

**Alla Direzione Centrale della
Pianificazione Territoriale,
Mobilità e infrastrutture di trasporto**
Via Giulia, 75/1
34126 TRIESTE

OGGETTO: OSSERVAZIONI

Sul Piano Territoriale Regionale
Ai sensi dell'art. 10 L.R. n. 5 del 23.02.2007

Gli Scriventi:

- Associazione Politico Culturale “Movimento Mont per la montagna”, costituita il 18.3.2005 con atto del notaio Romano Lepre di Tolmezzo N. 44218 di repertorio e N. 21075 di Raccolta, avente le finalità di cui all'allegato atto costitutivo e statuto, registrato a Tolmezzo il 7.4.2005 al N.407, Serie 1 pubblici, operante sul territorio montano della regione, rappresentata dai componenti del Consiglio Direttivo Franceschino Barazzutti e Arturo Pillinini, essendo il presidente dott. Giorgio Ferigo recentemente deceduto (vedi allegata copia di stampa), eleggendo domicilio per la presente pratica presso il dott. Franceschino Barazzutti via D'Avanzo, 9; 33028 Tolmezzo (Udine);
- Comitato Popolare “Per Altre Strade- Dolomiti” (PAS-Dolomiti), rappresentato dal suo presidente sig. Alfio Anziutti con domicilio in via Tagliamento, 11 Forni Di Sopra (Udine), operante nella Val Tagliamento;
- Comitato Popolare “Carnia in Movimento”, rappresentato dal suo presidente sig. Renato Garibaldi con domicilio in Località Museis, 33020 Cercivento (Udine), operante in Carnia ed in particolare nella Valle del But,

convinti di rappresentare il pensiero di una parte rilevante della gente della montagna e con il solo scopo di porre all'attenzione della Regione il prezioso territorio della Carnia ed i suoi abitanti;

posto che il PTR è costituito da una notevole mole di materiale, che presenta spesso terminologie di uso non comune, per cui i 60 giorni concessi per le osservazioni non permettono un agevole e approfondito esame;

rilevato inoltre che i rimandi ad altri provvedimenti e apparati normativi non rendono facile il compito di chi intenda capire concretamente la portata delle prescrizioni contenute nel documento di pianificazione,(obbligo del legislatore è farsi comprendere dai cittadini), formuliamo le seguenti

OSSERVAZIONI

1) Rapporti Regione- Comuni. Pianificazione come strumento strategico.

Il contesto di approvazione del PTR appare grave particolarmente là dove, in riferimento alla L.R. 05/07, si evidenzia come le “Prescrizioni di Piano non possono essere messe in discussione dalla subordinata “Pianificazione comunale”: che può solo recepirle (a differenza di quanto era previsto nell’abrogata L.R. 52/91).

Ne discende una visione del territorio come mero terminale passivo di scelte in larga misura lontane, se non addirittura esterne allo stesso PTR, rispetto alle quali gli Enti Locali sono tenuti ad adeguarsi in modo supinamente acritico.

Infatti:

- 1) Art. 21-31 Norme di Attuazione (NdA): il PTR nel recepire le grandi previsioni infrastrutturali nazionali ed europee, rende obbligatoria l’adozione da parte dei Comuni.
- 2) Art. 31 comma 9 NdA: un progetto infrastrutturale nato esternamente al Piano, può modificare le strategie Regionale e, ne consegue, degli Enti subordinati.

Il PTR recepisce e rende obbligatorie per i Comuni le scelte di altri soggetti sovraordinati come Anas, Autorità di Bacino, etc.

Viene quindi da chiedersi a cosa serva veramente il PTR, rischiando di rappresentare solo un superfluo passaggio di carte riguardante decisioni già prese, verso gli Enti subordinati (Comuni, C.M., Prov) cui risulta inutile persino discutere.

Nel contempo si opera la scelta di subordinare la pianificazione territoriale della viabilità, dei trasporti e delle infrastrutture energetiche (comunque a grandi opere) a proposte avanzate da imprese, piuttosto che da studi privati (che spesso rispondono a sollecitazioni di categorie e famiglie economiche), col risultato che **a pianificare sono altri soggetti .**

Al legislatore pubblico rimarrà l’onere degli abbellimenti e dell’imposizione dell’opera sul territorio interessato: questo è il risultato dell’accettazione tout-court dello “Studio di fattibilità Anas-Zollet-Mainardi & C.” del collegamento autostradale Carnia-Cadore e dell’elettrodotto Wurmlach-Somplago

E’ come dire che la valutazione politica sulla programmazione economica e sulla necessità di un’opera va a traino di pressioni e interessi di parte invece di precederli con vere scelte di Piano discusse e condivise.

Concetto di “Intesa” tra Comuni e Regione, come da normativa vigente.

