

Prof. FILIPPO GUIDO AGOSTINI

*Dell'Istituto di Scienze Geografiche  
dell'Università di Parma e Sezione di Cremona*

Per quanto avete poc'anzi sentito dalla presentazione del prof. Lechi, le circostanze mi portano a limitare ora il mio intervento ad una relazione quasi aneddotica, ad una disamina basata su delle esemplificazioni reali tratte per la maggior parte dalle risultanze di uno studio analitico sulla *viabilità minore* nelle Prealpi Comasche, copia del quale è stata distribuita ai presenti ed il cui testo precede queste pagine negli Atti del Convegno.

Allo scopo di sgomberare intanto il campo da equivoci, dirò che si potrebbe discutere a lungo sul termine e sul concetto di « viabilità minore », ma che di fronte alla concretezza e — direi — all'impellenza delle situazioni determinate dall'incessante realizzarsi di tracciati rotabili sulle montagne che mi è dato di conoscere, sarebbe un po' come la classica disputa sul sesso degli angeli mentre Bisanzio sta per cadere in mano ai Turchi di Maometto II, cioè un più che vano esercizio accademico che al momento ci si può senz'altro risparmiare. Siamo di fatto di fronte al divenire dilagante ed incontrollabile di un fenomeno che non sembra intenzionato, in prospettiva, a risparmiare alcun tratto di interesse insediativo dei terreni « alti » sui nostri rilievi.

Gli esempi ai quali ora, come accennato, mi riferirò possono valere spesso credo, per extrapolazione e analogia anche in tanti altri casi, con le dovute distinzioni e differenze nelle cause e negli effetti, di volta in volta peculiari. A quest'ultimo proposito devo dire che nell'ambito dei miei studi e ricerche geografici, frequento ambienti montani non solo alpini e mi accorgo — consentitemi il luogo comune — che davvero « quasi tutto il mondo è paese »: si vede che questa sorte di « stradomania » (come è stata chiamata e che, giungerei a dire, quasi trascina se stessa) costituisce forse un *momento* connesso con la medesima natura evolutiva o involutiva di certe odierne situazioni di umanizzazione di territori in altitudine. Mi pare interessante in merito e per inciso riportare una recente considerazione del sociologo montanaro e studioso della montagna Elio Bertolina, secondo il quale la « stradomania » in questione si poggerebbe intanto su di una serie di equivoci tra i quali quello connesso al fatto che le popolazioni di montagna ritengano che una strada (anche in altitudine) sia sempre una buona cosa, che non faccia mai male — come le scuole —, fatto che trova tuttavia la propria contraddizione in se stesso: basti osservare le « ferite » spesso *purulente*

che le montagne presentano sui fianchi in corrispondenza di troppi tra i tracciati viari che li incidono.

Veniamo ora all'esemplificazione concreta, iniziandola ad occidente dell'area prealpina considerata in particolare.

Per il settore della Val d'Intelvi si notano, per ciò che concerne la viabilità « minore » in altitudine, interventi numerosi ed a volte paradossali. Basti, per questi ultimi, ricordare un singolarissimo tracciato che sale al Passo del Bonello, con una ampiezza che — al momento dei sopralluoghi — variava dagli otto metri circa, a qualche decina di centimetri (cui la riduce il franare dei materiali da monte verso valle) consentendo a malapena il passaggio ad uno spericolato mezzo « fuoristrada ». Come può essere giustificata una simile realizzazione? Forse nella prospettiva di un immaginoso — per non dire pretestuoso — progetto di « valico internazionale »? Allo stato dei fatti, in corrispondenza sull'altro versante gli Svizzeri molto più saggiamente, anzi normalmente, dispongono sì di una strada che si innalza anche più in alto del Passo, ma che è di vero « servizio », di buon servizio alla montagna, con utilità non solo turistica ma ancora oggi silvo-pastorale.

D'altro canto si ventilano e realizzano impianti quali funivie, assai discussi e discutibili, sia per raggiungere un centro abitato montano tradizionale come Pigra dal litorale lariano (piuttosto che migliorarne la viabilità esistente, e non solo d'accesso), così come per allacciare all'inverso un centro turistico rivierasco quale l'« exclave » italiano di Campione d'Italia sul Ceresio con la « vetta-belvedere » della Sighignola già raggiunta da un tracciato rotabile da Lanzo d'Intelvi (1). Mi sono permesso questo divagare sulle sperequazioni nel campo dei collegamenti anche alternativi a quelli viari d'altitudine, per rendere un po' l'idea di un certo sostanziale disordine che regge i fili di una pianificazione praticamente inesistente nel settore.

