

Il Parco delle Orobie va fuori strada

Serena Tarabini

Link: <https://ilmanifesto.it/alla-pianura-padana-loscar-dinquinamento>

SENTIERI SOTTO ATTACCO Fa discutere la variante al Piano della Viabilità Agro-silvo-pastorale proposta dal Parco delle Orobie Valtellinesi (Sondrio), attualmente in fase di Valutazione Ambientale Strategica che prevede 47 km di nuove strade. La proteste ambientaliste

Edizione 05/03/2026



C'è una linea sottile che separa la cura del territorio dalla sua trasformazione irreversibile. Nelle Orobie valtellinesi quella linea oggi coincide con il tracciato di nuove strade. Fa discutere la variante al Piano della Viabilità Agro-silvo-pastorale proposta dal Parco delle Orobie Valtellinesi (Vasp) in provincia di Sondrio, attualmente in fase di Valutazione Ambientale Strategica, che prevede l'inserimento di 47 km di nuovi tracciati rotabili in aree finora rimaste marginali o del tutto prive di infrastrutture permanenti.

OTTO ASSOCIAZIONI ambientaliste e comitati locali della provincia hanno espresso una forte contrarietà, presentando una richiesta formale di sospensione. Tra i firmatari del documento congiunto figurano l'Asfo Val Corta di Tartano, il Centro Etica Ambientale di Sondrio, il Cros di Varenna, Legambiente, Leidaa Sondrio, Mountain Wilderness, Orma di Morbegno e Wwf Valtellina Valchiavenna.

LA SCELTA RIAPRE una questione mai sopita: la montagna si riqualifica rendendola più accessibile ai mezzi o rafforzando la sua specificità ambientale e culturale? Il Piano Vasp nasce come strumento tecnico per regolamentare le strade destinate alle attività agro-silvo-pastorali: accesso agli alpeggi, gestione forestale, manutenzione dei pascoli. Negli anni è diventato, in molte aree alpine, il grimaldello normativo attraverso cui trasformare antichi sentieri e mulattiere in piste carrabili. La variante oggi in discussione si inserisce in questo solco, con l'obiettivo dichiarato di razionalizzare la rete esistente e migliorarne l'efficienza.

IL PROBLEMA NON CONCERNE TANTO la manutenzione dell'esistente quanto l'estensione della rete in zone finora indisturbate. Decine di chilometri di nuovi tracciati in un'area protetta, dove ogni



Sentiero in Val Tartano

metro lineare di strada rappresenta una cesura fisica ed ecologica, producono un corridoio di frammentazione che modifica assetti idrogeologici, incide sui versanti e altera equilibri faunistici. Il tema attraversa le comunità locali. Da una parte amministratori e operatori che vedono nella viabilità uno strumento per «riattivare» alpeggi e boschi; dall'altra chi considera queste opere un attacco insensato alla montagna, incapace di generare vera economia e destinato piuttosto a facilitare un turismo motorizzato di breve respiro. Lo scrittore e studioso di territori alpini Luca Rota ha parlato di una progressiva «normalizzazione infrastrutturale» delle terre alte, dove la logica dell'accessibilità finisce per prevalere su quella della qualità ambientale. Secondo Rota, trasformare i sentieri in strade significa cambiare il paradigma culturale con cui guardiamo alla montagna: non più spazio da attraversare con lentezza e rispetto, ma superficie da rendere funzionale e consumabile.

LE CRITICITÀ SOLLEVATE NON SI LIMITANO all'estetica del paesaggio. Le strade in quota, soprattutto se mal progettate, innescano processi di erosione, modificano il drenaggio delle acque, aumentano il rischio di dissesto. Ogni sbancamento è una ferita che resta per decenni. C'è poi il tema della frammentazione degli habitat. La fauna alpina – gallo cedrone, fagiano di monte, ungulati – necessita di continuità ecologica e di aree rifugio poco disturbate. Una pista carrabile non è soltanto un segno sul terreno: è un vettore di disturbo, di rumore, di presenza antropica. La giustificazione principale resta quella agricola, quando poi in assenza di vigilanza costante, molte strade agro-silvo-pastorali finiscono per essere percorse da quad, moto da enduro, motoslitte.

