



LEGAMBIENTE

SUOLO MINACCIATO,

ANCORA CEMENTO OLTRE LA CRISI

storie di suolo consumato, cronache d'Italia 16-17



INDICE

#SALVAISUOLO: ONE MILLION PEOPLE 4 SOIL!....

- **PERCHE' IN ITALIA PARLIAMO TANTO DI CONSUMO DI SUOLO?**

- **2030, A LAND DEGRADATION NEUTRAL WORLD. L'EUROPA FACCIA LA SUA PARTE!**

- **IL CONSUMO DI SUOLO IN ITALIA**

- *Schede regionali - Il repertorio di storie contemporanee, raccolte dai regionali di Legambiente*

- **ABRUZZO MEGALO' , MEGALO' 2 E 3: LA GRANDE VASCA COMMERCIALE PER IL FIUME PESCARA**
- **CALABRIA "BATTAGLINA", LA DISCARICA NON SI FARA', MA RESTA IL CRATERE**
- **CALABRIA AEROPORTO DI SCALEA (CS): SI SCRIVE SVILUPPO LOCALE, SI LEGGE CEMENTO SULLE COSTE**
- **CALABRIA UN VILLAGGIO TURISTICO ANCHE A CAPO COLONNA, NON C'E' PACE PER LA COSTA CROTONESE**
- **EMILIA ROMAGNA TI-BRE, 9 KM DI INUTILE SFREGIO ALLA CAMPAGNA DEL PARMIGIANO REGGIANO**
- **EMILIA ROMAGNA COMMERCIO ON LINE, CEMENTO 3.0 SU CENTO ETTARI DI CAMPAGNA**
- **FRIULI VENEZIA GIULIA CONSUMO DI SUOLO E GRANDE DISTRIBUZIONE**
- **LAZIO TEVERE, ULTIMO STADIO**
- **LOMBARDIA PEDEMONTANA: 800 ETTARI DI ASFALTO, PER QUALE TRAFFICO?**
- **LOMBARDIA TRA VIGEVANO E MALPENSA, UNA SUPERSTRADA NEI PARCHI**
- **LOMBARDIA DA BRONI A MORTARA, DA CREMONA A MANTOVA: LA PROPAGANDA DI NUOVE AUTOSTRADE NELLA 'BASSA', DESTINAZIONE RIVIERA ADRIATICA?**
- **MOLISE ARCICHIARO, TRENT'ANNI FA PARTIVA IL CANTIERE, MA L'INVASO CONTINUA AD ESSERE A SECCO**
- **PIEMONTE L'IMPATTO DEL 'TERZO VALICO'**
- **SICILIA PARTINICO, LA DISTILLERIA CHE OCCUPA IL TERRITORIO**
- **SICILIA A MARINA DI MODICA E' CEMENTO SULLE DUNE**
- **TOSCANA UN NUOVO MEGA AEROPORTO NELLA PIANA? ANCHE NO!**
- **UMBRIA LA VALLE UMBRA SPOLPATA**
- **VALLE D'AOSTA NELLA VALLE DELLE 50.000 CASE VUOTE, TURISMO MANGIA TERRITORIO**
- **VENETO PADOVA: CUNEO VERDE IRIS, IL PARCO URBANO EROSO DAL CEMENTO**

- **C'E' CHI DICE NO: STORIE POSITIVE DI SUOLI SALVATI**

- **ABRUZZO L'ESPERIENZA DEL COMUNE DI TOLLO PER LA DIFESA DEL SUOLO AGRICOLO**
- **FRIULI VENEZIA GIULIA ARTEGNA, IL SUOLO TORNA AI CAMPI**
- **EMILIA ROMAGNA DOPO SAN LAZZARO, ANCHE BUDRIO DICE NO AL CEMENTO**
- **LOMBARDIA IL CORAGGIO DI DECIDERE: BORGARELLO FERMA I GRANDI CENTRI COMMERCIALI**
- **PIEMONTE A RIVALTA DI TORINO SI RIFANNO I CONTI DEL CONSUMO DI SUOLO**
- **SARDEGNA L'ETA' DEL CEMENTO E' FINITA: LA SARDEGNA DIFENDE IL PAESAGGIO**

**#SALVAILSUOLO:
ONE MILLION PEOPLE 4 SOIL!**

Il diritto ambientale europeo è maturato insieme alla crescita di consapevolezza sui rischi per la salute, la sicurezza, l'ambiente naturale. E' avvenuto per l'acqua, l'aria, la biodiversità, il rischio industriale... tutti temi su cui la UE ha prodotto un diritto che ha fatto scuola nel mondo.

Per il suolo ciò finora non ha funzionato. Nel 2014 il ritiro, da parte della Commissione Europea, della proposta di direttiva sul

suolo è avvenuto nel più assoluto silenzio dell'opinione e dell'informazione pubblica. A tre anni di distanza, oggi appare chiaro come quella carenza oggi equivalga ad un arretramento complessivo dell'Unione Europea sulle politiche ambientali e sugli impegni assunti a livello globale: dall'accordo di Parigi alla 2030 UN Agenda for Sustainable Development, molti capitoli di queste politiche sovranazionali appaiono pura retorica in una Unione priva di regole per tutelare il suolo. Oggi l'Europa non ha una direttiva sul suolo nè una road map per colmare il gap: è questo il dato di realtà che intendiamo contrastare. La campagna PEOPLE4SOIL, lanciata da quasi 100 associazioni italiane supportate da Fondazione Cariplo nella campagna #salvail suolo, e da altre 400 organizzazioni in altri Paesi UE, ruota intorno ad una ECI (European Citizens' Initiative) che, per essere efficace, richiede la sottoscrizione da almeno un milione di cittadini comunitari: una sfida molto impegnativa. Con la ECI, che si concluderà a fine estate 2017, puntiamo non solo a raggiungere l'obiettivo del milione di firme, ma soprattutto ad essere veicolo di informazione e consapevolezza. Il suolo è un bene comune, è il principale patrimonio naturale su cui l'Europa può fare affidamento per il proprio futuro. Non possiamo più permetterci di perdere terreno.



PERCHE' IN ITALIA PARLIAMO TANTO DI CONSUMO DI SUOLO?

Questo rapporto è stato concepito come contributo narrativo di Legambiente alla campagna per la petizione europea People4soil, rapporto problematico da un Paese europeo, **l'Italia**, che rappresenta il 12% della popolazione europea, ma solo il 7% in termini di territorio. La penisola italiana è dunque oggi un episodio geografico che può essere definito con un semplice aggettivo: *denso*. Denso di popolazione, quanto poco consapevole nella sua classe dirigente: basti pensare al fatto che l'Italia, nella conurbazione padana, accoglie la terza concentrazione demografica europea dopo Londra e Parigi, ma non si è ancora attrezzata per fare fronte al fenomeno metropolitano, non ne ha piena consapevolezza, né, almeno per ora, strumenti di governo adeguati a tale scala. L'Italia è un Paese denso di popolazione un po' per fatalità, un po' per un retaggio storico che ha sicuramente una determinante nel contesto pedologico e climatico di cui ha beneficiato nel corso dell'Olocene: un contesto massimamente favorevole alla produttività ecologica vegetale e quindi massimamente favorevole all'insediamento umano, che da questa strettamente dipende. Ma l'Italia è un Paese denso anche di montagne e di aree interne 'difficili' o comunque sfavorevoli, di aree esposte a rischi idrogeologici, sismici e vulcanici come nessun altro luogo in Europa: i territori realmente insediabili sono una frazione della superficie nazionale, e questo accresce i fenomeni di congestione, di densità reale e percepita nelle pianure e nelle fasce costiere. Ed è anche un Paese che, almeno nelle fasi meno crepuscolari della sua vita economica, ha concentrato, e in parte continua a farlo, eccellenze produttive, nella manifattura e nella filiera agroalimentare, oltre che attrattiva turistica.

Il fatto che questa parossistica concentrazione di esseri umani, attività, opportunità, minacce e rischi possa tenersi insieme, tutto sommato con una qualità della vita disordinatamente accettabile, continua a costituire una sfida, quasi un affronto ai principi della termodinamica. La proverbiale italiana arte d'arrangiarsi, nelle sue (poche) declinazioni positive e nelle tante scivolate oltre i confini del lecito, può essere una semplicistica chiave di lettura di una realtà che, numeri alla mano, in realtà non si tiene affatto, non senza discutibili iniezioni di output esterni, importazione di materie prime, energia, insolvibili debiti finanziari e ambientali a carico delle future generazioni, ed esternalità negative, anche ben oltre i propri confini nazionali.

Se parliamo di densità, non dobbiamo farci carico del solo numeratore: al denominatore, con pari rango nel definire il valore finale, c'è il territorio. In un paese ad alto livello di pressioni come il nostro, il territorio è la risorsa più scarsa e quindi più preziosa. E' perciò che continuiamo a occuparci di consumo di suolo, e lo facciamo anche in questo rapporto. Il **consumo di suolo** è fenomeno codificato a livello europeo con l'espressione *land take*, ovvero la somma di tutti quegli usi e coperture del territorio, principalmente insediative e infrastrutturali, che negano il suolo, le sue funzioni fisico-chimiche e biologiche, e che giungono a configurare, almeno in parte, una irreversibile 'sigillatura' della crosta terrestre: in altre parole, stiamo parlando delle superfici interessate dagli effetti di deposizione dei sedimenti geologici più caratteristici dell'antropocene.

Il consumo di suolo non è l'unica e nemmeno, necessariamente, la più grave tra le minacce che gravano sul suolo. Anche nel nostro Paese, il suolo e la sua fertilità sono aggrediti da preoccupanti fenomeni di erosione, di vera e propria asportazione di grandi quantità di suoli fertili ad opera delle acque; al sud e nelle Isole si palesano fenomeni di inaridimento, legati anche ad eccessivo e incongruo sfruttamento agricolo, prodromici all'insorgere di processi di desertificazione simili a quelli già registrati in vaste aree della penisola iberica; i suoli italiani poi soffrono di fenomeni di contaminazione, locale o diffusa, che derivano da preesistenze industriali, da attività abusive di conferimento rifiuti, da uso di fitofarmaci in agricoltura. Si tratta di problemi estremamente seri, da affrontare, meglio se nel quadro di una strategia europea. Che al momento non esiste, nel senso che non è codificata entro un quadro adeguatamente prescrittivo.

Ma il **consumo di suolo resta una priorità**: per la sua estensione in rapporto alle dimensioni territoriali italiane; perché è un processo sostanzialmente irreversibile; perché in molti casi è la 'proiezione al suolo' di scelte, pianificazioni o investimenti infrastrutturali discutibili sotto molti altri profili; perché si tratta di un fenomeno che macroscopicamente concorre a peggiorare la qualità della vita delle persone e il paesaggio, l'habitat delle comunità umane; perché in Italia la cattiva qualità dei processi di pianificazione e di controllo delle trasformazioni porta con sé, insieme al degrado del suolo, anche il peggioramento del paesaggio urbano, l'abusivismo, la crescita del rischio per le persone, il danno ambientale; perché oggi il nostro Paese, e non solo esso, ha di fronte una necessità e una sfida di **rigenerazione urbana**. Quello che è oggi un auspicio ricorrente deve poter diventare pilastro del rilancio dell'economia nazionale, perché alla rigenerazione delle città corrisponde non solo la ripartenza di un settore economico notoriamente strategico, qual è quello delle costruzioni. Ma perché dalla rigenerazione urbana discende una notevole quota dell'aspettativa di successo su molte sfide che non possiamo rinunciare a giocare: dall'efficienza energetica degli edifici, vera chiave di volta dei programmi di riduzione delle emissioni climalteranti, all'attrattività delle città per gli investimenti globali, alla sicurezza sismica e idrogeologica. La rigenerazione urbana deve cessare di essere slogan, ma perché ciò sia possibile occorrono misure che precludano la facile scorciatoia che consiste nel fare atterrare gli investimenti immobiliari su aree libere e agricole. Insomma ci sono molte buone ragioni, e non solo di tutela ambientale, per essere parte del cambiamento, molte ragioni per firmare la petizione europea, **People4soil!**

2030, A LAND DEGRADATION NEUTRAL WORLD. L'EUROPA FACCIA LA SUA PARTE!

