

Udine, 12 giugno 2024

Egr. Sindaco  
Comune di Gemona del Friuli  
33013 Gemona  
[PEC\\_comune.gemonadelfriuli@certgov.fvg.it](mailto:PEC_comune.gemonadelfriuli@certgov.fvg.it)

**Oggetto:** osservazione e considerazioni sulla Variante n. 78 al PRGC riferita ai lavori di realizzazione di viabilità ex novo

La superficie forestale rappresenta oggi la più estesa e strategica **infrastruttura verde** del Paese che in Regione occupa il 40% della superficie per la funzione insostituibile che essa svolge nella **difesa del suolo, nella regolazione climatica, nello stoccaggio di carbonio, nella conservazione della biodiversità e nella produzione della biomassa legnosa.**

Essa costituisce anche, come recita il nuovo Testo Unico Forestale (TUF), parte preponderante del nostro capitale naturale, un patrimonio che deve essere difeso e messo in condizione di esprimere al massimo la propria capacità di **erogare servizi ecosistemici**

Le strade forestali sono necessarie alla gestione **sostenibile** dei boschi. Corrispondono in primis ad **esigenze gestionali selvicolturali e di difesa del suolo** (art. 9, c. 1 TUF); la multifunzionalità si incardina su questo primo assunto e non, ad esempio, come primarie strutture di penetrazione turistica dove l'interesse forestale è residuale o assente.

Due sono le criticità che Legambiente FVG rileva a livello regionale riguardanti la viabilità forestale e che poi hanno ricadute sul territorio, Gemona compresa:

- l'assenza di pianificazione di tali infrastrutture sul territorio montano (quantomeno le dorsali principali nelle zone vocate alle utilizzazioni forestali); solo ultimamente l'apposita direzione a ribadito la necessità di operare in tal senso;

- Gli effetti del "Regolamento recante modalità e criteri per la concessione di contributi per interventi di viabilità forestale (D.P.Reg. 17 marzo 2023, n. 057/Pres.) che tra le altre prevede il contributo a fondo perduto del 100% delle spese sostenute per tutti: enti, proprietari privati e pubblici, imprese forestali. Tale

**contribuzione alle spese di realizzazione della viabilità può rappresentare un incentivo alla espansione di tali infrastrutture** anche in zone con scarso o nullo valore forestale, pericolose dal punto di vista idrogeologico e devastanti per habitat prioritari come ad esempio le torbiere. Inoltre, la facilità con cui le imprese forestali, considerate tra i beneficiari ammessi a richiedere il contributo, possono ottenere la delega a realizzare le opere sui fondi di proprietari privati e pubblici presenta almeno due criticità relative al buon governo del territorio. La prima è relativa al subentro di un privato, l'impresa che persegue i suoi interessi legittimi, nel governo del territorio, e dei suoi beni comuni primari, spettante invece agli enti pubblici territoriali che devono rispondere agli interessi della collettività; la seconda è la possibile induzione dei privati (imprese forestali e proprietari privati) verso mere speculazioni finanziarie con l'uso di fondi pubblici per realizzare strade superflue (senza pianificazione) e mal fatte.

Un **caso paradigmatico**, finanziato al 100% dal PSR appena concluso, ha riguardato recentemente la strada forestale camionabile di primo livello nel tratto compreso tra Tuja - Cjampizzulon (Carnia, Val Degano) per un duplice ordine di motivi:

- il prelievo legnoso è inesistente in quanto le strade attraversano boschi prevalentemente di protezione in cui gli interventi selvicolturali dovrebbero essere minimali e tendenti al mantenimento funzionale protettivo.

- la strada attraversa canali con frane in roccia, colate detritiche e valanghe.

A nulla sono valse le azioni messe in campo dalle associazioni, compresa una relazione geologica che evidenziava il rischio incombente. E ciò che era ampiamente prevedibile è accaduto. Una frana e colate detritiche hanno cancellato pezzi di strada, mentre l'apertura di un altro tratto della medesima strada ha innescato un notevole franamento difficilmente risanabile, a causa dell'asperità e dell'instabilità del pendio, con relativa perdita di superficie boscata di protezione. Legambiente Fvg, Cai Fvg, Consumatori Attivi Fvg e Gruppo spontaneo Salviamo i sentieri CAI 227 e 228 hanno debitamente rendicontato il caso alla 4<sup>a</sup> Commissione del Consiglio Regionale. Purtroppo, non è l'unico caso documentato di malgoverno del territorio.

Ci si deve chiedere se ha senso aprire strade su versanti ripidi\*\* e franosi ottenendo risultati opposti a quelli desiderati: la distruzione del bosco in antitesi alla gestione forestale sostenibile. Ci si deve chiedere inoltre chi pagherà i danni dal momento che il rischio è ampiamente prevedibile.

Gli effetti del cambiamento climatico esaltano questi rischi e richiedono ai diversi livelli delle Pubbliche Amministrazioni, oculata pianificazione e accorto utilizzo delle risorse pubbliche.

Nel caso della viabilità prevista non possiamo che concordare con la relazione dell'Ispettorato forestale di Udine e con le osservazioni presentate dal Circolo di Legambiente della Pedemontana gemonese e dal CAI di

Gemona.

Cordiali saluti.

Il Presidente  
*Sandro Cargnelutti*

FIRMATO DIGITALMENTE

\*\* In particolare il tratto che collega Rivoli Bianchi a Scric, non è compreso nel territorio interessato dalla variante 78, ma è citato nella Delibera del Consiglio Comunale n. 11/2024 come progetto complessivo del quale quanto presente in questa Variante è parte, valgono le seguenti note tecniche:

*“La proposta di viabilità forestale collegante località Rivoli Bianchi a Stavolo Sciç per il tratto di versante nord sotteso dalla linea di cresta che discende dal Deneâl verso il Cuel Frateit e la Creta Storta ha una pendenza media del versante che si attesta intorno al 80-90% con vasti tratti che superano il 100% (45° di inclinazione) sui quali è perfino difficile la progressione a piedi. Questo dato di fatto in sé è più che sufficiente a sconsigliare qualsiasi minimo scasso capace di minare l’instabile equilibrio del pendio. In particolare la pendenza, riferita a ciascun tratto del tracciato, contando dalla partenza a Rivoli Bianchi è la seguente: fino al terzo tornante si rileva il 160% (57°), dal terzo a decimo 80%, dal decimo all’undicesimo 100%, dall’undicesimo al diciassettesimo 96% e da qui al venticinquesimo 100%. La parte finale dal venticinquesimo in su migliora leggermente ma intercettando comunque tratti molto ripidi.”*