

La viabilità minore e i Piani Regolatori Generali dei Comuni montani

PROF. ING. CARLO G. BERTOLOTTI

Presidente dell'Istituto di Architettura e Urbanistica Montana

Premessa

Numerose sono le immagini che il termine montagna può evocare e vari di conseguenza i modi di affrontarne i problemi; quindi diverse sono le proposte di soluzione e diversi i modi di concepire una politica a queste soluzioni finalizzate.

È perciò indispensabile soffermarci a chiarire due concetti: quello di montagna intesa come territorio e quello di montagna intesa come problema per la collettività.

La montagna intesa come territorio

L'Italia è un paese essenzialmente montuoso.

La catena delle Alpi, quella degli Appennini, i rilievi delle isole formano un'orografia estremamente movimentata con un'estrema varietà di situazioni, a tal punto che solo un quinto del territorio nazionale è da considerarsi una vera e propria pianura.

Se si eccettua la Svizzera, non esiste nessun altro Paese europeo più montuoso del nostro.

Infatti, facendo riferimento alle « regioni agrarie », prese in considerazione dall'ISTAT e quindi sulla base di una classificazione puramente geografica, il territorio nazionale è così composto:

52 % montagna

27 % collina

21 % pianura.

Un criterio solo geografico, che si basi sull'altimetria o sulle regioni agrarie, non è però sufficiente ad identificare in maniera precisa la montagna.

Per avere un quadro più esauriente occorre rifarsi alle valutazioni di tipo amministrativo ed economico-sociale, prese in considerazione dalla Legge 25 luglio 1952, n. 991, a titolo « Provvedimenti in favore dei territori montani », meglio conosciuta come « Legge per la montagna ».

Questa legge ha rappresentato il più concreto indirizzo di politica montana ed il canale attraverso il quale sono stati convogliati i più massicci interventi statali nel settore.

In base ad essa vengono considerati montani i Comuni situati per almeno l'80 % della loro superficie al di sopra dei 600 metri di altitudine o aventi un dislivello di almeno 600 metri tra punto minimo e punto massimo del territorio, a condizione che la somma dei redditi dominicale ed agrario dei terreni censiti non risulti superiore alle 2400 lire per ettaro.

Identificazione, questa, della montagna italiana che fu migliorata ancora, in base alla Legge 30 luglio 1957 n. 657, con la possibilità di classificare tra i territori montani anche solo porzioni di Comuni censuari per meglio aderire a determinare le particolari situazioni locali.

Tale delimitazione ufficiale della montagna italiana è risultata la più organica a livello europeo, tanto da essere ripresa quasi alla lettera in Francia nel 1959.

In base ad essa la montagna italiana assume queste dimensioni: su 8.050 Comuni, 4.073 sono considerati montani, con una superficie montana di 15.862.037 ettari contro 30.122.445 ettari di superficie nazionale e una popolazione montana di 9.360.525 abitanti contro una popolazione globale di 54.025.211 abitanti al censimento del 1971.

Si ha cioè che:

- sono montani il 51 % dei Comuni italiani;
- la montagna occupa il 53 % del territorio nazionale;
- su tale territorio montano vive il 17 % della popolazione italiana.

La montagna intesa come problema per la collettività

Un tale fatto, ossia la presenza all'interno del Paese di una così vasta area montana, pone la collettività davanti ad una serie di problemi, da quelli troppe volte drammatici della difesa e conservazione del suolo a quelli tipici del sottosviluppo socio-economico.

Questo territorio montano, esteso tanto da occupare oltre la metà del suolo nazionale, per la sua particolare struttura geofisica condiziona fattori ambientali e determina esigenze, necessità e problemi che si diversificano notevolmente da zona a zona.

È sufficiente per questo anche solo pensare alle caratteristiche altimetriche e di pendenza dei terreni, dalle quali dipendono le possibilità di coltura agraria.

Sulle Alpi è la superficie silvo-pastorale a predominare, mentre solo l'8,8 % del suolo ha possibilità seminatrici.

Man mano che si scende lungo gli Appennini i terreni a prato, pascolo e bosco diminuiscono proporzionalmente e il terreno seminativo aumenta fino a rappresentare il 40 % della superficie agraria.

