facile raggiungimento. Se, poi, si pensa che basti dare priorità solo ad uno dei due elementi, diventa quasi inevitabile che questo modo di agire "ottimale" sia destinato a rimanere solo un vano auspicio. Negli ultimi tempi, ad esempio, pare si voglia dare particolare importanza al "fare presto", pensando che, automaticamente, questo si tradurrà anche in "fare bene". Così,

però, ci si dimentica che se le cose non vengono fatte nel modo giusto, prima o poi, anche la rapidità nelle decisioni o nell'esecuzione degli interventi sono destinati a venire vanificati e contraddetti nei fatti. Per chi decide o autorizza la realizzazione di opere pubbliche, il “fare bene” dovrebbe essere rappresentato, prima ancora della verifica degli aspetti tecnici, dal seguire precisi criteri di utilità; dalla valutazione di un ventaglio di possibili alternative, sia di investimento che di progetto; e dall'adozione di una attenta analisi dei costi e dei benefici legati ad ogni intervento. Questa regola è ancora più vera in un periodo come l'attuale, in cui le risorse finanziarie sono più scarse ed è necessario operare delle scelte di priorità. Serietà e correttezza nel modo di operare, cominciando con l'evitare gli sprechi, sono a nostro avviso l'unico sistema per meritare, insieme, la fiducia dei cittadini e quella delle istituzioni sovraordinate da cui spesso dipendono i finanziamenti. Il discorso vale anche nel caso della progettazione della viabilità forestale. Essa costituisce indubbiamente un'infrastruttura indispensabile per poter assicurare un moderno utilizzo del patrimonio boschivo. Le immagini girate da Dante Spinotti alla fine degli anni Settanta, in occasione della realizzazione del film “La Carnia tace”, sono oggi solo un documento struggente e restano una testimonianza di quella che era la dura vita dei boscaioli nel passato. La prossimità ad una viabilità adeguata non è però una condizione sufficiente per operare in modo moderno, altrimenti non si sentirebbero le continue lamentele di coloro che sostengono che “il bosco sta ormai chiudendo i paesi”. Come ci hanno insegnato i professori Gortani e Poldini, il versante meridionale delle Alpi Carniche, con il suo clima particolare, la sua morfologia e per le caratteristiche dei suoli, è molto diverso da quello delle valli della Drava e del Gail e i suoi boschi, ai quali si assegna anche un valore naturalistico ed una indispensabile funzione di difesa idrogeologica, richiedono tecniche più complesse di gestione e hanno conseguentemente costi di utilizzo più elevati. Per questi motivi chi decide o autorizza la realizzazione di strade forestali con l'impiego di considerevoli risorse pubbliche dovrebbe essere particolarmente attento all'analisi dei costi e dei benefici. La costruzione di queste opere non deve infatti compromettere la stabilità dei versanti; potrebbe comportare notevoli e continue spese per la manutenzione, delle quali si deve tenere conto; può essere al servizio di ambiti da cui si possono estrarre poche quantità di legname o essenze di scarso valore; può comportare, infine, la sovrapposizione o l'interferenza con una rete di mulattiere e di sentieri esistenti (spesso catalogati e curati dal CAI) e rischia così di banalizzare l'ambiente naturale ed il paesaggio di luoghi che in futuro acquisteranno sempre di più un grande interesse dal punto di vista turistico. Le decisioni che vengono prese in questo settore, dunque, comprese quelle oggetto di queste osservazioni, dovrebbero essere equilibrate e non sottostare alle pressioni particolari di chi può ricavarne un vantaggio diretto.

