

## ***Osservazioni alle relazioni introduttive degli Stati Generali della Mobilità Ciclistica***

Due delle Relazioni presentate all'Auditorium "Comelli" della Regione lo scorso 10 ottobre, in occasione degli Stati Generali della Mobilità Ciclistica, ci hanno lasciato particolarmente perplessi ed insoddisfatti.

Ci riferiamo agli interventi del rappresentante di Friuli Venezia Giulia Strade ed a quello del Servizio Foreste e Corpo Forestale. Le considerazioni e le inequivocabili immagini che seguono hanno lo scopo di fornire alcuni elementi di verità e contestualmente di stimolare una seria riflessione che porti a correggere delle politiche e dei modi di intervento palesemente sbagliati.

### ***1 – Sicurezza e Priorità ovvero: se otto anni vi sembrano pochi.***



Nel suo intervento il rappresentante di FVG Strade si è soffermato su vari interventi e progetti dell'ente che hanno, a suo dire, migliorato o risolto alcuni problemi relativi alla viabilità ciclabile. Tra questi ha citato la "rotatoria" in corso di realizzazione lungo la strada regionale 512 "del Lago di Cavazzo", nei pressi del Ponte Avons, grazie alla quale verranno aggiunti una cinquantina di metri al percorso pedonale e ciclabile tra Tolmezzo e Cavazzo Carnico.

La mastodontica rotatoria, di 40 metri di diametro, ha rappresentato un intervento particolarmente complesso, con la deviazione e la nuova arginatura del torrente Malazza; la costruzione di un nuovo ponte sullo stesso; di un'opera in calcestruzzo per mantenere il passaggio della esistente condotta idrica della Cartiera di Tolmezzo; del sistema di raccolta delle acque meteoriche e dell'illuminazione pubblica; oltre alla risoluzione di alcune "interferenze" che riguardano le reti tecnologiche e, naturalmente, il riempimento dell'area, che si trovava circa 4 metri più in basso rispetto all'attuale piano stradale. Costo previsto: due milioni e seicentomila euro, ai quali devono sommarsi i disagi per tutta la durata dei lavori.



Tutto questo per quale scopo? Non certo per rendere più scorrevole l'quanto limitato traffico locale o per ridurre i tempi di percorrenza, come si è affrettata subito a precisare anche l'Assessora Regionale alle Infrastrutture Amirante, ma essenzialmente per "mettere in sicurezza un'area caratterizzata da un alto tasso di incidentalità". Peccato che, da una rapida consultazione dell'Archivio Regionale degli Incidenti Stradali, emerge che in prossimità dell'incrocio i sinistri registrati negli ultimi 10/15 anni si contano sulle dita di una sola mano e nessuno di essi abbia avuto esiti di una certa gravità. Altri sono i punti della strada regionale 512 e della UD 1 in cui si sono verificati incidenti, alcuni purtroppo mortali e la loro caratteristica è quella di vedere coinvolta un'alta percentuale di motociclisti in sella a mezzi di grossa cilindrata, molti dei quali, nella bella stagione, scambiano il tortuoso itinerario che porta a Sella Chianzutan per una vera e propria pista da "gran premio", mettendo in particolare in pericolo i ciclisti che se li vedono improvvisamente arrivare alle spalle.

La soluzione più logica al problema sarebbe quindi stata quella di assicurare una maggiore presenza delle forze dell'ordine per far rispettare i limiti di velocità o di ricorrere ad interventi più idonei e proporzionati, ad esempio sulla segnaletica. In tutti questi anni a nessuno del Comune di Verzegnis era infatti venuto in mente di realizzare un'opera del genere che non era stata nemmeno prevista o immaginata dal Piano Regolatore Comunale e ha richiesto l'approvazione di una apposita Variante. Una vicenda che ha meritato l'attribuzione da parte di Legambiente della "Bandiera Nera" nell'ambito dell'edizione 2024 di "Carovana delle Alpi".

Se, il rappresentante di FVG Strade, nel corso del suo intervento per gli Stati Generali della Mobilità Ciclistica, ha citato dunque un esempio sbagliato, relativo ad un'opera priva di utilità e che non risolve i problemi di sicurezza, curiosamente non ha fatto alcun riferimento ad una situazione ben più importante e preoccupante, sulla quale sono stati accumulati negli anni ritardi ingiustificati.