Rimanendo sempre nella stessa area, possiamo anche notare come si trovi facilmente modo di tracciare articolati sistemi viari minori in altitudine, ma si trovi difficoltà nell'allacciare comunque al fondovalle persino frazioni di Comuni permanentemente abitate: faccio per quest'ultimo caso l'esempio di Almanno di Schignano dove la strada è giunta sì faticosamente, ma con ritardo rispetto allo svilupparsi di altri trac-

---

(1) Ma, sia detto per inciso, ben altra difficoltà trova l'attuazione del progetto di una strada litoranea che metterebbe in comunicazione Campione d'Italia con Osteno (in alternativa al disagiata valico della Val Mara e a quello spesso operato di Oria), passando dalla località S. Margherita sul Ceresio — a sua volta collegata a Lanzo da una vetusta funicolare —, progetto che recentemente è tornato alla ribalta per interessamento di un consigliere regionale (Tacconi) che ne richiede l'attuazione.

ciati (quali si diramano a monte di Casasco) aventi ben altri « fruttuosi » scopi.

Mi accorgo che questa mia può sembrare quasi più una serie di denunce, che una relazione di studio. Ma, a parte quanto ho premesso iniziando, penso non sia comunque fuori luogo che lo studioso esponga senza remore le risultanze delle proprie indagini anche quale pubblica informazione, talora come antidoto al malcostume e alla demagogia; ciò può giungere non solo a sensibilizzare la stessa opinione pubblica, ma persino a determinare ripensamenti od opportune iniziative da parte degli organi responsabili.

Così, ad esempio, riguardo ad un singolare tracciato a suo tempo eseguito nel Triangolo o Trapezio Lariano e che sale dal versante meridionale ad una delle antecime del Monte San Primo — senza che sia mai riuscito a comprenderne un plausibile significato — ora pare abbia assunto la funzione di una (seppure un po' *rimediata*) « strada di servizio » *anti-incendio*.

Con l'occasione mi viene da pensare alle non poche strade cosiddette « di servizio » che sono state realizzate in altitudine, e a domandarmi se la montagna, con coloro che comunque la insediano o che ne vengono anche periodicamente a contatto (senza intenti di speculazione economica o politica o carrieristica), abbiano o avranno di che ringraziare per tali *servizi* ricevuti i responsabili.

Non ci si può tra l'altro nascondere che la maggior parte dei tracciati in altitudine favorisce quasi automaticamente il diffondersi del cosiddetto « fuoristrada » ed in particolare del *motocross* improprio ed indiscriminato, soprattutto per il suo digitare sui terreni circostanti in modo variamente dannoso (per i « solchi » nella cotica erbosa, la sconnesione del fondo di mulattiere e sentieri, ecc.), nonché di disturbo e pregiudizio per l'incolumità di tanti altri fruitori della montagna: viene da chiedersi se per certuni abbia ancora senso il civile assioma che la libertà di ciascuno dovrebbe avere un limite in quella degli altri. Certo sono sempre più numerose le amministrazioni comunali che hanno provveduto a regolamentare il transito sui propri tracciati d'altitudine, ma ben altra cosa è far rispettare poi le norme in questione.

Proseguendo ora con l'esemplificazione concreta, si può giungere a reperire dei tracciati viari d'altitudine che non sembra esagerato definire — almeno a tratti — come « inverosimili »: posso riferirmi tra gli altri a quello che sale da Barzio ai Piani di Bobbio e da questi scende a Valtorta con un percorso che lascia davvero stupefatti soprattutto nel tratto bergamasco: infatti — a parte le indefinite diramazioni, pur sempre « di servizio », che ne digitano sui Piani — il tratto che scende verso la Valtorta presenta le più diverse irregolarità pur essendo

stato addirittura asfaltato per un buon tratto in prossimità dell'abitato del Comune di Valtorta là dove questo è stagionalmente in pericolo per una valanga che con periodicità non prevedibile scende dalla Corna Grande; tale fenomeno, ovviamente, con il passar del tempo contribuirà al fatale deteriorarsi del tracciato in questione, a meno di non prevedere una sua manutenzione sproporzionatamente onerosa. Aggiungo che in quel tratto dell'abitato ci sono già almeno due case decisamente esposte al pericolo citato.