Prima di entrare nel merito delle specifiche questioni, riteniamo di avanzare alcuni ragionevoli dubbi rispetto a quelle che dovrebbero essere le motivazioni del progetto e all'uso dei fondi destinati al ripristino dei danni causati dalla tempesta Vaia, come previsto dall'OCDPC N. 558/2018. Da una scrupolosa esplorazione dei luoghi, l'attuale viabilità, specie dal tratto Casera Val di Collina in su, non presenta né accumulo di materiale inerte, né scalzamento di opere di sostegno, né forte danneggiamento del sedime stradale, come potrebbe risultare negli atti progettuali o da una approssimativa documentazione fotografica presentata. Gli eventuali danneggiamenti (che potrebbero essere stati indicati come “stato di fatto”) verificatisi sia a valle che a monte di Casera Val di Collina, sono stati già oggetto di finanziamento, pari a 250.000 euro, e attualmente risultano completamente sistemati con altro intervento afferente alla medesima ordinanza sopra citata. L'intervento in questione, dunque, più che “ripristinare” un'infrastruttura danneggiata, pare teso all'apertura di una strada completamente nuova per il tratto compreso tra Casera Val di Collina e Casera Collina Grande; opera che, probabilmente, assorbe gran parte dei costi rispetto ai restanti ripristini e, pare, non contemplata nell'ordinanza di PC. Da informazioni che abbiamo raccolto, ci dovrebbe poi essere anche una evidente e importante differenza strutturale tra un progetto iniziale e un progetto definitivo o esecutivo sul

quale si basa la relazione di incidenza ambientale.

CONSIDERAZIONI SUL PROGETTO

1 - Gli interventi sono riassumibili in tre settori distinti. Il primo si caratterizza per la creazione di una nuova viabilità di collegamento tra Casera Val di Collina e Casera Collina Grande, e sarebbe giustificato con il fatto che il percorso è più agevole e stabile rispetto all'attuale. Se da una parte l'itinerario esistente presenta scarpate ripide a valle, è anche vero che il substrato geologico ha dato garanzie di stabilità nel tempo (come dovrebbe confermare la perizia geologica allegata al progetto di ripristino già eseguito) e la larghezza è più che sufficiente al transito dei mezzi di servizio e di gestione del comprensorio pascolivo. Il prospettato nuovo tracciato comporta comunque criticità geostatiche per l'attraversamento di due ripidi rii e per le notevoli infiltrazioni d'acqua ipodermica. Inoltre una viabilità camionabile di primo livello (sezione di 3 m, più 0,5 m di banchina e 0,6 m di fosso a monte) non è giustificata dal prelievo di legno che si ottiene dai circostanti boschi di protezione e dall'attività di pascolo da Casera Collina Grande in su. Il prospettato tracciato stradale, infine, rappresenta pur sempre una perdita di suolo forestale e di prateria certamente non compensato dai prospettati ritombamenti previsti su altri sedimi.

2 - La viabilità esistente a monte di Casera Plotta attualmente è più che sufficiente alla eventuale manutenzione e concimazione del pascolo che di norma avviene con trattori. Non è chiaro quindi lo scopo di rendere questo tratto più sicuro se non quello di permettere la circolarità del tracciato agli autoveicoli provenienti dal Rifugio Marinelli (aspetto su cui torneremo in seguito).

3 – La previsione di ampliare l'ultimo tornante di accesso al Rifugio Marinelli per una lunghezza di 650 metri, denota una certa ambiguità progettuale: un conto, infatti, è la sistemazione della sentieristica esistente, un altro l'apertura del piano di calpestio fino a 2,50 m con un ampliamento del raggio di curvatura del tornante. Queste opere sarebbero finalizzate al transito di automezzi (piccoli mezzi motorizzati o trattori?) per i rifornimenti del rifugio. A questo punto vale la pena ricordare che il rifugio è agevolmente raggiungibile dall'altro versante (Collina di Forni Avoltri), lungo una viabilità più breve, comoda e sicura, recentemente migliorata, mentre quella che si prevedrebbe sul versante est, percorrendo un versante ripidissimo e con balze rocciose, aggraverebbe il rischio per il transito di autoveicoli. Confidare che il posizionamento eventuale di una sbarra possa impedire il passaggio agli automezzi non autorizzati è facile immaginare quanto poco potrà resistere nel tempo, visti i numerosi precedenti di situazioni analoghe. Non ci è dato conoscere inoltre gli atti tecnici fondamentali, quali le sezioni dell'eventuale ripristino. Dovessero restare valide quelle ipotizzate inizialmente, ben difficilmente potrebbero essere riconosciute come sistemazione sentieristica. Per questo motivo il progetto deve essere rigettato, in quanto, pur negandolo, l'intervento permetterà l'apertura di un esiziale percorso circolare all'interno della ZSC.