Il 25 settembre 2015 l'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, con il voto dei 193 Stati aderenti, ha adottato la *2030 Agenda for Sustainable Development*. Un'agenda articolata in 17 grandi obiettivi (gli SDGs, Sustainable Development Goals) definiti al termine di un lungo lavoro di costruzione di consenso degli Stati e delle rappresentanze sociali ed economiche, che ora deve guidare le azioni dei governi nel prossimo quindicennio (2016-2030). Il tema 'suolo' appare in modo trasversale, ma in particolare l'SDG 15 (*Life on Earth*) contempla un target di forte e perentorio richiamo programmatico: nel considerare che ben un terzo delle terre del Pianeta è oggi in condizioni di degrado, vi si afferma l'obiettivo di raggiungere una condizione di equilibrio (*neutrality*). In altre parole, i governi devono impegnarsi a sviluppare politiche efficaci, non solo per fermare il degrado del suolo, ma anche per recuperare e ripristinare suoli alla loro fertilità e agli usi produttivi.

Questo target ci chiama in causa fortemente, prima di tutto come comunità di Stati Europei. Perché l'Europa è fortemente corresponsabile del degrado globale dei suoli: lo è nel suo territorio continentale, ma anche nei tanti paesi terzi che riforniscono la bilancia commerciale europea, che per le commodities agricole dipende in larga misura, quasi il 50%, da prodotti coltivati in altri Continenti. O per quei Paesi, soprattutto nell'Africa Subsahariana, che subiscono processi di land grabbing, ovvero di acquisizione di grandissime estensioni territoriali da parte di compagnie straniere, con una importante partecipazione anche degli Stati e delle aziende europee.

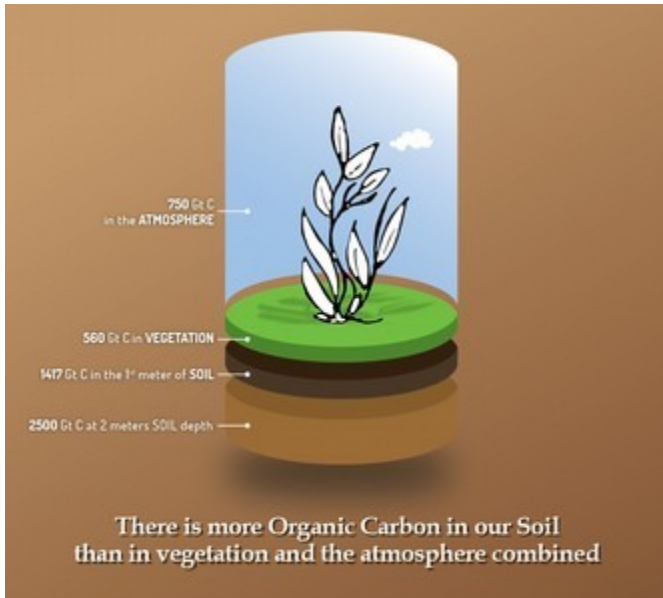
Ma, fermandosi al continente europeo, il degrado dei suoli, con i suoi effetti sul declino di lungo termine della produttività e della fertilità, è una minaccia che ci riguarda molto da vicino. Molteplici sono infatti i fattori di pressione e di minaccia sui suoli, a partire dall'**erosione**, soprattutto da parte delle acque degli eventi meteorologici sempre più intensi: studi commissionati dalla Commissione Europea (CE) stimano in quasi **un miliardo di tonnellate** la quantità di suolo perso ogni anno per erosione: si tratta di terreno fertile, spesso di ottima qualità agronomica, la cui erosione è però fortemente accelerata dalle tecniche agricole intensive, che lasciano scoperti i suoli per gran parte dell'anno su estesissime superfici: è sempre la CE ad informarci che, su **100 milioni di ettari** di territorio europeo, ovvero quasi **un quarto della superficie della EU28**, la **velocità di erosione è maggiore** di quella con cui si forma nuovo suolo, ed i fenomeni sono particolarmente gravi nei Paesi mediterranei, naturalmente più soggetti ad erosione a causa delle condizioni climatiche ed orografiche, dove il degrado da erosione è già ad un livello molto avanzato su oltre **14 milioni di ettari**. Tra gli effetti delle cattive pratiche agricole vi è anche la salinizzazione, un fenomeno di 'intossicazione' del suolo da eccesso di sali dovuto a inappropriate irrigazioni o (come nel delta del Po) a ingresso di acque marine nei sistemi irrigui per fenomeni di subsidenza. Si stima che siano almeno **3 milioni gli ettari di suoli affetti da grave salinizzazione**, concentrati soprattutto nella Penisola Iberica e nell'Europa Sud-Orientale.

Ma delle molte aggressioni che affliggono i suoli sovrasfruttati del nostro continente, la FAO, organizzazione delle Nazioni Unite che si occupa di cibo e agricoltura, con la pubblicazione dell'atlante mondiale redatto a consuntivo del 2015 – International Year on Soils, mette in guardia soprattutto su tre minacce prioritarie per i suoli europei:

1) **perdita di carbonio organico dei suoli**. Si tratta di una emergenza che ha risvolti planetari finora sottovalutati. La sostanza organica dei suoli è allo stesso tempo il 'contenitore' della fertilità e la base della biodiversità dei suoli, ed il più grande serbatoio di carbonio reperibile sulla superficie terrestre, dopo gli oceani. L'orizzonte superficiale dei suoli, entro il metro di profondità, contiene oltre 1400 miliardi di tonnellate di carbonio organico, che salgono a 2500 se si considera la profondità esplorata dalle radici delle piante arboree. Per un confronto, il suolo contiene il triplo di

tutto il carbonio contenuto nell'atmosfera, e quasi il quintuplo di tutto il carbonio contenuto nelle vegetazioni terrestri!

Questi dati, emersi in occasione del recente Simposio Mondiale organizzato dalla FAO e dalla UNFCCC (Roma, marzo 2017), danno un'idea di quale sia il ruolo del carbonio nel mitigare o nell'aggravare la 'febbre' del pianeta. Lo strato superficiale dei suoli in EU28 contiene circa 75 miliardi di tonnellate di C, il 5% del totale globale. In gran parte, il carbonio è contenuto nei suoli organici e torbosi dei paesi a clima freddo e umido, nel Nord Europa. Nei climi più caldi, dove la sostanza organica è fondamentale anche per il suo ruolo nell'assorbimento e nella filtrazione

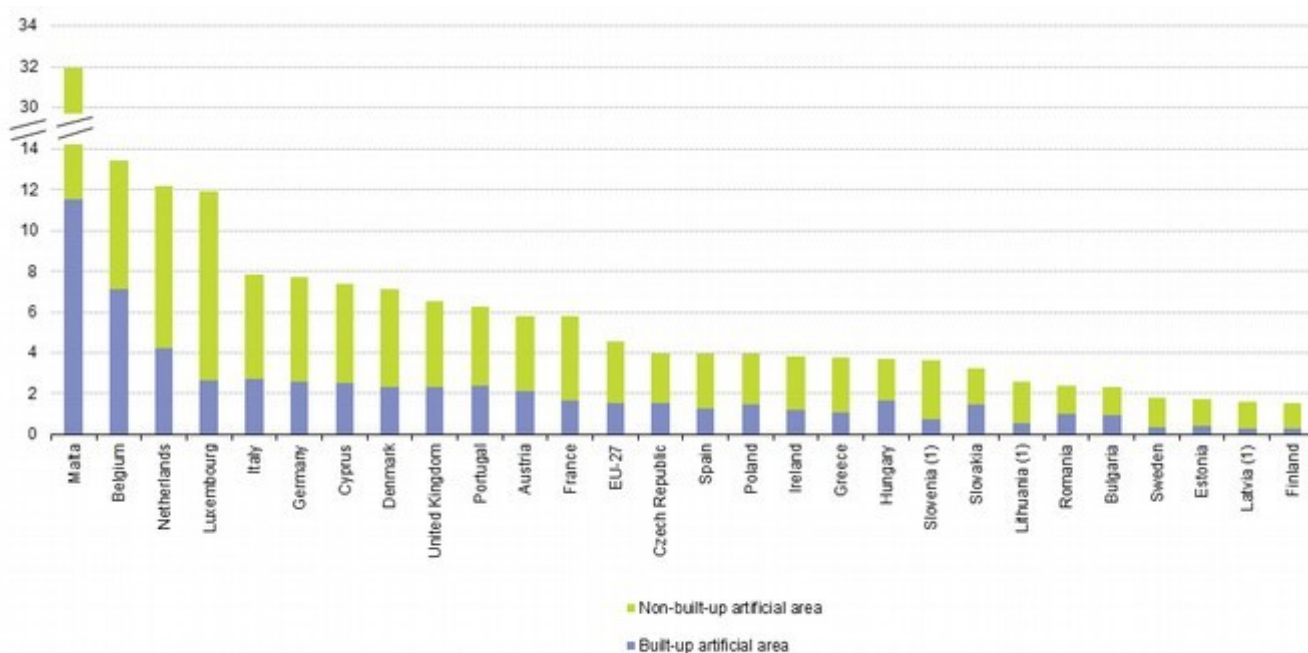


dell'acqua, le attività agricole intensive sono responsabili di un forte impoverimento dei suoli: pratiche conservative della sostanza organica, che permettono di migliorare la fertilità e la resistenza delle coltivazioni alle siccità, consentirebbero all'agricoltura di vedersi riconosciuto un ruolo attivo nel 'sequestro' di carbonio atmosferico, quindi nella mitigazione del cambiamento climatico. Alle latitudini settentrionali, invece, le pratiche agricole intensive e la sostituzione di prati e pascoli con seminativi su suoli organici o torbosi sta generando un preoccupante rilascio di CO₂ in atmosfera: secondo una recente pubblicazione congiunta del Joint Research Center di Ispra (VA) e del Norwegian Institute of Bioeconomy

Research ha valutato l'entità del fenomeno e i risultati sono sorprendenti: infatti l'**UE28 risulta il secondo emettitore globale** (dopo l'Indonesia, interessata da devastanti interventi di deforestazione) di **CO₂ derivante da degrado della sostanza organica nei suoli**. Si tratta di numeri non scontati, in base ai quali il rilascio di CO₂ dovuta al degrado dei suoli 'pesa' 173 milioni di tonnellate di CO₂ all'anno: come dire **le emissioni medie annue di 90 milioni di autovetture** circolanti, numeri in grado di fare la differenza sulle sfide europee di riduzione delle emissioni.

2) Contaminazione dei suoli L'Europa, continente di storica industrializzazione, è interessata da una moltitudine di fenomeni di inquinamento da sostanze tossiche rilasciate da antichi e recenti siti produttivi, oltre che dovuti a inadeguati smaltimenti di scorie e scarti avvenuti fino a pochissimi decenni fa. Si tratta di contaminanti che in molti casi sono residenti nel suolo, in altri invece costituiscono una minaccia per le acque superficiali e di falda, e quindi per le colture. Sebbene le valutazioni non possano dirsi complete, ad oggi si stimano **3 milioni di siti affetti da contaminazioni** localizzati in Europa. Di questi, **solo 17.000 risultano bonificati** e recuperati. All'inquinamento puntiforme si somma un inquinamento diffuso, derivante da ricadute atmosferiche e, soprattutto, dall'utilizzo di fitofarmaci e sostanze fertilizzanti in agricoltura. Purtroppo in questo caso l'agricoltura continua ad avere un ruolo attivo nella diffusione di sostanze tossiche nell'ambiente, se si considera che le vendite annue di **pesticidi in EU 28 si collocano a 400.000 tonnellate annue**: in pratica, ogni anno vengono riversati mediamente **3 chili di pesticidi per ogni ettaro coltivato**, ma a far la parte del leone sono Italia, Francia e Spagna che, da sole, acquistano oltre la metà di tutti i preparati fitosanitari venduti nell'EU28. Oltre ai fitofarmaci, l'inquinamento deriva anche dalla contaminazione di molti preparati fertilizzanti, in cui spesso sono presenti livelli di metalli pesanti tossici tutt'altro che trascurabili.