Tra le norme che non vengono abrogate, spiccano gli articoli 9 e 10 della LR 30/05: ebbene, essi prevedono che l’adozione dei piani e dei progetti da parte dei Comuni debba avvenire “d’intesa” con gli stessi, previa espletazione della procedura di

Agenda 21. RIMANE QUINDI IN PIEDI, grazie alla normativa tuttora vigente, IL PRINCIPIO DI INTESA tra Comuni e Regione. Trattasi di un principio forte, il quale prevede inoltre, che i Comuni possano esprimere un parere solo se in possesso di **ADEGUATA PROGETTAZIONE SUPPORTATA DA ADEGUATA CARTOGRAFIA e completa di scenari alternativi**. Si pensi alla vaghezza dello studio di fattibilità dell'autostrada Carnia –Cadore, del progetto di potenziamento della SS. 52 ed alla completa assenza di previsioni alternative all'elettrodotto aereo Wurmlach-Somplago.

Si chiede quindi, in base alla normativa vigente, di individuare una sede Istituzionale quale luogo di confronto, che non coincida con la CONFERENZA DI PIANIFICAZIONE prevista dal PTR (luogo di mera attuazione burocratica delle norme di prescrizione regolative (punto 2.4 lett. B) dettate dalla Regione), ma che diventi tavolo di discussione rispettoso della pari dignità e ordinazione tra Comuni e Regione.

2) Direttiva CE n°42/2001:procedura di VAS.

La Direttiva Europea 42/2001 (VAS) indica come il Rapporto Ambientale, contenente la valutazione degli effetti che l'attuazione del Piano potrebbe avere sull'ambiente, debba precedere il Piano stesso con varie prescrizioni.

La stessa Direttiva prevede inoltre che sulla proposta di Piano debbano potersi esprimere diversi soggetti, alla luce degli obiettivi e delle ragionevoli alternative, ben prima del deposito della proposta di Piano. A tale proposito ci domandiamo:

- a) in che modo siano state individuate le specifiche modalità per la consultazione e informazioni di Autorità e cittadini (art. 6 comma2) ?
In particolare come si è provveduto ad informare quel "pubblico" previsto all'art.2 lett d della Direttiva europea, soprattutto in considerazione che molto territorio regionale non dispone della banda larga?
- b) In quale sede procedurale di VAS si è provveduto ad un confronto con i Comuni per illustrare le ragioni per le quali è stato scelto "quel" Piano, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate (art.9 lett.b)?
- c) Evidenziamo inoltre, come al momento conclusivo del procedimento di VAS sia stato eluso l'ascolto delle componenti sociali e culturali legati al territorio, così da umiliare la tanto citata politica della trasparenza e partecipazione, recependo unicamente scontate indicazioni provenienti dalla burocrazia regionale: valutato e valutatore coincidono nello stesso soggetto!

3) Contraddizioni intrinseche al PTR. Il caso dell'autostrada della Val Tagliamento e dell'elettrodotto Wurmlach-Somplago.

Nel PTR si fa riferimento spesso a risorse non compatibili tra di loro, mancando un ordine di priorità. Per esempio ciò si verifica confrontando le prescrizioni a carattere conservativo contenute nelle schede paesaggistiche e la previsione, all'interno di ambiti di grande pregio naturalistico, di opere altamente impattanti quale l'autostrada Carnia-Cadore e l'elettrodotto d'iniziativa privata Wurmlach-Somplago. Infatti:

3.1) Com'è possibile conciliare tali progetti con le individuate "diretrici ambientali" che, come cerniera naturalistica, hanno la funzione di esaltare l'effetto di conservazione della biodiversità propria di particolari zone di protezione. **Il fiume Tagliamento, futura sede autostradale secondo la proposta ANAS, viene individuato proprio quale "diretrice ambientale".**

Ed anche la Valle del But, attraversata da alti tralicci a doppia terna, viene individuata "diretrice ambientale".

3.2) Pare per altro impossibile rendere coerente un'autostrada con il principio di **mobilità sostenibile introdotto col Piano Nazionale Generale e del Protocollo dei Trasporti (Convenzione delle Alpi).**

3.3) Quale senso hanno al riguardo le affermazioni contenute in vari punti del PTR di voler "perseguire il trasferimento del traffico da gomma a ferrovia"? Forse il recupero del collegamento ferroviario Carnia/ Calalzo-Dobbiaco risponderebbe meglio a principi economico-strutturali, oltre che socio-ambientali.

3.4) E come si concilia l'assunto di tale opera con gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria (comma 3.6) ove si dice che **"fra le cause che maggiormente incidono sull'inquinamento dell'aria le infrastrutture sono quelle che maggiormente possono mettere a rischio l'ambiente e la vita dei cittadini"**, oltre che l'economia turistica, aggiungiamo noi.

