

Al sig. Sindaco di Gemona Roberto Revelant
roberto.revelant@comune.gemona.ud.it

Ai capigruppo consiliari del comune di Gemona
Sandro Venturini
sandro.venturini@comune.gemona.ud.it
Nicola Bosello
nicola.bosello@comune.gemona.ud.it

All'Assessore all'Ambiente e alla Mobilità
Goi Davis
davis.goi@comune.gemona.ud.it

Al resp. Servizio Urbanistica ed Edilizia Privata
Francesco Franz
francesco.franz@comune.gemona.ud.it

Al resp. Settore Tecnico, Infrastrutture,
Lavori Pubblici ed Ambiente
comune.gemonadelfriuli@certgov.fvg.it

Gemona, 10 giugno 2024

Oggetto: Osservazioni alla Variante n°78 al PRGC

Il presente documento è consegnato al protocollo del comune di Gemona in forma cartacea completo degli allegati ed inviato in formato elettronico agli indirizzi riportati qui sopra.

1. Premessa

LA VARIANTE N. 78 AL P.R.G.C. DEL COMUNE DI GEMONA del 2024 riguarda il progetto di 2 bretelle che prolungano la strada esistente che giunge agli stavoli Scugelars da Musi attraverso forcella Tacia. Queste 2 bretelle hanno lunghezza complessiva di 1600mt e sono descritte qui sotto al punto 2. 1.

2. Antefatto

1. Un progetto di viabilità forestale in valle di Ledis porta la data luglio 2020.

Si veda "**1 RELAZIONE TECNICA.pdf**" "*Intervento di realizzazione di viabilità forestale ex novo in loc. SCUGELARS e VAL MOEDA in comune di Gemona del Friuli (UD)*" ed allegati.

Questo era il PROGETTO DEFINITIVO di 2 brevi tratti: uno che da St.li Scugjelârs attraverso St.li Lon etc. arrivava alla chiesa dei Caduti per la Libertá e poi fino a sotto St.li Barbins (Lunghezza 750m) ed uno che da circa 700m ad est di Scugjelârs sale in val Moeda (Lunghezza 859m). Totale circa 1.600mt.

Progetto definitivo affidato al dott. Marco Clama con Determinazione nr. 357 del 08/07/2020. Interessante notare che il prog. porta la data dello stesso mese della determina di assegnazione.

A pag.8 della sopra citata relazione, leggiamo "*la realizzazione di una viabilità di collegamento tra Loc. Rivoli Bianchi e Scugelars (il cui primo stralcio è costituito dalla bretella in Val Moeda), si presterebbe all'avvicinamento in quota nel caso di operazioni di soccorso alpino*"

2. Infatti già allora si parlava di un collegamento che diramandosi dalla strada esistente proveniente da Forcella Tacia arriverà fino ai Rivoli Bianchi passando per Cuel di Scriç e Riul dal Infiêr-Selva Piana. Il comune, infatti, con istanza del 17/01/2020 richiede alla Regione un finanziamento di 100.000€ per la realizzazione di questo progetto.

Si veda [“RELAZIONE per richiesta finanziamento progettazione.pdf”](#) [“ Progetto di “realizzazione strada forestale di collegamento intervallivo tra le località di Rivoli bianchi e st.li Scugelars in Comune di Gemona del Friuli”](#) . Solo in questo documento possiamo vedere il tracciato completo da Scugelârs ai Rivoli Bianchi“.

3. Note

Ci siamo chiesti se la Variante 78 si possa valutare esclusivamente per la parte di territorio sul quale incide. A questo proposito riportiamo i seguenti fatti:

1. Nel documento [“1 RELAZIONE TECNICA.PDF “Intervento di realizzazione di viabilità forestale ex-novo in loc. SCUGELARS e VAL MOEDA in comune di Gemona del Friuli \(UD\) “](#), al Cap. 4. Finalità dell'intervento si legge [“la realizzazione di una viabilità di collegamento tra Loc. Rivoli Bianchi e Scugelars \(il cui primo stralcio è costituito dalla bretella in Val Moeda\), si presterebbe all'avvicinamento in quota nel caso di operazioni di soccorso alpino. “](#)
2. Nel Documento dell'ARPA [“VAR78_GEMONA_ASSOGG_ARPA.PDF”](#) con Oggetto: [“Variante n. 78 al P.R.G.C. Parere ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. 152/2006 ss.mm.ii. -Assoggettabilità a VAS Vs. prot. n. 18672 del 31/07/2023 al prot. ARPA FVG n. 24709 del 31/07/2023”](#) si legge [“Inoltre “Il presente progetto sarà, altresì, funzionale all'anello di collegamento tra loc. Scugelars, Scric e Rivoli Bianchi \(Rel. Illustrativa, pag. 3\)”](#).
3. Il documento [“RELAZIONE DI VERIFICA ASSOGGETTABILITÀ A VAS .pdf”](#) è incongruente. Mentre nell'introduzione specifica [“Verifica di assoggettabilità a VAS del PRGC vigente, a recepimento del progetto di “Realizzazione ex novo di viabilità forestale camionabile di primo livello, in località SCUGELARS E VAL MOEDA”](#) ed ancora, nel secondo capitolo, [“con uno sviluppo complessivo pari a m 1.619,60 ad una quota media di 750 mslm.”](#) ovvero di riferirsi ineluttabilmente alle sole due bretelle di cui al progetto, nella pagina successiva mostra, sovrapposto ad una immagine aerofotogrammetrica, un tracciato fino in loc. Scric di chiara derivazione dal progetto di collegamento intervallivo (lunghezza ~5km).
4. Nel [“PIANO DI GESTIONE FORESTALE DEL COMUNE DI GEMONA DEL FRIULI Validità 2023-2037”](#) (file [Relazione Def GEMONA con Riepiloghi e Schede descr .pdf](#)) il collegamento intervallivo non è previsto. E' solo citato come mera previsione (e subito sconsigliato come vedremo più sotto) dove si legge [“Oltre alla viabilità di progetto prevista dal PGF interna alla proprietà pianificata si riportano per completezza tre progetti di viabilità, di cui due esterni alla proprietà, che l'amministrazione comunale vorrebbe realizzare in futuro:](#)
[A. strada Stavoli Scugellars e Val Moeda,](#)
[B. strada di collegamento Scugellars-Rivoli Bianchi:](#)
[C. strada di collegamento Siere-Ors di Cuarnan: “](#)

Per quanto sopra le osservazioni alla variante n° 78 non possono prescindere da una valutazione dell'opera completa di collegamento da Stavoli Scugelârs ai Rivoli Bianchi di cui alla richiesta di finanziamento di 100.000€ per la progettazione con istanza del 17/01/2020.

4. Osservazioni

1. Il progetto definitivo delle 2 bretelle riguarda una parte di territorio diversa dalla zonizzazione di cui alla Variante n. 78 al P.R.C.G. Detta variante comprende infatti particelle che arrivano a St.li Scric, ma non ci risulta vi sia un progetto definitivo che comprenda quella porzione di territorio. Quindi non si capisce il perché di una variante che riguarda una porzione di territori di valore ambientale senza che vi sia un reale motivo documentato.
2. Il parere dell'ARPA prot. 0028268/P/GEN/DTS, infatti, oltre a ricordare che [“l'obiettivo primario del T.U.A è la “promozione dei livelli di qualità della vita umana, da realizzare attraverso la salvaguardia ed il miglioramento delle condizioni dell'ambiente e l'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali”¹ e che “L'attività della pubblica amministrazione deve essere finalizzata a consentire la migliore attuazione possibile del principio dello sviluppo sostenibile, per cui nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati, connotata da discrezionalità, gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio](#)

culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione ” specifica che “ *Nel dettaglio, la strada avrà sviluppo complessivo pari a m 1.619,60 ad una quota media di 750 mslm. (RAP, pag.3; “.*

Si segnala che non c'è coerenza tra la planimetria inserita nel documento **RELAZIONE DI VERIFICA ASSOGETTABILITA' A VAS.pdf** (che rappresenta l'intero tracciato fino in malga Scric) (vedi precedente punto 3. 3) e la descrizione dettagliata in cui si dichiara che il tracciato dell'intervento (paragrafo 2: Inquadramento geografico dell'ambito) ha uno sviluppo di 1619 metri (pari ai due tratti compresi nel progetto definitivo). Il fatto che questa relazione di Verifica di assoggettabilità a VAS sia stata inviata all'ARPA con tali incongruenze si ritiene possa aver portato l'ARPA ad una valutazione falsata e quindi incompleta. Ciononostante, ARPA ha segnalato diverse criticità. Si chiede come queste criticità sono state valutate dal Comune e dal progettista.