Sui rilievi della Sicilia i seminativi superano il 50 %; su quelli della Sardegna sono le zone a pascolo a predominare a tal punto da ricoprire una buona metà del territorio montano.

Queste caratteristiche si ripercuotono sulla zootecnia: il numero dei bovini, maggiore sulle Alpi e sull'Appennino settentrionale, diminuisce in maniera considerevole sull'Appennino centro-meridionale e sui rilievi delle isole; gli ovini e i caprini, scarsi sulle Alpi, seguono la tendenza opposta: aumentano sull'Appennino settentrionale e ancor più su quello centro-meridionale, sino a raggiungere il massimo sui rilievi della Sardegna.

Questi dati significano in sostanza la presenza di una economia silvo-pastorale sulle Alpi, agro-silvo-pastorale sull'Appennino, agricola sui rilievi siciliani e pastorale su quelli sardi.

Dal solo esame, quindi, della componente economica legata allo sfruttamento del suolo si trae un quadro quanto mai differenziato.

Se ad essa aggiungiamo le considerazioni in merito alla attività turistica, all'industrializzazione, all'inurbamento e alla progressiva spopolazione, alla carenza di infrastrutture e di servizi sociali, con le diverse caratterizzazioni che ciascuno di questi aspetti assume nella differenza tra il Nord e il Sud del Paese, il quadro diventa di estrema complessità.

Infatti la montagna, popolata fin da tempi antichi quando motivi di sicurezza indussero l'uomo a ricercare luoghi meglio difendibili, ha rappresentato per secoli un mondo appartato ed autosufficiente in un certo tipo di economia, quella chiusa della società pre-industriale.

È proprio col superamento di questo tipo di economia che inizia la crisi della montagna, crisi che va man mano crescendo in maniera proporzionale allo sviluppo dell'industria.

Un mondo quindi ad economia chiusa, sovente arcaico, il più delle volte con marcate caratterizzazioni precapitalistiche, che, cercando di sopravvivere a se stesso, non è quasi mai riuscito, per tutta una serie di motivi di ordine storico ed ambientale, a trovare una sua collocazione nella società industriale che si è andata sviluppando dagli inizi di questo secolo.

Il ruolo insostituibile della montagna

Verrebbe, allora, spontaneo pensare che, se le mutate condizioni di vita hanno decretato la fine di un mondo, potrebbe non essere razionale opporsi a che un tale fenomeno naturale abbia il suo compimento; in altre parole, ci si potrebbe chiedere se non sia il caso di cessare di contrastare la tendenza in atto ed abbandonare definitivamente la montagna alla desertificazione.

Un siffatto ragionamento, che pur tuttavia alcuni ecologi sostengono, intendendo conservare la montagna staticamente uguale a se stessa, tutta boschi e roveti e pietraie, priva della presenza stabile dell'uomo, non è praticamente sostenibile, e ciò per diverse ragioni.

Innanzitutto l'aspetto sociale. Uno stato civile non può infatti disinteressarsi e lasciare al proprio destino di esodo più o meno forzato quasi dieci milioni di cittadini che andrebbero ad infoltire, in un Paese come l'Italia, le schiere dei sottoccupati e dei disoccupati della pianura.

Viene quindi l'aspetto territoriale. In un Paese come l'Italia, in cui metà della superficie totale è montagna, la prima risorsa da utilizzare è lo spazio. Può l'Italia, con una densità di popolazione tra le più alte d'Europa, lasciare riversare nelle zone di pianura dieci milioni di persone, che trasformerebbero certamente l'attuale congestione in paralisi totale?

E quello della difesa del suolo. Il territorio montano non può per nulla essere trascurato perché la preservazione dei beni collocati al piano richiede continui lavori di sistemazione idrogeologica e di rimboschimento sui monti, onde impedire, o per lo meno contenere nelle loro conseguenze, quegli eventi disastrosi purtroppo così frequenti in Italia.

C'è inoltre il problema di assicurare le comunicazioni anche attraverso regioni orograficamente tormentate, che altrimenti separerebbero come barriere diversi paesi o parti di uno stesso paese: le vie di traffico economicamente di importanza vitale richiedono trafori, ferrovie e strade, che devono essere mantenute sempre efficienti da personale residente in zona.