3) Consumo e impermeabilizzazione dei suoli. In Europa la superficie occupata da insediamenti e infrastrutture occupa circa 20 milioni di ettari: una superficie pari a quella dell'intera Gran Bretagna interamente occupata da città, sobborghi, fabbriche, strade, cave e infrastrutture di vario tipo, e corrispondente al 5% dell'intera UE: si parla di **consumo di suolo** per questi territori in cui le funzioni produttive ed ecologiche dei suoli sono perse, in modo pressochè definitivo. Di questi, **circa la metà (mediamente il 51-54%) risultano anche completamente sigillati** a causa della copertura con manufatti in cemento o asfalto, non disponendo quindi più di alcuna capacità di immagazzinare o drenare le acque: il **soil sealing** costituisce il tipo di compromissione più radicale, anche per i suoi effetti sulla sicurezza idrogeologica dei territori densamente abitati. Il suolo **già consumato** in Europa equivale ad una **superficie urbanizzata di circa 400 mq per abitante**, di cui la metà perfettamente sigillata: un parametro andato fuori scala, soprattutto nell'ultimo mezzo secolo, a causa del dilagare della dispersione insediativa (Urban Sprawl) e della domanda di territorio per grandi ed estese infrastrutture viarie che hanno accompagnato lo sviluppo e il consolidamento del mercato dell'auto, in Europa come negli altri Paesi che hanno avuto paragonabili curve di sviluppo. Tra i Paesi che hanno fornito i più rilevanti contributi di superfici impermeabilizzate figurano ovviamente quelli a più alta densità demografica: oltre alla piccola Malta, Olanda, Belgio, Lussemburgo, Italia, Germania, Cipro e Danimarca figurano ai livelli più alti, e ben al di sopra della media europea, per quanto riguarda l'estensione di superfici artificiali (fonte Eurostat, dati LUCAS2012)



(¹) Built-up area: unreliable; Croatia: not available.
Source: Eurostat (online data code: lan_lcv_art)

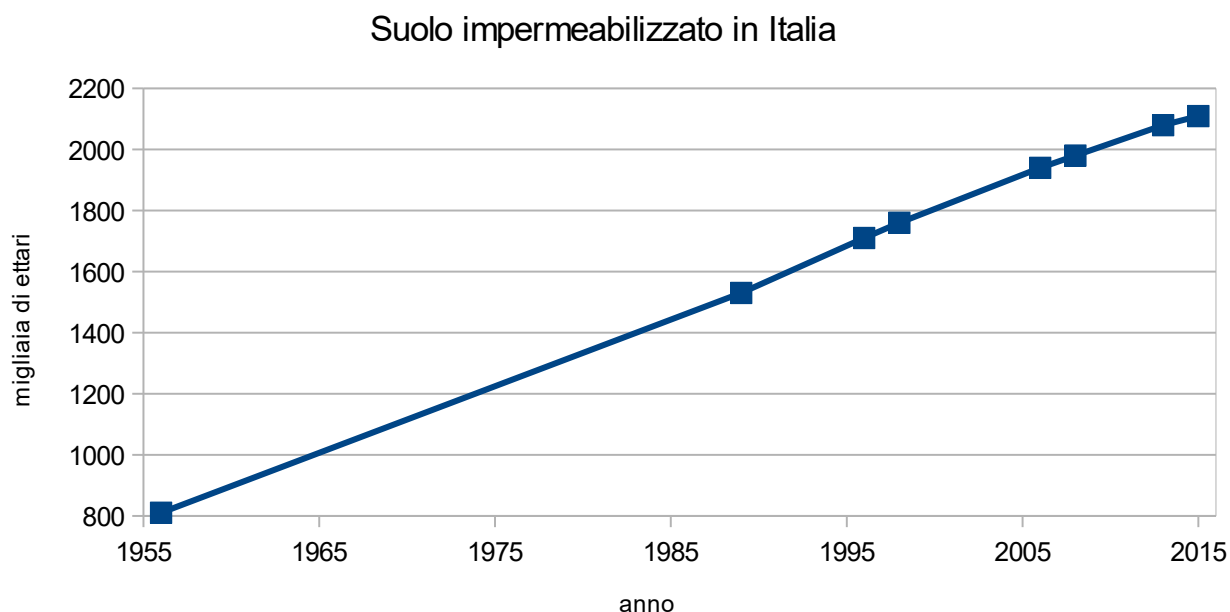
Ciò che rende molto problematica questa forma di degrado dei suoli è, oltre alla sua difficile (se non impossibile) reversibilità, anche la competizione diretta delle trasformazioni urbanistiche e infrastrutturali con gli usi agricoli produttivi: la maggior parte degli insediamenti infatti reclama suoli piani, accessibili e in contesti climatici molto favorevoli per la produzione agricola. Inoltre la crescita insediativa per come avvenuta negli ultimi decenni corrisponde ad usi non efficienti del territorio, comportando la dissipazione di risorse naturali ma anche notevoli consumi energetici, collegati alla tipologia residenziale sparsa e al soddisfacimento di bisogni di mobilità notevolmente aumentati. Il paradosso è che, sebbene il fenomeno dello sprawling urbanistico si sia affermato proprio come comportamento speculativo del mercato immobiliare in risposta a una domanda di

miglior qualità residenziale degli abitanti delle città, il risultato in termini complessivi ha fortemente deluso le aspettative, determinando uno scadimento della vita sociale e dei rapporti di prossimità, la rarefazione dei servizi urbani e collettivi, la estesa artificializzazione del paesaggio, l'aumento dei rischi naturali e dei costi individuali e collettivi per la sicurezza personale, il forte e insostenibile indebitamento pubblico degli enti locali chiamati a farsi carico della realizzazione e della gestione di un sistema di infrastrutture per la mobilità individuale sviluppatosi su sviluppi lineari e superfici sproporzionate alle loro capacità di spesa. Il contrasto al consumo di suolo è dunque fulcro di necessarie politiche di riequilibrio insediativo e urbano, che solo in parte discendono dalle preoccupazioni in ordine all'eccessivo consumo di risorsa naturale, ma che costituiscono **anche l'unica riconoscibile traiettoria di sviluppo e ripresa economica**, in particolare per i settori economici collegati al settore delle costruzioni che più di altri hanno sofferto della prolungata fase di stagnazione.

Non è più possibile l'indulgenza verso comportamenti dissipativi del territorio, se non a costo di accettare una nuova rincorsa a bolle immobiliari di carattere effimero e speculativo.

IL CONSUMO DI SUOLO IN ITALIA

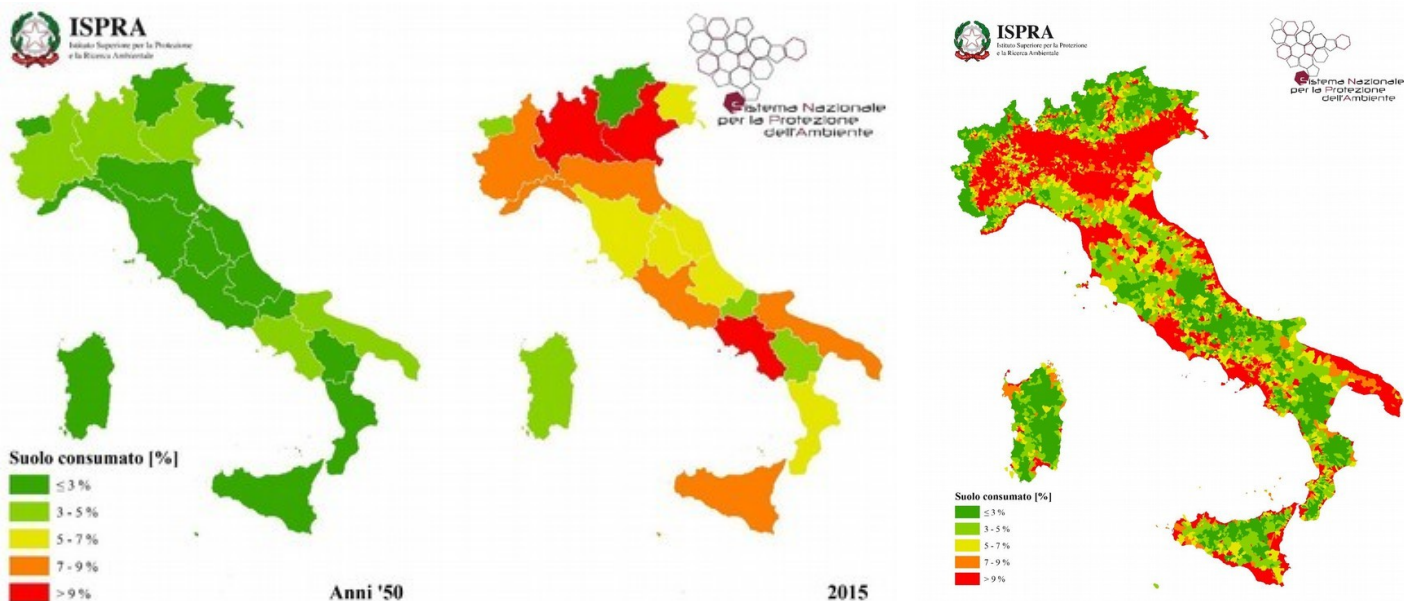
L'Italia è uno dei pochi Paesi europei ad aver avviato, su iniziativa di ISPRA, una attività di monitoraggio degli usi del suolo con cadenza dei rilievi sufficientemente frequente da consentire una attività di monitoraggio i cui risultati si potranno apprezzare negli anni a venire. Le tendenze descritte da ARPA risultano di assoluta affidabilità per la lettura del fenomeno



In Italia in base ai dati ISPRA, l'urbanizzazione del territorio ha impermeabilizzato o compromesso, fino al 2015, circa 2,11 milioni di ettari: si tratta del 7% del territorio nazionale, e di una dimensione territoriale pari a circa un sesto della superficie coltivata (SAU). Siamo dunque in presenza di dati superiori alla media europea, ma la divergenza è del tutto interpretabile in base ai dati di maggior densità demografica, così che il dato procapite (pari a 346 mq/abitante) risulta coerente con la media degli altri Paesi europei.

La curva di crescita, per come può essere descritta in base ai dati disponibili (del tutto assenti le rilevazioni tra la fine degli anni '50 e il 1989!), è lineare con un tasso di crescita pari a poco meno di 22.000 Ha/anno (o, se si preferisce 60 ettari/giorno). Negli ultimi due anni si è rilevato un rallentamento che, ove confermato dalle ulteriori e future rilevazioni, appare del tutto ascrivibile alle particolari condizioni di crisi congiunturale del settore delle costruzioni: è troppo presto per affermare che il dato riscontrato nel biennio 2014-2015 (35 ettari/giorno) corrisponda ad un cambiamento strutturale.

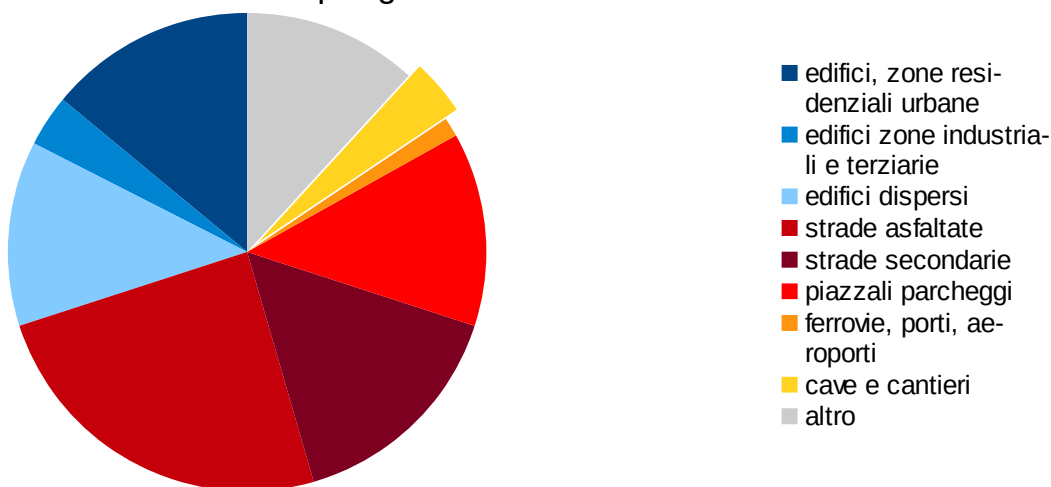
Per quanto riguarda la ripartizione territoriale, i territori maggiormente urbanizzati corrispondono al quadrante nord-ovest del Paese (8,6%), sebbene le dinamiche espansive più vivaci riguardino il nord-est e l'Italia Centrale. Alla Lombardia compete il 'record nazionale' di superfici urbanizzate (stimate al 12,8% del territorio)



La lettura del territorio a scala più fine (dati comunali) mostra chiaramente la concentrazione dei fenomeni più accentuati di consumo di suolo nelle aree pianeggianti e lungo le fasce costiere

Per quanto riguarda le fattispecie di opere che determinano consumo di suolo, i dati ISPRA appaiono illuminanti: sono infatti le superfici destinate ad infrastrutture di mobilità (segnatamente strade e superfici accessorie) quelle che occupano più territorio, precisamente il 53% del suolo urbanizzato, pesando quindi nettamente di più della somma dei suoli occupati da qualsivoglia tipologia di edifici, residenziali, industriali e terziari (che pesano poco più del 30% del suolo urbanizzato). Di nuovo emerge con chiarezza come, a comporre una quota preponderante del consumo di suolo registrato dal dopoguerra ad oggi, siano state in larga misura le dotazioni di spazi e pavimentazioni richieste dall'espansione della mobilità privata che, oltre ad occupare il territorio con le necessarie infrastrutture, è stato anche l'elemento che ha reso possibile l'espansione dello sprawl di edifici, sobborghi e capannoni in contesti altrimenti rurali

tipologie di uso dei suoli urbanizzati



- Schede regionali -

Il repertorio di storie contemporanee, raccolte dai regionali di Legambiente

La crisi del settore delle costruzioni ha portato un rallentamento della pressione della trasformazione immobiliare: meno concessioni edilizie, piani attuativi in stand by, la zavorra di tante nuove costruzioni in cerca di compratori...