3. Si teme che queste incongruenze possano far ricadere il procedimento sotto la diffusa pratica della frammentazione dei progetti volta ad evitare valutazioni ambientali grazie alla limitatezza degli impatti dei singoli frammenti. Pratica diffusa, illegale e nota.
4. La variante 78 è conseguenza delle 2 bretelle che, nelle intenzioni dichiarate dell'Amministrazione, ora si vanno a realizzare. Il progetto definitivo di queste 2 bretelle, così come il progetto completo del collegamento intervallivo, non riportano la norma tecnica di riferimento, ma solo uno specifico generico richiamo a “*precise norme tecniche*” non meglio identificate. Eppure è secondo queste che si determineranno le dimensioni della strada, in particolare raggi delle curve/tornanti e larghezza degli stessi. Questi dati, in norme tecniche da noi reperite, fanno riferimento al tipo di mezzi per cui si intende costruire le strade. Neppure su questo abbiamo trovato, nei documenti progettuali, alcun riferimento chiaro. È evidente che il tipo di mezzi influirà radicalmente sui costi dell'esbosco in quanto salire 35 tornanti con un trattore oppure un camion piccolo a 2 assi oppure con un autotreno a 5 assi che porta una massa 3 volte maggiore è radicalmente diverso. Ci si chiede se è possibile che una Amministrazione pubblica possa pagare un progetto con tali gravi lacune e su quali basi possa poi fare le proprie valutazioni economiche sia relative ai costi dell'esbosco sia, soprattutto per quanto ai costi di realizzazione della strada. Come dimensionare i costi delle opere di scavo e delle opere di contenimento di un tornante su pendenza del 100% in roccia se non si conosce il raggio e la larghezza del tornante?
5. Le motivazioni a supporto della necessità di questo collegamento intervallivo sono elencate sia nella relazione allegata alla richiesta di finanziamento per la progettazione del 2020 che in quella del progetto definitivo per le 2 bretelle. Sembrano elencate per far volume: La non sostenibilità di queste è ben documentata nell' **Allegato 2** dove si dimostra l'insussistenza delle motivazioni quali la Funzione produttiva, turistica ricreativa, addirittura il soccorso alpino e l'antincendio (in faggeta su versante nord in zona dalla nota piovosità) .

C'è anche la “prevenzione dei rischi fitosanitari” Ma quali sono i patogeni? Non risultano emergenze fitosanitarie attualmente note per la vegetazione presente nell'area in esame. Il bostrico è escluso (niente abeti da queste parti). Non andrebbe eventualmente specificato meglio a fronte di una potenziale spesa così ingente? Comunque lo stesso Piano di Gestione Forestale esclude questi rischi (Cap. 3.5 SITUAZIONE FITOSANITARIA DEI BOSCHI).

Ancora: dalla “Tavola di inquadramento dell'intervento su PGF” (sempre nell'elaborato Relazione di fattibilità) si deduce che NESSUNA particella del Comune di Gemona sarà attraversata dalla nuova viabilità fino in Scric e soprattutto nessuna particella produttiva del medesimo Comune.

Inoltre al cap. 7 della Relazione di fattibilità è testualmente riportato che gran parte delle particelle forestali produttive del Comune di Gemona sono collocate in area Bombasine, che è già servita da viabilità. Nel PIANO DI GESTIONE FORESTALE tav.3 "TIPI FORESTALI " si nota che i rimboschimenti di Abete Rosso sono infinitesimali rispetto all'area boschiva a nord del monte Chjampon-Deneal. Tutti in riporto su faggete e nessuna particella (*sic*) sarebbe servita dalle strade in progetto, bensì sono già serviti dalle piste esistenti.

6. Il punto forte a motivazione delle opere viabili è lo sfruttamento del bosco. Per legname quasi esclusivamente da brucio. In tutti i documenti analizzati non abbiamo trovato nessuna considerazione in merito a quanta energia si ricaverà bruciando quel legno in rapporto a quanta ne è stata spesa, in forma di combustibili fossili, per fare le strade, salirle e discenderle per esboscare, risalire per poi portare il legname a valle, ridurlo nelle

forme utilizzabili e trasportarlo a destino. Chiediamo: al di là degli aspetti economici, di cui al punto successivo qui sotto, è stato almeno preso in considerazione questo aspetto fondamentale?

7. Secondo valutazioni di esperti, ai quali abbiamo richiesto di fare una stima dei costi, la valutazione di cui al **“Progetto di realizzazione strada forestale di collegamento intervallivo tra le località di Rivoli bianchi e st.li Scugelars in Comune di Gemona del Friuli”** è di molto sottostimata. In detta relazione a pag. 12 si legge che l'importo totale dei lavori, comprensivi dei costi per la sicurezza, IVA ed Imprevisti, ammonta a 2.100.000€ per l'intero tratto dai Rivoli Bianchi fino alla strada proveniente da F.Ila Tacia.