Le regioni alpine devono, poi, ospitare, in un Paese che sulle Alpi ha i suoi confini, guarnigioni ed impianti militari per assicurare la difesa nazionale. E anche questa esigenza implica un certo presidio di popolazione.

Analogamente bisogna creare e mantenere una rete di vie secondarie per realizzare e conservare efficienti impianti idroelettrici, cave, miniere, i cui prodotti sono indispensabili per la prosecuzione delle attività nelle zone industrializzate.

E ancora non si può non riflettere sul contributo che il complesso delle attività agricolo-silvo-pastorali dà all'economia del Paese; è bensì vero che per quanto attiene ai prodotti agricoli e degli allevamenti i costi sono quasi certamente non concorrenziali con quelli della pianura e men che meno con quelli di alcuni grandi Paesi agricoli d'oltre confine.

Ma è altresì vero che nessun Paese previdente può permettersi, pensando all'incerto futuro, di essere tributario dell'estero per alcun genere di prodotti indispensabili alla pura sopravvivenza.

Il patrimonio forestale costituisce, a sua volta, una voce importante dell'economia montana, se mantenuto e sfruttato con razionalità.

La produzione di tutti questi beni, sia agricoli (frutta, uva, patate, segala, foraggi), sia d'allevamento, sia forestali ed il loro impiego in industrie di trasformazione e condizionamento (alimentari, formaggi, vini, liquori, pollami, carni, squadrati in legno, mobilio, oggetti artistici, pasta di carta, pietre da taglio, tessuti) si traduce nella disponibilità di numerosi posti di lavoro ed in un contributo non trascurabile al totale del prodotto nazionale lordo.

Infine la città, intesa come concentrazione di attività e di uomini, non può fare a meno della montagna.

Le ragioni non risiedono solo nel fatto che essa costituisce un mercato e quindi uno sbocco per i suoi prodotti, o un luogo di ricreazione per i suoi abitanti sempre più logorati da un ritmo frenetico di vita e che ad ogni occasione cercano di sfuggire, anche solo per poche ore, all'ossessione del cemento e del rumore, ma nella ormai eccessiva congestione delle aree più accessibili e nell'esigenza di alleggerirla.

Il decentramento non può tuttavia avvenire unicamente in campagna, semplicemente perché non esiste ormai abbastanza campagna per accogliere adeguatamente e senza gravi compromissioni del territorio agricolo tutte le attività che dovrebbero esservi insediate. Parte di esse dovrà allora trasferirsi nelle zone di montagna, anche se evidentemente non a quote alte e, in molti casi, potrebbe anche trovarvi un ambiente più congeniale al proprio sviluppo.

Nei fatti ora accennati è racchiuso il problema della montagna. Si è anche detto, come alcuni intendano conservarla staticamente uguale a se stessa; altri ne propongono in astratto lo « sviluppo nella tradizione », quando l'evoluzione della nostra società è continua e inarrestabile.

È invece indispensabile che pure la montagna cambi, ma conseguentemente alle sue reali potenzialità e caratteristiche, nel rispetto di una pianificazione intelligente e responsabile.

Ben vengano quindi le innovazioni purché giustificate e rispondenti alle esigenze delle comunità coinvolte.

In montagna possono dunque essere ragionevolmente aperti trafori, tracciate autostrade, giungere attività terziarie e, qualche volta, piccolo-industriali, essere installati servizi sofisticati: tutto ciò finirebbe per mutarne parzialmente il volto, ma potrebbe ugualmente essere realizzato e si giustificerebbe se fossero rispettati i vincoli e le peculiarità dell'ambiente, le esigenze e le aspirazioni delle Comunità valligiane, senza alcuna indulgenza per le attività meramente speculative.

Sviluppo equilibrato ed ottimizzazione dei costi dell'economia montana

Da quanto esposto risulta acquisito un punto fondamentale, cioè l'esigenza di ubicare comunque in montagna certe attività e la necessità del contributo delle tipiche produzioni montane al bilancio economico generale.

Ciò implica il mantenimento di un complesso di servizi a rete e puntuali, cioè in poche parole di tutta una serie di infrastrutture, per un minimo di popolazione residente, con costi altissimi a causa dell'avversità dell'ambiente e della rarefazione degli insediamenti.