INOLTRE SUSSISTE UN PARADOSSO. La pastorizia di montagna è in declino strutturale da oltre un secolo. Il numero di capi monticati è drasticamente diminuito; in molte aree i pascoli disponibili non sono nemmeno completamente utilizzati. Costruire nuove strade presupporrebbe un'espansione delle attività primarie che, nei fatti, non si registra. Ciononostante regione Lombardia continua a finanziare strade, pur in questo contesto di non utilità, dove peraltro le razze attuali sono cambiate: ad esempio un tempo la bruna alpina era la vacca da latte dominante sugli alpeggi, leggera e agile, mentre oggi le poche che vanno al pascolo sono animali da carne pesanti e non in grado di raggiungere e sfruttare i pascoli più impervi.

SE L'OBIETTIVO È SOSTENERE GLI ALPEGGIATORI, forse le priorità dovrebbero essere altre: incentivi alla filiera corta, sostegno alla trasformazione in loco dei prodotti, politiche di ricambio generazionale, servizi essenziali per chi vive stabilmente in quota. Senza queste condizioni, la strada rischia di essere un'infrastruttura che facilita il transito, non la permanenza.

LE OROBIE CUSTODISCONO UNA RETE escursionistica di straordinario valore, come la Gran Via delle Orobie, che attraversa ambienti di grande integrità paesaggistica. È su questo patrimonio che potrebbe fondarsi una strategia di riqualificazione coerente con la vocazione di un'area protetta: turismo lento, cammini di più giorni, educazione ambientale, ricerca scientifica. Riqualificare non significa rendere tutto raggiungibile in auto. Significa, piuttosto, investire nella manutenzione dei sentieri esistenti, nella messa in sicurezza dei versanti già compromessi, nella valorizzazione del paesaggio come bene comune. Significa riconoscere che la distanza e la fatica non sono ostacoli, ma elementi costitutivi dell'esperienza alpina.

LA QUESTIONE SOLLEVATA dalla variante del Piano Vasp non è solo locale. Interroga il modello stesso di gestione delle aree protette alpine. Un parco naturale dovrebbe essere laboratorio di innovazione ecologica, non terreno di sperimentazione infrastrutturale. La vera sfida è contrastare lo spopolamento senza snaturare i luoghi. Le strategie possibili esistono: mobilità collettiva verso le valli laterali, incentivi per giovani imprenditori agricoli, sostegno ai rifugi raggiungibili solo a piedi, promozione di forme di turismo a basso impatto. In un'epoca di crisi climatica e di crescente domanda di natura autentica, la conservazione può diventare essa stessa motore economico

DIETRO OGNI NUOVA STRADA c'è una scelta culturale. Si può decidere che la montagna debba adeguarsi ai modelli di consumo della pianura, oppure riconoscere che la sua forza sta proprio nella differenza. Le Orobie rappresentano uno degli ultimi sistemi relativamente integri delle Alpi lombarde. La loro riqualificazione non passa necessariamente dall'asfalto o dallo sterrato battuto, ma dalla capacità di custodire ciò che le rende uniche.

LA DOMANDA, ALLORA, NON È QUANTE STRADE servano, ma quale idea di montagna vogliamo consegnare al futuro. Se la risposta sarà affidata alle ruspe, i sentieri — e con essi una parte della cultura alpina — rischiano di diventare memoria. Se invece prevarrà una visione più lungimirante, la montagna potrà restare un luogo da abitare e attraversare con rispetto, non semplicemente da raggiungere.

Aggiornamenti:

04/03/2026, 17:25 articolo aggiornato