Ma ciò che, sotto una visuale più ampia di utilizzazione e di assetto del territorio, mi pare — se mai possibile — quasi più strano è la disinvoltura con la quale si tendono ad eseguire i tracciati delle cosiddette « intervallive » alle quali vi è chi ha dato l'appellativo di « striscianti »: rimanendo pur sempre in Lombardia, potrei citare quella notevole della Cantoniera di San Marco, tra Bergamasca e Valtellina, la quale è pure soggetta alla devastazione delle valanghe. Tra quelle da me riportate nell'indagine acclusa ve n'è una che difficilmente potrebbe essere immaginata come più paradossale: mi riferisco alla cosiddetta « Pedemontana » o « Prealpina Orobica ». Certo vi sarà tra i presenti chi conosce assai meglio di me questa strana realizzazione, ed avrà già rilevato come intanto le stesse due denominazioni per essa citate sono: la prima errata fondamentalmente, mentre la seconda è del tutto sproporzionata all'entità dell'opera in questione; viene quasi il sospetto che tali denominazioni servano a giustificare il tracciato stesso demagogicamente.

La strada intervalliva or ora citata presenta intanto un percorso del quale è arduo comprendere una plausibile e corretta giustificazione: infatti ha inizio sul versante comasco da Maggio (2) e risale la Val di Bongio — dopo aver abbandonato un suo primo tratto che, costruito inizialmente, scende sino al letto del torrente per risalire in stretti tornanti — con l'erezione addirittura di un viadotto che attraversa la valle (incidendo sul paesaggio e sulle pubbliche finanze per alcune centinaia di milioni di lire), nonché di un vero e proprio traforo nelle pendici del Zucco della Croce (di cui ho visto far brillare le prime mine mentre già stava nevicando agli inizi di questo inverno); se poi tale galleria non avesse potuto essere realizzata per le caratteristiche geomorfologiche del rilievo in quel tratto, allora si sarebbe ricorsi allo scavo nel tratto stesso di un « vallo », un'ampia e profonda trincea, con asportazione di materiale almeno dieci volte superiore a quella già notevole richiesta dal traforo, con un costo ecologico a mio avviso semplice-

---

(2) Mentre tradizionalmente esisteva una stradina proporzionata allo scopo che saliva da Maggio alla Colma di San Pietro e ne ridiscendeva, in parte come mulattiera, sulla Bergamasca.

mente assurdo. Tutto ciò con qualche giustificazione? Per una strada che può servire realisticamente e relativamente a pochi, per non tutti i mesi dell'anno (3), che collega valli che tra di loro non hanno, come forse un tempo, concreti interessi complementari, con pretese turistiche da considerarsi pretestuose per l'insediamento di una vera « stazione » invernale e per il resto relativamente modeste salvo inconfessabili intenti di « valorizzazione » dei terreni adiacenti (4).

Tenendo poi conto della franosità variamente indotta a monte e a valle del tracciato, con vistose « discariche » (di particolare risalto sulla sinistra della Val Bordesiglio) lo stesso studioso non può fare a meno di deplorare l'assieme di tali constatazioni di fatto, se si considera per di più l'esistenza di ben altre esigenze insoddisfatte nell'ambito dei collegamenti viari di altitudine.

Altro *caso* che spicca per la propria peculiarità, è quello del collegamento stradale che ormai si è realizzato tra Pasturo e la località del Pialeral: si tratta rispettivamente di un Comune e di un tratto del proprio territorio montano dove l'allevamento bovino di montagna in Lombardia è sempre stato e rimane tra i più ricchi, e ciò senza che sino ad oggi si sia mai sentita l'esigenza di nessuna strada in altitudine per « favorirlo »: sfido a dimostrarmi il contrario. Ora che la rotabile verso l'alto tende sempre più a rendersi « agibile » e ad essere percorsa da autovetture, potremo constatare come migliorerà in qualità e in quantità l'allevamento in questione. È un esempio *vivo* che andrà tenuto in osservazione perché di evidente valore concreto.

Rimanendo nell'ambito di considerazioni che possono parere semplicemente empiriche — ma che sono pur vere nella loro realtà —, occorre ammettere che ogni ragione o pretesto sembrano validi per tracciare strade in altitudine. Un tipico esempio che mi affiora alla mente — pur al di fuori di quelli della ricerca acclusa — per la sua attualità e sintomaticità, riguarda un tratto di rilievo a monte di Foppolo (Val Brembana) dove ho potuto constatare che per l'impianto di opere *deflettrici* antivalanga (5) sul crinale tra il Monte Valgussera e il Pizzo del

---

(3) A meno di non volerla sgomberare dalla neve, come già avviene — spesso a fatica — per quella non lontana del Comune di Morterone che pure serve un insediamento permanente, seppure inconsueto per queste Prealpi.

