

Messaggio

numero	data	Dipartimento
6706	24 ottobre 2012	TERRITORIO
Concerne		

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 26 settembre 2011 presentata da Franco Celio e cofirmatari a nome del Gruppo PLR "Un piano per le strade forestali"

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con la sua mozione il deputato Franco Celio, a nome del Gruppo PLR, chiede di elaborare un piano generale delle strade forestali. Questo atto parlamentare ci permette di fornire un quadro complessivo sulla situazione in materia di strade forestali, in relazione anche all'attività più ampia che riguarda la cura e la gestione del patrimonio boschivo ticinese.

1. LA GESTIONE DEL BOSCO TICINESE

In primo luogo, definiamo i concetti essenziali legati alla gestione del patrimonio boschivo ticinese.

Il Piano forestale cantonale (PFC) basa la sua azione sulla Legge federale sulle foreste e sulla Legge cantonale di applicazione, così come sui contenuti del Piano direttore cantonale (PD), con particolare riferimento all'obiettivo 4 dell'ambito del Patrimonio, che recita:

Garantire le funzioni del bosco promuovendone la gestione, in particolare quale elemento vitale per la sicurezza del territorio e quale fonte di materia prima e vettore energetico rinnovabile.

Vi è stata poi la pubblicazione della Scheda P9 del PD riguardante il Bosco.

Il PFC e la Scheda di PD concretizzano nel tempo e nello spazio la politica forestale del Cantone e rappresentano:

- lo strumento guida per le attività che il Servizio forestale è chiamato a svolgere nell'interesse generale a favore del bosco e delle sue funzioni, così come per l'impiego di finanziamenti pubblici nel settore forestale
- il quadro di riferimento vincolante per la definizione degli obiettivi di gestione del bosco da parte dei proprietari
- lo strumento che permette al Consiglio di Stato di verificare periodicamente l'efficacia della politica forestale.

Inoltre, lo scopo essenziale del PFC è di garantire la continuità di tutte le funzioni del bosco ticinese, considerando gli obiettivi di politica territoriale definiti dal PD, oltre alle aspettative e ai bisogni della società nei confronti del bosco.

Le funzioni del bosco

L'art. 20 della Legge forestale federale del 4 ottobre 1991 fissa il principio che la foresta deve essere gestita in modo che possa adempiere alle proprie funzioni durevolmente e senza restrizioni (continuità), allineandosi al concetto di sviluppo sostenibile.

Pur non negando il valore intrinseco del bosco ticinese, il PFC deve quindi porre l'attenzione sulle funzioni del bosco, vale a dire sull'utilità che esso ha in un determinato contesto per l'uomo e la società. Ecco di seguito le quattro funzioni principali svolte dal bosco ticinese:

- la funzione di protezione di un popolamento boschivo è data allorché un bosco protegge vite umane o beni materiali considerevoli da eventi naturali quali frane, scoscendimenti, caduta sassi, valanghe ecc.;
- la funzione naturalistica e paesaggistica è intrinseca dei boschi che costituiscono un prezioso habitat per piante e animali. Il bosco è inoltre un elemento costitutivo e qualificante del paesaggio ticinese;
- La funzione di svago sussiste quando il bosco è fruito quale spazio ricreativo e turistico che genera benessere in chi lo frequenta;
- La funzione di produzione caratterizza i boschi che possono essere oggetto di una gestione intensiva, in cui il legno quale materia prima è utilizzato in modo economico e razionale nel rispetto dei principi della gestione sostenibile.

Le funzioni del bosco non sono mai perfettamente suddivisibili, il più delle volte sono presenti in modo differenziato in uno stesso comparto boschivo (principio della multifunzionalità).

Oggi, sulla base del programma Silvaprotect promosso dalla Confederazione e attuato dai Cantoni, risulta che ca. l'80% dell'intera superficie boschiva ticinese riveste una funzione preminente di protezione, con le conseguenze sulla sua gestione che ciò comporta.