Eppure sono ancora tanti, soprattutto tra gli amministratori pubblici, coloro che pensano che il cemento sia la miglior risposta alla crisi. E' il cemento della svendita dei territori per operazioni spregiudicate di investimento, e quello di grandi infrastrutture di cui non si sente il bisogno. E' ancora, in troppi casi, una generosa elargizione di risorse finanziarie attinte dalle casse di uno Stato più in rosso di sempre, per erodere il bene comune territoriale. Spendere soldi pubblici per perdere bene comune: non proprio una strategia vincente, ma ampiamente praticata, specialmente in alcune regioni, in particolare al nord, che hanno pensato ad una risposta non troppo originalmente keynesiana alla crisi, affastellando investimenti infrastrutturali di dubbia o nulla utilità e rifornendoli di risorse derivanti da strumenti finanziari creativi (peraltro rivelatisi per quello che sono: fumo negli occhi per celare il prelievo di risorse pubbliche) pur di mantenere in attività le ruspe. Ma si intravedono anche nuovi profili della trasformazione del territorio: è il settore terziario quello che reclama territorio. La Grande Distribuzione, mentre si lascia alle spalle una teoria di fallimenti e di Grandi Saracinesche Abbassate nelle aree del Paese in cui il mercato è saturo, continua ad avanzare altrove. E il nuovo commercio digitale incalza, con le nuove logistiche che, ben lontane dal prendere in carico le grandi dismissioni della GDO, guardano a quanto resta del territorio agricolo per trovare i lotti più adatti alle esigenze di questa emergente modalità di distribuzione. Altro che smaterializzazione dell'economia! Ma anche il turismo, non certo quello dolce ma quello che usa il pugno duro sul territorio che dovrebbe valorizzare, continua a dar da pensare, soprattutto sulle coste.

Forse così non si esce dalla crisi. Per lo meno, non se ne esce bene.

Abbiamo raccolto un campionario, nel senso di una rassegna di campioni dello spreco di territorio nelle regioni italiane, veri ecomostri divoratori di suolo a fronte di benefici tutti da dimostrare.

Ve li raccontiamo con la consapevolezza che si tratta solo di punte di iceberg di un fenomeno che è ancora ben lungi dall'essere sconfitto. E che soffre della mancanza di regole, nazionali e comunitarie, sulla tutela del comparto ambientale del suolo.

Insieme ad essi abbiamo anche raccolto segnalazioni positive, casi di amministratori e di scelte che hanno puntato ad investire sulla conservazione del bene territoriale, e per converso sulla finalizzazione degli investimenti nella rigenerazione dell'esistente già urbanizzato. Una sfida questa ancora molto, troppo difficile in Italia: un Paese che ne ha un enorme bisogno, così come ha bisogno di riqualificazione del patrimonio edificato in chiave di efficienza energetica, di antisismica, di ristrutturazione sociale di borghi, centri storici e periferie. Ma dove ancora è concessa la scorciatoia, troppo conveniente, della urbanizzazione espansiva. Fino a che questa via di fuga degli investimenti urbani non sarà preclusa, si continuerà a parlare di rigenerazione urbana. E a non praticarla realmente come alternativa al consumo di suolo agricolo.

ABRUZZO

MEGALO' , MEGALO' 2 E 3: LA GRANDE VASCA COMMERCIALE PER IL FIUME PESCARA

Il grande Megalò è sotto gli occhi di tutti: 35 ettari di superficie totale coperti, 2800 posti auto, 110 negozi, 9 multisale con 2000 posti, 5 ettari di parco fluviale prossimo venturo, 3 piazze interne, 8000 metri quadrati di supermercato, 800 lavoratori, 1300 persone che hanno contribuito alla sua costruzione, un bacino di utenza stimato in 475.000 persone. Era difficile pensare così in grande, invece, l'Abruzzo ha voluto fregiarsi di un ipermercato tra i più grandi d'Italia.

Il dato incontestabile è che Megalò un primato ce l'ha: è probabilmente l'unico ipermercato con gli argini. Vere e proprie dighe alte quasi 11 m che circondano buona parte dell'immensa area commerciale per preservarla da eventuali esondazioni del vicino fiume Pescara. Il perché è chiaro: l'immensa spianata dove sorge il nuovo centro commerciale è infatti stato indicato dalla regione Abruzzo come "ad alto rischio esondazione".

Ma non basta! Stanno per arrivare Megalò 2 e 3 mentre, poco più in là, si intravedono anche le vasche di laminazione, un'altra faraonica opera che d'improvviso è divenuta necessaria e che costerà almeno 50 mln di euro anche se nessuno sa chi si dovrà occupare della manutenzione...

Un'opera che potrebbe non essere del tutto scollegata con il centro commerciale Megalò, costruito nel 2005, e che ora si avvia verso la fase 2 con un raddoppio di aree da cementificare e adibire a grande distribuzione.

Si parte da un rafforzamento degli argini. La paura è il fiume potrebbe creare seri pericoli, tanto che dopo il 2013 (anno della più grossa piena dopo il 1992) si è fatto strada il progetto delle vasche di laminazione, gigantesche piscine destinato al contenimento delle acque di piena. In realtà l'area di Megalò, lasciata sgombra, sarebbe stata la naturale "vasca di laminazione" a costo zero.

Ed ora che il progetto diventa ogni giorno più reale cresce anche l'opposizione. La messa in sicurezza dell'area è infatti prescritta dal Genio Civile in quanto indebitamente non attuata nella precedente fase di cantiere, relativa alla costruzione del centro commerciale, e non può essere collegata a nuove costruzioni. Centro commerciale, nuova viabilità extraurbana, argine e parcheggi, denunciano gli ambientalisti, non sono mai stati sottoposti a preventiva valutazione d'impatto ambientale, in virtù della esenzione stabilita da una legge regionale rimasta in vigore solo per 4 mesi e comunque non applicabile, essendo in contrasto con la normativa statale e comunitaria.

Storia del sito

Nei primi anni del nuovo secolo ha preso il via la realizzazione di uno dei più grandi centri commerciali d'Italia, visibile da chilometri: il Megalò. Un classico esempio della scarsa attenzione degli organi competenti verso i vincoli che il rischio idrogeologico dovrebbe imporre; il centro infatti è sorto lungo le sponde del Pescara, a Chieti Scalo, su un'area di poco più di 40 ettari ad appena 150 metri dall'argine, classificata ad alta pericolosità idrogeologica dal PAI.

Realizzato con il placet delle amministrazioni nell'ambito del Prusst (programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio), il centro commerciale più grande d'Abruzzo ha occupato una naturale cassa di espansione del fiume, vincolata ad inedificabilità. Un ostacolo superato con il trucco di abbassare la classe di rischio dell'area con la costruzione di una arginatura, ovviamente senza valutare l'impatto dell'opera a valle nella propagazione di piene destinate ad investire la città costiera. Il capoluogo già nel 1992 ebbe problemi legati all'esondazione del fiume Pescara, mentre l'area su cui oggi insiste Megalò si allagò parzialmente nel 2004; più recentemente, nel 2013, un evento meteorico estremo portò all'esondazione alla foce di Pescara-città, costringendo il sindaco di Chieti a firmare un'ordinanza di sgombero immediato del Megalò, a titolo precauzionale, che rimase chiuso per due giorni con i piazzali dei parcheggi allagati.

Come se non bastasse nel tempo si è tentato di edificare nella stessa area altre due potenziali strutture (Megalò 2 e Megalò 3) per un totale di ulteriori 10 edifici

CALABRIA

“BATTAGLINA”, LA DISCARICA NON SI FARA’, MA RESTA IL CRATERE

La vertenza “Battaglina” prende il nome dall’area nella quale una società, la Sirim Srl, e due comuni del catanzarese, San Floro e Borgia, avevano ottenuto, nel 2009, l’autorizzazione a realizzare un progetto di smaltimento e recupero rifiuti denominato “Isola Ecologica Battaglina”. Un progetto che, in realtà, prevedeva la realizzazione di una delle discariche più grandi d’Europa e che, se compiuto, avrebbe comportato enormi danni.

L’area destinata a discarica era di oltre 40 ettari, su 120 a disposizione della società. I lavori sono iniziati e proseguiti celermente con l’evidente intento di procedere alla chiusura dei lavori in tempi brevissimi. Ad oggi oltre 10 ettari di bosco sono stati distrutti, ed una vasca (cratere) è stata realizzata svuotando la collinetta.

L’area è asservita ad usi civici, per cui il bosco è al servizio dei cittadini, ma di questo la società che ha preso in affitto i terreni non pare aver tenuto conto. Legambiente Calabria ha segnalato sin dall’inizio l’illegittimità di tale autorizzazione, per violazione del vincolo degli usi civici, tutorio-forestali, idrogeologici e del vincolo paesaggistico.

La battaglia giudiziaria di Legambiente, nata dall’ascolto dei cittadini, è partita a gennaio 2014 con la prima richiesta formale alla Regione Calabria per annullare immediatamente l’autorizzazione. La vicenda ha visto nascere anche una forte, quanto inedita, mobilitazione popolare. Migliaia i cittadini che hanno partecipato alla grande manifestazione che si è tenuta a Borgia nello stesso anno.

Dopo un iter particolarmente tormentato, segnato da sospensioni, annullamenti, ricorsi al TAR, conferenze dei servizi, la Regione Calabria ha accolto le osservazioni sollevate da Legambiente ed ha annullato definitivamente il decreto di autorizzazione. Un provvedimento, che dispone la rimozione, da parte della società Sirim, di tutti gli interventi ad oggi eseguiti per la realizzazione dell’impianto ed il completo ripristino dello stato dei luoghi, nonché l’esecuzione di ogni ulteriore opera e adempimento necessario alla messa in sicurezza dell’area. Una vertenza durissima ma un risultato fondamentale, che ha visto Legambiente al fianco dei comitati dei cittadini.

Bosco "Battaglina" anno 2009 e 2014



CALABRIA

AEROPORTO DI SCALEA (CS): SI SCRIVE SVILUPPO LOCALE, SI LEGGE CEMENTO SULLE COSTE

Il fiume Lao è uno dei corsi d'acqua più suggestivi della catena appenninica, nasce in Basilicata, ad altissima quota nel Parco Nazionale del Pollino, e porta acque cristalline al Tirreno, dove sfocia in prossimità di Scalea (CS). E' proprio presso la foce che rischia di atterrare una nuova lastra di cemento e asfalto. La storia comincia nel febbraio 2011, quando veniva siglato un protocollo d'Intesa relativo allo sviluppo di un'aviosuperficie, tra Provincia di Cosenza, Camera di Commercio di Cosenza e Comune Scalea, per un'opera finanziata dal Ministero del Tesoro nell'ambito del Patto Territoriale dell'Alto Tirreno Cosentino per la cifra di 12.774.748,21 Euro; a seguito dell'intesa si è costituito un Consorzio per la promozione e la valorizzazione dell'aviosuperficie, con la partecipazione della Regione Calabria e degli Enti del Patto Territoriale Alto Tirreno Cosentino, per la costituzione di una società di gestione dell'infrastruttura; al bando si è presentato il Gruppo Barbieri con un progetto di aeroporto di terza classe per persone e merci da finanziare in parte con risorse private a cui si aggiungono i finanziamenti FESR 2007-2013. L'aviosuperficie prevede una pista in asfalto lunga 1975 metri e larga 30, parallela al fiume, con annessi servizi di handling, parcheggi, terminal passeggeri, attrezzature, strada di accesso, piazzali e hangar.

