

Alla cortese attenzione

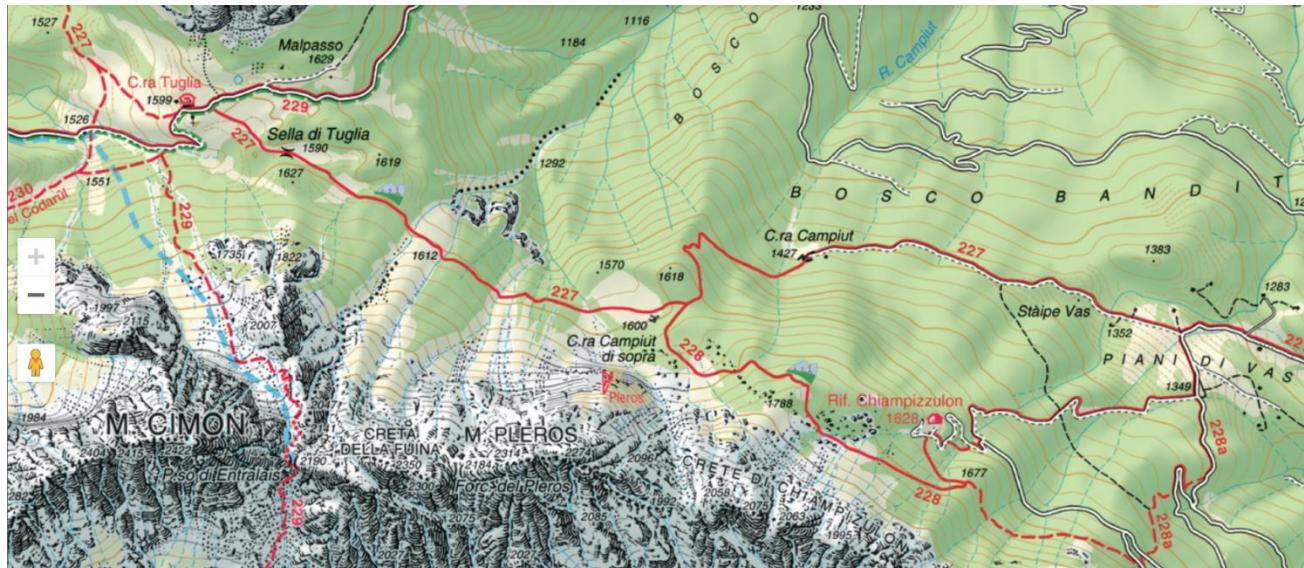
e p.c.

