

## Prof. FILIPPO GUIDO AGOSTINI

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

Trattandosi di *dibattito* mi riferirò ad alcuni punti toccati dagli oratori che mi hanno preceduto, risalendo dall'ultimo agli altri.

Per quanto ci ha detto il dott. Montagna — e che mi pare di grande interesse —, c'è veramente da rimanere sbalorditi pensando che se davvero nell'ultimo ventennio sono stati costruiti nella provincia di Sondrio, a quanto si dice, 1.800 km di strade di montagna, e se nel contempo la necessità ottimale di strade di *servizio* per i boschi valtelinesi sono carenti di un terzo, i casi sono almeno due: o si sarebbe dovuto costruirne più del triplo di quelle attuate (tenuto conto anche delle altre esigenze), oppure che quelle realizzate hanno ben poco a vedere con l'utilizzo forestale.

D'altronde devo anche dire che mi risulta — e sarei ben contento di essere smentito in pubblico in proposito — che per talune assai discutibili strade d'altitudine della Lombardia (come la cosiddetta « Pedemontana » o « Prealpina Orobica » che stamattina ho citato tra gli esempi) sembra sia stato concesso un non indifferente contributo della « Forestale ».

Per quanto ha esposto il dott. Pozzati nel corso della sua presa in esame puntuale e precisa di talune strade soprattutto di *costa* che si sviluppano in montagna, mi affiorava alla mente il sospetto che, almeno in qualche misura, si dispongano quali « gronde » dal punto di vista della loro influenza sull'idrografia di superficie, sul ruscellamento delle acque selvagge.

Dotta ed estremamente interessante la relazione del prof. Malacarne, la quale mi ha fornito tanti motivi di riflessione e ricordato alcune considerazioni di un sociologo di montagna che stamattina avevo già citato — Elio Bertolina — secondo cui, se si costruiscono strade in montagna per « monetizzare » i terreni circostanti « ...bisogna rendersi conto di almeno due cose fondamentali: 1) La vendita dei terreni equivale in ultima analisi a rinunciare ad essere padroni in casa propria o, se si preferisce, a mettere in mano ai forestieri la possibilità di decidere per il futuro al posto delle popolazioni locali ». Ci sarà forse in ciò un po' di esagerazione, ma anche un valido motivo di riflessione.

---

(1) La citazione è tratta dalla « Rivista Mensile » del CAI, anno 99, n. 9-10, settembre-ottobre 1978, pagg. 327-332.

« 2) ci saranno, come già ci sono, zone dove, in base ai piani regolatori, sarà del tutto impossibile costruire e sulle quali è bene non fondare l'illusione di rendite potenziali immediate o future ». E passando ad un altro ordine di idee: « Sta di fatto che la *strada* e non il *servizio pubblico* diventa sinonimo di collegamento, in sintonia con una motorizzazione sentita come riscatto della condizione di andare a piedi e come occasione di avvicinarsi agli agi di chi vive in città ». Ciò, direi, come una sorta di preambolo, per poi continuare più concretamente: « La strada insomma si sostituisce alle strutture comunitarie, quale fattore determinante la distribuzione edilizia dei nuovi insediamenti » (ed io aggiungerei: anche e soprattutto *turistici*) « cui non si riesce a riconoscere altra fisionomia diversa da un meccanico allineamento di fabbricati privi di qualsiasi tessuto connettivo ». Ed aggiunge che ci si deve convincere: « che le strade devono servire per consentire le comunicazioni all'interno di una comunità e non per isolare i suoi componenti in un non-paese fatto di case sparse lungo le rotabili; che il vivere in uno spazio che permetta di organizzarvi servizi e rapporti e amicizie vale molto di più della comodità di abitare sulla sede stradale; che le comunicazioni e le relazioni sociali sono ben altra cosa della semplice disponibilità della strada, la quale così come oggi è utilizzata per dimorarvi, è un vero e proprio congegno di autoisolamento » (1). E con ciò limito la citazione che fornisce già notevole materia di discussione, e concludo anche il mio intervento.

