

La viabilità nel processo di pianificazione delle alpi venete

PROF. PIETRO BERNI

*Incaricato nell'Istituto di Economia e Politica Agraria,
Facoltà di Economia e Commercio, Università degli Studi di Padova in Verona*

1. Le alpi venete e le vie di accesso: l'attuale situazione

La montagna nel Veneto assume, com'è noto, caratteri prealpini nei territori di Verona, Vicenza, Treviso e nella sezione meridionale della provincia di Belluno dove man mano ci si sposta verso nord diviene tipicamente dolomitica.

La situazione orografica trova conferma osservando la distribuzione delle alpi, che occupano i territori più elevati della montagna, per fasce altimetriche: circa il 70 % del numero, cui corrisponde il 46 % della superficie potenzialmente produttiva (1), si trova al di sotto di 1.500 m s.l.m. e solo il 7 %, cioè il 17 % della superficie, è localizzato al di sopra di 1.800 m s.l.m. (Tab. 1).

Tabella 1 - Distribuzione delle alpi per classe altimetrica nel Veneto

Classe altimetrica	Alpi		Superficie	
	n.	%	ha	%
< 1200 m	182	29	9.124	15
1200 - 1500 m	244	40	19.754	31
1500 - 1800 m	149	24	23.488	37
> 1800 m	43	7	10.563	17
Veneto	618	100	62.929	100

(1) La superficie produttiva comprende il prato — in realtà poco diffuso —, il pascolo nudo e arborato, il pascolo cespugliato, l'incolto produttivo (pascolo povero), il bosco ceduo e quello a fustaia; è ovviamente esclusa la superficie improduttiva occupata da rocce, strade, fabbricati, ruscelli e così via. Nel pascolo arborato la proiezione della chioma degli alberi sparsi sul cotico erboso va dal 20 % al 50 % mentre nel bosco supera il 50 %. Il pascolo cespugliato presenta una incidenza del cespuglio di solito superiore al 40 %.

Nelle tre province prealpine solo il 3 % della superficie supera quota 1.800 m s.l.m. mentre nel bellunese il 32 % delle aree pascolabili si trova nella fascia più elevata.

La superficie produttiva al di sotto di 1.500 m s.l.m. è nel primo caso il 68 % e nel secondo il 22 %.

Tabella 2 - Distribuzione della superficie delle alpi per classe altimetrica e per provincia

Classe altimetrica	Verona		Vicenza		Treviso		Belluno	
	ha	%	ha	%	ha	%	ha	%
< 1200 m	2.477	20	3.682	21	912	38	2.053	7
1200-1500 m	6.297	51	7.591	42	1.361	57	4.505	15
1500-1800 m	3.593	29	5.814	32	130	5	13.951	46
> 1800 m	—	—	965	5	—	—	9.598	32
Totale	12.367	100	18.052	100	2.403	100	30.107	100

La posizione geografica ha ovviamente influito sui rapporti che si sono stabiliti nel tempo con i territori contermini. Così, ad esempio, mentre sulle malghe prealpine le comode strade che collegano la montagna alla pianura hanno favorito la domanda di pascolo esercitata dagli allevatori del piano, sulle altre si è stabilita, tramite i valichi dolomitici, una integrazione territoriale con i caricatori provenienti dalle valli altoatesine che confinano a nord con la provincia di Belluno quali ad esempio la Val Pusteria e la Val Badia.

La montagna veneta, dal lago di Garda fino alle sorgenti del Piave, si presenta, sotto questo aspetto, più ricca di investimenti di altre regioni dell'arco alpino grazie alle bellissime strade che l'ingegneria militare ha realizzato nel corso di quella tragica esperienza che fu, per le popolazioni delle alpi centro-orientali, la « grande guerra ».

L'inchiesta ha rilevato che negli ultimi dieci anni la viabilità di collegamento con gli alti pascoli del Veneto è stata oggetto di particolare attenzione e il 45 % delle alpi ha potuto beneficiare di questo miglioramento (Tab. 3); nel corso dell'indagine si è potuto anche accertare che l'intervento a favore della rete viabile è risultato più frequente di ogni altro investimento specie nelle malghe situate al di sotto di 1.500 m s.l.m. ove più della metà, vale a dire il 56 % della superficie produttiva, ne ha beneficiato.

