

DOTT. ANTONIO AGGIO

*Istituto di Estimo rurale e Contabilità  
di Scienze Agrarie e Forestali dell'Università di Firenze*

### **Strade di montagna e modelli di sviluppo**

Generalmente la strada è considerata fra le infrastrutture di ordine urbanistico, alla stessa stregua delle scuole, degli ospedali, ecc. Ciò non deve far meraviglia, perché in realtà lo stesso legislatore, nelle varie disposizioni urbanistiche, ha considerato in tal senso la strada e non esiste un testo unico che sotto il profilo della pianificazione consideri la tipologia stradale.

Dal punto di vista metodologico, nell'ambito di una programmazione e di una pianificazione sull'uso del territorio e sullo sviluppo che esso viene ad avere, la strada rappresenta un *pruis* logico e pertanto dovrebbe essere oggetto di autonoma disciplina. In tal senso si è espressa l'U.R.S.S. che, nell'ambito della programmazione e pianificazione, è il paese che ha maggior esperienza (anche se non sempre i grandi piani hanno dato i risultati voluti). Questo Paese, per fini pianificatori, ha diviso il territorio nelle seguenti cinque destinazioni:

- A) territorio destinato ad uso residenziale;
- B) territorio destinato ad uso industriale;
- C) territorio destinato ad uso agricolo;
- D) territorio destinato a riserva;
- E) territorio destinato a strade.

Infatti il tipo di strada viene ad essere l'elemento condizionante lo sviluppo agricolo, industriale o residenziale. E ciò si verifica tanto nei paesi a regime socialista quanto nei paesi ad altro regime.

Tuttavia non si deve credere che la strada sia sempre un elemento di sviluppo. Talvolta, e ciò può sembrare assurdo, la strada è un elemento di disaggregazione sociale, in modo particolare nei piccoli centri di montagna.

Infatti attraverso la facilitazione della viabilità, i piccoli centri, od anche le vallate, rimangono socialmente — sottolineo il socialmente —, più isolati di altri centri che hanno maggiori difficoltà di comunicazione. Ciò perché la città od il grosso centro funge da polo di attrazione di tutte le attività culturali, amministrative, politiche; per cui i residenti di

un piccolo centro, stante la facilità dei mezzi di comunicazione, tendono a spostarsi frequentemente verso il centro più grosso. Ma non tutti i componenti dei piccoli centri si spostano o meglio si possono spostare. Accade allora il fenomeno che coloro che rimangono si sentono veramente isolati; non si crea più quello spirito comunitario, che è stato studiato tra gli altri dal Trebeschi, il quale ha riscontrato che in certe vallate nei dintorni del Bresciano, la popolazione, isolata dalla neve, si riuniva in pianura per discutere problemi culturali, sviluppando un altissimo grado di civiltà.

Il Tartaglia ad esempio discuteva problemi di altissima matematica (Castelli) nella pianura di Colle, che è un paesino dell'alta Val Trompia, e dalle cronache dell'epoca risulta che nei famosi cartelli di sfida del Tartaglia — stando sempre a quanto afferma il Trebeschi — vi erano centinaia di persone interessate alla soluzione di questi problemi, oggi inaccessibili alla maggior parte di noi.

Mentre vi era una partecipazione corale della popolazione, oggi questo patrimonio culturale e sociale si va sempre più disperdendo, perché coloro che rimangono nella località, essendo maggiormente isolati dal punto di vista psicologico, e non potendo più avere quello scambio di comunicazioni, tendono a trasferirsi e conseguentemente a trasferire tutto il nucleo familiare, verso i più grossi centri che invece sono in continuo incremento demografico.

Questo non significa — e lo dico a scampo di equivoci — che l'isolamento sia la salvezza delle popolazioni montane, invece è vero l'inverso: le strade devono sì essere fatte, ma là ove si avverta una effettiva necessità. Non si deve cioè indulgere al vezzo tipicamente italiano che è fatto più di inaugurazioni che di manutenzioni. Infatti è facile vedere strade faraoniche congiungere paesini anche con meno di cento abitanti (effettivi), salvo poi lasciare alla popolazione, ivi residente, la manutenzione di queste opere che indubbiamente sono eccessive, ed i cui costi di manutenzione, stante anche le particolari difficoltà climatiche, sono addirittura proibitivi per le casse comunali.

Queste strade non solo sono superflue dal punto di vista quantitativo e si traducono in uno sperpero di denaro, ma sono altresì dannose dal punto di vista ecologico e paesaggistico, venendo così a turbare anche l'interesse turistico di certe località montane.

