

L' "ISDE 2020" NELLE QUATTRO PROVINCE

Analisi, riflessioni, richieste

PREMESSA

Il Comitato per il territorio delle Quattro Province, in sintonia con numerosi sodalizi attivi sul territorio e con un numero crescente di escursionisti che lo frequentano, promuove dalla sua nascita forme di fruizione dell'ambiente montano e collinare attente e rispettose dei suoi valori naturalistici, storici e ambientali.

Non possiamo quindi che essere fortemente critici rispetto alla pratica a scopo ludico del fuoristrada a motore in ambienti di valore naturalistico quali boschi, praterie, pascoli, crinali, percorsi viari storici ecc. L'apprezzamento della natura e dei suoi valori mal si concilia con una attività inquinante, rumorosa e impattante, che crea nei suoi praticanti un modo distorto di rapportarsi con l'ambiente naturale nelle sue diverse forme, rapporto che invece costituisce l'essenza della pratica dell'escursionismo, sia esso a piedi, a cavallo o in bicicletta.

Giustamente, le normative vigenti vietano (nelle modalità e con le eccezioni che vedremo più oltre) l'utilizzo del territorio, in specie quello collinare e montano, per la pratica ludica del fuoristrada a motore. Pratica la cui incompatibilità con l'ambiente naturale è evidente per le ragioni sopra indicate e che, inoltre, trasmette un'idea di "natura" diseducativa, soprattutto per i più giovani, proprio in un momento in cui l'educazione ambientale appare sempre più quale componente fondamentale di una crescita armoniosa della personalità.

LA NOTIZIA

Così esposta la nostra posizione rispetto alla pratica del fuoristrada a motore, dedichiamo questo documento all'analisi di un evento agonistico, programmato per il prossimo anno, che ha forti implicazioni con il tema, formulando in conclusione una serie richieste alle pubbliche amministrazioni.

Si legge sulla Gazzetta dello Sport dello scorso 11 dicembre 2018 che la Federazione Internazionale ha assegnato al Moto Club Alfieri di Asti l'organizzazione dell'edizione 2020 dell'ISDE.

Di che si tratta ? Occorre partire dagli anni settanta, epoca in cui la "Sei giorni internazionale di regolarità fuoristrada" era una seguitissima competizione tra squadre nazionali in gara per il "Trofeo delle Nazioni", con motocicli fabbricati nel proprio paese di origine (ad es. Gilera o Morini per l'Italia, Zundapp per la Germania Ovest, Jawa per la Cecoslovacchia), aperta anche a squadre di privati, senza il vincolo delle moto nazionali, in gara per il "Vaso d'Argento". Ai nostri giorni, la regolarità si chiama enduro e la manifestazione è divenuta "Sei Giorni Internazionale di Enduro" (in inglese abbreviata in ISDE). I criteri di formazione delle squadre sono radicalmente diversi, ma l'ISDE continua ad essere una specie di campionato mondiale a squadre, aperto ai privati, per i quali, nonostante gli elevati costi di partecipazione, resta una delle competizioni più ambite (nel 2017, in Francia, a Brive la Gaillarde, nel dipartimento della Corrèze, in Aquitania, i partenti sono stati oltre 650, cui si sono aggiunti 100 iscritti per una gara nazionale

“parallelta”). In ciascuno dei sei giorni di gara si percorrono quasi 300 km in tracciato fuoristrada, con il consueto apparato di controlli orari e di prove speciali.

L'articolo della Gazzetta dello Sport riferisce che "la Sei Giorni si svolgerà tra fine agosto e inizio settembre 2020, nelle zone dell'Oltrepò Pavese e dell'Alessandrino".

L'organizzazione sarà curata dal sodalizio piemontese [il Moto Club Alfieri di Asti] in collaborazione con altri Moto Club ... il Presidente del Moto Club Alfieri dichiara: L'idea di richiedere la Sei Giorni di Enduro 2020 è nata nel 2015, quando organizzammo una prova degli Assoluti d'Italia a Fabbrica Curone ... siamo già al lavoro anche grazie all'ottima intesa che si è venuta a creare con gli altri Moto Club che collaboreranno all'organizzazione." .

Secondo un mensile oltrepadano, che ha dedicato alla notizia l'editoriale di apertura, la sede della gara sarà a Rivanazzano, la logistica sarebbe basata nell'area dell'aeroporto e all'organizzazione collaboreranno il moto Club Pavia, il moto Club Varzi, il moto Club Valli Oltrepo ed il moto Club Valle Staffora.