L'Autorità di Bacino della Regione Calabria segnala per l'area una condizione di elevata pericolosità e rischio idraulico, legata agli impulsi di piena e all'ingente quantità di limo e detriti che il fiume è in grado di trasportare. Sull'area esiste già un'aviosuperficie, che determina rilevanti impatti sul SIC 'Valle del fiume Lao', anche per la sua stretta prossimità al letto del fiume, e che già ora non rispetta le norme in materia di tutela delle "aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche, e di 300 metri dalla linea di battigia costiera del mare e dei laghi", peraltro in una fascia costiera che già soffre di palesi fenomeni di erosione ed arretramento della linea di costa, proprio nel tratto in corrispondenza della foce del Lao. L'intervento previsto, invece di sanare o ridurre gli impatti dell'infrastruttura, la trasformerà da semplice scalo turistico nel quale si svolgono attività di paracadutismo, scuola volo, volo a vela ed eliporto ad aeroporto vero e proprio, in cui è consentito l'atterraggio di merci e persone tramite aerei charter fino a 180 posti.

Della vicenda si sta occupando Legambiente che, anche per i danni ai contermini Siti di Interesse Comunitario, ha inviato nell'autunno 2016 un esposto alla Commissione Europea.

Accanto alle preoccupazioni ambientali, restano gli interrogativi: ancora oggi grandi quantità di risorse per lo sviluppo locale si traducono in ettari di asfalto e cemento, anche in luoghi di struggente bellezza e ricchezza di risorse naturali, come la costa tirrenica calabrese. E' sempre più urgente correggere la rotta, arrestare l'inflazione di cemento, rimettere a posto il Bel Paese e le sue coste.

UN VILLAGGIO TURISTICO ANCHE A CAPO COLONNA, NON C'E' PACE PER LA COSTA CROTONESE

Il litorale di Capo Colonna, tra i comuni di Crotona e Isola Capo Rizzuto, sovrastato da una torre di guardia del XVI sec e oggetto di notori ritrovamenti archeologici di età ellenistica e romana (tempio di Hera Lacinia), è anche interessato dall'Area Marina Protetta Capo Rizzuto, di riconosciuta importanza scientifica ed ecologica. Coerentemente, il piano urbanistico di Crotona contempla, per la fascia costiera, l'esclusivo esercizio dell'agriturismo come forma di offerta turistica. Nonostante ciò nel dicembre 2011 il Comune rilasciava il permesso a costruire il Marine Park Village, villaggio costituito da 79 bungalow su basi di cemento armato, con accesso al mare, su un'area di circa 75.000 mq da Torre Scifo verso località Alfieri. I lavori di realizzazione iniziano nel 2013 in assenza però di qualsiasi presidio disposto dalla Soprintendenza per operazioni che comportino scavi in aree di documentata rilevanza archeologica. Contestualmente, la Procura di Crotona apre un fascicolo d'indagine e nell'aprile 2014 la capitaneria di Porto sequestra il cantiere a seguito dello sbancamento realizzato abusivamente per la discesa al mare. I lavori riprendono e continuano a fasi alterne anche nel 2016 dopo un provvedimento di sospensione dei lavori a gennaio, emesso dalla soprintendenza, cui però fa seguito a maggio un pronunciamento del TAR a favore della proprietà (è atteso il giudizio in appello del Consiglio di Stato), in merito alla presunta violazione delle norme urbanistiche e della legge sulle aree protette, per occupazione non autorizzata del demanio e della fascia dei trenta metri. Una nuova ordinanza, a luglio 2016, sospende i lavori e dispone il sequestro preventivo dell'area vincolata, risultando scaduta da tre anni l'autorizzazione paesaggistica rilasciata in regime di silenzio-assenso nel 2008, quindi ritenendo illegittimo il provvedimento di proroga disposto dal comune, mentre il successivo dissequestro interviene a settembre ad opera del gip di Crotona.

Agevolando l'esercizio dell'agriturismo, quale attività collaterale ed ausiliaria a quella agricola e come forma di offerta turistica, il Piano Regolatore del Comune stabilisce un numero massimo di posti letto ricavabili da tali attività, corrispondente a 3 posti per ettaro di terreno a ciò destinato; il progetto del Marine Park Village, estendendosi su di un'area di 74.080 mq corrispondenti a poco più di 7 ettari, ne prevede ben oltre 200! Le circostanze inducono la procura della Repubblica ad aprire un fascicolo d'indagine presso il tribunale di Crotona e, dopo l'intervento di sequestro della Capitaneria di porto e provvedimenti contrastanti, si è in attesa dell'ultimo atto costituito dal pronunciamento del Consiglio di Stato chiamato a decidere sulla presunta violazione delle normative vigenti. Anche in questo caso Legambiente ha provveduto ad esporre le circostanze alla Commissione Europea, affinché venga eventualmente aperta anche una procedura di accertamento per violazione della direttiva Habitat, giacché l'intervento ricade a stretto ridosso di un Sito della rete Natura 2000.

EMILIA ROMAGNA

TI-BRE, 9 KM DI INUTILE SFREGIO ALLA CAMPAGNA DEL PARMIGIANO REGGIANO

Nonostante un'accesa contrarietà popolare, sono partiti i lavori per la realizzazione del primo lotto della Tirreno-Brennero, un raccordo pensato nei lontani anni '70 che dovrebbe collegare l'autostrada A15 Parma-La Spezia con l'A22 del Brennero, andando quindi da PonteTaro (PR) a Nogarole Rocca (VR) e ponendosi teoricamente ed originariamente come corridoio intermodale (strada più ferrovia), tra il porto ligure ed il centro Europa.

Il mezzo miliardo di euro necessario per la realizzazione di un primo lotto di soli 9 km (sugli 85 totali previsti, per un costo di oltre 40 milioni a chilometro) è stato reperito dalla società Autocisa con un programma di aumenti dei pedaggi nel tratto già esistente dell'autostrada A15 pari al 7% annuo per 8 anni. Dunque un prezzo salatissimo anche per gli utenti. Ma non per la società concessionaria che in cambio della realizzazione di quest'opera incompleta ha ottenuto dal Governo la proroga di concessione senza gara fino al 2031, con un'agevolazione sul filo del rasoio di procedure di infrazione UE.

Il primo lotto, che sarà con tutta probabilità anche l'ultimo dato che i 2 miliardi necessari per completare l'opera non sono, né saranno, disponibili in futuro, si interromperà in piena campagna, nel comune di Sissa-Trecasali, senza alcun collegamento a poli logistici, produttivi, o ad agglomerati urbani significativi, ma al contrario, attraversando aree di enorme pregio agricolo e naturalistico. La striscia di cemento, con le consuete aggiunte di strade, svicoli e tangenzialine "compensative" attraverserà due aree SIC-ZPS (aree di pregio ambientale inserite nella Rete Natura 2000), violenterà il fiume Taro e le sue golene, impatterà fortemente su molte specie rare e minacciate (per esempio il Falco cuculo, presente a livello nazionale quasi solo nel parmense e che a 50 metri dal tracciato di progetto nidifica con la colonia più importante d'Italia), squarcerà il suolo agricolo più fertile al mondo, quello della Food Valley, cuore della produzione del Parmigiano Reggiano e di tante altre eccellenze alla base della trasformazione alimentare, risorsa principe della pianura parmense.

La scempio della TI-BRE ha purtroppo ripercussioni anche sulla competitività vera dei trasporti locali e nazionali, perchè sceglie di investire sulla gomma invece che sul ferro, in un momento in cui i Paesi d'Oltralpe stanno inibendo il transito di camion a favore di quello ferroviario (si pensi agli effetti dell'apertura del nuovo Gottardo). Oggi il porto di La Spezia è lo scalo marittimo nazionale che utilizza maggiormente il treno, dunque la scelta di modernità sarebbe quella di investire sulla ferrovia. La linea Parma-La Spezia - in buona parte ad un solo binario e con pendenze eccessive - ha forti limiti di utilizzo, mentre il collegamento con la linea del Brennero oggi manca del tutto.

Sarebbe possibile realizzare un TI-BRE ferroviario con risorse limitate (80 Mln contro i 430 Mln dell'autostrada). Ma purtroppo la scelta dell'asfalto è sempre la più comoda per fare affari col cemento. Eppure, dopo anni di assenso cieco ed unanime delle amministrazioni locali alla realizzazione dell'opera, di recente si è creato un movimento di dissenso tra i Comuni coinvolti. Dieci Amministrazioni, nel corso del 2015, hanno esternato la propria contrarietà sia in manifestazioni pubbliche che scrivendo - inascoltate- al Presidente regionale Bonaccini e al Ministro Delrio. In questo contesto si era perfino creata l'opportunità formale di bloccare l'opera, quando nell'Assemblea provinciale dei sindaci del 26/10/2015 era previsto di mettere al voto una mozione contro l'opera. Il conteggio prima del voto dava la mozione vincente, se anche il comune di Parma, guidato dal sindaco Pizzarotti, avesse votato contro. Purtroppo tale conteggio non si è mai tenuto: il sindaco di Parma non si presentò, mentre il presidente della Provincia Frittelli (dipendente in aspettativa di Autocisa) aggiornava la seduta a data da destinarsi. La seduta non è più stata riconvocata.

Food Valley, prima e dopo il 'trattamento' dei cantieri TIBRE



COMMERCIO ON LINE, CEMENTO 3.0 SU CENTO ETTARI DI CAMPAGNA

A Piacenza un'immensa area in piena campagna è a rischio cementificazione a causa della proposta di un enorme polo logistico nella zona Roncaglia, a pochi chilometri dalla città.

Una proposta avanzata da una multinazionale immobiliare controllata da "P3 Logistic Park", società di un fondo sovrano di Singapore, che riguarderebbe un'area di circa 960.000 mq attualmente agricola, e solo in parte prevista in espansione dagli strumenti urbanistici esistenti.

Si tratta della cementificazione di un'area enorme, che da sola farebbe impennare il consumo di suolo della provincia, che oggi fortunatamente viaggia a regimi più ridotti rispetto al passato, a seguito della naturale contrazione del mercato immobiliare.

Un'espansione che andrebbe a gravare ancor più sulla nutrita distesa di capannoni ancora oggi inutilizzati nell'esistente polo logistico e negli altri insediamenti produttivi dei Comuni piacentini, tenuto conto che su una superficie di pari dimensione lo stesso fondo sovrano starebbe ragionando a Monticelli d'Ongina, a 20 Km da Piacenza, dove esiste un altro polo logistico.

Purtroppo, pur in mancanza di informazioni precise sul soggetto che effettivamente dovrebbe venire a impiantare la propria attività nell'area (il "Sole 24 ore" ha ventilato l'ipotesi di Alibaba, il colosso cinese del commercio on line), l'Amministrazione Comunale si è dichiarata ottimista sulla possibilità che il progetto si concretizzi prima della conclusione del mandato amministrativo.

Una scelta disastrosa che cozza contro gli intenti annunciati dalla Regione, ma platealmente contraddetti dal testo della nuova legge urbanistica adottata dalla Giunta Regionale.

Un intervento come quello avanzato a Piacenza, infatti non verrebbe contabilizzato rispetto al limite di consumo di suolo previsto dalla legge urbanistica in discussione in Emilia Romagna, sia perché presentato nel periodo iniziale di moratoria (di almeno 5 anni) sia perché interventi definiti di carattere "strategico" starebbero comunque fuori dalle limitazioni imposte dalla legge.

Senza contare che il nuovo piano operativo comunale, non ancora approvato, ma ormai arrivato alle battute finali, prevede la possibilità, se verranno avanzate concrete manifestazioni di interesse da parte degli operatori, di realizzare Piani Attuativi del Piano Regolatore vigente e nuove aree approvate nel corso dell'istruttoria delle osservazioni. Guarda caso proprio aree contigue alle frazioni e al limite fra l'abitato urbano e la campagna, quelle più appetite da un mercato immobiliare altrimenti affaticato: complessivamente, le previsioni di nuove urbanizzazioni e impermeabilizzazioni a Piacenza assommano ad oltre 500 ettari!