Ecco, allora, sorgere la necessità di contenere tali costi ripartendoli su una base maggiore di utenti opportunamente localizzati.

Il che significa l'abbandono, in generale, delle alte quote, tranne che per gli insediamenti turistico-sportivi e la corretta urbanizzazione dei fondo valle.

La consistenza totale auspicata per la popolazione eccede però nettamente il numero di addetti che possono essere assorbiti da attività tradizionali, per cui si pone il problema di impiegare le restanti forze lavorative disponibili.

Ma ciò risulta congruente con gli obiettivi di una concreta pianificazione nazionale, perché le congestionate aree metropolitane devono essere alleggerite mediante il trasferimento di quelle funzioni che siano compatibili con l'ambiente montano e perché esiste una forte domanda di spazi per la ricreazione e la pratica di attività sportive, che proprio la montagna può soddisfare vedendo per questa via occupata un'altra percentuale dei suoi abitanti.

Il cerchio viene così a chiudersi: la stabilità della popolazione permette di realizzare e di gestire con costi accettabili quei servizi che contribuiscono a trattenerla; l'abbondanza di mano d'opera, così disponibile, assicura lo sfruttamento delle risorse tradizionali ed inoltre l'even-

tuale incremento di attività turistico-sportive, agro-silvo-pastorali, industriali e terziarie.

Qualsiasi genere di insediamento compatibile con le peculiarità della montagna vi può essere accolto.

In generale, nel caso di attività industriali, esse dovranno richiedere spazi relativamente limitati; risultare poco inquinanti, se le fonti di approvvigionamento o gli utilizzatori dei prodotti sono lontani; comportare alti valori aggiunti per unità di peso, allo scopo di contenere l'incidenza dei costi di trasporto; richiedere un basso livello di investimento per occupato, onde ottenere risultati significativi con le modeste risorse finanziarie disponibili.

A favore di una politica di industrializzazione leggera della montagna si possono ascrivere le tradizioni di laboriosità dei montanari, per i quali, tuttavia, si pone il problema della riqualificazione professionale.

Numerosi sono i settori produttivi suscettibili di interessanti sviluppi, tra cui la fabbricazione ed il montaggio di componenti elettronici, la realizzazione di minuterie metalliche, di orologi e di apparecchi di precisione, la confezione di prodotti alimentari di qualità (incoraggiata anche dall'abbondanza di acqua), le costruzioni meccaniche in piccola serie, le industrie tessili, dell'arredamento, di trasformazione di prodotti caratteristici della montagna.

Si tratta di sviluppare una rete di piccole e medio-piccole imprese, da poche decine ad un massimo di un centinaio di dipendenti.

Vale anche la pena di sperimentare formule organizzative nuove, per esempio assorbendo mano d'opera a tempo parziale onde non sottrarla del tutto alle attività agro-silvo-pastorali, come si è fatto — con un'esperienza nel suo genere esemplare — negli Ateliers Ruraux in Savoia.

Altre occasioni di occupazione possono derivare dal trasferimento nelle zone montane di attività terziarie e servizi, oggi insediate in aree congestionate.

Alcuni sono già tradizionale appannaggio della bassa e media montagna, come gli ospedali per lungodegenti, i sanatori, le case di riposo; si tratterà semplicemente di proseguire una saggia politica di localizzazione.

Ma molte possibilità sono offerte dai centri di ricerca e di formazione professionale, dagli istituti dei centri universitari con relativi alloggi per il personale e gli studenti e dagli uffici direttivi ed amministrativi di grandi società con interessi estesi e diversificati, per le quali l'ubicazione della sede è relativamente indifferente.

Il grado di efficienza delle attività terziarie e dei servizi insediabili,

oltre a quelli previsti in relazione alla popolazione ed alle attività esistenti, deve tuttavia risultare quasi indipendente dalla loro localizzazione, onde renderne conveniente il trasferimento dalle aree congestionate.

Infine, il servizio ormai principale che la montagna assicura alla città è rappresentato dall'offerta di uno spazio per la ricreazione, lo sport in generale e la pratica dello sci in particolare.

