

Viabilità ed ambiente

Il punto di partenza, cui intendo riferirmi, è rappresentato dall'intervento del convegno del settembre 1986 (Le foreste trentine: patrimonio ambientale, culturale e turistico); parlando della viabilità forestale l'arch. A. Agostini notava:

1. i boschi di buon livello produttivo e facili da raggiungere sono già largamente serviti da strade forestali;
2. l'attenzione si sta spostando verso i versanti ripidi, i terreni poco stabili, i luoghi più remoti;
3. il coefficiente di «pericolosità» ambientale, ossia:
 - paesaggistica (che riguarda cioè gli aspetti estetico-formali)
 - naturalistica (disturbo alla fauna e distruzione della flora),risulta decisamente maggiore;
4. è necessario adottare e applicare tecniche di Valutazione di Impatto Ambientale e comunque valutare sempre la possibilità di utilizzare tecniche diverse per rendere accessibile il bosco (sostentute magari anche con contributo finanziario dell'Ente pubblico), quali teleferiche mobili e canalette mobili (pur nella consapevolezza che quest'ultime servono solamente per i piccoli diametri - credo non oltre i 20-25 cm - e pertanto risultano usabili limitatamente agli interventi di diradamento).

Queste valutazioni «critiche», ma «prudenti» danno subito il senso di una motivata diffidenza verso la proliferazione delle strade forestali, della quale voglio farmi interprete mediante una elencazione delle argomentazioni, non puntigliosa, ma spero abbastanza completa.

Il primo motivo fa coincidere il massimo pregio con il massimo difetto: le strade forestali facilitano l'accesso alle aree forestate. Se ciò consente una più razionale col-

tivazione del bosco ed una altrettanto razionale manutenzione, determina anche:

- una esagerata antropizzazione del bosco;
- la conseguente distruzione del sottobosco (i dati ufficiali del servizio forestale della PAT parlano di danni valutabili attorno al 70-90% a seconda che si tratti di zone frequentate o in zone prossime a concentrazioni turistiche);
- la parcellizzazione del bosco, costituendo barriere per la fauna selvatica (zone di diffidenza o di inibizione molto ampie - 20/30 metri per lato) che sono qualcosa di più che un semplice disturbo;
- un accesso, e conseguente degrado, dei biotopi oggi non troppo accessibili.

La presenza di strade forestali determina inoltre l'incentivazione dell'abuso legale o illegale:

- quello legale: la concessione di permessi immotivati;
- quello illegale: lo scavalco, l'effrazione della stanga, quando non la semplice incuranza del divieto.

In ogni caso ci troviamo di fronte al fenomeno della motorizzazione della montagna, gravemente dannoso quando avviene nelle aree boscate, doppiamente dannoso quando attraverso le strade forestali si determina l'accesso alle zone al di sopra del limite del bosco. Pensiamo alla lentezza con la quale rimarginano le ferite inferte alla delicata vegetazione d'alta quota.

Veniamo ai motivi direttamente collegati alla costruzione delle strade forestali:

- la modificazione delle condizioni microclimatiche e idrogeologiche;
- la violenza di taluni interventi con tracciati che non tengono conto dell'andamento del terreno (per esempio: evitando pendii troppo ripidi, ammassi rocciosi, zone caratterizzate da particolari associazioni forestali);



Strada forestale «Cercenadura Fratte» - Tonadico - Primiero

- la disinvoltura nel risolvere il problema dei materiali di scavo con il «semplice» rovesciamento nelle scarpate;
- la mancata stabilizzazione di scarpate utili o inutili;
- il ricorso ad opere murarie non di rado esagerate o immotivate.
Ci sono poi i pericoli indotti:
- i fenomeni di erosione (ma in molti casi sarebbe più opportuno parlare di franamento e di esondazione) a seguito di acquazzoni o piogge prolungate che trasformano le strade forestali in torrenti «impropri» (e dico impropri perché, pur avendone – talvolta – la portata, non dispongono invece delle caratteristiche di resistenza e autoprotezione dei torrenti veri, diventando così delle brecce, delle ferite, nei pendii boscati o – peggio – non boscati);
- ma anche se i fenomeni erosivi fossero minimi, esisterebbe comunque il sostanziale contributo alla riduzione dei tempi di corrivazione delle acque, che rappresenta un sostanziale indebolimento delle possibilità di autodifesa del suolo. I dati della PAT – in riferimento al bacino dell'Avisio – parlano di tempi di corrivazione ridotti oggi a 1/10 di

quelli rilevati negli anni '50. E individuano in essa una delle cause determinanti l'aumento dei rischi di esondazione dei torrenti e dei fiumi.