(4) Pretese e intenti di « valorizzazione » che hanno già indotto alla Colma di San Pietro qualche edificazione — del genere *seconda casa* — anche di opina-bile collocazione, quali le due « villette » poste proprio *sotto* il Santuario, a valle della strada, in evidente contrasto dunque con gli elementi di richiamo tradizionali e caratteristici di quell'ambiente.

(5) Manufatti intesi a determinare una distribuzione artificiale e meno pericolosa della neve, soprattutto sulle dorsali.

Vescovo, nonostante giunga già sul primo una seggiovia utilizzabile per il trasporto di uomini e materiali, si è ritenuto nondimeno di realizzare una pista rotabile per raggiungere più comodamente la dorsale interessata ai lavori, determinando così un dannoso taglio al piede di pendii in altitudine: ciò senza che le dovute sanzioni pecuniarie del Corpo Forestale abbiano potuto costituire un efficace « deterrente », quasi che fossero considerate come una specie di costo impreveduto ma opportuno.

Potrei continuare con la citazione di esempi più o meno paradossali o inquietanti, ma mi preme ora dare risalto al fatto — già accennato dal prof. Bertolotti — che in genere, nel costruire una strada d'altitudine, quasi mai si pensa al *mantenimento* di essa per il futuro, tanto più quando ne venga meno la ragione d'uso contingente. Quasi sempre si spera che un'« amministrazione competente » ne assuma il carico, ed intanto con il passar del tempo il tracciato facilmente si degrada e tende così a scoraggiare « l'assunzione in carico » ipotizzata. In troppi casi, insomma, si agisce come se tale genere di opere potessero trovare nel tempo un rimedio in se stesse: ne consegue il degrado dei pendii corrispondenti, non di rado rovinoso.

Intanto il costituirsi di accessi rotabili a terreni *alti* determina spesso qua e là (quando questi ultimi siano ben esposti e magari accoglienti) il sorgere delle solite « villette » che una volta edificate — non saprei bene in quale « concordia discorde » con i cosiddetti piani urbanistici dei relativi comuni di montagna — non mi è mai capitato di notare che venissero demolite per qualche buon motivo giuridico-amministrativo.

Così credo costituisca una vera « rara avis » il ripristino di un tratto di terreno d'altitudine sul quale sia stata tracciata una rotabile « abusiva ». Nel caso del suo abbandono le conseguenze sono quelle alle quali ho già accennato in precedenza e talune eccezioni non fanno che confermare la regola, così come è avvenuto per alcune delle strade militari del primo conflitto mondiale le quali — se non hanno fatto a tempo ad essere *valorizzate* per un qualsiasi scopo — tendono ad essere cancellate dal detrito di falda, dalla vegetazione e così via, senza lasciare tracce marcate di degrado: ma si tratta di opere eseguite dai genieri o dagli Alpini, con ben altra concezione di solidità e rispetto per la dinamica evolutiva dei fianchi montuosi (esempi se ne possono portare, più propriamente, per i rilievi alpini; esempio tipico per le Alpi Comasche il Monte Legnone).

Quanto ho esposto sino ad ora concorre anche a rinfocolare la polemica tra le genti di montagna (cui gli alti tracciati giungono ad essere proposti e ad apparire quasi come un mito), e altri fruitori della

montagna stessa, tra i quali spiccano i cosiddetti *ecologi* in senso lato (i quali considerano i tracciati in questione sotto una visuale critica, magari esasperata). Tutto ciò determina una disordinata polemica che tende a remunerare soprattutto la speculazione e la demagogia.

In conclusione mi si permetta di formulare una proposta costruttiva: quella di avviare una razionale, sistematica bonifica della viabilità minore in altitudine sino ad oggi realizzata e che ne mostri l'esigenza, iniziando dai tratti di effettiva, maggior pubblica utilità: per i tracciati superflui, impropri o comunque in abbandono con degrado ambientale, occorrerà ripristinare al meglio la situazione naturale antecedente. Tutto ciò ed in particolare, con coraggio.

Quel civile coraggio che purtroppo sembra venir meno, anche perché si tende ad avere un certo timore di dispiacere agli eletti, agli elettori, agli imprenditori, ai « pagatori », a quelli che ci guadagnano comunque: sembra quasi di giungere ad imitare, senza volerlo, il « Brindisi di Girella » del buon Giusti. Intanto si tende in tal modo a perpetuare un certo costume e non rimane che da augurarsi che la stessa situazione economica contingente — con la quale dobbiamo confrontarci e le stesse scelte che per essa si vanno imponendo — porti a doverosi ripensamenti nei riguardi della proposta citata e dei nuovi progetti di rotabili « minori » sulle porzioni non ancora « servite » e d'altitudine dei rilievi montani.