4 – Sappiamo come già in passato sia stato posto da gruppi ristretti di cittadini o da alcune categorie l'esigenza di un collegamento viario tra la valle del Fulin e quella del But, attraverso, appunto, il Rifugio Marinelli. La Regione, con approfondite e inequivocabili motivazioni dei suoi uffici, ha sempre bocciato tali richieste, trovando un aperto consenso. Che il "quadro" che rendeva valido tale atteggiamento non sia mutato, è dimostrato dal decreto n 2032 del 31/08/2010, emesso dal Direttore del Servizio valutazione impatto ambientale, in cui si valuta positivamente solo l'intervento viabile compreso tra Casera Moraretto e il Rifugio Marinelli, mentre per il resto si afferma che "gli interventi tra il laghetto Plotta e il Rifugio Marinelli ... determinano una modifica ben più rilevante in termini paesaggistici in quanto il sentiero attuale dovrebbe essere allargato alle dimensioni di una strada percorribile dagli automezzi. Tale

allargamento non favorisce la fruizione da un punto di vista degli escursionisti provenienti dal versante di Paluzza in quanto il rifugio Marinelli è già raggiungibile mediante il sentiero esistente. Invece la creazione di un nuovo passaggio transitabile da parte di automezzi tenderebbe ad incentivare il traffico anche non autorizzato, con conseguente disturbo delle presenze faunistiche della zona. Tale nuovo tracciato non è legato ad esigenze gestionali degli habitat presenti nella zona e le generiche motivazioni presentate dal proponente non giustificano tale ulteriore pressione antropica sul contesto territoriale e faunistico anche alla luce del fatto che le diverse casere e rifugi sono già attualmente raggiungibili dai gestori delle rispettive strutture e dagli automezzi di soccorso e del personale adibito alla sorveglianza mediante tracciati adeguati” (dalla relazione istruttoria del Servizio VIA); e ancora “è opinione dello scrivente servizio che un nuovo collegamento si presta a consistenti rischi di utilizzazioni improprie che potrebbero portare a un significativo disturbo non solo lungo il tracciato interessato ma anche in aree contermini ben più vaste ...” (dalla nota del Servizio tutela ambienti naturali e fauna, pure citato nel decreto).



L'immagine sopra riportata si riferisce alla cosiddetta “Panoramica delle Vette”, nel gruppo del Monte Crostis, tra i Comuni di Comeglians e Ravasletto dove, nonostante le frequenti interruzioni e le ordinanze comunali che vietano il transito, si è sviluppato un invasivo “turismo motorizzato”. Se a questo si aggiunge che le pratiche abusive di trial ed enduro troverebbero ulteriore impulso e motivazione, il quadro è completo. Non si può certo agevolare il riprodursi di uno scenario del genere che, anzi, va limitato ed ostacolata in tutta l'alta montagna. La strada ex novo e l'ampliamento verso il Marinelli non ci sembra, inoltre, che siano previsti dal piano di gestione forestale vigente.

5 – Va sottolineato, se ce ne fosse ulteriormente bisogno, che le opere previste contrastano con le previsioni del PRGC di Paluzza, che nelle zone coinvolte ammette solo il ripristino di strade forestali e strutture escursionistiche.