Tra i rischi non vanno sottostimati quelli relativi alla manutenzione, alla mancata manutenzione, alla impropria manutenzione delle strade forestali. I comuni hanno qui grandissima parte.

Il comune di Moena (~70 km di strade forestali) stanZIA in bilancio ~50 milioni per gli interventi di manutenzione. Non so se sia una situazione ottimale, una situazione modello, temo di no. Certo è che la stragrande maggioranza dei comuni del Trentino fa meno – molto meno – del comune di Moena. Vediamo così chilometri e chilometri di strade forestali ridotte a solchi inservibili nei boschi e sui pendii. Sono puro danno ambientale, senza contropartite utili.

Talvolta vediamo invece furbizie ingiustificabili: per alleviare gli oneri della manutenzione si passa alla semplice asfaltatura, realizzata ovviamente all'insaputa della Forestale.

Veniamo così all'ultimo motivo, oggi il più delicato. Come dicevano i latini «in cauda venenum»: le vie tagliafuoco. Si sta infatti preoccupantemente diffondendo, al fine di giustificare la costruzione di nuove strade forestali, la motivazione di corrispondere alle esigenze della protezione civile.

Lo trovo un argomento pericolosissimo poiché incentiva l'intervento nelle zone più incontaminate in quanto inaccessibili (almeno per ora). Permettetemi di dire solo per inciso che la dizione di «vie tagliafuoco» è impropria, in quanto l'esperienza dimostra che questi interventi, realizzati nell'America del Nord o – per stare più vicini a noi – in certe zone dell'Austria o della Baviera o degli Appennini, sono impraticabili nella nostra provincia causa la conformazione orografica. Esse dovrebbero avere infatti una larghezza almeno di 30-50 m per risultare efficaci.

Qui si parla invece di strade forestali atte a consentire l'intervento dei mezzi della protezione civile. Diverse motivazioni, ma le medesime controindicazioni sopra elencate di tutte le strade forestali.

La nostra obiezione (la nostra convinzione) è che il numero degli incendi nei boschi sia direttamente proporzionale alla loro antropizzazione. Quanto più si facilita la penetrazione, tanto più si facilitano i meccanismi di degrado, ivi compresi gli incendi dolosi (certamente da noi non così numerosi come altrove), colposi o accidentali. A nostro avviso ha carattere di misura preventiva di maggior efficienza, di risparmio economico, di risparmio ambientale, predisporre i bacini di rifornimento per elicotteri, purché - naturalmente - tali bacini non vengano realizzati nel bosco, con costruzione di strade forestali per realizzarli e per consentire di mantenerli in efficienza.

Mi rendo conto di dire delle cose scomode, non allineate - se non proprio dissonanti - rispetto allo spirito del convegno. Il rispetto e la stima che ripongo nell'Associazione Forestale, mi consente di portare le nostre ragioni, in quanto accomunati da una cultura dell'ambiente che trova larghi margini di compatibilità. La sintonia potenziale è data dalla comune avversione all'utilizzo improprio della montagna, all'utilizzo improprio delle aree forestali.

Ebbene - purtroppo - tutto ciò è facilitato dall'uso improprio della viabilità forestale, che è la regola anziché l'eccezione.

Permettetemi di richiamare due situazioni esemplari.

La prima: la sinistra orografica della Valle dei Mocheni. Ci troviamo di fronte ad una zona caratterizzata da una tripla viabilità parallela con continui collegamenti. Ciò ha comportato un abuso nella fruizione del bosco e della montagna con un riutilizzo, degradante ambientalmente, di malghe, fienili e piccole costruzioni. Le conseguenze sono una disseminazione di rifiuti di grande e piccola dimensione, la dispersione dei liquami di quelle che non si possono neppure chiamare fognature, il proliferare di captazioni abusive, prelievi abusivi di legname, la distruzione di flora e fauna.

Può anche darsi che si tratti di un caso limite. Viene però da paventare che potrebbe essere la norma se si realizzasse il disegno di costruire una strada forestale

ogni 150 m di quota, come da qualche parte si sostiene, con i relativi collegamenti.

La seconda: la zona nei pressi di passo Cinque Croci interessata dagli interventi del Progettone e da altri interventi non meglio identificabili. Le finalità e le modalità di quegli interventi hanno determinato una motorizzazione della zona, per cui un bilancio danni/benefici fa propendere decisamente dalla parte dei primi. Il via-vai di Panda 4x4 non ha certo disincentivato l'accesso motorizzato a quella parte del Lagorai, che è già molto oltre i limiti di guardia, se si considerano i vincoli di tutela teoricamente prescritti dal PUP.