Tabella 3 - Distribuzione per classe altimetrica dei miglioramenti eseguiti negli ultimi dieci anni alle strade per automezzi di accesso alle alpi

Classe altimetrica	Alpi		Superficie	
	n.	%	ha	%
< 1200 m	97	53	5.579	61
1200 - 1500 m	115	47	10.549	53
1500 - 1800 m	56	38	8.618	37
> 1800 m	9	21	3.697	35
Veneto	277	45	28.443	45

Man mano che ci si sposta verso l'alto la domanda di comode comunicazioni da parte dei caricatori aumenta gradualmente e si passa dal 44 % delle alpi più basse al 58 % di quelle più elevate; se si tiene conto delle priorità, vale a dire del miglioramento richiesto con assoluta precedenza, tali valori raggiungono il 27 % e il 48 % rispettivamente.

La diversa collocazione altimetrica ha contribuito ad evidenziare l'indispensabile funzione che la viabilità di penetrazione in altitudine riveste affinché le malghe possano continuare a svolgere funzioni di difesa del territorio — specie oltre i limiti della vegetazione arborea dove più forti sono i danni causati dall'abbandono — di valorizzazione della zootecnia di montagna e di piano, e di tessuto connettivo atto a rendere possibile lo sviluppo di altre attività quali ad esempio quella turistica, del turismo naturalistico, escursionistico e così via. In particolare la carenza di strade rotabili rappresenta ancora oggi, soprattutto sulle fasce più elevate, il fattore limitante l'utilizzo di ampie superfici

Tabella 4 - Tipi di accesso nelle alpi abbandonate e in quelle caricate

Tipo di accesso	Malghe abbandonate				Malghe caricate			
	Alpi		Superficie		Alpi		Superficie	
	n.	%	ha	%	n.	%	ha	%
Strade per automezzi	39	34	3.167	31	382	75	40.140	75
Str. per mezzi spec.	12	10	993	10	39	8	4.696	9
Mulattiera buona	25	22	1.770	17	48	10	4.504	9
Mulattiera difficile	39	34	4.202	42	34	7	3.452	7
Veneto	115	100	10.132	100	503	100	52.792	100

Tabella 5 - Distribuzione delle alpi per tipo di accesso e classe altimetrica

Tipo di accesso	< 1200 m				1200 - 1500 m		
	Alpi		Superficie		Alpi		Super
	n.	%	ha	%	n.	%	ha
Strade per automezzi	127	70	6.789	74	187	77	16.353
Strade per mezzi speciali	26	14	992	11	11	5	588
Mulattiera buona	16	9	677	8	28	11	1.262
Mulattiera difficile	12	7	666	7	18	7	1.551
Totale	182	100	9.154	100	244	100	19.754

Tabella 6 - Distribuzione delle alpi per tipo di accesso e tipo di proprietà

Tipo di accesso	Privata di 1 persona				Privata di più persc		
	Alpi		Superficie		Alpi		Super
	n.	%	ha	%	n.	%	ha
Strade per automezzi	95	67	4.722	73	109	75	6.833
Strade per mezzi speciali	17	12	395	6	12	8	565
Mulattiera buona	23	16	1.203	18	17	11	635
Mulattiera difficile	7	5	226	3	9	6	665
Totale	142	100	6.546	100	147	100	8.728

sia per le difficoltà a trovare personale disposto ad affrontare un isolamento, che può protrarsi per circa 120 giorni, sia per l'impossibilità ad eseguire quegli investimenti in grado di aumentare la produttività dei fattori e di migliorare la qualità della vita del personale d'alpe.

Esaminando i dati del censimento, disaggregati per malghe abbandonate e malghe caricate, emerge chiaramente l'influenza esercitata dal tipo di accesso sull'utilizzo delle alpi (Tab. 4).

Il 68 % della superficie abbandonata non è dotato di strada per automezzi e quasi la metà di queste alpi è raggiungibile con più di un'ora di percorso di mulattiera. La situazione è completamente opposta nelle malghe caricate: solo il 25 % del numero, e della relativa superficie produttiva, non è servito da strada rotabile.