Insomma i pericoli della cementificazione e perdita di ulteriori superfici agricole non vengono ancora percepiti come emergenti dalla classe amministratrice in carica, più preoccupata dagli equilibri di bilancio che dagli effetti ambientali del cemento. Allo stesso tempo preoccupa il riproporsi di fenomeni di grande occupazione del territorio per la nuova generazione di attività commerciali, in questo caso di e-commerce, che non riutilizza i sedimi preesistenti ma pone nuove e diverse esigenze rispetto alla tradizionale GDO, rispetto alle quali il territorio agricolo è *à la carte*. Con il rischio di veder presto trasformarsi la pianura padana in un cimitero di centri commerciali falliti e di nuove, ancor più anonime, piastre logistiche a servizio del commercio digitale

CONSUMO DI SUOLO E GRANDE DISTRIBUZIONE

Udine è la prima Provincia in Italia per superfici di vendita della grande distribuzione con 802 mq/1000 abitanti, seguita da Gorizia con 762, staccando Pordenone con 634 mq/1000 ab. Il Friuli Venezia Giulia di gran lunga supera tutte le altre per superficie di vendita della GDO, con 687 mq/1000 abitanti, lasciandosi alle spalle Valle d'Aosta, Umbria, Veneto e Trentino Alto Adige. Diversi grandi centri presentano vetrine vuote al loro interno e attività che chiudono e non sempre vengono rimpiazzate. Alcuni centri sono chiusi, molti non riapriranno. Effetto della crisi economica, naturalmente, ma anche dell'eccesso di offerta e dalla facilità con cui la Regione prima e i comuni poi hanno concesso. Con effetti collaterali importanti: la chiusura di centinaia di piccoli esercizi nei centri urbani e l'impermeabilizzazione di importanti superfici di terreno coltivato.

Il caso di Gemona del Friuli

Si riportano due casi relativi a Gemona del Friuli

- il centro commerciale "Gli Aquiloni"
- l'albergo "innominato"

Il primo aperto e subito chiuso, il secondo costruito e mai completato



Foto della stessa area, nel 2002 e nel 2012 dopo la costruzione del centro commerciale "Gli Aquiloni" (in alto) e dell'albergo Innominato (in basso a sin.)

Il centro commerciale "gli Aquiloni" è sorto da una ristrutturazione e ampliamento del preesistente supermercato. Il centro, comprensivo dei parcheggi, ha una superficie di oltre 3 ha e di questi 5.000 mq erano dedicati, almeno sulla carta, a 19 punti vendita. Il Centro o parco commerciale è stato inaugurato nel 2010. Il 2 maggio 2013 inaugurava ufficialmente anche Coopca (Cooperativa Carnica), che ha convertito il supermercato in ipermercato di 3.200 mq di superficie di vendita di fatto diventando l'unico motore del parco commerciale. Alla fine del 2015 il centro commerciale chiudeva i battenti. Chiudeva i battenti anche la Coopca, cooperativa storica sorta in Carnia nel 1906. Errori della politica che ha permesso una crescita incontrollata della rete distributiva ed errori del management hanno decretato questo esito. Attualmente il centro è sempre chiuso e la proprietà è in mano a Mediocredito, Banca partecipata dalla Regione FVG.

L'albergo 'Innominato' è una struttura abbandonata a circa 400 mt da COOPCA, coperta parzialmente dalla vegetazione che si sta riappropriando dei propri spazi. Era destinata a diventare

un albergo. Ora gli unici ospiti non paganti sono i piccioni, che nelle camere producono buon guano e fra non molto, la vegetazione occuperà tali spazi. Ma chi ha realizzato quell'opera non conclusa? L'ing. Silvano Cleva, titolare di una società di costruzione di 50 operai chiusa successivamente prima del fallimento. Lo stesso ingegnere è stato rinviato a giudizio per concorso in frode fiscale. L'opera poi è passata di mano a una società di leasing di San Marino. E poi? Attualmente non ci è dato sapere chi è proprietario dell'incompiuta.



LAZIO

TEVERE, ULTIMO STADIO

Il progetto dello Stadio della Roma continua il suo iter tra polemiche e conflitti, revisioni e limature di cubature. Dal milione di metri cubi si è ora scesi a 600.000, ma non cambia la sostanza di un progetto viziato dalla scelta sbagliata che riguarda l'area di Tor di Valle, ansa del Tevere che richiederebbe di essere dispensata sia da volumetrie che da opere di difesa idraulica, proprio per consentire al fiume di occupare all'occorrenza gli spazi che gli competono. E invece la soluzione adottata prevede nuove volumetrie di centro direzionale giustificandole con l'esigenza di ripagare le opere di difesa, necessarie per non finire sott'acqua. La soluzione è diventata ancora più insostenibile da quando si è decisa la scomparsa del prolungamento della Metro B, visto che la sola, disastrosa ferrovia Roma-Lido non è in grado di garantire adeguata offerta durante gli eventi sportivi. La localizzazione individuata è una scelta sbagliata, anche per l'impatto relevantissimo sul traffico, laddove anche la strada di accesso, la Via del Mare, risulta chiaramente insufficiente.

La vicenda del nuovo stadio della Roma ha superato l'attenzione della cronaca locale, per diventare un tema di dibattito politico e urbanistico nazionale. Si sbaglierebbe però a pensare che questa attenzione dipenda solo da ragioni legate alla turbolenta esperienza di governo della sindaca Raggi. Perché questa non è una storia come altre, ci troviamo infatti di fronte a qualcosa di inedito persino per Roma, una città che di sicuro non è mai stata un modello urbanistico.

In questa vicenda il cuore delle questioni sta nella **localizzazione, scelta attraverso una procedura speciale prevista da una legge ad hoc per le nuove attrezzature sportive**. Un'area complicata dove oggi versa in stato di abbandono uno degli Ippodromi di Roma. Se proprio il degrado dell'area è utilizzato come ragione per portare investimenti, servizi, funzioni importanti in una periferia che ne avrebbe un gran bisogno, è proprio la procedura speciale a stravolgere il senso dell'operazione. Perché, invece che di uno stadio con servizi annessi, si discute da più di tre anni di un nuovo quartiere per uffici e attività commerciali per oltre un milione di metri cubi, ora limati a 600.000, all'interno del quale trova spazio uno stadio. La ragione di questo salto di scala? Proprio le difficoltà di realizzare una struttura sportiva da 60 mila posti in un'area con quelle caratteristiche. È la legge sugli stadi a consentire uno scambio tra investimenti necessari a realizzare l'investimento e cubature e, sommando le risorse necessarie a mettere in sicurezza idrogeologica l'area, quelle necessarie ad adeguare la Via Ostiense e a realizzare lo svincolo con il collegamento per l'autostrada Roma-Fiumicino, quelle per i parcheggi e quelli per attrezzare con qualche albero le aree intorno allo stadio, si arriva a un mega progetto con alberghi, strutture commerciali, palazzi.



I fautori dell'intervento la descrivono come grande opportunità, mettono in evidenza le risorse investite in un periodo di crisi e la qualità dell'intervento. Sono argomenti da affrontare con attenzione in una città che sta attraversando una fase di grande difficoltà sociale ed economica. Il primo tema è quello del vantaggio che la città ne avrebbe in termini di investimenti nell'interesse generale. Molto si è discusso, ai tempi della giunta Marino, di questo argomento in virtù del fatto che in tutte le città europee i nuovi stadi prevedono accessibilità su trasporto pubblico e pochissimi parcheggi, proprio per non mettere in crisi la città. Nel 2014 la delibera che approvò il progetto prevedeva due ipotesi: il prolungamento della linea metro B fino allo stadio o la trasformazione della linea Roma-Lido in metropolitana, con almeno 16 treni l'ora, per garantire che oltre il 50% dei tifosi raggiungesse l'area con i mezzi pubblici. L'attuale progetto non prevede nessuna delle due ipotesi. Il prolungamento della linea B è stato scartato per ragioni mai chiarite, mentre la trasformazione della Roma-Lido in metropolitana non è né progettata né finanziata. Chi ha ogni giorno la sfortuna di prendere i treni che vi circolano (oltre 70 mila persone) conosce bene la situazione di una delle linee peggiori d'Italia, con convogli vecchi e stazioni degradate, continui problemi e tagli di corse. Eppure, quella che poteva essere la principale ragione per motivare il progetto dello stadio, in una città che ha un incredibile bisogno di trasporto su ferro, è rimasta una promessa. E, a differenza dei tifosi dell'Arsenal, del Bayern Monaco, del Barcellona, quelli della Roma saranno costretti a muoversi in auto e utilizzare uno degli oltre 10 mila posti auto previsti dal progetto (una superficie di 20 ettari!). Un secondo argomento di riflessione riguarda l'operazione urbanistica, perché ci troviamo di fronte alla più grande variante di Piano Regolatore mai realizzata in città. Qui c'è uno strano paradosso dell'operazione proposta dall'imprenditore immobiliare romano Parnasi e dai proprietari americani della società di calcio, perché a tenere in piedi l'investimento è il cosiddetto «Business Park». E il paradosso sta nel fatto che il direzionale vive a Roma una fase di crisi drammatica. Può sembrare paradossale, ma i maggiori oppositori del progetto di Tor di Valle sono proprio i costruttori romani. E con la ragione che questa operazione stravolge tutti gli equilibri urbanistici esistenti e previsti dal piano vigente. Infine una questione più politica nel senso alto del termine, che riguarda il modo in cui nelle città si debbano prendere decisioni di questa portata. E che dunque riguarda il confine tra interesse generale e invece privato, il rispetto di regole che valgono *erga omnes* e gli accordi negoziali tra le parti. È normale chiedersi la ragione per cui in questa vicenda romana non si sia riusciti a proporre un intervento come quello di altre città europee, dove i nuovi Stadi sono stati integrati, con successo, nei tessuti urbani. L'errore è iniziato con la giunta Marino che, a lungo, ha fatto finta che il progetto dello stadio (di cui tutti parlavano), non esistesse. Salvo poi accorgersi, o far finta di scoprire, che con la nuova procedura prevista dalla Legge per gli stadi il comune non aveva margini per fermare o modificare il progetto. Eppure se si guarda ad esperienze analoghe all'estero, è stato proprio il confronto con l'amministrazione a portare verso la scelta più idonea per la città da un punto di vista urbanistico e di accessibilità. E qui sta il secondo errore compiuto in questi anni, che accomuna Marino e la Raggi, ossia l'aver rinunciato ad aprire un confronto vero sul progetto. Perché se abbiamo già affrontato le questioni di dove e quanto si costruisce, conta anche cosa e come. **È possibile che sia un imprenditore privato a decidere?**

LOMBARDIA

PEDEMONTANA: 800 ETTARI DI ASFALTO, PER QUALE TRAFFICO?

Autostrada da record, la Pedemontana Lombarda: 86 km, oltre 5 miliardi di investimento complessivo per un costo, quindi, di quasi 60 milioni a km, 761 ettari di superficie coperta di asfalto e opere, senza contare i cantieri e le cave di prestito per l'estrazione di materiali e le opere accessorie. E quasi 200 ettari di boschi rasi al suolo: se venisse completata (al momento ne sono stati realizzati i primi due lotti per una ventina di km, più le tangenziali di Como e Varese) sarebbe la più grande deforestazione mai compiuta in Lombardia dalla fine della seconda guerra mondiale. Grave soprattutto perché i boschi distrutti e interrotti dal nastro di asfalto sono quel poco che resta delle foreste dell'alta Pianura Padana, in una delle aree a maggior densità insediativa d'Europa e, come tale, fortemente esposta all'inquinamento atmosferico derivante da situazioni di estrema densità di traffico. Eppure, nonostante lo stato di grave congestione della rete stradale, i tratti finora aperti al traffico della nuova autostrada sono sostanzialmente deserti nell'arco dell'intera giornata. La ragione? l'area metropolitana non ha un generico deficit di infrastrutture, ma un problema di razionalizzazione: sono soprattutto i movimenti a medio-breve raggio a non incrociare una offerta adeguata di viabilità. Spostamenti che non sono facilmente disponibili a traslare su una grande infrastruttura di attraversamento con un numero limitato di svincoli, specie se l'uso di questa autostrada comporta il pagamento di un pedaggio, e a maggior ragione se il pedaggio è il più caro d'Italia (22 centesimi/km) e per di più complicato da pagare (non ci sono caselli ma portali per la lettura delle targhe, si paga attraverso un sistema di abbonamento su internet, per cui l'utilizzo dell'infrastruttura da non pendolari deve essere pianificato in anticipo). Ma l'opera avrebbe dovuto essere pagata al 75% dai pedaggi, e dunque?