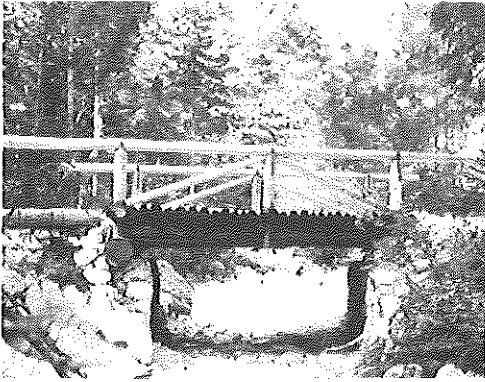
Eccoci quindi arrivati alla precisazione di un altro consistente pericolo implicito alla realizzazione delle strade forestali: la pre-costituzione del precedente.

La strada forestale, il suo progressivo abuso, determina il fatto compiuto della presenza del traffico, della invasione dei prati d'alta quota trasformati in parcheggi (come al passo Cinque Croci appunto), determina anche la convinzione che ormai si debba dare uno sfogo e quindi a qualcuno potrebbe venire in mente di collegare la Val Campelle con la Val Cia, o la Flavona con Madonna di Campiglio. Questo è grave se prodotto del caso, gravissimo se prodotto di intelligenza.

Nel mio intervento ho parlato spesso di utilizzo abusivo delle strade forestali. Giustamente mi si può obiettare che esiste un sistema di sorveglianza qualitativamente e quantitativamente superiore a qualsiasi altro nel resto d'Italia: 152 custodi forestali e una settantina di forestali della PAT. In totale 220 unità.

Ammettendo che siano tutti sul territorio devono sorvegliare «solamente» 1.411,5 ha di bosco, con relativi 21,4 km di strada forestale, ciascuno.

Vale però la pena di elencare le mansioni che spettano ai custodi forestali: effettuare la sorveglianza estiva e invernale sul territorio, imporre il rispetto delle varie leggi provinciali, segnalare qualunque situazione di pericolo o di alterazione dell'ambiente, soddisfare i diritti di uso civico dei residenti, seguire le misurazioni del legname, sorvegliare tutte le operazioni e i lavori che riguardano i boschi e le infra-



Ponte in tronchi - Strada forestale «Gattoli» - Transacqua - Primiero.

strutture boschive là dove agiscono squadre dipendenti da privati, nonché operai comunali e forestali. Inoltre devono risolvere i problemi di natura amministrativa legati al patrimonio boschivo e curare i rapporti di convivenza tra l'Ente forestale e l'Ente comunale, con quanto spesso consegue in termini di mediazione e compromesso.

Se si lasciano a parte alcuni comuni minori o piccoli consorzi, che fanno storia a sè, si può dire che il custode forestale svolge la sua funzione di sorvegliante solo casualmente, quando, mentre controlla altri lavori, si imbatte in persone che contravvengono a qualche legge. Non esistono – a nostro avviso – le premesse perché una vera e propria azione di sorveglianza, razionale e produttiva, possa essere efficacemente esercitata.

La mia è stata una analisi sicuramente severa, purtroppo però non distante dalla realtà. 310.538 ha di foreste con 4.700 km di strade forestali e più di 3000 km di strade diversamente classificate, implicano l'esistenza di circa 27 metri di strada forestale per ettaro. Siamo cioè assai prossimi al limite di qualsiasi altra zona boscata dell'arco alpino con caratteristiche affini alle nostre.

Con questo non voglio affermare che assolutamente non si debba più pensare ad alcuna strada forestale. Certo è che negli interventi bisognerà adottare tutti i criteri di prudenza e oculatezza possibili. Particolare attenzione dovrà essere posta alla ri-

qualificazione del sistema di sorveglianza, ponendo rimedio alla insufficienza numerica, ai limiti attuali nella sua organizzazione, all'arretratezza dei regolamenti riguardanti la vigilanza boschiva, ma anche – già che ci siamo – quella venatoria, promuovendo l'aggiornamento professionale interno e una azione didattica esterna che costituisca un'utile intervento di cultura ambientale e quindi di prevenzione.

La preziosità collettiva dei beni ambientali non consente però atteggiamenti concilianti e transigenti. Va quindi potenziata e sostenuta l'azione di repressione di qualsiasi abuso, applicando appieno le norme amministrative, ma anche quelle penali e civili.

Il ruolo culturale e di alta professionalità dei tecnici forestali è sempre stato apprezzabile ed apprezzato e questo convegno, come quelli che lo hanno preceduto, dà il segno di quanto la difesa dell'ambiente non possa e non debba essere confinata tra le intuizioni ideologiche o le mode passeggere, ma vada invece valorizzata da un serio e costante impegno scientifico e professionale. Vi ringrazio pertanto per avermi consentito – a nome di Italia Nostra – di partecipare ai vostri lavori.

Giorgio Rigo
«Italia Nostra»
Sezione di Trento