Osservando, all'interno delle singole Comunità montane, il rapporto esistente fra carico e tipi di accesso, si rileva che nelle Comunità montane più alpine, come ad esempio nell'Agordino, nel Basso Cadore e nella Valle del Boite si accentua la tendenza all'abbandono in mancanza di

1500 - 1800 m				> 1800 m				Veneto			
Alpi		Superficie		Alpi		Superficie		Alpi		Superficie	
n.	%	ha	%	n.	%	ha	%	n.	%	ha	%
93	63	15.061	65	13	30	5.104	49	421	68	43.307	69
8	5	2.184	9	6	14	1.925	18	51	8	5.689	9
18	12	2.414	10	11	26	1.921	18	73	12	6.274	10
30	20	3.829	16	13	30	1.613	15	73	12	7.659	12
49	100	23.488	100	43	100	10.563	100	618	100	62.929	100

Comuni e frazioni				Regole				ex ASFD			
Alpi		Superficie		Alpi		Superficie		Alpi		Superficie	
n.	%	ha	%	n.	%	ha	%	n.	%	ha	%
38	70	25.843	68	13	58	4.834	67	6	25	542	31
17	6	3.000	8	3	14	1.242	17	1	4	72	4
18	7	2.609	7	5	23	1.068	15	8	33	667	39
17	17	6.242	17	1	5	80	1	9	38	446	26
70	100	37.694	100	22	100	7.224	100	24	100	1.727	100

comode vie di comunicazione; in queste zone omogenee infatti tutte le malghe abbandonate sono raggiungibili solo con mulattiera o fuoristrada. I dati per classe altimetrica confermano un aumento delle difficoltà di accesso alle alpi nelle fasce più elevate (Tab. 5). L'incidenza della superficie produttiva raggiungibile con automezzo scende dall'80 %, al 64 % e al 48 % via via che si considerano le alpi situate al di sotto di quota 1.500 m s.l.m., quelle imprese fra 1.500 m e 1.800 m s.l.m. e al di sopra di 1.800 m s.l.m.

All'interno delle varie forme di proprietà non esistono differenze di rilievo se non sulle malghe che erano, prima del D.P.R. n. 616 del luglio 1977, di proprietà dell'Azienda di Stato per le Foreste Demaniali (Tab. 6) dove solo il 31 % della superficie di malga può essere raggiunto con automezzo e addirittura il 65 % con mulattiera. Poiché questi valori oscillano, sugli altri tipi di proprietà, fra il 67 % - 78 % e il 15 % - 24 % rispettivamente, emerge con chiarezza il prevalente indirizzo di riserva naturale integrale, che si è voluto dare a questi

territori pascolivi che presentano, di frequente, cotiche pabulari di notevole valore alimentare.

Tale tendenza trova conferma osservando i dati sull'abbandono: il 45 % della superficie delle alpi di proprietà demaniale non è caricato. Visto che queste malghe si trovano in territori che potrebbero ricadere, dopo il passaggio della proprietà dall'ASFD alle regioni, nelle aree destinate a parco, ci si augura che l'alpeggio non venga considerato in futuro un elemento di disturbo, ma un'attività indispensabile al mantenimento e al recupero di antichi equilibri fra ambiti antropizzati e ambiti naturali.

2. Problemi relativi alla viabilità nei territori d'alpeggio

La partecipazione del personale d'alpe e dei conduttori alle discussioni svoltesi nel corso dell'inchiesta ha permesso di rilevare due gruppi di problemi intimamente legati alla carenza di viabilità.

Quelli appartenenti al primo gruppo riguardano il rapporto fra l'alpe e i territori esterni; in tal senso la domanda di collegamento viene esercitata allo scopo di soddisfare diverse esigenze: *a)* fra alpe e alpe all'interno della stessa vallata; *b)* fra alpi situate in vallate diverse, ma funzionalmente integrate e potenzialmente integrabili; *c)* fra alpe e centri turistico-ricreativi in quota; *d)* fra alpe e centri abitati di fondovalle.

I problemi che si presentano sono i seguenti:

1) Difficoltà a reperire personale a causa dell'isolamento che non è solo fisico, ma soprattutto sociale e culturale, e che può durare anche 120-130 giorni.