Una situazione che ha fatto dire recentemente al Ministro Del Rio che in giro per l'Italia ci sono '30 miliardi di *project financing* di cui, vista la mia esperienza di sindaco, dico che il 95% sono progetti assolutamente fantasiosi; ci sono progetti anche iniziati che rischiano di non finire mai perché basati su dati falsi e assolutamente inaffidabili: faccio un esempio concreto, la Pedemontana lombarda. Se uno ha vinto la gara dicendo che pagherà le opere con i pedaggi, ma poi sostiene che debbono essere gratuite... in che mondo viviamo?" (www.ticinonews.ch, 18 novembre 2016) peccato che la dichiarazione sia stata ripresa solo da media svizzeri (fortemente interessati in quanto l'opera si attesta al confine del Canton Ticino), di qua dal confine si continua a far finta di prendersi sul serio: ché pochi giorni dopo questa dichiarazione il presidente della Regione Maroni aveva ospite a Palazzo Lombardia il premier del momento, Matteo Renzi, con cui c'era da firmare un patto, il Patto per la Lombardia, che mette nero su bianco l'impegno del governo per realizzare tutte le opere infrastrutturali di cui la regione ha bisogno, incluse quelle inutili come la Pedemontana. Eppure le disavventure di TEM e BREBEMI (anche lì, investimenti realizzati per complessivi 5 miliardi con due autostrade che sono la parodia della desolazione, nastri d'asfalto a tre corsie usate per un decimo della loro capacità) avrebbero dovuto suggerire al premier qualche supplemento di prudenza...



LOMBARDIA

TRA VIGEVANO E MALPENSA, UNA SUPERSTRADA NEI PARCHI

420 milioni di euro: in tempi di crisi, tutti questi soldi pubblici si possono trovare solo per costruire strade inutili: e allora meglio farle nei migliori suoli agricoli, come quelli delle campagne milanesi dell'Abbiatense, tra Parco Agricolo Sud Milano e Parco del Ticino. In questo caso, dopo le fallimentari esperienze delle autostrade in finto project financing, non si parla di autostrada a pagamento, ma di una ardita viabilità speciale che sconvolge con trincee e terrapieni il monumentale paesaggio produttivo della fertile pianura irrigua del Ticino, con la sua plurisecolare maglia di navigli, canali e rogge

Difficile credere che a poca distanza dalla metropoli lombarda possano esistere ancora territori agricoli di così grande fascino e di storico presidio da parte di un'antichissima economia rurale. Grandi nuclei cascinali, molti di impianto medioevale, che oggi ospitano una grande concentrazione di aziende agricole convertite al biologico, divenuti agriturismi e fattorie didattiche: un'oasi in una campagna altrove desertificata anche da pratiche agricole eccessivamente intensive. Questo invece è un territorio di forte identità rurale, ed è anche per questo che i sindaci dei piccoli centri sono in gran parte schierati per il no alla nuova infrastruttura: non che i problemi di traffico non ci siano, così vicino alle tangenziali milanesi: ma c'è una ferrovia regionale che potrebbe caricare molti più passeggeri, e una viabilità locale che potrebbe essere grandemente potenziata senza dover asfaltare decine di ettari di campi.

La battaglia contro questa arteria si trascina ormai da oltre vent'anni: contestata, mimetizzata con un ancora più mostruoso progetto di tangenziale ovest esterna, rifiutata ma poi puntualmente ripresentata. Prima fu l'ex premier Berlusconi che, dopo aver vissuto la deprecabile avventura di un imbottigliamento sulla tangenziale milanese, tracciò la chiara necessità per il Paese di avere una seconda tangenziale ovest esterna, ovviamente di calibro autostradale: tratto di pennarello rimasto sulla carta a lungo prima di essere cancellato come svista dalle tavole del piano territoriale dell'attuale città metropolitana. Adesso, nel segno dell'impegno assunto dall'ex premier Renzi con il presidente della Lombardia, parrebbe proprio che le risorse pubbliche promesse e accantonate nei programmi ANAS stiano per diventare moneta sonante. Ma non è ancora detta l'ultima parola: agricoltori, ambientalisti e sindaci continuano ad opporsi caparbiamente all'autostrada nei parchi

LOMBARDIA

DA BRONI A MORTARA E DA CREMONA A MANTOVA: LA PROPAGANDA DI NUOVE AUTOSTRADE NELLA 'BASSA', DESTINAZIONE RIVIERA ADRIATICA?

I fallimenti a ripetizione delle autostrade 'finanziate dai privati ma pagate dallo Stato' (Brebemi, TEEM e Pedemontana), che dopo aver devastato migliaia di ettari di territorio continuano ad essere in attesa di utenti, non sono finora serviti a fermare la marea propagandistica legata a ulteriori progetti di arterie autostradali. Risale a luglio 2003, quando si costituisce un comitato promotore allargato ai comuni favorevoli all'opera, la riedizione del vecchio progetto (1969) di autostrada tra Broni Mortara e poi Stroppiana (in Piemonte, per l'innesto sulla A26) per uno sviluppo di 70 km. Il comitato commissiona a Sabrom (gruppo Gavio) lo studio di prefattibilità che viene approvato nel 2004. La prima conferenza dei servizi si conclude nel 2007 con una larga maggioranza di favorevoli. L'autostrada, nelle intenzioni dei proponenti, dovrebbe veder transitare 44.000 veicoli/giorno, con notevole aggravio ambientale per il territorio agricolo di Lomellina e Oltrepò, senza farsi carico dei crescenti problemi di manutenzione e adeguamento della viabilità ordinaria, che soffre di connessioni inadeguate per l'attraversamento del Po.

A favorire la malsana proliferazione di velleità asfaltatrici è una legge regionale del 2001, e il successivo regolamento regionale del 2002, che fanno della Lombardia l'apripista delle concessioni di autostrade regionali.

Da Broni, procedendo verso est di poche decine di chilometri lungo la A21, l'idea di un nuovo corridoio autostradale, posto a metà strada tra la A4 e la A1 e in concorrenza con il progetto emiliano di una autostrada cispadana, si rianima con il progetto "Autostrada regionale integrazione del sistema transpadano - direttrice Cremona-Mantova, tratto Cremona-Mantova Sud". Complessivamente questo secondo progetto cola asfalto lungo 59 km di pianura agricola (ma per completare il collegamento servono anche 8 km di tracciato in comune con la TIBRE, autostrada che al momento ha uno sviluppo molto incerto per il lotto lombardo-veneto) per un costo complessivo di 1.100 milioni, di cui 109 a carico di Regione Lombardia, e il resto a carico della società Stradivaria spa (concessionaria della A21 Piacenza-Brescia). Il primo progetto prevede una tempistica di realizzazione lungo un arco temporale che dura quasi un trentennio dall'avvio dell'iter, con consegna finale dell'ultimo lotto programmata per il 2032. Un'opera dunque che non pare né indispensabile, né urgente: tra i due capoluoghi infatti esiste già una adeguata dotazione stradale, che richiederebbe solo modesti interventi di evitamento dei centri urbani. E anche le previsioni di traffico, per quanto addomesticate, si collocano a livelli molto bassi rispetto a quelli considerati minimi per la sostenibilità finanziaria dell'investimento: si parte da 45.000 veicoli/giorno a ridosso di Cremona, che si dimezzano nel mantovano. Anche per questo i tempi di realizzazione sono così dilatati: è implicito che questa autostrada serve solo a chi la costruisce. Ed infatti si prevede un'opera mastodontica, che occupa 300 ettari di superficie agricola (ma con le opere viabilistiche accessorie, i raccordi, le cave di prestito e il tratto TIBRE è facile prevedere il raddoppio della superficie interessata), con utilizzo di 16.500.000 m³ di inerti da cava. Soci dell'ATI Stradivaria spa sono, tra gli altri: Autostrade Centro Padane S.p.A.(CR), Coopsette S.c.a.r.l. (RE), Profacta S.p.A. (TN), Cementirossi S.p.A. (PC), Consorzio Infrastrutture Piacenza.

Fuori di propaganda, il nuovo asse stradale che dal confine piemontese punta all'Adriatico, utilizzando la Broni Mortara, la esistente A21 e la Cremona Mantova, non risponde a nessuna programmazione strategica, comunitaria o nazionale: i due collegamenti compaiono solo in atti di programmazione regionale successivi, che prendono atto di percorsi sviluppati da cordate legate a interessi molto locali.

E' notizia degli ultimi giorni che il meccanismo, apparentemente oliato, che avrebbe dovuto presiedere alla realizzazione delle due tratte autostrade si è inceppato. Per la Broni Mortara pesa un giudizio sfavorevole della commissione VIA nazionale, mentre per la Cremona-Mantova appare

sempre più chiaro che il proseguimento del TIBRE, essenziale per la continuità dell'infrastruttura, oltre il cantiere già in corso in Emilia Romagna verso nord fino per 12 km fino a Sissa Trecasali, finanziato per 513 milioni dal CIPE, appare quanto mai problematico. Nel frattempo però proseguono i tentativi di salvataggio delle due infrastrutture da parte della Amministrazione regionale lombarda la quale, sia pur di fronte all'evidenza di una coppia di opere sostanzialmente inutili, deve saldare conti elettorali ed economici rilevanti con le cordate imprenditoriali ed affaristiche appostate sui progetti.

I tracciati della Broni-Mortara e della Cremona-Mantova (in arancio nella mappa del Piano della Mobilità e Trasporti della Regione Lombardia) che, con la A21 e raccordandosi con il TiBre (in rosso), formano un nuovo asse autostradale nella fascia a più bassa densità di popolazione della Pianura Padana



MOLISE

ARCICHIARO, TRENT'ANNI FA PARTIVA IL CANTIERE, MA L'INVASO CONTINUA AD ESSERE A SECCO

La diga di Arcichiaro è ubicata sul Torrente Quirino a monte dell'abitato di Guardiaregia in provincia di Campobasso ed in pieno territorio dell'istituendo Parco Nazionale del Matese. Quasi 19 anni per la sua realizzazione, precisamente dal 1984 al 2002.

La diga di Arcichiaro, lunga 270 mt e alta 90, è costata decine di milioni di euro e ha richiesto enormi quantitativi di cemento, ma dopo altri 15 anni l'opera non è ancora attiva. Ideata con l'obiettivo dell'approvvigionamento idrico dei comuni del Matese e per la produzione di energia elettrica, l'invaso sorge a 852 m.s.m. e disporrebbe di un serbatoio avente una capienza pari a 11,7 milioni di metri cubi. Per costruire la diga è stato necessario coltivare una cava ad hoc, la Defenza, situata nei pressi dell'invaso stesso. Stagionalmente, specialmente nei primi mesi primaverili l'invaso contiene acqua, ma a causa delle necessarie operazioni di controllo questa viene svuotata dall'ente gestore dell'infrastruttura Molise Acque. Da 15 anni a questa parte assistiamo al ballo del livello della diga di Arcichiaro, con il livello dell'acqua che sale e scende fino a prosciugarsi lasciando a far bella mostra di sé la parete di conglomerato bituminoso utilizzata per effettuare lo sbarramento. Ma se ancora oggi, 33 anni dopo l'apertura del cantiere, l'invaso viene tenuto a secco, qual è la finalità per cui il bacino è stato costruito sbancando una vasta area forestale della montagna molisana?



L'IMPATTO DEL 'TERZO VALICO'

La ferrovia ad alta velocità/alta capacità Tortona/Novi Ligure - Genova, conosciuta anche come Terzo valico dei Giovi, è una linea in costruzione, finalizzata a creare un **terzo collegamento tra il porto di Genova e l'entroterra padano**: è stata progettata nel 1991 e dovrebbe servire a trasportare i container ad alta velocità (!), ma per quest'opera non è mai stata presentata un'analisi costi-benefici pubblica (vi è solo un documento redatto dal General Contractor) né è stata indetta una gara d'appalto. Viene annoverata tra le opere strategiche per l'interesse nazionale, sulla base di previsioni di incremento del traffico portuale che negli anni sono state smentite nei fatti. Oggi il porto di Genova tratta circa 2.000.000 TEU/anno. Di questi il 60% va verso nord (circa 1.200 TEU/anno). Le attuali linee potrebbero trasportare il 100% degli attuali TEU gestiti nel porto di Genova, mentre in realtà meno dell'8% dei TEU sono inviati via ferro: dunque le linee esistenti sono ampiamente sottoutilizzate. La realizzazione dell'opera, il cui limite di spesa massima è di 6,2 miliardi, a cui si dovranno aggiungere i costi non preventivati per la gestione dell'amianto, ha avuto avvio nel novembre del 2011 e dovrebbe terminare nel 2021.