2. DEFINIZIONE DI STRADA FORESTALE

A livello federale, la LFo e l'OFo non definiscono il concetto di strada forestale (*cfr. Jaissle, Der dynamische Waldbegriff, pag. 119*). La legislazione federale sulle foreste si limita a menzionare tale concetto, in particolare, nella definizione di foresta (art. 2 cpv. 2 lett. b LFo) e nella regolamentazione sulla circolazione di veicoli a motore in foresta e su strade forestali (art. 15 LFo, art. 13 OFo).

Il concetto di strada forestale è esplicitato nei materiali legislativi relativi alla LFo (*cfr. Messaggio LFo, pag. 154*) ed è definito dalla giurisprudenza del Tribunale federale (*cfr. in particolare STF 1C_570/2010 del 10 aprile 2012 consid. 4.1; STF 1C_524/2010 del 7 marzo 2012 consid. 4.1; STF 1A 113/2003 del 16 luglio 2004 consid. 2.1 in RtiD 2004 II no 40; DTF 111 (1985) Ib 45, Consortage de l'alpage de Tortin*) e dalle normative tecniche emanate dalle competenti autorità federali (*cfr. UFAP, Prontuario, pagg. 39, 45-46*).

A livello cantonale, neppure la LCFo definisce il concetto di strada forestale; esso è esplicitato nei relativi materiali legislativi (*cfr. Messaggio LCFo, pag. 19 e Rapporto LCFo, pag. 19*) e nell'art. 31 RLCFo. Inoltre, la Sezione forestale ha allestito un catasto delle strade forestali, adottato il 19 dicembre 2007 dal Consiglio di Stato (risoluzione governativa n. 6753) quale allegato al Piano forestale cantonale.

Ciò premesso, possono essere formulate le seguenti definizioni:

- *dal punto di vista giuridico*, una strada forestale è una via di accesso necessaria per lo sfruttamento del bosco, che serve in ampia misura alla conservazione di quest'ultimo e che adempie le esigenze forestali per quanto concerne il tracciato e le caratteristiche tecniche;
- *dal punto di vista tecnico*, una strada forestale è una via di trasporto consolidata, asfaltata o in fondo naturale, che non supera di regola le norme di larghezza e di pendenza longitudinale definite dalla Confederazione (larghezza massima 3.70 m, pendenza longitudinale massima 25%). Viste le condizioni topografiche del nostro Cantone, le strade forestali, di regola, hanno una larghezza di 3.00 - 3.20 m per ragioni di costi realizzativi e una pendenza che non supera i 12% per ragioni legate ai costi di manutenzione.

3. COSA PREVEDE IL PIANO FORESTALE CANTONALE NEL CAMPO DELLE INFRASTRUTTURE D'ESBOSCO?

Sulla base delle discussioni sorte nell'ambito della revisione della Legge federale sulle foreste, oggi la Confederazione riconosce la necessità di costruire nuove strade forestali solo se sono indispensabili per la cura del bosco di protezione, giustificabili dal punto di vista dell'investimento e finanziariamente sostenibili.

L'Autorità cantonale ha condiviso questo principio, senza però dimenticare che il nostro Cantone si trova in una situazione sfavorevole per quel che riguarda la presenza di infrastrutture d'accesso al bosco, con una densità di strade e piste forestali di 6.5 ml/ha (dato comprensivo non solo delle strade forestali censite a catasto, ma pure di altre utili per l'accessibilità al bosco quali strade agricole, cantonali e comunali) contro la media svizzera di 29.6 ml/ha (dati IFN3).

Questa situazione sfavorevole è dovuta in parte alle difficili condizioni topografiche del nostro Cantone, che rendono finanziariamente impegnativi gli investimenti legati alle infrastrutture stradali. Ciò non di meno, è giustificata la necessità di realizzare anche in futuro delle infrastrutture che permettano una gestione razionale ed efficace del bosco ticinese, che tenga conto sia delle esigenze di protezione sia di quelle di approvvigionamento in materia prima legnosa del Cantone.