3.5) E come si concilia l'elettrodotto aereo con il punto 6.9.1 ove si dice che **"lo sviluppo del sistema energetico non può prescindere dal rispetto dell'ambiente, dall'uso sostenibile del territorio e dal corretto insediamento delle infrastrutture nel quadro paesaggistico, culturale e sociale che caratterizza il territorio stesso"**.

A dispetto di tutta la normativa richiamata nel PTR, tra cui la Convenzione Europea del Paesaggio, le Direttive 42/01, Direttiva "Uccelli", Direttiva "Habitat", Piano Nazionale dei trasporti etc, si dimenticano le conseguenze che l'impatto autostradale comporta:

- consumo di suolo naturale e spreco energetico e di risorse;
- incentivazione della mobilità insostenibile;
- devastazioni ambientali, paesaggistiche e sociali;

- compromissione della qualità dell'aria;
 - effetto di barriera ambientale (con notevoli conseguenze anche sulla fauna);
 - inquinamento elettromagnetico;
 - disboscamento di una fascia di 30 metri lungo tutto il tracciato;
 - mantenimento per sempre della fascia disboscata;
 - passaggio in aree di altissimo valore storico e paesaggistico;
- impoverimento culturale e identitario;
- diffusione di insediamenti avulsi dalle realtà locali;
- diffusione di conflitti sociali.

Pertanto, riteniamo che:

a) si debba elaborare con la partecipazione attiva degli Enti locali e della popolazione interessati un piano dei trasporti lungo la Val Tagliamento;

b) dall'art.31 della norme di attuazione del PTR venga cassato il comma lettera "h":
“il collegamento autostradale tra l'autostrada A23 Palmanova-Tarvisio e la A27 Venezia-Belluno deve essere definito sulla base dello studio di fattibilità “ipotesi di collegamento tra l'autostrada A23 Palmanova-Tarvisio e la A27 Venezia-Belluno redatto dall'ANAS”.

Ugualmente dicasi per la previsione di adeguamento funzionale della SS n° 52 “Carnica” dallo sbocco del previsto tunnel di valico di passo della Ma uria all'innesto della Statale 52 bis.

4) La montagna

Per quanto riguarda la montagna, pur non citando espressamente la Carnia, il PTR (pag. 63 del quadro delle criticità) individua correttamente alcuni problemi, quali:

- diminuzione delle nascite e invecchiamento della popolazione;
- calo dei servizi alle persone: sanità, assistenza, scuole;
- elevato costo della vita;
- riduzione della azienda agricole;
- abbandono del territorio;
- necessità di servizi culturali e di aggregazione;
- calo demografico;

Si propone come cura per i mali individuati :

- 1) l'imbalsamazione del territorio attraverso la conservazione di elementi del paesaggio ormai quasi del tutto scomparsi, quali muretti a secco staccionate di legno;
- 2) l'imposizione di due mega infrastrutture ad altissimo impatto ambientale quali il collegamento autostradale Carnia- Cadore e la realizzazione del progetto di potenziamento della SS.52, compreso di tutte le varianti e le circonvallazioni;

- 3) i devastanti progetti Promotur che non tengono in minima considerazione i cambiamenti climatici in atto e la disponibilità energetica in calo.

Si desume da tutto ciò una esplicita visione del territorio montano che parifica lo stesso con un “parco urbano”, da dotare di ameni ponticelli, punti pic-nic, e giochi per i bambini; il tutto offerto ad una fruizione del tipo “mordi e fuggi” grazie alla viabilità veloce. La montagna si vede esautorata, in tal modo, dei propri contenuti naturalistici, ricreativi di qualità, di riserva di biodiversità e di beni essenziali quali l’ossigeno e l’acqua.

L’ambiente è oggi la principale risorsa delle nostre montagne ed è indispensabile per le due attività ecocompatibili nelle nostre aree: l’agricoltura-selvicoltura ed il turismo. In più riprese (vedi anche il nuovo Progetto Montagna) la Regione stabilisce alcune linee principali per lo sviluppo del territorio montano che poi i fatti disattendono. Riteniamo che muoversi in questa direzione e rispettare la vocazione della nostra terra e la volontà dei suoi abitanti.

Le popolazioni di montagna vengono considerate alla stregua di cittadini di seconda categoria per i quali si ipotizza la realizzazione di un veloce “scivolo” verso valle, dove si verranno a concentrare tutti i servizi (ormai velocemente raggiungibili grazie alla viabilità veloce). Ciò comporterebbe una perdita netta di patrimonio culturale, professionale, e del carattere dell’ambiente montano, difficilmente recuperabili in futuro.