**Presidente Gruppo Regionale
CAI Friuli Venezia Giulia**
Silverio Giurgevich presidente@cai-fvg.it

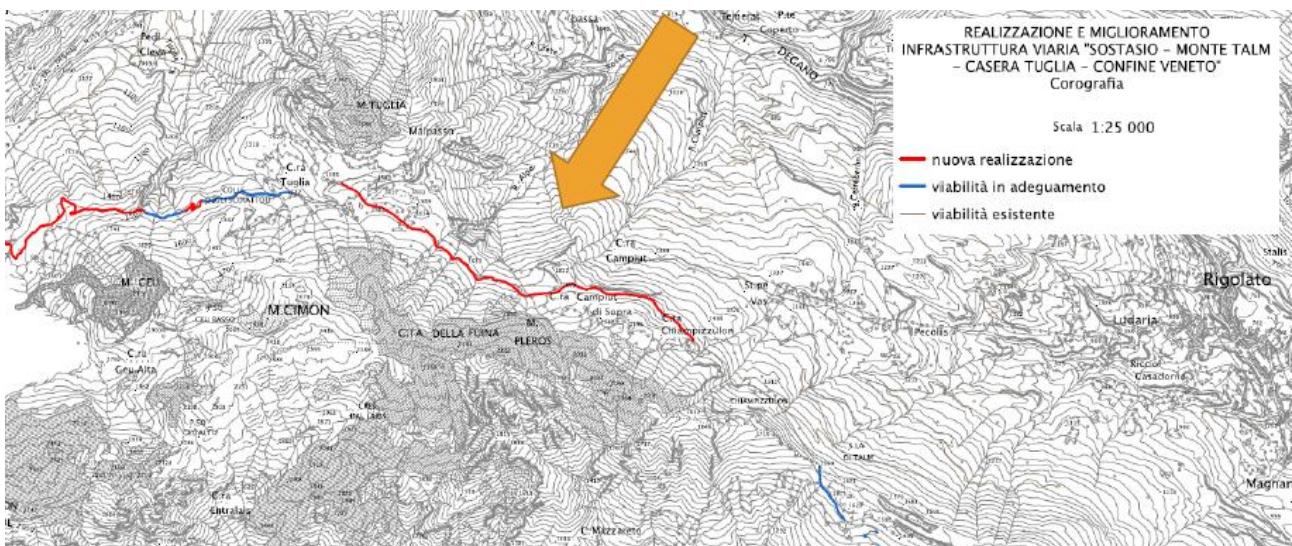
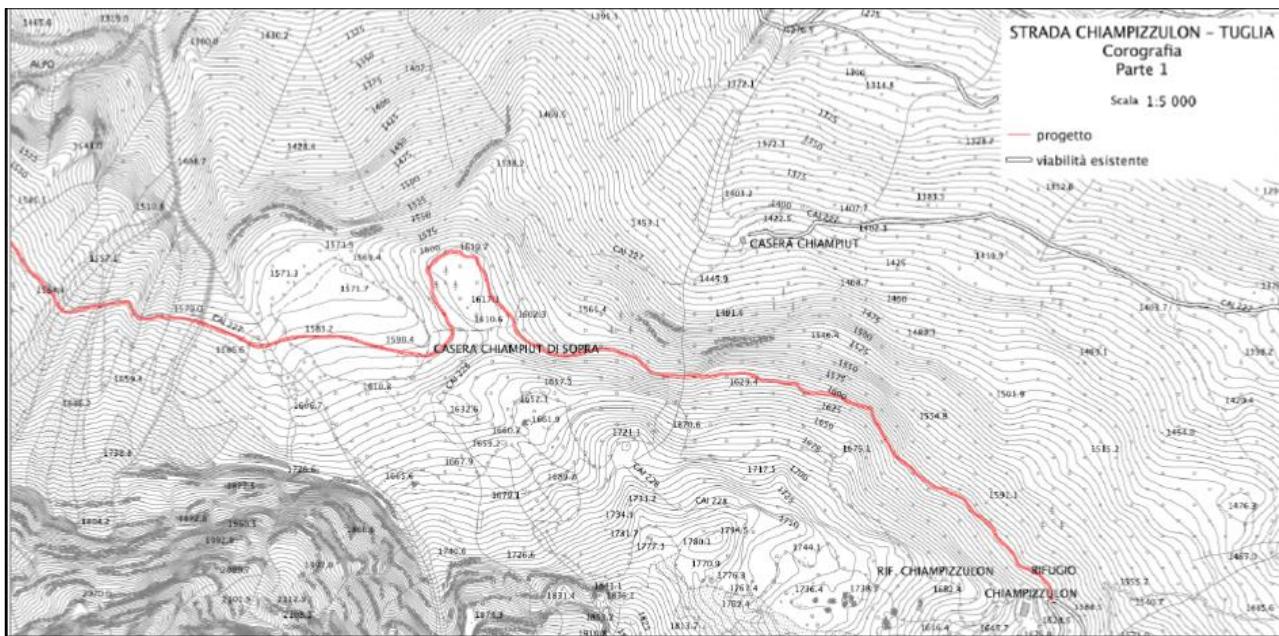
**Referente CITAM nel
Comitato Direttivo Regionale del
CAI Friuli Venezia Giulia**
Marinella D'Ottavio marydott15@gmail.com

Oggetto: Osservazioni della CITAM VGF relative ai lavori per la realizzazione e miglioramento infrastruttura viaria “Sostasio – Monte Talm – Casera Tuglia – Confine Veneto”, nei comuni di Prato Carnico, Ovaro, Rigolato e Forni Avoltri

La Comunità di montagna della Carnia ha adottato in data 6 Novembre 2017 con la delibera n 211 il progetto definitivo relativo ai lavori in oggetto che prevedono, tra gli altri, la realizzazione di una nuova strada forestale camionabile di primo livello nel tratto che dal Rifugio Chiampizzulon (nel Comune di Rigolato) collega Casera Tuglia (nel comune di Forni Avoltri) in sostituzione dell'attuale sentiero CAI n° 227 (la cui manutenzione è assegnata alla Sezione CAI di Forni Avoltri).