L'esercizio di queste attività offre ricchezze e notevoli possibilità di lavoro ai montanari, mediante la realizzazione e la gestione di alberghi, locali di ristoro e di ritrovo, impianti di risalita ed esercizi commerciali.

È però auspicabile, per impianti sportivi e turistici, un grado di inserimento nell'ambiente naturale più felice di quello generalmente perseguito fino ad oggi.

L'intervento secondo i criteri esposti e la mobilitazione di un apprezzabile volume di investimenti, peraltro recuperabili nel tempo mediante l'attenuazione delle diseconomie derivanti da congestione e casualità degli attuali insediamenti, è indispensabile per realizzare uno sviluppo equilibrato del territorio.

In esso la montagna e la città ospitano ciascuna una propria popolazione, con tradizioni e caratteri precisi, non risultante dal confluire casuale di elementi sradicati dall'ambiente originario; ciascuna produce dei beni caratteristici al servizio anche dell'altra, ospitando inoltre una frazione ragionevole di attività per le quali non esistono vincoli particolari di localizzazione.

Così dalla montagna proverranno beni e servizi a vantaggio di regioni più ampie, dalle quali ritorneranno altri beni e servizi, in modo da mantenere equilibrati i rispettivi commerci e movimenti di capitale, tenuto anche conto del flusso di ricchezze dalle metropoli alle alte valli per pagare la fruizione di impianti turistici e sportivi, destinati a soddisfare una domanda di ricreazione in continuo aumento.

Le condizioni indispensabili al permanere in loco delle popolazioni montane: la strada come infrastruttura fondamentale

Si è detto, e va ribadito, che la condizione fondamentale per arrestare e possibilmente invertire la tendenza al costante esodo delle popolazioni montane è di assicurare loro tutta una serie di infrastrutture per lavorare e per vivere, senza delle quali è impensabile poter venire in aiuto della montagna.

Si tratta di sforzi motivati dalla necessità di mantenere viva questa montagna, ma anche giustificabili quando schiudano ulteriori prospet-

tive di lavoro ai residenti e comportino un onere finanziario accettabile in rapporto al numero dei cittadini serviti, grazie ad una loro razionale distribuzione nel territorio di Comuni contigui ed opportunamente consorziati.

Abbiamo parlato di infrastrutture e non vi è dubbio che fra di esse un posto fondamentale spetti alle strade, sia quelle di grande penetrazione sia quelle di alleggerimento di queste ultime e di collegamento trasversale che costituiscono la viabilità minore a cui è forse necessario dedicare maggior attenzione di quel che finora non sia stato fatto. Attenzione nei confronti di una corretta viabilità minore che potrebbe diventare uno dei fattori fondamentali di trasformazione strutturale di queste aree ancora in arretrato nel loro sviluppo e quindi nella loro stabilizzazione demografica.

Sugli aspetti tecnici e legislativi di questa viabilità minore è opportuno soffermarci, date le opinioni spesso discordanti e approssimative che esistono in proposito.

La viabilità minore montana: sue necessità di integrazione e mantenimento

Si intende per viabilità minore montana tutta quella rete di strade che, senza avere importanza nazionale o regionale, servono gli interessi di uno o più centri abitati, facendo sì che essi si sentano membri di un'unica Comunità e fra di loro integrantisi.

Tale rete di strade costituisce la trama e l'ordito del tessuto connettivo del territorio montano.

È il caso delle vecchie strade, sostituite in molti casi da attuali strade statali, ma che pur tuttavia svolgono ancora utili funzioni di collegamento fra paesi di fondo valle, delle strade che collegano il fondo valle principale ai paesi ubicati nei valloni secondari, delle strade di arroccamento dai fondo valle verso i centri più isolati, delle strade di valico che collegano vallate con termini, delle strade panoramiche di mezza costa e delle vecchie strade militari.

Tutte queste strade in parte già esistono e in parte devono venire costruite e soprattutto mantenute anche d'inverno (perché le strade di montagna chiuse d'inverno è come se non esistessero e allora sarebbe stato inutile costruirle), se non si vuole che tutte le parole spese dai politici in favore della montagna restino soltanto « flatus voci ».