2) Difficile pendolarismo là dove esiste uno stretto rapporto fra alpe e azienda zootecnica di montagna. Si ricorda in proposito che, se la viabilità lo consente, il personale sale in malga per le operazioni di mungitura o per regolare i turni di pascolo e rientra a casa per seguire la fienagione o altre operazioni aziendali o per svolgere attività a tempo parziale in altri settori. Non va infatti dimenticato che l'economia delle famiglie degli allevatori di montagna è in larga parte un'economia mista ed il reddito globale è la somma dei redditi provenienti da diverse attività.

La Tabella 7 mette in evidenza come il pendolarismo assuma una certa rilevanza al di sotto di 1.500 m s.l.m. dove interessa 138 unità pascolive pari al 54 % delle malghe caricate. L'attività agricola rap-

Tabella 7 - Alpi caricate: distribuzione per classi altimetriche dei motivi di pendolarismo

Motivo di pendolarismo	< 1200 m		1200-1500 m		1500-1800 m		> 1800 m		Veneto	
	Alpi		Alpi		Alpi		Alpi		Alpi	
	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%	n.	%
Turismo	3	2	4	2	—	—	—	—	7	1
Studio	—	—	—	—	—	—	1	3	1	—
Commercio	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—
Artigianato	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Industria	1	1	2	1	—	—	—	—	3	1
Agricoltura	41	27	86	42	17	15	2	6	146	29
Totale	46	31	92	45	17	15	3	9	158	31

presenta il motivo che più di ogni altro spinge il personale d'alpe a spostamenti ed infatti copre il 93 % dei casi di pendolarismo.

La Comunità montana più interessata al fenomeno è quella della Lessinia, nel veronese, dove l'ottima rete viabile di penetrazione in altitudine rende quasi ovunque possibile la raccolta del latte con l'autocarro, per la trasformazione nei caseifici, e permettere ai caricatori di seguire l'attività agricola in azienda anche d'estate.

3) Riduzione del carico non solo per abbandono di alpi difficilmente raggiungibili con automezzo, ma anche per la difficoltà di apportare concimi minerali e organici in quelle tuttora caricate.

4) Perdita di capitale fisso e dei relativi valori architettonici, storici, culturali e altri a causa dell'impossibilità di trasportare materiali tecnici per eseguire miglioramenti fondiari, normali manutenzioni al capitale immobilizzato quali fabbricati per l'abitazione del personale e il ricovero del bestiame per l'esercizio dell'ospitalità nelle diverse forme di turismo; pozze per la raccolta dell'acqua di pioggia, opere di presa e distribuzione dell'acqua di sorgente, di ruscello e così via e concimazioni chimiche di fondo. Non va infine dimenticata la possibilità di rifornire l'alpe con fieni e mangimi sia per integrare la normale razione giornaliera, ma anche per affrontare le particolari difficoltà nelle quali viene a trovarsi il bestiame in seguito alle improvvise variazioni climatiche così frequenti nel periodo estivo.

5) Dissesto idrogeologico con fenomeni valangosi, incendi, slavine e simili dovuti ad incespugliamento e lignificazione delle erbe sui pascoli abbandonati.

6) Notevoli disagi nel trasporto del bestiame e in particolare quello vaccino; quando i percorsi sono lunghi e debbono avvenire su mulattiere a notevole pendenza si preferisce non inviare in alpe le vacche per evitare perdite nella produzione di latte e per le difficoltà legate alle cure del bestiame ammalato o partoriente.

Tabella 8 - Tipo di accesso nelle alpi caricate con bestiame grosso e con ovini

Tipo di accesso	Bovini ed equini				Ovini			
	Alpi		Superficie		Alpi		Superficie	
	n.	%	ha	%	n.	%	ha	%
Strade per automezzi	371	78	37.697	78	11	50	2.443	57
Strade per mezzi speciali	36	7	3.923	8	3	14	773	18
Mulattiera facile	44	9	4.125	8	4	18	379	9
Mulattiera difficile	30	6	2.781	6	4	18	671	16
Veneto	481	100	48.556	100	22	100	4.266	100

La Tabella 8 chiarisce l'influenza esercitata dalla viabilità sulla specie caricante. Le alpi prevalentemente monticate con bestiame bovino ed equino sono servite da strade per automezzi nel 78 % dei casi, mentre su quelle caricate con ovini tale valore scende al 50 %.