6 – Per quanto riguarda la fauna, vanno ricordate la presenza nell'ambito di varie specie tutelate dalla "Direttiva uccelli", così come quella di ambienti e specie della "Direttiva habitat". Il gallo cedrone (*Tetrao urogallus*) ha arene di canto che verrebbero attraversate proprio con la strada ex novo. Questo non significa solo potenziale "disturbo", ma eliminazione o riduzione significativa di un sito fondamentale per la riproduzione di questo tetraonide. Discorso simile per le altre specie: il gallo forcetto (*Tetrao tetrix*) si riproduce, in sovrapposizione parziale alla pernice bianca (*Lagopus mutus*), proprio sulle praterie (le più importanti di tutta la vallata) e sui circostanti ecotoni compresi tra Casera Collina Grande e Casera Plotta, laddove il progetto iniziale prevedeva il passaggio di una strada. Si tratta di luoghi oggetto di interventi culturali in favore dei galliformi alpini, secondo quanto indicato dal compianto prof. Paolo De Franceschi. Il bosco attraversato dalla prevista strada ex novo ospita inoltre numerosi alberi interessati dai fori praticati dai piciformi, segno tangibile della loro presenza; fori che ospitano sicuramente le segnalate presenze di civetta minore e capogrosso, ornitofauna estremamente sensibile alla pressione antropica anche sporadica. Tra le specie Habitat segnalate c'è la *Rosalia alpina*, specie prioritaria per la direttiva che da sola impedirebbe qualsiasi manomissione alla faggeta presente nell'area. In più segnaliamo la presenza dell'orso bruno (*Ursus arctos*), pure specie di fauna prioritaria, la cui presenza è stata certificata nei primi anni del decennio in corso.

7 – Sui prevedibili impatti sulla flora e sugli habitat ci riserviamo l'invio di una dettagliata relazione.

8 - In definitiva a nostro parere l'incidenza è notevole, e in molti casi irreversibile. Su tutta la porzione di ZSC IT3320001 "Gruppo del Monte Coglians" e sulla ZPS IT3321001 "Alpi Carniche" la strada ex novo va a incidere permanentemente e in maniera irreversibile sugli ambienti attraversati soprattutto in fase di realizzazione (è evidente la trasformazione da bosco, ecotonio e prateria in sedime stradale).

9 - Sarà tuttavia la fase di esercizio fonte di maggiore e prolungato disturbo nel tempo a carico della fauna protetta, proprio per le intrinseche motivazioni che stanno alla base del progetto: il miglioramento del transito veicolare. Non sarà certo il transito dei mezzi di servizio e di gestione pastorale, attualmente agevolmente praticabile attraverso la viabilità esistente, a produrre effetti nefasti, ma la minaccia maggiore arriverà da quello turistico autorizzato e, soprattutto, quello non autorizzato che pure risulta difficilmente controllabile, come sopra evidenziato e ben riportato nel decreto 2032/2010.

10 - Si richiamano anche gli enti preposti nel considerare la necessità di un investimento di fondi pubblici mirati a ripristini di veri danni causati da eventi meteorici, come ad esempio la regimazione del torrente But a monte della località Laghetti, laddove il sovalluvionamento dell'alveo sta mettendo in crisi le scarpate riparie, rischiando di vanificare i lavori di scolmatura in fase di realizzazione più a valle.

11 - Per quanto riguarda gli atti che dovrebbero rappresentare un progetto definitivo/esecutivo si sottolinea che la loro eventuale carenza e contraddittorietà, potrebbero renderne difficile la comprensione. C'è da chiedersi, in questo caso, come potranno gli eventuali RUP, direttore lavori ed esecutore materiale delle opere esimersi dalle gravi responsabilità personali qualora fossero accertate violazioni normative causate dalla carenza progettuale.

Trieste, 4 settembre 2020

CAI FVG
Silverio Giurgevich

LEGAMBIENTE FVG
Sandro Cargnelutti