Con l'approvazione del Piano forestale cantonale, il Consiglio di Stato ha approvato anche il Catasto delle strade forestali, che descrive l'infrastruttura stradale forestale presente nel nostro Cantone. Esso contiene informazioni sullo stato delle strade e sulle necessità di intervento per migliorarne le condizioni. Di seguito, una tabella che fornisce alcune interessanti indicazioni sulla rete viaria recensita nel Catasto delle strade forestali:

Circondario SF	piste forestali (m)	strade in fondo naturale (m)	strade asfaltate (m)	Totale Catasto TI (m)	Sup. bosco (ha)	Densità rete viaria a catasto (m/ha)
1 Alta e Media Leventina	25'187	84'097	35'388	144'672	7'967	18.2
Bassa Leventina e Riviera2	23'901	22'898	71'577	118'376	19'041	6.2
3 Blenio	6'363	22'731	32'371	61'465	14'315	4.3
4* Locarnese e Valli	0	1'438	13'357	14'794	14'422	1.0

5 Luganese e Valli	9'022	42'192	25'609	76'822	11'654	6.6
6 Mendrisiotto e Malcantone	22'637	34'853	16'063	73'553	14'478	5.1
7 Vallemaggia	3'596	21'418	17'172	42'186	28'767	1.5
8*	5'473	9'837	10'102	25'413	13'761	1.8
Bellinzonese e Gambarogno 9	10'636	29'271	56'773	96'680	17'718	5.5
Totale TI	106'815	268'735	278'411	653'961	142'123	4.6
%	16.3	41.1	42.6	100.0		

*: riuniti in un unico circondario nel 2010

I dati statistici presentanti nella tabella si riferiscono al 2° Inventario forestale nazionale.

Complessivamente, quindi, nel nostro Cantone abbiamo 654 km di strade forestali, che soggiacciono alla legislazione forestale, di cui:

- 107 km di piste forestali (16.3%)
- 269 km di strade in fondo naturale (41.1%)
- 278 km di strade asfaltate (42.6%)

Di queste:

- 300 km presentano una portata massima di 18 t e una larghezza del campo viabile che non supera i 3 m
- 354 km presentano una portata massima di 28 t e una larghezza del campo viabile che varia tra i 2.3 e i 3.2 m (in alcuni rari casi fino a 3.5 m, come raccomandato dalle Direttive federali).

Non va dimenticato che queste strade, riconosciute come strade forestali, hanno spesso una valenza che va oltre al mero interesse forestale: infatti, grazie alla loro presenza è più facile accedere ai cantieri di opere di premunizione, alle infrastrutture di lotta contro gli incendi, alle zone agricole montane e in particolare agli alpeggi.

Nel Piano forestale cantonale, in merito alla realizzazione e al finanziamento delle infrastrutture stradali, sono enunciati i seguenti principi pianificatori, validi in ordine di priorità:

1. Nuova costruzione di strade o piste forestali nel bosco di protezione sulla base del concetto strada base-teleferica laddove gli interventi selvicolturali, definiti secondo il metodo NaiS (Manuale sul principio delle cure minime), esigono tali infrastrutture (bosco di protezione);
2. Miglioramento e potenziamento delle infrastrutture forestali riportate nel catasto delle strade forestali, con particolare riguardo alla creazione di piazzali d'esbosco e di deposito del legname;

3. Costruzione, attenendosi al concetto strada base-teleferica, di nuove strade o piste forestali per la produzione di materia prima (funzione di produzione), laddove vi è un rapporto favorevole tra costi dell'infrastruttura e quantità di legname esboscato o venduto.

4. LE PIANIFICAZIONI PROMOSSE NEL PASSATO IN MATERIA DI INFRASTRUTTURE FORESTALI

Dopo l'approvazione del Decreto legislativo concernente il promovimento delle misure di protezione, della cura e della gestione del bosco del 10 marzo 1987, la Sezione forestale aveva elaborato un nuovo concetto di pianificazione per lo studio e la realizzazione delle reti stradali.

Lo scopo principale della pianificazione era quello di creare, a lungo termine, adeguate condizioni d'accessibilità e d'esbosco a livello cantonale, a seconda delle modalità e priorità di gestione del bosco e del territorio in generale, con l'impiego ottimale dei mezzi finanziari a disposizione.

Il procedimento adottato per la pianificazione si articolava come segue:

- determinazione delle condizioni d'accessibilità e d'esbosco presenti nelle differenti zone del Cantone (Unità d'allacciamento),
- valutazione delle esigenze future verso nuove reti stradali e definizione delle priorità di studio,
- elaborazione, controllo e approvazione dei piani di rete stradale,
- realizzazione delle nuove opere a seconda delle esigenze locali e delle disponibilità d'intervento a livello cantonale e federale.

