

## *La viabilità nella politica forestale della Provincia Autonoma di Trento*

Verso la metà degli anni cinquanta in presenza di boschi sconvolti dagli intensi sfruttamenti del periodo bellico, l'Amministrazione forestale diede avvio alla fase di normalizzazione e naturalizzazione dei complessi boscati attraverso due scelte fondamentali: la riduzione drastica dell'intensità del taglio e l'impostazione di un nuovo sistema di coltivazione dei boschi inquadrato nei canoni della selvicoltura naturalistica.

Infatti dai 500.000 m<sup>3</sup> di legname tagliato negli anni cinquanta, si passò dopo il '60 a 240.000 m<sup>3</sup> e, parallelamente, a fronte di una consolidata consuetudine di concentrare l'utilizzazione su tagliate a raso, con denudazione di determinate superfici, venne imposto un taglio leggero, diffuso e frequente, che selezionava le singole piante e manteneva una costante copertura forestale. Questo secondo provvedimento selvicolturale, fortemente messo in forse dall'impossibilità materiale di una applicazione economica in una così raffinata selvicoltura per la mancanza di una adeguata rete viaria di penetrazione nel bosco, suscitò allora delle vivaci spinte per il ritorno alle forme di utilizzazione tradizionali ed elevate, ma soprattutto concentrate per rendere remunerativo il taglio.

Si vuole ricordare infatti che a quei tempi rilevante era il peso economico del prodotto legno: basti pensare che il valore di 1 m<sup>3</sup> di legname era pari a quello di 8 giornate di operaio (boscaiolo); all'attualità tale rapporto è 1:1.

Il modo e lo strumento, per superare tali ostacoli e dare quindi avvio ad una vera e propria rivoluzione selvicolturale, fu individuato nella considerevole riduzione dei costi di esbosco, rendendo così economici prelievi legnosi impostati eminentemente a privilegiare l'evoluzione naturale dei boschi e non quindi l'aspetto meramente produttivo.

Si diede così avvio all'esecuzione di strade forestali, il cui massimo impulso fu raggiunto negli anni '70 (si ricorda che in quegli anni si realizzava in media 200 km/anno di strade).

L'avvertenza poi di sviluppare una viabilità tecnicamente corretta e non superflua consigliò la impostazione di strumenti pianificatori specifici (Piano strade forestali).

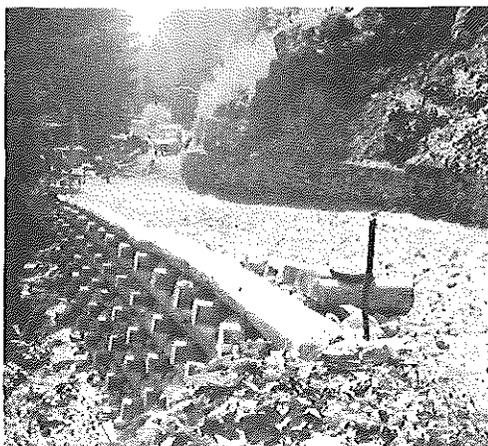
Proprio con la collaborazione del prof. Hippoliti ed a seguito di un puntuale censimento della viabilità forestale e non, furono definiti, in un apposito piano recepito dal Piano Generale Forestale della provincia di Trento, i parametri tecnici che dovevano e devono condizionare la programmazione e la progettazione delle strade forestali indicando anche come meta quantitativa da raggiungere uno sviluppo viario pari a 28 m/ha.

I ritmi elevati che si imposero alla realizzazione di tali opere per commisurare lo sviluppo viario all'estensione di quella selvicoltura e, di contro, la scarsità di risorse finanziarie disponibili, hanno portato da un lato all'avvicinamento a grandi passi

agli obiettivi prefissati e dall'altro alla ritardata esecuzione, in alcuni casi, degli interventi di rifinitura che avrebbero potuto fornire un appropriato inserimento estetico della strada nell'ambiente circostante.

Tali constatazioni motivarono, all'inizio degli anni '80, una prima inversione di tendenza con un progressivo rallentamento nelle costruzioni ex novo di strade e un proporzionale aumento, ove necessario, dell'attività di rifinitura sulle strade già realizzate, attività questa finalizzata ad una attenzione maggiore all'aspetto estetico ed alla corretta e puntuale redistribuzione delle acque di scorrimento superficiali.

Più recentemente (1986) la citata inversione di tendenza ha acquisito toni più incisivi, escludendo tassativamente la costruzione di strade non di esclusivo uso forestale (tipo B).



Piano stradale dopo l'interramento dell'«arcia» - Strada forestale «Del fen» - Canal S. Bovo - Vanoi.

### LAVORI INFRASTRUTTURALI IN ECONOMIA DIRETTA (comprese strade antincendio)

Anno	strade nuove			rifiniture		Spesa totale
	km	L. (milioni)	%	L. (milioni)	%	L. (milioni)
1980	117	1.834	86%	303	14%	2.137
1985	101	2.851	82%	603	18%	3.454
1988	59	1.768	51%	1.702	49%	3.470
1989	25	950	27%	2.550	73%	3.500

La spinta ad usi diversi da quelli suoi propri della strada forestale fu sempre presente, tanto che fin dall'inizio degli anni settanta il Servizio forestale si attivò per limitare il transito su di esse collocando dove possibile barriere metalliche. Più tardi, constatata la loro inefficace gestione da parte dei proprietari dei boschi, si fecero forti pressioni verso il legislatore provinciale per tentare di risolvere il problema con norma legislativa.