Il progetto prevede che la nuova strada forestale camionabile avrà la larghezza di 4,5 metri con ben 5 piazzole di sosta della larghezza e lunghezza di circa 10/12 metri e andrebbe a sostituire il sentiero CAI n° 227, attraversando a quota 1600 mt s.l.m. circa i prati e le zone umide sovrastati dalle pareti rocciose del Monte Pleros, che si elevano di ulteriori 300/400 metri circa di altezza.



Aspetti floro_faunistici del sito

Si tratta di un territorio incontaminato, apprezzato proprio perché allo stato originario, e dunque attuale; è caratterizzato da rada vegetazione composta prevalentemente da prati e lariceti oltre che da piante di mirtillo, rododendri etc.

In particolare, lungo il sentiero 227, presso malga Tuglia, è presente una zona umida a torbiera. Questa tipologia ambientale è molto rara sulle nostre montagne a causa della tipologia del suolo. Come dichiara il naturalista Tiziano Fiorenza: “Mi ha sorpreso ancora di più rinvenire due specie di libellule prossime all'estinzione nella montagna friulana ovvero la Smeralda artica (*Somatochlora arctica*) Zetterstedt, 1840 e la Smeralda alpina (*Somatochlora alpestris*) Selys, 1840. Ho aspettato la conferma di queste osservazioni invitando il dottor Ivan Chiandetti ad effettuare un monitoraggio per una conferma dell'importante rilevamento, che puntualmente è arrivato in data 7.8.2022. Entrambe queste specie boreali sono in contrazione proprio per la perdita dell'habitat a causa di gestioni errate degli ambienti d'alta quota. La distruzione di questo ambiente umido per opera di infrastrutture quale la

camionabile cancellerebbe un ulteriore sito per questi odonati e per tutta la tipologia floro_faunistica legata a questi ambienti.”

Qui di seguito un esemplare di Smeralda alpina (*Somatochlora alpestris*) fotografata dal Dott. Ivan Chiandetti presso malga Tuglia in data 7.8.2022.



Dal punto di vista silvoculturale, dalla relazione tecnica presentata dal dott. for. Alessio De Crignis, professionista incaricato dalla Comunità di montagna della Carnia, si evince che le utilizzazioni boschive e l'eventuale “funzione antincendio” della strada in progetto si possono manifestare eventualmente nella tratta Sostasio-Monte Talm. La tratta Chiampizzulon-Casera Tuglia, infatti, si situa per buona parte al di sopra della linea del bosco a pecceta e faggeta, toccando radi lariceti (viene meno dunque anche l'ipotesi della funzione di prevenzione dal bostrico, che non attacca il larice).

Rispetto alla tipologia boschiva, dalla relazione presentata dallo stesso professionista per la Variante al PRGC risulta che le varie tipologie vegetazionali hanno un “alto impatto ecologico”. A fronte di questo alto impatto ecologico, non si ravvede un “valore economico” ottenibile dall'utilizzo del legname, che per maturazione del bosco e tipologia di essenza risulta essere utilizzabile solo come combustibile.

Si noti inoltre che, nella stessa relazione tecnica per la Variante al PRGC, il professionista motivi la tesi secondo cui la strada avrebbe basso impatto paesaggistico dichiarando che “la viabilità forestale verrà realizzata in un contesto in cui sono presenti altre viabilità forestali”, ammettendo dunque che l'area è già servita da infrastrutture, dove si rendono necessarie, ossia nel bosco (a valle del sentiero CAI 227).

Risulta pertanto evidente la necessità di dover preservare tale fragile ambiente e siti di particolare interesse, quali le zone umide presenti sul tracciato e in prossimità del pascolo di Malga Tuglia, che verrebbero compromesse per sempre da una strada camionabile dalle caratteristiche indicate nel progetto richiamato.

Aspetti geologici del sito

Il percorso è attraversato da ben 3 canaloni “attivi” che ogni anno travolgono il tracciato a seguito delle precipitazioni nevose o piovose sempre più violente.

Si tratta di tre impluvi alimentati costantemente dalle sovrastanti rocce dolomitiche (caratterizzate da fenomeni di sgretolamento), che si incanalano e scorrono lungo il ripido versante. Tale versante, lungo gli impluvi, presenta pendenze molto elevate (oltre i 45°). Il materiale detritico è copioso e costantemente alimentato da nuovo materiale (elemento deducibile anche dalla colorazione della roccia, che non subisce l'ossidazione tipica del deposito fermo), in taluni casi composto anche da massi di grandi dimensioni.