La determinazione delle condizioni d'accessibilità e d'esbosco allora presenti, con la verifica delle esigenze future, sono state oggetto di uno studio cantonale (Analisi preliminare delle priorità di studio delle unità d'allacciamento, ingg. Conedera, Giudici, Mariotta e Moretti - 1987).

Questa ricerca ha permesso di definire le priorità d'intervento per 125 comprensori secondo valutazioni di carattere tecnico quali lo stato del bosco, l'importanza delle funzioni protettiva e produttiva, le esigenze selvicolturali, le condizioni d'accessibilità esistenti e le necessità future per permettere una razionale cura del bosco e raccolta del legname.

Di queste unità, 18 risultavano di I priorità, con urgente necessità di uno studio e realizzazione delle reti stradali, 28 di II priorità, 29 di III, 25 di IV e 25 di V priorità.

Sulla base di questo studio, si diede immediatamente avvio all'elaborazione dei piani e dei progetti preliminari di rete stradale e d'esbosco, fase che si è protratta fino alla metà degli anni '90.

Si tratta di documenti che, anche se oggi sono tecnicamente un po' superati, fungono ancora localmente da valido supporto per la reimpostazione di studi comprensoriali riguardanti l'allacciamento stradale dei boschi ticinesi. Infatti di regola, nell'ambito dei progetti di cura del bosco di protezione questi documenti vengono utilizzati quali strumenti di lavoro per ottimizzare le condizioni di allacciamento all'interno di ogni singolo progetto.

Inoltre, nel corso di questi 25 anni, la maggior parte delle opere prioritarie previste sono state realizzate, e altre sono attualmente nella loro fase di studio e progettazione. In questo senso, ogni circondario dispone dei documenti che concernono il proprio comprensorio di competenza, e tengono una lista aggiornata delle opere previste e di quelle realizzate.

A livello pianificatorio, inoltre, la Sezione forestale ha nel frattempo pure individuato i comparti boschivi che presentano condizioni favorevoli per la valorizzazione della produzione legnosa, in corrispondenza dei quali - d'intesa con i proprietari di bosco - si intende promuovere il miglioramento della viabilità forestale a fini non solo protettivi, ma anche produttivi. Si tratta a ben vedere di un nuovo strumento pianificatorio che ben completa il materiale che era stato elaborato a cavallo tra gli anni '80 e '90.

5. GLI INVESTIMENTI PROMOSSI NEL QUADRIENNIO 2008-2011

Durante il quadriennio 2008-2011, nell'ambito del capitolo riguardante le infrastrutture per l'accessibilità ai boschi ticinesi sono stati consuntivati lavori per un ammontare complessivo pari a 14.6 mio di franchi (di cui 7.12 mio per il risanamento e il conseguente miglioramento strutturale a seguito di eventi alluvionali), così suddivisi:

2008	2.7 mio di franchi
2009	3.19 mio di franchi
2010	4.27 mio di franchi
2011	4.44 mio di franchi

Rispetto ai valori del quadriennio precedente, negli ultimi otto anni l'impegno finanziario nell'ambito delle strade forestali è rimasto costante (valore medio del volume lavori pari a ca. 3.6 mio di franchi/anno).

La stessa tendenza positiva l'abbiamo avuta negli interventi di cura del bosco di protezione, dove durante lo scorso quadriennio sono stati consuntivati lavori per un ammontare complessivo di 28.67 mio di franchi, così suddivisi:

2008	4.67 mio di franchi
2009	8.00 mio di franchi
2010	7.71 mio di franchi
2011	8.29 mio di franchi

Anche in questo ambito, che costituisce una delle attività più importanti della Sezione forestale, la tendenza in atto è positiva e, rispetto agli investimenti realizzati nel quadriennio precedente (20.03 mio di franchi), si è registrato un aumento notevole (+43%) del volume dei lavori di cura eseguiti nel bosco di protezione.