Ho detto devono perché solo così questa montagna, spesso trascurata ma il più delle volte solo sfruttata, potrà vivere e proficuamente esercitare la sua indispensabile funzione.

Non è questo il luogo per entrare nel merito delle caratteristiche tecniche, di planimetria e altimetria dei tracciati, di scelta dei materiali, di tecnologie costruttive, ma è sufficiente precisare che occorre essere molto esigenti se non si vogliono strade che si degradino in breve volgere di tempo, perché la montagna è una grande distruttrice e spendendo poco si corre il rischio di avere buttato i denari al vento.

Così pure non è il caso di soffermarci sulla manutenzione estiva di queste strade tanto essa è ovvia, anche se troppo di frequente si verificano casi di completo abbandono, nessuno occupandosi della loro manutenzione ordinaria, né Amministrazioni centrali né Enti periferici.

Quanto al mantenimento invernale esso — ben lo sappiamo — costa, e molto, ma questo costo non lo si deve ritenere un elemento aggiuntivo, bensì parte integrante del costo della strada che può e deve essere calcolato già al momento stesso della progettazione.

Si può quindi concludere che se la montagna italiana, e non solo italiana, deve essere stabilizzata da un punto di vista di un dignitoso insediamento umano ha anche bisogno di un'efficiente e razionale viabilità minore che oggi non abbiamo; ha bisogno di strade che la valorizzino, non ai fini della speculazione edilizia ma allo scopo di permettere ai valligiani di poter lavorare in attività remunerative e, di conseguenza, di sentirsi uniti fra di loro e membri attivi, importanti, della collettività.

Se i montanari non protestano, o protestano troppo poco, non è infatti una buona ragione per trascurarli.

Amministratori, tecnici, costruttori da ormai tanti anni hanno ingaggiato una battaglia per il mantenimento di un'efficiente viabilità invernale sulle autostrade e sulle grandi strade di pianura e di valico, attraverso concorsi, congressi, esperimenti, corsi, divulgazione di notizie ed assistenza.

Non ci si può onestamente lamentare dei risultati perché le comunicazioni nazionali e internazionali sono sempre e puntualmente assicurate; il parco macchine dell'ANAS come ad esempio quello dei Ponts et Chaussées in Francia e delle Autostrade Federali in Germania, si è notevolmente potenziato, le mentalità sono cambiate, le tecnologie sono enormemente avanzate.

Ora, però, si vuole di più e cioè una efficiente e coordinata viabilità minore.

Le Regioni, i Comprensori, le Comunità montane, i Comuni e i Consorzi di Comuni devono, quindi, costruire strade in montagna là dove effettivamente risultino più convenienti per le attività e l'eco-

nomia montana e non — come è accaduto — per le attività più comode ad accrescere i privilegi della pianura, e devono mantenerle sia d'estate che d'inverno.

Gli strumenti attuali di intervento

La progettazione — e per progettazione non s'intende soltanto il risultato finale di uno studio esclusivamente tecnico — deve essere però affrontata e risolta con un tipo di mentalità diversa da quella imperante.

Finora infatti queste strade di montagna o non sono state costruite oppure nella migliore delle ipotesi la loro costruzione è stata decisa dalle Amministrazioni centrali (per lo più Province) senza consultare le Autorità locali (le Comunità e i Comuni montani) e quindi senza tenere nel dovuto conto i loro interessi, le loro esigenze ed aspettative.

Ora nella progettazione di questa ben definita viabilità minore occorre avere come scopo preciso il mantenimento della salvaguardia dell'ambiente montano nella sua interezza: cioè uomo e territorio.

E l'ambiente montano non solo sopravvive benissimo nelle sue caratteristiche alla realizzazione di questa viabilità secondaria, ma se ne avvale per la sua vita, purché essa viabilità sia ancorata a una corretta pianificazione territoriale.

Ancorare la viabilità alla pianificazione territoriale in un rapporto di reciproca subordinazione: ecco dunque la condizione primaria per salvaguardare il territorio e l'uomo di montagna.

A monte di ogni tracciato vi deve essere la scelta programmatica sulla destinazione del territorio, così come non bisogna dimenticare che anche le scelte urbanistiche devono essere strettamente legate alla fattibilità tecnica di questa viabilità minore.