7) Impossibilità a prelevare il latte con autocarri per concentrare la trasformazione nei caseifici del fondovalle od anche nei poli di determinati « comprensori » di malghe.

8) Minore integrazione di reddito attraverso la vendita di prodotti o l'esercizio dell'ospitalità nelle diverse forme di turismo naturalistico, escursionistico o di fine settimana.

9) Difficile integrazione territoriale fra alpe e maggenghi — si ricorda in proposito che su questi molto spesso l'abbandono è più pronunciato che sulle alpi a causa della più forte carenza di viabilità —, ma anche fra alpi situate a diversa quota altitudinale o su diversi versanti o comunque caratterizzate da maturazione delle cotiche pabulari in differenti periodi; la conseguenza più grave di ciò è l'impossibilità di allungare il periodo di alpeggio che a seconda dei territori considerati può passare da 80-120 giorni a 120-160 giorni.

10) Rapporti di competizione con altri utenti; si tratta in questo caso di insediamento di nuove strutture urbane con sottrazione di super-

fici a pascolo, di acqua, di energia là dove è stata aperta una nuova strada o si è migliorato il vecchio tracciato.

11) Fenomeni di dissesto in seguito ad apertura di una nuova strada, piste da sci od anche all'introduzione di altre opere di urbanizzazione.

12) Carezza di rapporti sociali fra il personale d'alpe e quello addetto alle attrezzature turistiche.

13) Incompleta o inesistente integrazione di reddito da attività agrituristica anche a causa di inadeguate strutture edilizie e mancanza di attrezzature. Si ricorda che durante l'estate circa il 75 % delle alpi venete caricate può contare su di una massiccia presenza di turisti.

14) Rapporti di competizione con altri utenti delle vie di comunicazione; questo problema è sentito soprattutto dove l'ottima rete viabile rende possibile la penetrazione in altitudine di numerosi automezzi che invadono pascoli e boschi arrecando talora danni al cotico e disturbo agli animali, anche in seguito alla dispersione di pericolosi rifiuti sulla superficie pascoliva.

15) Difficoltà per gli allevatori di montagna di far fronte agli elevati canoni di affitto che vengono a determinarsi in seguito alla domanda di pascolo estivo esercitata dagli allevatori del piano sulle malghe meglio servite dalle strade rotabili.

Per quanto riguarda la viabilità interna i caricatori d'alpe hanno messo in rilievo le problematiche di seguito esposte:

1) Impossibilità di utilizzare tutte le superfici appartenenti alla malga; in questo caso la carezza di sicuri sentieri, nei passaggi sui luoghi pericolosi, impedisce al bestiame di raggiungere parte delle superfici pascolive.

2) Fenomeni di sentieramento e conseguente degrado del suolo per eccessivo calpestamento degli animali su appezzamenti in pendio.

3) Pericoli al bestiame grosso quando questo scende i pendii dopo aver utilizzato pascoli a forte pendenza.

4) Difficoltà nel prelievo di prodotti nel caso i fabbricati di malga non siano ben collegati alla strada principale.

5) Difficile trasporto di materiali tecnici, primi fra tutti concimi e letame, che tanta importanza rivestono ai fini di aumentare la produttività del cotico erboso.

3. Conclusioni

L'analisi della realtà ha confermato che i problemi legati alla viabilità ed emersi nel corso dell'indagine sulle malghe venete non sono frutto di visioni soggettive ma, al contrario, esprimono obiettive difficoltà che per conduttori, personale d'alpe e proprietari si rinnovano ad ogni stagione di alpeggio.

In generale un elemento deve essere rilevato: lo stretto legame esistente fra le alpi e il territorio sottostante può essere assicurato solo da una rete viabile in grado di consentire non solo un freno all'abbandono e al fenomeno del sottocarico, ma anche una più attenta difesa dell'ambiente e un aumento del livello occupazionale attraverso nuove fonti di reddito derivanti da una diversa economia dell'alpeggio integrata con altre attività quali ad esempio le varie forme di turismo.

L'importanza di una adeguata rete viabile nelle aree marginali è stata ormai ribadita a tutti i livelli.