Questo dato trova conferma nell'evoluzione in atto del legname tagliato annualmente nei boschi ticinesi, che a partire dal 2005 è stata positiva:

2005	55'704 mc
2010	74'729 mc
2011	79'638 mc

Questo, anche se non abbiamo ancora raggiunto il potenziale disponibile e gli obiettivi che il Consiglio di Stato si è posto con l'approvazione del Piano forestale cantonale (150 mila mc/anno).

La stessa evoluzione positiva la si nota anche negli ettari di bosco di protezione che sono stati sottoposti a interventi di cura nel corso dell'ultimo quadriennio:

2008	325 ha
2009	444 ha
2010	441 ha
2011	528 ha

Da segnalare, inoltre, che nel corso degli ultimi quattro anni la Sezione forestale ha approvato nuovi progetti inerenti alla cura del bosco di protezione che interessano le superfici boschive seguenti:

2008	680 ha
2009	600 ha
2010	825 ha
2011	775 ha

Sulla base dei dati a nostra disposizione per il 2012, si può affermare che questa tendenza positiva si riconfermerà verosimilmente anche negli anni a venire. Mantenendo la tendenza in atto, nel corso dei prossimi anni dovrebbe dunque essere possibile raggiungere l'obiettivo del PFC, che prevede di curare 800 ha/anno di bosco di protezione.

Ciò a dimostrazione che le premesse per uno sviluppo generale del settore e una cura del bosco di protezione sono senz'altro date, sebbene ci stiamo lentamente avvicinando al culmine del potenziale finanziario a disposizione. Va a questo proposito rilevato che il miglioramento della rete viaria forestale favorisce la gestione dei boschi di protezione in situazione critica, perché invecchiati e poco vitali poiché non più gestiti da decenni. Infine, è importante rilevare come i mezzi finanziari messi a disposizione dalla Confederazione non siano affatto un fattore limitante: infatti, questi mezzi sono superiori a quanto previsto dal PF attribuito alla Sezione forestale, per cui vi è ancora un margine di manovra.

6. LA STRATEGIA PER IL FUTURO

Nell'ambito di un sondaggio promosso dalle Autorità forestali federali nel 2009, volto a conoscere le necessità di investimento per i prossimi dieci anni nel campo delle infrastrutture d'accesso al bosco, la Sezione forestale ha rilevato le necessità seguenti, suddivise tra bosco di protezione e altri boschi:

Sistemazione di infrastrutture esistenti	18.1 Km
Ampliamento (con risanamento) di infrastrutture esistenti	23.5 Km
Costruzione di nuove strade forestali	20.0 Km

Dal punto di vista finanziario, tali necessità tecniche comportano la ricerca di adeguate risorse per la realizzazione dei volumi di lavoro seguenti:

Sistemazione di infrastrutture esistenti	12.2 mio di franchi
Ampliamento (con risanamento) di infrastrutture esistenti	18.2 mio di franchi
Costruzione di nuove strade forestali	19.6 mio di franchi

per un totale di 50 mio di franchi (1/3 Cantone, 1/3 Confederazione, 1/3 Enti locali) da investire nel corso dei prossimi 10 anni.

Dunque, l'ammontare annuo di volume lavoro necessario per raggiungere gli obiettivi definiti nel documento trasmesso nel 2009 alla Confederazione risulta di ca. 1.4 mio di franchi all'anno superiore rispetto a quello relativo al quadriennio 2008-2011 (5 mio rispetto ai 3.6 mio spesi annualmente nel quadriennio scorso).

Analizzando la situazione attuale sulla base dei dati che abbiamo a disposizione, in relazione ai progetti conosciuti e in parte già inoltrati e approvati dalla Sezione, si possono prevedere gli investimenti seguenti:

- progetti con base legale 12 mio di franchi
- progetti senza base legale 32 mio di franchi

per un totale di 44 mio di franchi, dato in continua evoluzione.

Si può innanzitutto constatare come i dati di previsione decennale trasmessi dalla Sezione forestale nel 2009 alla Confederazione rispecchino la situazione attuale. Si può inoltre affermare che nei prossimi anni, anche sulla base dei progetti che stanno nascendo sul territorio, gli obiettivi fissati dalla Sezione forestale potranno essere raggiunti, e questo senza che il Cantone elabori, preliminarmente, un piano generale delle strade forestali.

