

**Al Presidente
della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia**

**Alla Giunta
della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia**

**Al Consiglio
della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia**

Tra i soci del Club Alpino Italiano è viva la preoccupazione per il proliferare di strade forestali recentemente realizzate, e per quelle in fase di progettazione, che si inoltrano nel territorio montano ben oltre i limiti superiori del bosco o penetrano all'interno di boschi assai poveri di interessi economici diretti, come l'estrazione del legname, ma assai ricchi di valori ambientali e paesaggistici.

Le vallate alpine e prealpine della regione sono coperte di boschi produttivi che certamente necessitano di una ponderata viabilità per essere utilizzati al meglio e secondo i migliori principi della sostenibilità; le nostre montagne custodiscono tuttavia anche paesaggi e ambienti naturali molto fragili, la cui ricchezza è costituita da realtà incontaminate e da una diversità biologica protetta proprio dalla selvaticità dei luoghi, la cui accessibilità, già garantita da una sufficiente rete di sentieri e mulattiere, non deve poter essere banalizzata da un eccesso di strade carrozzabili, portatrici di un dannoso traffico motorizzato, spesso illegale e di difficile contenimento.

Data la notevole disponibilità finanziaria di cui il settore forestale pare disporre, probabilmente oggetto di ulteriori implementazioni future, si chiede al Presidente, alla Giunta ed al Consiglio della Regione di affrontare il tema in maniera pragmatica, prevedendo, attraverso la normativa di settore, la redazione di un piano regionale della viabilità forestale (o montana) che tenga in considerazione:

- le reali esigenze di utilizzazione dei boschi produttivi prevedendo un razionale dimensionamento viabile che sia integrato con l'impiego di impianti di estrazione del legname a fune, in modo da ridurre il meno possibile gli equilibri idrogeologici e paesaggistici e di evitare perdita e distruzione di ulteriore prezioso suolo boschivo;
- la realizzazione di viabilità di servizio ai soli comprensori malghivi che presentino concrete possibilità di monticazione;
- la presenza di aree già tutelate (Natura 2000, parchi e riserve naturali) e di altri territori di notevole valore naturalistico, particolarmente vulnerabili se soggetti all'apertura di strade e all'inevitabile traffico veicolare;
- la fitta rete della viabilità pedonale esistente, come sentieri, mulattiere, percorsi storici, sentieri lastricati (la maggior parte dei quali è gestita dal CAI), da mantenere in efficienza senza stravolgerne dimensioni e funzioni;
- la possibilità di realizzare, o migliorando quelli esistenti, percorsi adatti al cicloturismo correttamente dimensionati e funzionalmente posizionati nel territorio montano.

Lo scopo di quanto auspicato è quello di investire fondi pubblici in modo oculato, rispettoso dell'ambiente e delle esigenze sociali ed economiche delle popolazioni montane, attraverso la pianificazione degli interventi, quale strumento democratico di condivisione delle scelte tese ad una migliore *governance* territoriale.

Nelle more dell'approvazione del piano della viabilità, tutte le strade forestali in fase di progettazione e di finanziamento, dovrebbero essere sottoposte a una seria valutazione dei costi e dei benefici e alla valutazione di impatto ambientale prima di esserne autorizzata la realizzazione.