Tali aspetti evidenziano chiaramente la natura di questi siti, caratterizzati da colate frequenti e rapide in occasione di precipitazioni piovose: le acque piovane, scorrendo sotto il materiale detritico, lo movimentano in modo inarrestabile. Queste caratteristiche impongono a chi ha in progetto la creazione di una strada due diverse considerazioni: il rischio a cui verranno esposte le persone e i costi di manutenzione.

In occasione di precipitazioni improvvise e particolarmente intense, frequenti in ambiente alpino e di sempre maggiore intensità negli ultimi anni, il movimento può essere improvviso e violento, arrivando a travolgere non solo la strada ma anche eventuali persone o mezzi che vi stessero transitando in quel momento. Si tratta di un rischio reale per le persone già ora, ma limitato dal fatto che l'escursionista a piedi, vedendo l'arrivo di un temporale e consapevole dei tempi di percorrenza a piedi (anche su indicazione dei gestori del rifugio e della casera), può valutare di rientrare lungo la via dell'andata ed evitare il pericolo.

Con la realizzazione di una strada sarebbe molto difficile controllare il passaggio dei veicoli a motore (dalle e-bike, alle moto, alle auto). Essere dotati di un mezzo veloce potrebbe far sottovalutare il rischio, decidendo di attraversare gli impluvi nonostante le precipitazioni, senza comprendere che le colate possono travolgere anche i mezzi.

Si è affermato in alcuni casi che le strade non sarebbero realizzate ad uso dei turisti, tuttavia sappiamo che in base alla legge 15/1991 e s.m.i., è possibile raggiungere con i mezzi le malghe dimostrando semplicemente l'intenzione di acquistarne i prodotti (comprovata da scontrino).

Oltre ai rischi a persone o cose, occorre mettere in conto gli inevitabili, frequenti ed onerosi interventi di manutenzione delle briglie di contenimento degli impluvi e di sgombero della strada dai detriti. Rimane l'interrogativo se sia stata fatta una valutazione di tali costi e se sia stato previsto il reperimento delle risorse necessarie. Dalla documentazione disponibile ad oggi non risulta.

Oltre alle colate e frane in periodo primaverile/estivo/autunnale, occorre tenere in considerazione il fatto che per le stesse caratteristiche sopra descritte, questi versanti sono caratterizzati nel periodo invernali da frequenti slavine (che a loro volta trascinano con sé anche materiale detritico).