Pertanto, si chiede, oltre ad aprire un tavolo di concertazione con le associazioni ed i comitati, che sono punti di riferimento per tantissimi cittadini, che venga tenuto conto del primo comma del punto 6.9.1 e che il PTR non sia subordinato al Piano Energetico Regionale, il quale già prevede una la linea ad alta tensione per la Valle del But in netto contrasto con i presupposti del PTR.

4 bis La Carnia in particolare.

Dal PTR scaturisce un quadro “virtuale” della Carnia, funzionale alle esigenze altrui, disegnato da una cultura cittadina e da scrivania e non già dalle istituzioni della montagna e dalle sue popolazioni.

Pertanto si osserva:

a) è opportuno ed appropriato sia la Comunità montana della Carnia, quale organo in grado di operare una reale analisi e sintesi della realtà del proprio territorio montano, a pianificare lo stesso. Infatti la Comunità Montana della Carnia fin dalla sua esistenza ha dimostrato di essere in grado di elaborare i propri piani comprensoriali, Mentre è il caso di ricordare che, appena finita la seconda guerra mondiale, nel 1947, ben prima della nascita della Regione, i Comuni della Carnia e del Canal del Ferro Valcanale fondarono la Comunità Carnica, quale strumento di governo autonomo e di

sviluppo della montagna, che operò sino alla costituzione delle attuali Comunità Montane.

b) Il PTR, così come è elaborato in alto e da lassù imposto nella sostanza e nella forma, viola il vigente statuto della Comunità montana della Carnia e può fare solo danni alla montagna.

4 ter. I corsi d'acqua della Carnia.

Scrivo molto il PTR dei corsi d'acqua, ma dimentica il loro elemento fondamentale: l'acqua, che in quelli della Carnia non c'è. E' finita nelle tasche dei concessionari, non bagnandole, ma ristorandole con il calduccio del denaro. Precisione vorrebbe che il PTR chiamasse quelli della Carnia non corsi d'acqua, ma uadi! Ma, ahinoi, il PTR è di nuovo nel virtuale. L'acqua è stata sottratta dalle captazioni idroelettriche. L'allegata planimetria indica le 68 captazioni idroelettriche in atto nel settembre 2005, alle quali da allora se ne sono aggiunte altre, altre ancora sono in costruzione, altre ancora sono in via di concessione, mentre alcune centinaia di domande giacciono negli uffici regionali. Tutto questo dovrebbe essere ben noto all'assessore competente ed agli estensori del PTR.

Come fa, allora, la regione a scrivere nel PTR di "Tutela dei corpi idrici" quando ha rilasciato e continua a rilasciare concessioni di captazioni idroelettriche a destra ed a manca?

Se vuole essere seria e credibile la Regione deve fare subito una cosa sola: bloccare il rilascio di ulteriori concessioni.

Poi, la Regione deve fare proprio ed applicare concretamente il concetto naturale che l'acqua, per sua natura, richiede un uso plurimo e diversificato, conforme all'antica cultura montanara e non urbana.

4 quater. Le piste sciabili.

Di nuovo nel PTR la Regione scrive della tutela del paesaggio. E di nuovo siamo nel virtuale. Inviemo le allegate fotografie perché Assessore competente ed estensori del PTR prendano conoscenza del reale, opera della società regionale Promotur. Reale che dovrebbe ben essere di loro conoscenza.

Si stanno costruendo piste sciabili ovunque. Le si costruiscono non adattando la pista alla configurazione naturale della montagna, ma adattando la montagna con ruspe, escavatori e tanti soldi alla configurazione della pista!

Inoltre, mentre gli alberghi sul fondovalle si trovano in difficoltà, la Regione, attraverso Promotur, costruisce posti letto in quota. La giustificazione di questo dissennato consumo di territorio e di paesaggio montano è un circolo chiuso: le nuove piste richiedono nuovi posti letto, i nuovi posti letto richiedono nuove piste!

Indipendentemente dai mutamenti climatici che già si fanno sentire, la Regione si autoblocca nella costruzione di piste sciabili ed investe meglio in Carnia tali soldi.

Tolmezzo, 17 dicembre 2007

Per l'Associazione Politico Culturale "Movimento Mont per la montagna"

I componenti del Consiglio Direttivo

dott. Franceschino Barazzutti

Arturo Pillinini

Per il Comitato Popolare "PAS- Dolomiti

Alfio Anziutti

Per il Comitato Popolare "Carnia in Movimento"

Renato Garibaldi

Allegati:

- atto costitutivo e statuto dell'Associazione "Movimento Mont per la montagna
- copia di necrologio del dott. Giorgio Ferigo, presidente di detta Associazione
- planimetria con captazioni idroelettriche ed impianti elettrici