E' infatti dal 2018 che sono stati riscontrati problemi statici al Ponte sul Fella, lungo la statale 52, che collega la frazione di Carnia con il territorio del Comune di Amaro. L'infrastruttura è un'opera fondamentale, considerato che è un tratto che deve essere attraversato, in tutte le stagioni, da migliaia di pendolari, turisti e mezzi commerciali. Come sanno bene gli utenti della strada, in un primo momento i "tecnici", non si sa bene per quale motivo, avevano pensato di istituire un senso unico alternato, regolato da un semaforo, con il risultato di far transitare i veicoli incolonnati, causando così un maggior carico per la struttura. Dopo qualche mese di insopportabili disagi il ponte è stato definitivamente chiuso ed il traffico è stato deviato sul vecchio ponte, che ospitava

anche i binari della Carnia-Villa Santina e che nel 1967 veniva ritenuto “pericolante” dalla Società Veneta, per giustificare la contestata chiusura della ferrovia.

Da circa cinque anni, dunque, auto, moto, camion e pullman turistici e di linea sono costretti a passare su questa angusta carreggiata e, senza parlare dei costi e delle perdite di tempo, solo un miracolo ha impedito finora che qualche malcapitato ciclista (uno dei tanti che, anche in gruppi familiari, scendono lungo la Ciclovía Alpe-Adria) non si sia trovato, senza via di scampo, davanti ad un camion e un pullman che transitavano contemporaneamente!



Sul vecchio ponte è stato istituito un limite di velocità di 30 km/h, che, ovviamente, non viene in genere rispettato, né le forze dell'ordine si premurano di controllare. Mi chiedo quante sanzioni verrebbero comminate e quali somme verrebbero incassate se solo si sistemassero dei rilevatori automatici di velocità come ha fatto il Comune di Latisana lungo la strada che porta a Lignano. Il risultato che, forse le autorità vogliono evitare, sarebbe quello di esasperare ulteriormente un'utenza già penalizzata per colpe altrui.

Nonostante le sollecitazioni delle Amministrazioni locali, la attesa ed urgente sistemazione del Ponte sul Fella, però, non si è ancora realizzata, anzi, come abbiamo ricordato poco sopra, si è preferito dare precedenza e spendere risorse per altre opere, inutili se non dannose, come la mastodontica rotatoria nei pressi del Ponte Avons, in Comune di Verzegnis. Qualche Consigliere Regionale, arrampicandosi sugli specchi, ha furbescamente cercato di attribuire la causa dei ritardi alle lungaggini burocratiche dovute all'applicazione della normativa sulla valutazione ambientale, come se queste procedure potessero essere avviate in assenza di un progetto dell'opera!



Dalla Presidenza degli Stati Generali della Mobilità Ciclistica ci è stato risposto che questi problemi esulano dai temi trattati e che l'eventuale passaggio di qualche ciclista è al di fuori degli itinerari consigliati. Le immagini che accompagnano questo scritto dimostrano invece il contrario: la coincidenza con i tracciati delle ciclovie FVG 8 ed FVG 1 e la loro estrema pericolosità.





A sentire l'Assessora Regionale Amirante sembra ora che un progetto sia stato presentato e che i lavori possano partire tra circa un anno, cioè, nella migliore delle ipotesi, dovremo attendere la fine del 2026 per il completamento dell'opera. A otto anni dall'insorgere del problema. Se otto anni vi sembrano pochi?!?

## ***2 – Le camionabili “multifunzionali” e la fragilità della montagna***

L'altra questione che merita un approfondimento è quella della realizzazione di nuove strade forestali nei territori montani, che negli ultimi anni ha ricevuto un notevole impulso nella nostra regione. Si tratta spesso di strade camionabili di primo livello, con caratteristiche (ampiezza, presenza di piazzole o piazzali di deposito del legname, etc.) già rilevanti che, in corrispondenza dei tornanti, diventano addirittura impressionanti.