7. CONCLUSIONI

Sulla base di quanto indicato, per poter raggiungere gli obiettivi di una migliore accessibilità dei boschi ticinesi, nel corso del prossimo decennio dovremmo poter disporre annualmente di un volume di lavori di 5 mio di franchi (1/3 Cantone, 1/3 Confederazione, 1/3 Enti locali), ossia in quattro anni 1.4 mio di franchi in più rispetto al valore annuo medio consuntivato lo scorso quadriennio. Si tratta di importi ambiziosi, ma raggiungibili, come evidenziato dai dati attualmente in nostro possesso.

Alfine di contestualizzare la tematica delle strade forestali in Ticino, accanto ai dati numerici e finanziari evidenziati nei capitoli precedenti, vi sono alcuni aspetti che vanno chiariti, e che concernono le condizioni quadro in cui ci si trova a operare, vale a dire:

- con gli attuali mezzi finanziari a disposizione a PFI, seppur inferiori rispetto alle richieste di crediti formulate dal settore, si ritiene che sia possibile realizzare buona parte degli investimenti in oggetto, procedendo ad un'ottimizzazione dei crediti disponibili nel settore forestale e rispettivamente mediante possibilità di trasferimenti interni di crediti da altri settori che nel periodo di riferimento (2012-2015) evidenziassero eccedenze di crediti rispetto alla dotazione concessa. Subordinatamente, qualora si evidenziasse una manifesta lacuna di crediti per far fronte alle esigenze del settore, resta comunque percorribile la via della richiesta di attingere alla riserva di PFI, la cui disponibilità dipenderà anche dalle altre contingenze e priorità che si dovessero manifestare negli altri settori di PFI.
- nel quadriennio scorso la Confederazione aveva posto quale soglia massima per gli investimenti stradali il 25% rispetto agli investimenti nella cura del bosco di protezione. Grazie alla risposta al citato sondaggio del 2009 (cfr. cap. 6 del presente documento), la Sezione forestale è riuscita a farsi riconoscere un aumento di questo importo fino al 35%. La disponibilità finanziaria della Confederazione è quindi data. Nel frattempo, inoltre, vista l'evoluzione in atto a livello svizzero, questo valore è stato ulteriormente mitigato per cui di fatto non costituisce più un limite;
- tenuto conto di quanto indicato nel capitolo 4, la Sezione forestale ha già elaborato da tempo lo strumento pianificatorio richiesto, che oggi funge da prezioso strumento di lavoro e continua a essere utilizzato dal personale forestale
- in riferimento al raggiungimento dell'obiettivo che ci si è posti, il problema di fondo non è quindi di carattere pianificatorio o finanziario (nel senso di risorse a disposizione quale sostegno a queste opere), ma è piuttosto quello di trovare degli Enti esecutori che vogliano e possano investire in questo campo (costi residui non indifferenti, impegni gravosi per quanto attiene ai costi di manutenzione delle opere). Infatti, una strada forestale in terreno di difficoltà medio comporta dei costi unitari medi che possono raggiungere anche i 1'400 franchi/ml, senza contare i costi di manutenzione corrente, che all'inizio si aggirano attorno a 2-3 franchi/ml per poi aumentare nel tempo con l'invecchiamento dell'infrastruttura.
- In merito a quest'ultimo aspetto, è opportuno rilevare che la messa in relazione dei volumi di lavoro con il Piano finanziario tiene conto di tassi di sussidio che la Sezione forestale, per le infrastrutture stradali, ha fissato tra il 55-65% per progetti correnti e fino

al 70% per grossi progetti. Se si dovessero applicare i tassi di sussidio massimi previsti dalla Legge (80%, cfr. art. 31c LCFo), gli importi attualmente a disposizione nel PF per il settore forestale sarebbero nettamente insufficienti. D'altro canto, un aumento dei tassi di sussidio potrebbe stimolare e favorire la nascita e lo sviluppo di nuovi progetti stradali, che oggi mancano per motivi finanziari (entità dei costi residui troppo elevata).