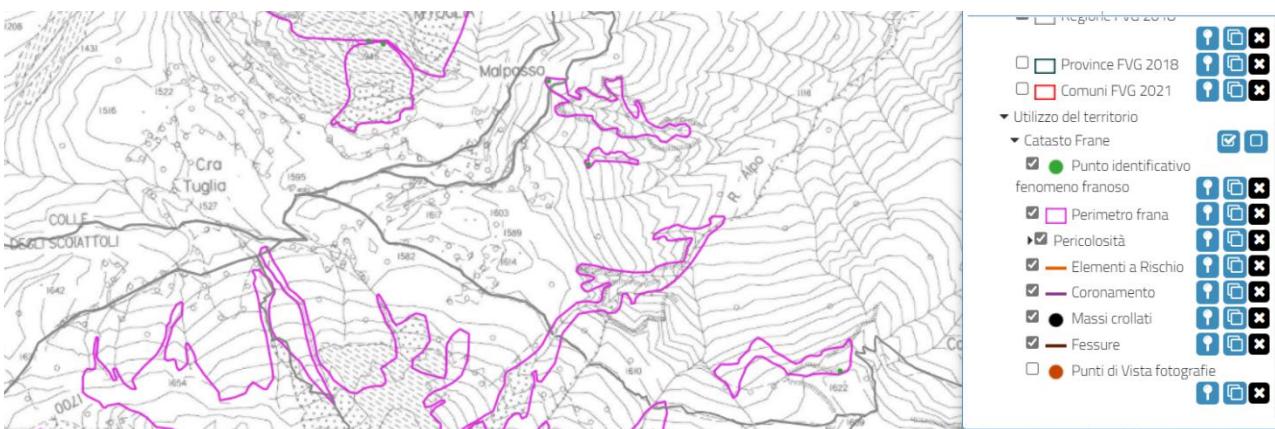
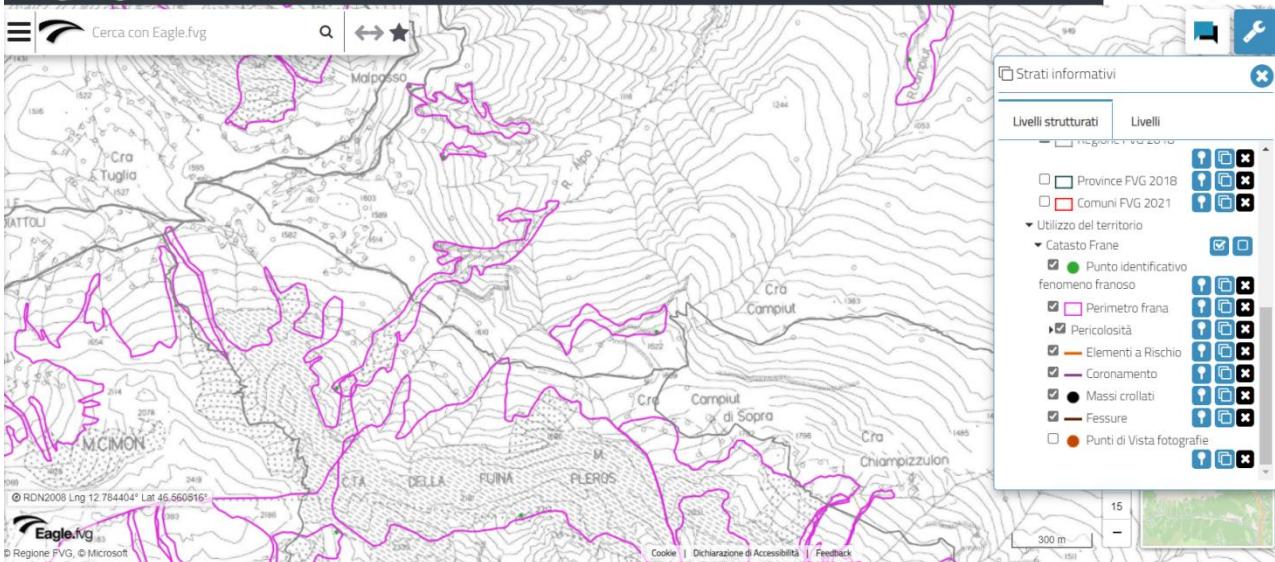
Si può consultare il Catasto delle Frane della Regione FVG

(da <https://www.regione.fvg.it/rafvg/cms/RAFVG/ambiente-territorio/geologia/FOGLIA20/disesti-franosi-su-webGIS>

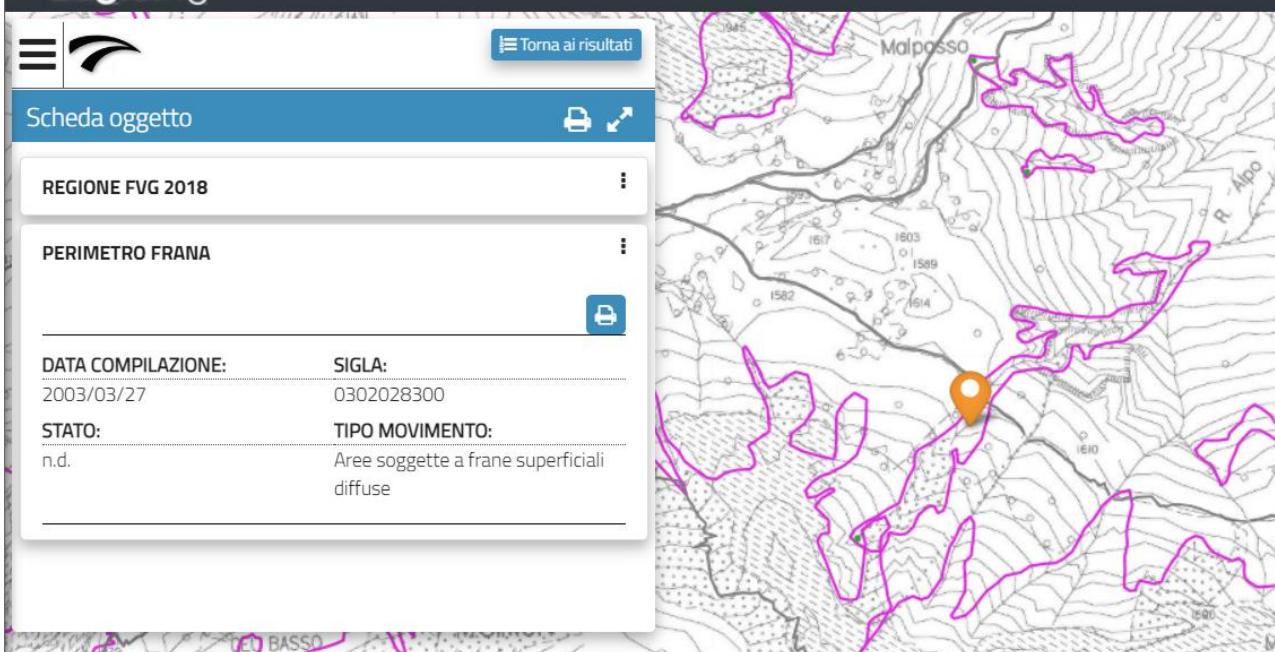
<https://eaglefvg.regione.fvg.it/eagle/main.aspx?configuration=Guest&workspacename=5f9f35c1b6c3521f88c85661>)