Fu così che venne approvata la L.P. n. 48/78, che stabilì precisi criteri d'uso delle strade forestali abolendo su di esse il transito libero.

La legge tuttavia non determinò risultati totalmente esaurienti tanto che nel 1986 fu emanata una modifica alla norma precedente, modifica che, per essere decisamente più restrittiva della prima, si ritene-

va dovesse finalmente risolvere il problema.

I concetti nuovi che tale legge introduceva riguardavano la differenziazione delle strade forestali fra quelle di esclusivo uso forestale, comunemente poi chiamate di tipo A, e quelle di preminente uso forestale o di tipo B.

Sulle prime, ammontanti a n. 1.644 strade per 2.800 km (60%) era ed è vietata qualsiasi circolazione con veicoli salvo quella strettamente connessa alla coltivazione del bosco, sulle seconde, pari a n. 964 (40%) strade per 1.900 km, l'amministrazione proprietaria poteva, e può, secondo certi criteri, autorizzare il transito diverso da quello per scopi forestali.

Le amministrazioni proprietarie non infrequentemente vanificarono i propositi anche di questa seconda legge, attraverso

un momento gestionale non improntato ad una rigida limitazione del traffico, ma piuttosto teso verso una permissività non dovuta.

In verità tale comportamento fu rivolto in via preminente nei confronti dei censiti; dei 16.000 permessi infatti rilasciati dai comuni nel 1987, il 70% era indirizzato appunto ai residenti.

Inoltre, raffrontato tale dato alle presenze turistiche nelle valli, si può anche concludere che non è poi così drammatica la frequenza autorizzata sulle strade forestali (si pensi, ad esempio, che nel 1988 sui rifugi alpini le presenze sono state 5.000.000, mentre le presenze in provincia in quell'anno hanno superato i 25.000.000).

Dopo vent'anni di applicazione di una politica forestale che contempla la strada forestale quale strumento indispensabile per il suo raggiungimento, si possono fare delle valutazioni globali, ancorché sintetiche, sull'efficacia della politica medesima. Essa ha consentito, oltretutto lo sfruttamento razionale e più economico dell'importante risorsa forestale, anche la formazione di boschi che, sia in termini quantitativi che, e soprattutto, qualitativi, possono a buon diritto confrontarsi con i migliori boschi europei.

Di contro la solo parziale efficacia degli strumenti legislativi, in relazione alla limitazione del transito, concentra l'impegno futuro in questa direzione, impegno già in atto attraverso la chiusura con sbarre metalliche delle strade di tipo A e la sollecitazione (nei confronti del nostro Assessore) per una ulteriore modifica normativa che riduca ulteriormente le possibilità di abusi.

Merita fare delle precisazioni circa un altro aspetto del problema: spesso si tende a classificare come strada forestale qualsiasi via di transito che in quale modo lambisca o penetri nell'area forestale.

Così ovviamente non è e lo dimostra il fatto che a fronte di 4.000 km di strade forestali classificate tali, sono state recentemente censite altre strade non forestali, ma che comunque interessano il bosco, per uno sviluppo totale di queste ultime di 2.900 km (strade pubbliche).

E ancora è da ricordare che tutte le stra-

de sono state realizzate su richiesta o comunque con il consenso pieno delle amministrazioni proprietarie che, non lo si dimentichi, hanno in definitiva il potere di destinazione dell'uso del territorio e quindi la possibilità di svuotare certe impostazioni sul corretto uso della viabilità forestale con scelte urbanistiche non appropriate.

Convinti quindi che l'impatto estetico, quando esiste, della strada forestale come infrastruttura, sia largamente compensato dai vantaggi di tipo colturale che esse determinano, ritengo che la tranquillità dei boschi in relazione sia al naturale evolversi dei rapporti ecologici in essi esistenti, sia all'assolvimento della multifunzionalità dei boschi medesimi, si realizzi da un lato attraverso una esecuzione delle strade rispettosa dei contorni ambientali, dall'altro attraverso la loro rigida ed esclusiva destinazione per gli scopi loro propri.

Vorrei rivolgermi ora agli ambientalisti, con i quali ci siamo trovati spesse volte in perfetta sintonia, almeno concettuale, su aspetti questa volta di sfruttamento degenerativo dei boschi, per chiedere loro una disponibilità a capire e risolvere i motivi di contrasto su questo argomento, garantendo da parte nostra altrettanta disponibilità ad un colloquio costruttivo sui temi ambientali, temi a noi cari e congeniali.

Altro appello, anche se in senso opposto, ma con identiche finalità, voglio farlo ai cacciatori che frequentemente si pongono di ostacolo all'uso proprio delle strade forestali anche se paradossalmente per l'esercizio intelligente della loro attività dovrebbero con più forza di qualsiasi altra categoria d'utenza perseguire l'esclusione di tutti i veicoli a motore dai boschi e dalla montagna.

**dott. Mario Pedrolli**

Sostituto del dirigente del  
Servizio Foreste, Caccia e Pesca  
Provincia Autonoma di Trento