IL GIRO D'AFFARI

Il presidente del moto club Alfieri dichiara che l'organizzazione è già al lavoro, ma non è disponibile per il pubblico alcuna documentazione su cui compiere qualche verifica.

Non abbiamo quindi cifre sui costi e sull'indotto dell'ISDE 2020. Un'idea possono però fornirla i seguenti dati: a Brive la Gaillarde, nel 2017, il comitato organizzatore aveva preventivato una spesa di 1 milione di euro, divenuti 1 milione e 250 mila euro a consuntivo. Il giro d'affari generato dall'avvenimento, ottimisticamente previsto in 7 milioni e 500mila euro in sede di lancio, a posteriori, secondo uno studio del CDES (Centre de Droit et d'Économie du Sport) si è attestato su una cifra ben inferiore, 3 milioni e 400mila euro, di cui solo 2 milioni e 400mila euro riguardanti direttamente il dipartimento della Corrèze.

Questi gli ordini di grandezza: l'ISDE merita la qualifica di “grande evento”.

A CHI COMPETE AUTORIZZARE LA GARA

L'ISDE 2020 dovrebbe svolgersi tra l'alto Oltrepo' e le finitime zone dell'alessandrino.

In prima istanza, secondo le norme, ad autorizzarne lo svolgimento dovrebbero essere gli enti locali (comuni e comunità montana) interessati dal tracciato di gara.

Non esistono però specifici riferimenti normativi per una durata fuori dal consueto, ben sei giorni, e per percorrenze giornaliere così lunghe, che per di più dovrebbero interessare due regioni, né si hanno precedenti a cui attingere (l'ultima ISDE tenutasi in Italia risale al 2013, ma fu disputata interamente in Sardegna, tra Costa Smeralda e Gallura).

In Lombardia le competenze ad autorizzare lo svolgimento di gare fuoristrada con mezzi a motore - di durata non superiore a tre giorni - sono suddivise tra:

- a) i comuni - per il transito su strade agro-silvo-pastorali (abbreviate in VASP, la cui manutenzione in alto Oltrepò è stata finanziata con fondi pubblici per centinaia di migliaia di euro) previo parere dell'ente forestale,
- b) le comunità montane - per il transito attraverso boschi, pascoli e sentieri (competente, nel nostro caso, la Comunità Montana Oltrepo', la quale, per realizzare la rete sentieristica, ha fruito di uno stanziamento di circa 440 mila euro. Nell'ambito del progetto SNAI Aree Interne, esiste poi uno stanziamento di oltre 1 milione e 200mila euro per l'intervento "Riscoprendo l'Appennino Lombardo - Vie storiche e Greenway dell'Alto Oltrepò" che concerne anche i sentieri).

Occorre acquisire il parere vincolante dell'ente gestore di SIC, ZPS, PLIS, (nell'area di cui discutiamo: la Regione Lombardia e l'Ersaf).

Le aree interessate da ciascuna manifestazione, infine, non possono essere percorse nuovamente, se non dopo che siano trascorsi due anni da ciascun utilizzo.

In Piemonte, il potere di autorizzazione spetta ai comuni, anche in questo caso per gare la cui durata non sia superiore a tre giorni.

I percorsi non possono includere gli alvei, fatta eccezione per gli attraversamenti a guado esistenti, né le zone umide, né i tracciati fuoristrada mantenuti o sistemati con contributi pubblici e neppure le aree della Rete ecologica regionale (si rammenti poi che, con il PSR 2014-2020 sono stati stanziati circa 400 mila euro per l'itinerario sentieristico "La via dei campioni: tra natura e mare" che include l'alta val Curone, con il vincolo secondo cui i sentieri stessi debbono "essere interdetti alla fruizione con mezzi motorizzati").

In entrambe le regioni, se i percorsi interferiscono con aree in cui sono presenti specie e habitat di interesse comunitario, a corredo della richiesta di autorizzazione occorre sempre produrre una Valutazione di incidenza.

LA PROMOZIONE DEL TERRITORIO

Tra gli aspetti positivi di "grandi eventi" come l'ISDE si ascrive sempre con enfasi la promozione del territorio.