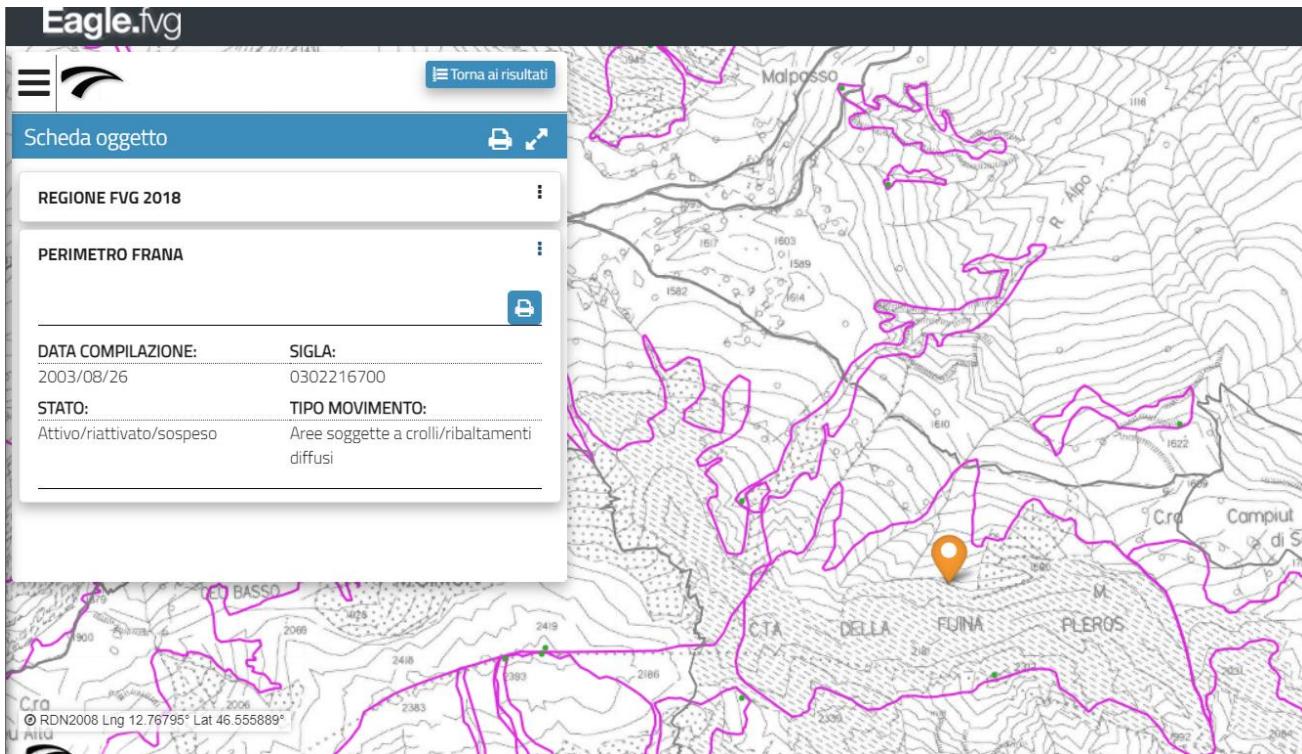
per estrarre la documentazione che attesta che il percorso previsto attraversa delle aree soggette a frane diffuse.