Detta cifra, per il percorso completo indicato in quel progetto, si può con certezza definire sottostimato e lontano dalla realtà. A mero titolo di banale esempio, si consideri che il costo medio di una rotatoria su un incrocio di una statale a 4 corsie può essere superiore ad 1.000.000€. Qui dobbiamo fare un tratto di strada camionabile lungo circa 8km con 35 tornanti su pendii molto scoscesi anche in roccia, attraversare frane attive oltre che superare dislivelli in salita e discesa di 850 e 400mt. Possono costare come 2 rotonde? Interessante notare che le spese tecniche sono stimate in ben 174.000€, oltre a 33.000€ per il RUP.

8. Addirittura il **PIANO DI GESTIONE FORESTALE** di cui al prec.par. 3. 4 più sopra, non prevede alcuna strada verso Val Moeda, Scric e Rivoli Bianchi. Solamente cita *“Oltre alla viabilità di progetto prevista dal PGF interna alla proprietà pianificata si riportano per completezza tre progetti di viabilità, di cui due esterni alla proprietà, che l'amministrazione comunale vorrebbe realizzare in futuro”*. E qui si nota un secca bocciatura del collegamento intervallivo, pur molto mitigata nel lessico: *“D'altro canto il progetto [strada di collegamento Scugellars-Rivoli Bianchi] ha una sua rilevante difficoltà realizzativa dovuta alla presenza di molti tornanti su versanti ripidi, alla lunghezza del tracciato e alla manutenzione periodica sicuramente indispensabile per mantenere la strada percorribile in sicurezza. [...] per abbreviare il trasporto del legname a valle si potrebbe prevedere un esbosco con linea di teleferica fissa che si colleghi direttamente alle propaggini superiori dei Rivoli Bianchi”*. Dunque lo stesso progettista del PGF appena approvato bocchia il collegamento intervallivo.

9. Per quanto il Servizio Foreste e Corpo Forestale della Regione approvi il Piano di Gestione Forestale che, come appena spiegato, **NON** comprende anche l'ipotesi di collegamento intervallivo, si rileva che questa approvazione appare contraddittoria in quanto approva detto piano, prescrivendo poi strade che non esistono, neppure in progetto, e non sono previste nel Piano stesso (come il collegamento intervallivo). Ulteriore grave incongruenza, sul documento di approvazione, laddove si dice *“NON è camionabile (e non lo può nemmeno diventare considerata l'impossibilità di sostituire l'attuale tracciato con varianti, causa le limitazioni dovute all'estrema accidentalità dell'orografia dei versanti interessati)”* (ci si riferisce alla strada esistente verso forcella Tacia ndr).

Di certo il Comune non può non considerare questa incongruenza: e perché non può non riconoscere che il collegamento intervallivo attraversa territori molto più impervi e geologicamente critici rispetto ai versanti di forcella Tacia-Musi e perché durante nostro incontro con i tecnici comunali ci è stato riferito che in località Bombasine si sono recentemente effettuati interventi silvo culturali con asporto attraverso camion a 3 assi (sic). Infatti sulla relazione del PGF sopra citato leggiamo *“Un ulteriore intervento da prevedere, sempre al di fuori della proprietà, sarebbe quello per migliorare l'accesso alla Venzonassa dalla parte di Musi andando a modificare la serie di tornanti posti poco sotto la forcella Tacia in Comune di Lusevera, caratterizzati attualmente da un angolo di curvatura troppo stretto che rende il passaggio dei camion problematico; l'allargamento a monte permetterebbe l'accesso alla proprietà anche a camion con rimorchio agevolando notevolmente le operazioni di trasporto del legname.”* Duque, si può fare e questo rappresenta ancora una ulteriore smentita preliminare del documento di approvazione del Servizio Forestale.

10. Su questo aspetto, oltre alla completa dissonanza tra il PGF ed il Servizio Foreste e Corpo Forestale, non si può certo prescindere da quanto afferma la Direzione Centrale Risorse Agroalimentari, Forestali e Ittiche nel documento Prot. N. 0312278 /P/GEN del 13/12/2022 (Allegato 1). Mentre l'approvazione del Servizio, infatti, è più generale, l'Ispettorato, che sappiamo avere effettuato una ispezione sul posto, fa una serie di considerazioni puntuali, precise e perentorie delle quali si riporta qualche stralcio:

- Nei **“Popolamenti forestali”** si indica la Faggeta come preponderante e non compare l'Abetaia.
- [...] *“In merito alla viabilità e ai sistemi di esbosco si evidenzia che, prendendo in considerazione le particelle produttive, la densità variale è di circa 27 ml/ettaro quasi totalmente camionabili in Venzonassa*

e di 54 ml/ettaro in Cuarnan. Si tratta di valori elevati rispetto alla media, pertanto nel piano della viabilità si prevedono solo 4 piccole bretelle che hanno un mero fine migliorativo delle attività di esbosco. Oltre alla viabilità di progetto, sono stati riportati 3 progetti che l'Amministrazione Comunale vorrebbe realizzare in futuro: Uno di questi è relativo alla "strada di collegamento Scugellars-Rivoli Bianchi" che prevede la costruzione di un tracciato di 8,7 km e quasi 40 tornanti, completamente al di fuori delle aree del Piano di gestione. Tale opera pare avere come unico fine il collegamento "diretto" dal Gemonese alla Venzonassa, ma non servirebbe alcuna proprietà boschiva del Comune stesso e, stante la tortuosità del tracciato, non rappresenterebbe nemmeno un miglioramento in termini di tempo e percorribilità rispetto alla strada di accesso alla medesima località tramite forcella Tacia.

In considerazione di quanto sopra esposto, lo scrivente Ispettorato:

- [...]
- "non ritiene che possa essere approvata la costruzione della strada Scugellars-Rivoli Bianchi in quanto esterna alla proprietà comunale pianificata, del tutto priva di finalità selvicolturali e soprattutto in quanto prevista sul versante ripido di Colle Fradeit, ove il tracciato in scavo necessiterebbe di oltre 20 tornanti (quindi estremamente onerosa anche in termini di costi di realizzazione e manutenzione nel tempo, oltre che fortemente impattante sugli aspetti ambientali e paesaggistici), viabilità che tra l'altro sarebbe agibile saltuariamente a causa della non transitabilità dei Rivoli Bianchi per le periodiche esercitazioni militari con la relativa interdizione e sgombero per ragioni di pubblica incolumità che in genere interessa circa la metà dei giorni al mese."

5. Conclusioni

La variante 78 non si può considerare fine a sé stessa, bensì è da mettere in relazione all'intero progetto di collegamento intervallivo per quanto al precedente Capitolo Note3. Note.

Ovviamente non si può neppure non considerare il Piano di Gestione Forestale appena approvato in quanto il principale scopo dichiarato è la gestione del bosco **Vedi RELAZIONE DI VARIANTE AL PRGC:**"1.2. **L1.2. [...] La viabilità forestale in previsione ha lo scopo di migliorare la viabilità all'interno dei boschi [...]**". Quanto a questo non si possono non considerare tutte le contraddittorietà ed incongruenze sopra descritte

Per tutto quanto sin qui illustrato si ritiene di esprimere un parere completamente negativo alla Variante n°78 al PRGC che si estende fino a Loc. Scric. Ci aspettiamo da codesta Spettabile Amministrazione Comunale una risposta puntuale e dettagliata per ciascun punto sollevato nella presente Osservazione.



Andrea Di toma (presidente pro tempore)



Roberto Urbani (presidente pro tempore)

6. Allegati

- Allegato 1 - Direzione Centrale Risorse Agroalimentari, Forestali e Ittiche:
Piano di Gestione della proprietà silvo-pastorale del Comune di Gemona del Friuli, validità 2023-2037. Istruttoria per approvazione progetto di piano. (File: [IF UD-OSSERVAZIONIMINUTAPGF-GEMONA-PROT.pdf](#))
- Allegato 2 - Dott. Forestale Mario Di Gallo:
Progetto di realizzazione strada forestale di collegamento intervallivo tra le località di Rivoli Bianchi e Stavoli Scugelars in Comune di Gemona del Friuli. . (File: [RELAZIONEper richiesta finanziamento progettazione.pdf](#))
- Allegato 3 – Circolo di Legambiente della Pedemontana del Gemonese e Sezione del CAI di Gemona:
Lettera con Oggetto: ulteriori osservazioni sull'intervento di realizzazione di viabilità forestale ex-novo in loc. Scugelars e Val Moeda in comune di Gemona del Friuli. (File: [Ulteriori osservazioni strada forestale Ledis\(1\).pdf](#)). (Già inviata a codesto Comune il 13/07/2020)
- Allegato 4 - Ing Antonio Guerra:
CONSIDERAZIONI in merito alla ipotizzata realizzazione di pista forestale “Plan di Muini – Cuel di Scric” (File: [considerazioni Guerra Antonio.doc](#)).
- Allegato 5 – Prof. Rino Gubiani .:
La strade per Ledis . (File: [2021_Relazione_ledis_viabilità_Rino.docx](#)).