Nel nostro caso, occorre ricordare che il territorio dell'Oltrepò montano è una tra le aree prescelte a livello nazionale per il progetto SNAI (Strategia Nazionale Aree Interne – progetto d'area interna "Appennino lombardo – Alto Oltrepò pavese" - cfr la D.G.R. Lombardia n. 7884/2018 del 26/02/2018). Il progetto d'area, sottoscritto in modo esplicito e impegnativo sia da tutte le amministrazioni comunali sia dalla comunità montana, si propone, tra gli obiettivi "un completamento e rafforzamento dell'offerta di percorsi escursionistici puntando su percorsi emblematici del territorio e spendibili sul mercato nazionale ed internazionale poiché caratterizzato da ampi panorami e dalla fruizione dell'ambiente rurale e biodiverso con le sue caratteristiche di vegetazione, faunistiche e di territorio". Si aggiunge che "la scelta di accompagnare questi tracciati con la promozione del cicloturismo e dei relativi servizi consente di caratterizzare ulteriormente l'offerta turistica dell'Alto Oltrepò permettendo al visitatore un inserimento nell'ambiente rurale fisico ed umano del territorio".

Analoghe finalità si prefigge la misura del PSR piemontese (anch'essa oggetto di esame ed approvazione da parte di tutte le amministrazioni locali interessate) a cui si riferisce l'itinerario sentieristico "La via dei campioni: tra natura e mare".

Gli enti locali pavesi e alessandrini saranno quindi chiamati, oltre che a garantire il rispetto delle norme vigenti, anche a valutare la coerenza tra i sopra ricordati indirizzi scelti per lo sviluppo e la promozione del territorio e l'immagine del nostro appennino come “paradiso dell'enduro a motore”. Che tipo di fruizione dell'ambiente e dei panorami si può avere percorrendo i tracciati fuoristrada alla massima velocità possibile e dovendosi confrontare con le asperità del terreno?

Si può constatare che già oggi l'atteggiamento “benevolo” con cui frequentemente sono concesse autorizzazioni allo svolgimento di gare costituisce occasione per singoli o gruppi (quasi sempre muniti di traccia GPS dei vari percorsi) per emulare le gesta degli agonisti, e crea comunque aspettative di malintesa “toleranza” verso queste pratiche irregolari.

Va infatti ribadito, se ancora occorresse: le regole esistenti vietano il transito di mezzi fuoristrada a motore in boschi e sentieri.

Per la viabilità VASP, in Lombardia è prevista l'adozione di specifici regolamenti. Nei comuni dell'alto Oltrepò questi regolamenti stabiliscono che "*il transito con qualsiasi mezzo motorizzato sulla totalità dei tracciati VASP è di norma vietato in qualsiasi periodo dell'anno*". Il regime di divieto è temperato da una serie di deroghe, concesse previa specifica autorizzazione da parte dei comuni, per fattispecie e soggetti puntualmente elencati nei regolamenti stessi: proprietari di immobili, allevatori, apicoltori, cacciatori, operai forestali, studiosi impegnati in attività di studio naturalistico. L'uso dei tracciati per finalità ludiche non è contemplato, né potrebbe esserlo.

Anche in Piemonte, nei sentieri di montagna, nelle mulattiere e nelle strade forestali è fatto assoluto divieto di transito con mezzi a motore, fatta eccezione per i mezzi impiegati nei lavori agricoli e forestali, nei lavori agro-silvo-pastorali, nella sistemazione di piste sciistiche, nelle opere idraulico-forestali, nelle operazioni di pronto soccorso, per i mezzi di vigilanza e antincendio, di pubblica sicurezza, per i mezzi dei proprietari o possessori o conduttori dei fondi serviti o per i mezzi di chi debba accedere ai luoghi per motivati scopi professionali o accedere a strutture agrituristiche e per i mezzi utilizzati per servizio pubblico.

QUALI BENEFICI ECONOMICI E QUALE TIPO DI RITORNO SUL TERRITORIO

Le stime del giro di affari generato dall'ISDE sono aleatorie, come si è ricordato, ma in ogni caso si parla di somme ingenti.

L'indotto sarebbe costituito:

- dalle spese per interventi effettuati in loco dal comitato organizzatore (per l'ISDE 2017 in Francia, il citato studio a consuntivo svolto dal CDES ha constatato che, su una spesa complessiva di 1 milione e 250 mila euro, la metà, 635 mila euro, era stata compiuta nella regione)
- dalle presenze e dai pernottamenti alberghieri degli addetti ai lavori (per l'ISDE 2017 in Francia, il CDES ha stimato una spesa giornaliera pro capite di 55 euro per ciascun pilota o accompagnatore, protratta mediamente per 10 giorni, e una spesa giornaliera di 20 euro giornalieri, sempre per una media di 10 giorni, per ogni componente dello staff organizzativo, escludendo dal calcolo i "locali") e degli spettatori (con un apporto

economico trascurabile, secondo il CDES, in quanto nel 2017 il pubblico era costituito in larghissima maggioranza da residenti nella zona)

Cifre importanti, ma che impongono un ragionamento di più lunga durata, a meno di voler supinamente subire un modello di fruizione turistica “mordi e fuggi”.