Nelle intenzioni dell'Amministrazione Regionale l'obiettivo da raggiungere sarebbe quello di avvicinarsi alla densità (metri di strada forestale per ettaro) che queste infrastrutture presentano in altre zone montane. Pensare che i territori e le foreste siano tutti uguali e non considerare le particolarità delle nostre Alpi (morfologia, equilibrio idro-geologico, sismicità, clima, quantità delle precipitazioni, etc.) rischia però di portare a gravi errori, come chiunque può verificare percorrendo alcune di queste infrastrutture. A solo titolo di esempio citiamo la strada Pradut-Casera Busate, sul versante settentrionale del Monte Amariana, bloccata da una frana prima ancora del suo collaudo, cui si riferisce l'immagine sottostante.



Se i consistenti investimenti in queste opere portano a compromettere la stabilità dei versanti; a richiedere notevoli e continue spese per la loro manutenzione; a servire ambiti da cui si può estrarre poca quantità di legname o essenze di scarso valore; e a “sfregiare” il paesaggio, logica vuole che sia meglio evitare di farle.

Forse proprio per evitare queste remore e possibili ostacoli si è cominciato a parlare di “multifunzionalità” della viabilità forestale. A molti Amministratori locali, incerti o poco convinti sull'utilità di certe opere, è stata così fatta balenare davanti agli occhi la possibilità di vedere frotte di cicloturisti, in sella a biciclette a pedalata assistita, pronti a frequentare le parti più elevate del proprio territorio.

L'esempio probabilmente più clamoroso di quanto queste prospettive fossero irrealistiche e delle gravi conseguenze in termini di perdita di qualità dell'ambiente e del paesaggio è costituito dalla strada camionabile tra Sostasio (Prato Carnico) e Cima Sappada, in particolare nel tratto compreso tra il Rifugio Cjampizzulon e Malga Tuglia, attraversato dal sentiero CAI 227.



Il sentiero attraversava in particolare una serie di canaloni sul versante settentrionale del Monte Pleros, due dei quali periodicamente soggetti a colate detritiche in occasione di eventi atmosferici anche di non eccezionale intensità. Nonostante la segnalazione di geologi, esperti forestali e le camminate di protesta organizzate da associazioni ambientaliste e dal CAI, la Comunità di Montagna della Carnia e le Amministrazioni Comunali di Rigolato e Forni Avoltri non hanno però voluto fermare il loro devastante progetto.

Per farla breve, la strada è stata più volte asportata e trascinata a valle e, a distanza di un paio d'anni, non risulta ancora ultimata. Non solo, su richiesta del Servizio Difesa del Suolo, recentemente è stata approvata una Variante che esclude, per motivi di sicurezza, il transito di cicloturisti. Intanto lo scempio è stato compiuto, su un itinerario che, ancora nel 2019, la Regione ed il Corpo Forestale definivano “L’inestimabile biodiversità dal balcone della Val Degano” (cfr. *Cammina Boschi.FVG.2 – Escursioni naturalistiche con il Corpo Forestale Regionale*).



Così, dopo aver ridotto la superficie del pascolo disponibile a Malga Tuglia; abbattuto decine di larici secolari che hanno reso più indifeso l'itinerario dalla caduta di sassi; aumentato l'instabilità dei versanti; provocato evidenti dissesti; cancellato sentieri e mulattiere di rara bellezza e banalizzato un ambiente naturale ed un paesaggio che avevano un grande interesse dal punto di vista turistico, ci ritroviamo ad aver speso denaro pubblico per un'opera che probabilmente resterà incompiuta!

Tutto questo per ribadire che l'utilizzo della bicicletta, anche a pedalata assistita, è positivo e va senz'altro sostenuto quando si sostituisce all'utilizzo dei veicoli a motore negli spostamenti casa scuola, casa-lavoro o nel tempo libero, non lo è più quando invece si sostituisce alla frequentazione

a piedi di itinerari di montagna e contribuisce alla trasformazione di sentieri e mulattiere in costose, pericolose ed inutili strade camionabili.

Tolmezzo, 31 ottobre 2024

*Marco Lepre*  
*Presidente Circolo Legambiente della Carnia-Val Canale-Canal del Ferro*