La salvaguardia della montagna e delle energie umane della gente di montagna sono necessarie alla pianura, o quanto meno può esservi la possibilità di una integrazione fra le esigenze socio-economiche delle une verso le altre. Invece gli attuali modelli di sviluppo socio-economici delle zone montane, sono stati malamente intesi, da un lato attraverso il progressivo sgretolamento dei valori tradizionali e dall'altro

verso il tipo di sviluppo politico, economico, sociale, che non riflette le esigenze della gente di montagna (anche se è difficile dare una ricetta unica); ciò è tanto vero che addirittura sotto il profilo politico la gente di montagna spesso non è neppure libera di scegliersi il proprio rappresentante, perché sono le segreterie dei partiti che indicano in quella o in quell'altra circoscrizione i cosiddetti collegi sicuri, inviando come candidati a rappresentare la gente di montagna, persone che con i problemi montani poco hanno a che fare, quando addirittura nemmeno li conoscono.

Ma quello che è più grave, a mio avviso, consiste nel fatto che lo sviluppo economico della montagna, così come si è andato profilando in questi ultimi tre secoli, è stato uno sviluppo economico di sfruttamento di tipo para-coloniale.

È sufficiente leggere un po' di letteratura sull'argomento per accorgersi come le montagne siano state oggetto di depauperamento boschivo per l'installazione delle fabbriche di ceramiche, che venivano impiantate nel cuore delle zone boschive ed erano dei veri vulcani che distruggevano tutto il legname esistente nella zona facendone crescere il prezzo in forma anomala, tanto che la gente dei dipartimenti forestali e montani addirittura moriva di freddo. Infatti la mancanza di strade di comunicazione rendeva più conveniente installare nel cuore delle zone boschive le fabbriche piuttosto che trasportare il legname da punti più o meno lontani.

Il Prato (Prato, *Il problema del combustibile nel periodo prerivoluzionario come fattore della distribuzione topografica delle industrie*, Torino, 1912) con una ricca documentazione sull'argomento osservava che il problema forestale montano era uno degli aspetti più caratteristici anche se meno studiati di storia economica del secolo XVIII.

Cioè, da un lato si sarebbe voluto favorire il fiorire delle fabbriche e dall'altro si voleva impedire loro di divorare i boschi, ma il legname era la materia energetica per eccellenza, anzi era l'unica materia energetica dell'epoca.

Di qui una serie di norme contrastanti tra loro. È interessante vedere in questo periodo la conflittualità tra esigenze individuali ed esigenze del tornaconto collettivo.

Successivamente, i processi tecnologici della metallurgia e della chimica hanno creato una specie di noncuranza della pubblica opinione per tutto ciò che riguarda un buon regime forestale.

A ciò si aggiunge che il progredire delle tecniche della silvicoltura spesso pone le norme giuridiche in antitesi con una buona tecnica colturale.

Attualmente si è cercato di ovviare alla lacuna e alla mancanza di unità di indirizzo legislativo moltiplicando la serie delle leggi e dei decreti, ma in maniera disordinata e contraddittoria sì da renderne difficile l'applicazione.

Basti pensare che l'attuale T.U. 30 dicembre 1923, n. 3267, non indennizza il vincolo idrogeologico, mentre indennizza i vincoli per altri scopi. Sull'argomento si è molto discusso, ma a prescindere dalle disquisizioni giuridiche è stato accertato che l'imposizione del vincolo crea un vantaggio prevalentemente per le comunità di pianura piuttosto che per le comunità di montagna. È stato anzi rilevato recentemente dal Mura che il vincolo idrogeologico era un vantaggio per i bacini idroelettrici, ma non per le popolazioni montane (Mura, *Ordinamento forestale e problemi montani*, Milano, 1973).

Il problema sociale della montagna fu avvertito dopo la seconda guerra mondiale, quando ci si accorse del permanente stato di estrema miseria della gente di montagna, tanto che si sentì la necessità di inserire nella nostra Carta Costituzionale, all'art. 44, il comma che espressamente sancisce: « La legge dispone provvedimenti a favore delle zone montane ».

Senza entrare nel merito delle varie leggi che si sono succedute dall'entrata in vigore della nostra Costituzione ad oggi, va detto che se si esclude la legge sulle Comunità montane, le altre leggi o erano delle semplici leggi finanziarie, senza una visione globale del problema, o rappresentavano dei semplici emendamenti rispetto alla legge generale sulla bonifica integrale.

È necessaria invece una legislazione che tenga conto di modelli di sviluppo che da un lato debbono essere necessariamente generici, ma dall'altro considerare il carattere particolare delle diverse situazioni storiche, geografiche, sociali, in cui si è sviluppata — vallata per vallata — la cultura e la civiltà della gente di montagna.