E' palese infatti che la platea di persone a cui l'ISDE interessa (piloti, accompagnatori, appassionati) è costituita prevalentemente da soggetti che ritornerebbero in zona o che la frequenterebbero per la prima volta (indotti dalla vasta eco mediatica) con il principale intento di poter praticare il fuoristrada a motore - al di fuori delle competizioni - nel nostro ambiente appenninico. Utenza potenziale che, a fronte di una normativa che non consente tale pratica, dovrebbe (o potrebbe?) contare sulla “tolleranza” cui si è fatto cenno in precedenza.

Sarebbe corretto? E ne vale la pena?

Nel progetto d'area interna "Appennino lombardo – Alto Oltrepò pavese" si legge che il nostro territorio è "un'area montana a turismo inespresso, anche se in anni recenti il comparto del turismo è stato l'unico che realmente è andato incontro a uno sviluppo sia quantitativo, sia qualitativo". Infatti "si regista un rinnovato interessamento della clientela italiana e straniera verso un territorio che, per potenzialità paesaggistiche, culturali ed enogastronomiche, non ha nulla da invidiare ad altre aree più rinomate, come la Toscana o le Langhe. Proprio in questa integrazione tra turismo, produzioni enogastronomiche locali e valorizzazione del patrimonio ambientale e paesaggistico vanno definite strategie di attrazione di nuovi flussi turistici."

Come è possibile conciliare queste strategie con l'enfasi mediatica sulle “porte aperte” al fuoristrada a motore, una delle forme più impattanti di fruizione del territorio?

GLI IMPATTI SULL'AMBIENTE

L'effetto del transito ripetuto per più giorni da parte di un numero estremamente elevato di potenti mezzi a motore su carraie, sentieri e boschi non si limiterebbe ai prevedibili danni al fondo sterrato o erboso, ma si estenderebbe all'intero ambiente naturale circostante (vegetazione, fauna, flora, e quant'altro). In particolare l'impatto potrebbe essere molto rilevante sulla vegetazione e sulla fauna selvatica, anche relativamente a specie di interesse comunitario, ad esempio rapaci come il falco pecchiaiolo e il biancone o grandi predatori come il lupo..

Il solo obbligo di ripristino dello stato dei luoghi (per il cui adempimento ciascuno locale deve acquisire apposita e congrua garanzia fideiussoria, va ricordato agli enti stessi) non rimedierebbe agli altri effetti negativi, destinati a moltiplicarsi per l'effetto di emulazione sopra ricordato.

Già oggi la pratica abusiva del fuoristrada è in evidente contrasto con altre forme di frequentazione dell'ambiente montano (a piedi, in bici, a cavallo) più rispettose del contesto ambientale.

Per carenza di personale, risulta del tutto insufficiente l'opera di dissuasione e l'attività sanzionatoria verso chi non rispetta i divieti.

Nuovamente, la domanda è: Vale la pena dare ancora spazio ad un modello di fruizione così impattante, in un territorio, per altro, caratterizzato da numerosi siti “Rete Natura 2000”, la finalità dei quali risiede proprio nella tutela della biodiversità dell’ambiente naturale ?

LE NOSTRE RICHIESTE

Non sappiamo se, sulle tematiche che abbiamo richiamato, gli enti pubblici siano già stati contattati dagli organizzatori (logica vorrebbe che contatti vi siano stati prima che il moto club presentasse la propria candidatura alla Federazione internazionale).

Viste però le dimensioni economiche dell’organizzazione di un evento come l’ISDE, i suoi impatti, le implicazioni sull’idea di sviluppo del territorio e sugli ingenti investimenti già effettuati a tale scopo ed ispirati ad una precisa e ben diversa concezione dello “sviluppo”, **chiediamo che sulla questione fin da ora le amministrazioni in carica:**

- forniscano informazioni ai cittadini
- garantiscano il puntuale rispetto di tutte le norme in vigore.
- operino con chiarezza e trasparenza una scelta coerente con i valori naturalistici, ambientali, storici e paesaggistici del territorio interessato conformemente alle deliberazioni con cui hanno approvato le linee guida dei succitati progetti di sviluppo.

Chiediamo inoltre che vi siano precise prese di posizione sul tema da parte delle liste che concorreranno nella nostra zona alle prossime elezioni amministrative di primavera 2019.