Non si può pensare ad una strada solo come congiungimento di due poli: la strada — e tanto più una strada di montagna — in quanto si svolge su di un territorio, il quale è un elemento vivo, concreto, che può reagire in molteplici modi, perde la fisionomia di arteria di collegamento e diventa protagonista di più vasti rapporti umani nell'ambito della sua integrazione con i nuovi valori che si attribuiscono al territorio medesimo.

Occorre, perciò, che la strada venga inserita negli strumenti urbanistici e tali strumenti urbanistici tengano conto di tutte le sopracitate esigenze.

Non solo, ma è indispensabile che, soprattutto in questo settore delle infrastrutture primarie, esistano delle interrelazioni tra i diversi

Piani Regolatori Generali a livello intercomunale o comprensoriale in modo che gli obiettivi prefissati dai singoli Piani abbiano a collimare fra di loro.

Una simile comunità d'intenti, lungi dal limitare in qualche modo le autonomie locali, indirizzerebbe gli interventi verso una giusta ed equilibrata programmazione, evitando dannosi sprechi di tempo e di investimenti ed assicurando, invece, una efficace ed unitaria distribuzione di servizi.

Ed ecco delinearci uno dei ruoli che devono assolvere le Comunità montane per contribuire ad una sollecita progettazione e realizzazione di tali opere: la verifica dei tracciati, l'esame della loro coerenza con i vari strumenti urbanistici, l'eventuale reciproco adeguamento, l'obbligo del rispetto delle soluzioni definitivamente accettate.

Tutte le enunciate priorità, nell'ambito della viabilità secondaria, vanno tenute ben presenti già all'atto della stesura dei Piani di Sviluppo Regionali e previste, poi, nei Piani Regolatori Generali Comunali ed Intercomunali, fino a trovare pratica realizzazione nei Programmi Pluriennali di Attuazione.

L'obiettivo essenziale che ci si deve porre è garantire la continuità di erogazione finanziaria alle Comunità e ai Comuni montani per la realizzazione o il compimento dei programmi esecutivi di tali opere.

È pure vero che nel nuovo meccanismo introdotto dalla Legge 28 gennaio 1978, n. 10, sulla edificabilità dei suoli, la formazione delle risorse per la realizzazione delle opere di urbanizzazione attinge in larga misura ai contributi che saranno versati dagli operatori, soggetti dei nuovi interventi edificatori, all'atto della concessione.

È questo un meccanismo quasi « automatico » di formazione di risorse, che dovrebbe nel tempo rendere assai meno dipendenti i Comuni dalle finanze regionali e nazionali per questo tipo di opere, incentivando al tempo stesso la programmazione operativa delle opere infrastrutturali nell'ambito dei programmi di attuazione degli strumenti urbanistici generali.

Ma se questi sono i contenuti fondamentali ed innovativi è tuttavia opportuno prevedere altri meccanismi di intervento a carico delle popolazioni privilegiate e a favore delle popolazioni montane, come mutui a tassi agevolati, contributi a fondo perduto, sgravi fiscali permanenti e così via.

Purtroppo, a causa dell'aumento dei costi dei fattori di produzione registratosi negli ultimi anni, le aziende di trasporto non sono in grado di migliorare i livelli di servizio, hanno difficoltà nella istituzione di nuove corse e tendono ad abbandonare le linee a scarso traffico.

Occorre, pertanto, una politica dei trasporti finalizzata ad una serie

di interventi nel campo del trasporto automobilistico collettivo che, nelle concessioni, privilegi quei concessionari che gestiscono anche quelle linee in montagna poco o nulla remunerative.

In conclusione, un buon sistema di comunicazioni stradali, il controllo delle prestazioni delle aziende che esercitano i trasporti pubblici e che vanno aiutate, la garanzia di agibilità delle strade ai mezzi privati, l'efficienza delle telecomunicazioni, la possibilità offerta agli operatori economici di essere agevolati nelle loro iniziative, il maggior peso da darsi alla autonomia degli Enti pubblici locali coordinati nelle loro Comunità e correttamente operanti nel campo urbanistico, tutto ciò è l'unico modo di salvare la vita della montagna italiana.