Al proposito va rilevato che questa particolare situazione legata ai tassi di sussidiamento non vale evidentemente solo per le infrastrutture stradali, ma può essere estesa a tutti i campi d'attività della Sezione forestale. Infatti, con un aumento del tasso di sussidiamento, e di riflesso con un aumento della disponibilità finanziaria prevista nel PF a favore del settore forestale, oltre agli investimenti stradali potrebbero essere realizzati più progetti di cura del bosco di protezione, con tutti i benefici territoriali, di sicurezza ed economici che questo potrebbe comportare.

- La pianificazione della viabilità forestale deve considerare in primo luogo le esigenze di sicurezza del territorio (cura del bosco protettivo) e le effettive necessità di approvvigionamento legnoso: sono questi gli elementi determinanti per la definizione delle priorità in questo ambito.
- Da ultimo, non va dimenticato come la pianificazione degli investimenti nel campo delle infrastrutture stradali già oggi non costituisce un problema dal profilo tecnico, ma richiede invece una grande flessibilità a seguito degli innumerevoli imprevisti che si possono incontrare a livello procedurale, e che possono ritardare di molto la realizzazione degli interventi. Fra questi, in particolare, si possono citare le procedure edilizie, i ricorsi dei privati e delle associazioni, le procedure di approvazione da parte degli Enti committenti, le disponibilità finanziarie degli stessi, l'applicazione della legge sugli appalti, ecc.. In questo senso va ribadito come la pianificazione delle reti stradali non pone al riparo da possibili eventuali ricorsi durante le normali procedure previste dalle leggi.

Con queste considerazioni si ribadisce pertanto la ferma intenzione del Consiglio di Stato di voler promuovere, sul medio-lungo periodo, un miglioramento quantitativo e qualitativo della viabilità forestale in Ticino.

Visto quanto precede si ritiene di non dover dar seguito ai contenuti della mozione. Non si reputa opportuno procedere all'elaborazione di un nuovo piano, poiché la Sezione forestale dispone già oggi dei dati e degli strumenti tecnici necessari per pianificare in modo adeguato il futuro delle strade forestali nel nostro Cantone.

Il Consiglio di Stato ritiene evasa la mozione ai sensi dei considerandi.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, M. Borradori

Il Cancelliere, G. Gianella

Annessa: Mozione 26.09.2011

MOZIONE

Un piano per le strade forestali

del 26 settembre 2011

Negli ultimi tempi il problema energetico è diventato sempre più acuto. La necessità di sostituire progressivamente energie di origine fossile o nucleare con altre di connotazione più "ecologica" sembra trovare consensi unanimi.

Fra le fonti alternative è sicuramente da annoverare quella del legno, che ha tuttavia il difetto di non essere sempre disponibile "sulla porta di casa", ma di dover essere talvolta reperita in valli discoste, o comunque in zone di difficile accesso.

In altre parole, per potersi procurare - e quindi rendere effettivamente disponibili - le grandi quantità di legname di cui pure il nostro Cantone abbonda (e al tempo stesso per favorire l'utilizzo, pure auspicabile, di legname da opera) occorre una rete capillare di strade forestali.

Purtroppo, da questo punto di vista il Ticino è piuttosto "mal messo" in confronto ad altri Cantoni. La densità di strade forestali, da noi, è infatti nettamente inferiore a quella che si registra altrove. Per giunta, iniziative in questo senso, promosse da Patriziati o da altri Enti locali sono spesso frustrate da ricorsi che, appellandosi a questo o a quel cavillo, riescono facilmente a bloccare l'opera, o comunque a procrastinarla "sine die".

In considerazione, da un lato, di questa incresciosa situazione e, dall'altro, dell'esigenza di promuovere le energie "alternative" (ivi compresa quella del legno), i sottoscritti deputati, a nome del Gruppo liberale - radicale, chiedono al Consiglio di Stato di elaborare, in tempi possibilmente brevi, un piano generale delle strade forestali - e di miglioramenti tecnici a quelle già esistenti - che ritiene suscettibili di realizzazione nei prossimi anni.

Per il Gruppo PLR:

Franco Celio

Brivio - Caprara - Cavadini - Dominé -

Galusero - Garzoli - Gianora - Giudici -

Orsi - Pagnamenta - Pellanda - Polli -

Quadranti - Schnellmann - Steiger -

Viscardi - Vitta