Eagle.fvg



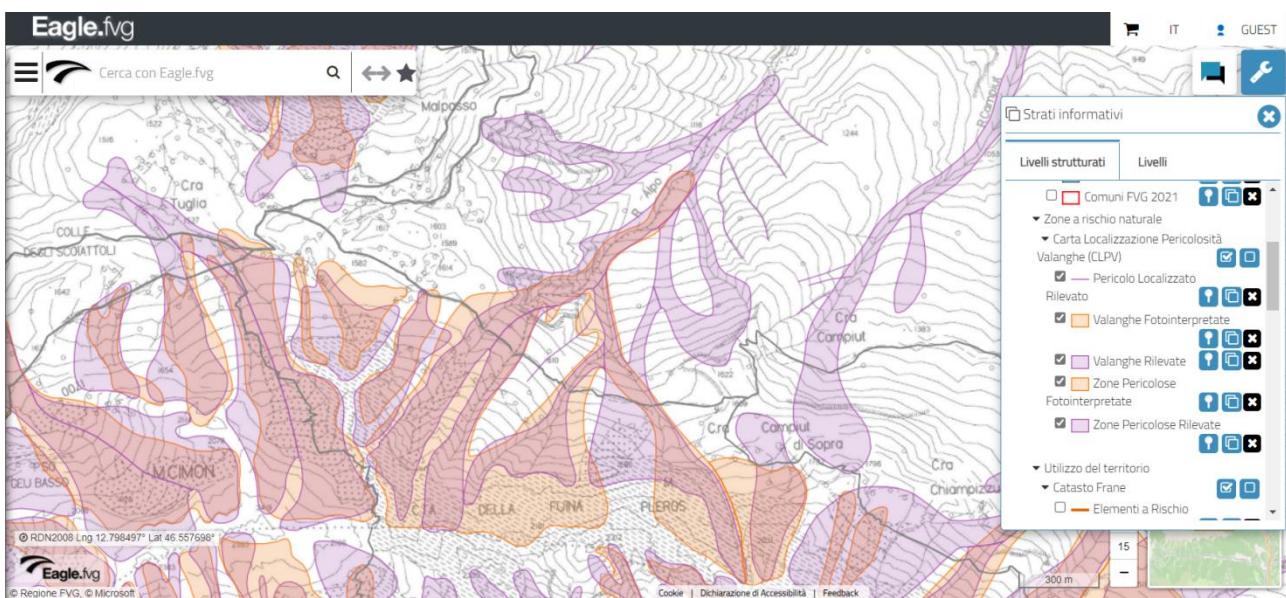
Eagle.fvg





Inoltre, dalla carta Carta di Localizzazione dei Pericoli potenziali di caduta di Valanga (da <https://eaglefvg.regione.fvg.it/eagle/main.aspx?configuration=Guest&workspacename=5c6e8ff0b6c35324149635ce>)

si constata come la stessa zona, interessata dal percorso della nuova strada camionabile, sia notevolmente soggetta a pericoli potenziali di eventi valanghivi.



Si aggiunga inoltre la necessità di dover preservare tale fragile ambiente e siti di particolare interesse, quali ad esempio le zone lacustri presenti sul tracciato e in prossimità del pascolo di Malga Tuglia, che verrebbero compromessi per sempre da una strada camionabile dalle caratteristiche indicate nel progetto richiamato, con conseguente danno per l'equilibrio del caratteristico ambiente florofaunistico.

Si consideri inoltre che:

- la Malga Tuglia ed il Rifugio Chiampizzulon risultano perfettamente servite da strade forestali di recente realizzazione che già oggi le collegano in maniera agevole al fondo valle.
- Non sussiste nessuna esigenza legata all'esbosco (soprattutto a quella quota vietato di un bosco di protezione), alla sicurezza, allo sfruttamento economico dell'area da risolvere con la creazione di tale opera.
- La zona boschiva non è stata colpita dagli eventi di Vaia e non necessita quindi di manutenzione.
- Non sussiste alcuna esigenza legata alla prevenzione o cura del bostrico: la strada in progetto verrebbe a passare al di sopra del limite del bosco a pecceta, dove prevalgono radi larici, che non vengono intaccati dal parassita.
- Il titolo del progetto parla di "miglioramento dell'infrastruttura viaria", **trattasi invece di una nuova realizzazione di una strada forestale camionabile** che andrebbe a compromettere l'attrattività turistica dell'intera zona, snaturando l'essenza dei luoghi e la loro integrità.
- Anche l'eventuale dimensionamento del progetto da strada camionabile a pista ciclabile intaccherebbe in modo irreversibile la naturalità di questi luoghi, oltre a perdere di attrattività proprio agli occhi dei cicloescursionisti o utilizzatori di e-bike, in quanto l'attuale sentiero consente agevolmente il percorso, offrendo anche quel livello di difficoltà che rende interessante un itinerario agli occhi del ciclista.
- La realizzazione di un'infrastruttura che mira, evidentemente, a collegare la Val Pesarina con Sappada con una finalità turistica di mero transito, aprirebbe facilmente la via a successive modifiche e ampliamenti del percorso, magari per consentire lo svolgimento di competizioni sportive o analoghi eventi *una tantum*.