La IV direttiva comunitaria stabilisce che per le zone di montagna occorre prevedere nei programmi pubblici, e nel caso non siano sufficienti, la realizzazione a breve scadenza di quelle vie di accesso che si ritengono indispensabili. Per la legge italiana n. 352, di recepimento della direttiva di montagna, le regioni possono concedere aiuti per la sistemazione di pascoli e alpeggi sfruttati in comune compresa l'attuazione delle opere « di servizio necessarie ad assicurare una loro razionale gestione ».

La legge n. 69 del 22 dicembre 1978, della Regione Veneto, nel dettare le norme di attuazione delle direttive comunitarie stabilisce che il Consiglio regionale nella ripartizione dei contributi alla realizzazione di infrastrutture « tiene conto dell'urgenza e della priorità delle opere, con preferenza alle Comunità montane che abbiano adottato il piano di sviluppo socio-economico previsto dalla legge n. 1102 del 3 dicembre 1971 ».

Nel Piano Agricolo Nazionale, settore collina e montagna, si sottolinea che l'organizzazione del territorio costituisce un fattore condizionante la presenza umana; ogni intervento volto ad ottenere incrementi produttivi deve essere pertanto preceduto dalla dotazione di infrastrutture volte a consentire migliori condizioni di vita. In particolare la realizzazione di strade di penetrazione in altitudine rappresenta, assieme ad altri servizi civili, uno strumento indispensabile al più completo utilizzo delle risorse, alla difesa dell'ambiente e al conseguimento del riequilibrio territoriale anche attraverso forme integrative e alternative di reddito, stimolando lo sviluppo di nuove possibilità di lavoro nel

settore terziario; la dislocazione delle infrastrutture deve avvenire secondo le linee indicate dai piani di sviluppo delle Comunità montane.

Il futuro assetto dei pascoli deve essere pertanto definito nel quadro del piano di sviluppo socio-economico e di quello urbanistico della Comunità montana; ogni azione dovrà essere coerente con gli obiettivi del piano ricordando che nella valutazione delle possibili soluzioni alternative l'analisi costi-benefici terrà conto anche di quei vantaggi non monetabili che si conseguono con un corretto assetto delle alpi e dunque dell'insostituibile ruolo svolto nella protezione dei territori sottostanti e quindi per lo sviluppo equilibrato di tutti i settori produttivi.

Così se fra gli obiettivi del piano della Comunità montana è previsto il potenziamento della zootecnia, lo sviluppo del turismo, sia estivo e sia invernale, dell'agriturismo, un maggior utilizzo del bosco, ogni azione sulla rete viabile volta al recupero di pascoli abbandonati o al potenziamento di quelli ancora caricati considererà il carattere intersettoriale dell'investimento e dunque delle relazioni esistenti fra pascoli, difesa del suolo, attività zootecnica, utilizzo del bosco, recupero del patrimonio edilizio anche in funzione turistica e agri-turistica, ecc.

Ogni intervento sulla rete viabile deve essere ovviamente preceduto dalla definizione delle destinazioni d'uso che si intende dare al territorio degli alti pascoli: sulla base delle condizioni naturali e degli investimenti esistenti si deciderà prima quali malghe, o quali parti di esse, dovranno essere rimboschite, oppure riservate a parco — con diversi gradi di fruizione —, quali caricate e su quali di esse potranno trovare adeguato insediamento gli impianti per sports invernali o altro tipo di turismo. Per le malghe adatte al carico, le scelte si spingeranno, ovviamente, anche a indicare quelle da caricare con vacche oppure con bestiame asciutto o con ovini.

A questo punto l'attenzione si concentrerà sui poli del « comprensorio » e cioè sui centri ove più forti saranno i rapporti fra uomo, residenza, servizi ed attività economica. Da questi poli si irraderà tutta la rete viabile in grado di assicurare un equilibrato rapporto fra l'alpeggio, le altre attività e l'ambiente. Una scelta questa particolarmente importante poiché si deve stabilire con chiarezza non solo le direttrici dei collegamenti, ma anche il tipo di accesso e soprattutto gli utenti: strade di servizio riservate al personale d'alpe, agli addetti ai boschi, alla più attenta difesa dell'ambiente, sentieri per il turismo naturalistico ed escursionistico, strade aperte al libero traffico e così via.

Solo così potranno essere superati i contrasti che spesso si verificano anche sui pascoli alti e perseguire l'obiettivo del più elevato benessere sociale.