Tenendo in considerazione l'impatto economico dell'opera, che sarà finanziato solo in parte dai fondi derivanti dal progetto FEASR 2014-2020 e per la restante parte da fondi propri della Comunità di montagna della Carnia, non si può evitare di mettere in evidenza che tale progetto potrà creare un danno all'ambiente e al turismo, oltre ad essere spesso inservibile per le frequenti colate detritiche. Risulta quindi essere un evidente spreco di denaro pubblico, sia nel momento della realizzazione dei lavori che per la manutenzione successiva necessaria.

Si segnala che l'appalto per l'esecuzione dell'opera è già stato affidato e l'opera, per motivi di rendicontazione, deve essere realizzata entro il 31.12.2022.

Dalla Determinazione (che si allega e risulta accessibile da <http://albopretorio.regionefvg.it/ap/UTIdellaCarnia?avanzata=&testo=sostasio&btnclick=cerca&ordinamento=0&nxpag=10>) si evince che:

- la Comunità di montagna della Carnia ha dato avvio all'intervento denominato: LAVORI PER LA REALIZZAZIONE E MIGLIORAMENTO INFRASTRUTTURA VIARIA "SOSTASIO - MONTE TALM - CASERA TUGLIA - CONFINE VENETO", NEI COMUNI DI PRATO CARNICO, OVARO, RIGOLATO E FORNI AVOLTRI del costo complessivo di **1.015.800,00 EUR**, finanziandone le spese parte con un contributo regionale, a valere sul fondo previsto dal PSR FVG 2014/2020, MISURA 4.3.1, assegnato dall'Ispettorato forestale

di Tolmezzo con decreto n. 3229/AGFOR dd. 27/04/2021 e parte con fondi propri del bilancio;

- i lavori hanno avuto inizio in data 16/09/2021;
- sono approvati gli atti contabili relativi al 1° stato di avanzamento, dell'intervento denominato: LAVORI PER LA REALIZZAZIONE E MIGLIORAMENTO INFRASTRUTTURA VIARIA "SOSTASIO - MONTE TALM - CASERA TUGLIA - CONFINE VENETO", NEI COMUNI DI PRATO CARNICO, OVARO, RIGOLATO E FORNI AVOLTRI, dai quali risulta che l'impresa appaltatrice ha effettuato lavori e forniture a piè d'opera a tutto il 22/07/2022 per un importo netto di 163.416,96 EUR e che quindi è possibile liquidare e pagare la 1^a rata relativa al 1° stato di avanzamento lavori, come da certificato di pagamento n. 1 di data odierna, del valore netto di **162.599,88** euro.

Si richiama anche la petizione approvata dall'assemblea dei delegati del 17.10.2020 sulle nuove strade forestali

<https://www.cai-fvg.it/nuove-strade-forestali-la-petizione-approvata-dallassemblea-regionale-dei-delegati/>

<https://www.cai-fvg.it/docs/Petizione-piste-forestali.pdf>

Considerate queste premesse, la Commissione Interregionale TAM Veneto Friuli V.G. ed il Coordinamento degli Operatori TAM del Friuli Venezia Giulia esprimono la loro più severa contrarietà al proseguimento dell'infrastruttura viaria in oggetto e segnalano alla presidenza del CDR CAI Friuli Venezia Giulia la necessità di intraprendere tutte le iniziative necessarie, per evitare la realizzazione di una nuova strada forestale nel tratto che dal Rifugio Chiampizzulon collega Casera Tuglia, in sostituzione dell'attuale sentiero CAI n° 227.

lì, 10 agosto 2022.

Vice_PRESIDENTE reggente la CCTAM VFG
Malagola Guerrino



A handwritten signature in black ink, appearing to read "Malagola Guerrino".