La nuova linea si sviluppa complessivamente per 53 km di cui 37 km in galleria e interessa 12 comuni delle province di Genova e Alessandria a cui si aggiungono i Comuni nel cui territorio gravano le cave di abbancamento dello smarino. L'estensione dell'ingente porzione di suolo occupata dal Terzo Valico è praticamente inquantificabile. All'area del tracciato bisogna infatti aggiungere quella delle gallerie di servizio, dei cantieri e campi base a ridosso dei centri abitati, degli allargamenti delle strade, bypass e ponti costruiti ex-novo per agevolare il passaggio dei camion e quella dei siti in cui verrà stoccato lo smarino estratto per far spazio ai tunnel. A seguito di una lunga serie di espropri, queste zone collinari e pianeggianti, una volta ricoperte da orti, giardini, boschi, rigogliosi prati verdi e cascine sono state deforestate e sottratte, per un progetto dalla discutibile utilità.

Tra le aree interessate da questo emblematico esempio di consumo di suolo si annoverano anche zone interessate da rischio idrogeologico, aree di interesse archeologico e Siti di Interesse Comunitario. Per quanto riguarda il primo caso possiamo ricordare il bypass costruito nell'alveo del torrente Verde, in Val Polcevera, che è soggetto a frequenti esondazioni: il punto in cui sta sorgendo l'opera è stato tra l'altro spazzato via dall'alluvione del 1993. Il secondo caso riguarda il cantiere di Arquata Scrivia dove sono stati trovati reperti dal grande valore storico e culturale appartenenti all'antica città romana di Libarna. Nel terzo caso, si fa riferimento all'eclatante decisione di inserire l'ex cava Cementir, che ospita il SIC/ZPS IT11800226 "Capanne di Marcarolo", nel Piano Cave, per lo stoccaggio di circa 1-600.000 mc di smarino proveniente dal cantiere operativo Vallemme. All'interno del materiale depositato sono state trovate, tra l'altro, tracce di amianto e benzene, sostanze altamente dannose per la salute e per l'ambiente. Non solo: su questa decisione grava il sospetto di una violazione delle procedure stabilite dall'UE, che prevedono una valutazione di impatto ambientale autonoma e distinta per i progetti che incidono sui Siti di Interesse Comunitario e zone di protezione speciale considerate fondamentali per la conservazione della biodiversità. Ebbene, nonostante varie richieste da parte delle associazioni ambientaliste, nessun Ufficio ha prodotto un atto ben identificato relativo alla valutazione di impatto sul SIC/ZPS. Dunque non solo vi è il sospetto che il suolo sia stato occupato senza le dovute valutazioni, compromettendo irreversibilmente l'area umida in cui trovavano riparo gli uccelli migratori, ma esso e la sua area sottostante sono stati inquinati con materiale pericoloso.

A questi impatti si aggiungono quelli del progetto sulla fauna e flora e sull'inquinamento acustico provocato dal viavai di camion diretti verso i cantieri.

Nonostante le numerose manifestazioni, ricorsi e appelli alle pubbliche amministrazioni presentati dai comitati No Tav Terzo Valico, dalle associazioni di cittadini e dai circoli Legambiente locali, i lavori procedono indisturbati. Questa costosissima e dannosa infrastruttura, il cui processo di costruzione è stato peraltro contaminato da infiltrazioni mafiose e reti di corruzione, continua ad opprimere il territorio e a danneggiare un'estesissima area di terreno ad elevata sensibilità ambientale.



Prato della località Tenda sostituito da una rotonda funzionale al passaggio dei camion.



Ex Cava Cementir SIC-ZPS fotografata dal lato Sud dove si trovavano l'area umida e il corso d'acqua nel cui alveo è stata costruita la pista del cantiere.

PARTINICO, LA DISTILLERIA CHE OCCUPA IL TERRITORIO

Si dice che sia la distilleria più grande d'Europa, la Bertolino a Partinico (PA). E una attività industriale di tali dimensioni, in una cittadina di 30.000 abitanti nella città metropolitana di Palermo, sa far valere le sue ragioni anche quando si tratta di scelte urbanistiche. L'amministrazione ha infatti approvato la variante urbanistica per trasformare terreni agricoli in contrada bosco Falconeria, di proprietà della Bertolino, in area industriale, agendo in continuità con l'accordo sottoscritto nel 2013 con l'azienda, in un territorio dove è già presente una zona industriale semi vuota. Se la proprietà della distilleria avesse voluto delocalizzare lì la sua fabbrica insalubre, avrebbe speso di più, ma non avrebbe sommato degrado con consumo di suolo. Ha invece scelto la scorciatoia della "trasformazione" dei propri terreni, a suo tempo acquistati a prezzi stracciati.

Una seconda, per ora ipotetica, variante allo strumento urbanistico, il regalo più appetitoso e ricco, è quella, ancora non approdata in Consiglio comunale, che potrebbe far diventare gli attuali terreni occupati dalla distilleria, nel cuore di Partinico, aree per edilizia residenziale, così da consentire alla proprietà di promuovere una lottizzazione capace di appartamenti per 1200-2000 abitanti: la delocalizzazione dell'attività industriale nel comprensorio agricolo si trasformerebbe così in enorme e ardua operazione di finanziarizzazione immobiliare. A quanto pare, finito il business della distillazione alimentato da generosi incentivi europei, la Bertolino si prepara a far soldi con il mattone. Del resto la storia recente di questa attività industriale non è priva di grandi disinvolture urbanistiche e aperte illegalità, che hanno determinato l'incontrollata espansione dell'attività produttiva, precedentemente di taglia poco più che artigianale, in una vera e propria industria, peraltro classificata come insalubre di prima classe, in una localizzazione sbagliata e illegittima, ovvero il centro urbano di Partinico. Quella della Bertolino è la storia di una attività che ha pesantemente inquinato le falde (come ritenuto da una perizia giudiziaria a firma del Prof. Celico, poi disattesa dal giudice per mancanza di ulteriori prove), i corsi d'acqua (la Cassazione ha condannato la Bertolino per il reato di danneggiamento aggravato dei corsi d'acqua; i 2.000.000 di euro sono stati liquidati dal giudice civile in primo grado e la causa è pendente in appello) e le vicine località balneari del golfo di Castellammare, in cui sfociano i torrenti che ne ricevono le acque di scarico, e che è stata fortemente contestata dai comitati di Partinico proprio per la sua attività inquinante. Certo è pur sempre una attività che procura lavoro a una quarantina di dipendenti, ma a quale prezzo per l'ambiente e per l'economia locale nel suo complesso? Ora dopo decenni di vertenze, la Bertolino si prepara a trasferirsi, ma lo fa nel peggiore dei modi, andando a occupare suolo vergine e coltivato. E soprattutto, più che di trasferimento, si tratta dell'apertura di un nuovo, grande impianto produttivo, l'ultimo di una lunga storia di autorizzazioni illegittime o contestate e di sequestri dell'autorità giudiziaria.

Anche in questa, come in centinaia di vicende simili, il suolo agricolo, ben lungi dall'essere considerato per quello che è, ovvero una risorsa limitata e irrinunciabile per la comunità, è teatro di operazioni il cui carattere di speculazione finanziaria risulta essere quello prevalente. A farne le spese saranno una quindicina di ettari di aree agricole di pregio che perderanno per sempre questa loro vocazione produttiva. La lunga e controversa storia della Bertolino, storia di illegalità, di mancate autorizzazioni, di inquinamenti e proteste, di relazioni pericolose con personalità mafiose, ora apre un nuovo capitolo.

SICILIA

A MARINA DI MODICA E' CEMENTO SULLE DUNE

Tra Punta Religione e Marina di Modica un lembo di area costiera interessata da dune e da una laguna costiera è stato ritenuto meritevole di essere classificato come Sito di Interesse Comunitario, quindi protetto dalla direttiva Habitat per la presenza di ambienti preziosi e vulnerabili. Ma questa tutela rischia di essere vanificata dal progetto che si sta concretizzando con il 'Centro Turistico Itaparica': ambienti così vulnerabili da richiedere protezione anche rispetto al calpestio dei visitatori, in questo momento sono sotto l'assedio delle ruspe, in virtù di autorizzazioni molto risalenti, rilasciate su un progetto presentato dalla società Portosalvo Srl che ha visto la luce la prima volta nel lontano 2003. I primi pareri negativi della Soprintendenza, i successivi pareri 'favorevoli con prescrizione' che nel tempo si sono susseguiti e che hanno portato a moderati ridimensionamenti e traslazioni del progetto, hanno portato ad un'autorizzazione da parte del Comune di Modica, rilasciata con procedura SUAP (sportello unico per le Attività Produttive) nel 2009, e rimasta nel cassetto per anni: dopo una comunicazione di inizio lavori nel 2011, le ruspe sono apparse solo a partire dal mese di aprile 2016. Un percorso anomalo che, a giudizio di Legambiente, ha reso impossibile l'attività di controllo e verifica del rispetto delle prescrizioni. Motivando così l'associazione a presentare una segnalazione direttamente alla Commissione Europea, dal momento che il cantiere sorge direttamente a ridosso del sito protetto. Già un precedente avvio dei cantieri, risalente al 2006, aveva dovuto essere sospeso dal dirigente comunale, perché le proteste dei cittadini (che avevano raccolto 2500 firme a tutela del delicato ambiente) avevano evidenziato la carenza degli indispensabili requisiti di Valutazione di Impatto e di incidenza sul sito.

Il complesso turistico si estenderebbe su lotti per complessivi 40.000 mq di superficie, con realizzazione di edifici per 3000 mq.

Con il recente riavvio dei lavori si levano gli allarmi e le proteste dei cittadini, soprattutto quando pervengono segnalazioni di lavori all'interno delle aree SIC. Le segnalazioni documentano infatti la movimentazione di sedimenti, il probabile danneggiamento della duna, il deposito di detriti e materiali di demolizione e di cantiere anche al di fuori del sedime delle opere previste, nonché la presenza tra le dune e gli habitat di mezzi cingolati e camion. Tutte circostanze che avrebbero dovuto giustificare la decadenza dei decreti autorizzativi, peraltro molto discutibili, che comunque si richiamavano alla costruzione di un complesso all'interno del perimetro di una preesistente struttura turistica in legno peraltro andata a fuoco.



UN NUOVO MEGA AEROPORTO NELLA PIANA? ANCHE NO!

Il territorio della Piana ha una storia antica; in epoca etrusca faceva capo alla città-stato di Fiesole, fautrice della sua bonifica, con un sistema di drenaggio mantenuto anche dalla centuriazione di epoca romana. Pur con grandi trasformazioni, fino alla metà del secolo scorso il confine tra città e campagna è rimasto nettamente distinto. Con il boom edilizio degli anni '60 gli spazi urbani si sono progressivamente dilatati facendo diventare la campagna un grande spazio periurbano.

La Piana tra Firenze e Prato è oggi un ampio territorio in cui la dispersione insediativa si sovrappone ad "elementi strutturali" ancora in parte leggibili come:

- **il reticolo idrografico** formato, dal lato pratese, dai fiumi Ombrone e Bisenzio e verso Sesto Fiorentino e Firenze dal Fosso Reale e Fosso Macinante.
- **il tessuto agricolo**, ricco di testimonianze della cultura mezzadrile, nel quale si inserisce la Villa medicea di Poggio a Caiano e l'annessa tenuta (Cascine di Tavola - oggi sito ANPIL);
- **le zone umide**, diffuse a macchia di leopardo e sottoposte a tutela, alcune di origine naturale, altre derivanti dall'attività di escavazione o da opere di compensazione idraulica e ambientale (è il caso, fra gli altri, dello stagno di Focognano, a ovest dell'Osmannoro, che ospita un'oasi faunistica WWF, e dell'ANPIL della Querciola gestita da Legambiente).

La Piana è un territorio fra i più densamente popolati della Toscana: vi vivono circa 800.000 abitanti, cui si aggiungono coloro che nella Piana lavorano e sviluppano attività produttive. La Piana è il quinto polo industriale italiano e produce circa 1/3 della ricchezza toscana.

Nel 1990, dopo una lunga fase di coordinamento regionale degli interventi di pianificazione per il sistema territoriale Firenze-Prato-Pistoia, la Regione tentò di costruire un quadro di coerenza allo sviluppo di tutta l'area mediante l'elaborazione di uno Schema strutturale, ma le profonde trasformazioni seguenti non sono comunque riuscite a generare quell'identità metropolitana che si desiderava raggiungere. Molti "vuoti" si sono via via riempiti, riducendo il sistema di spazi aperti. A crescere, in particolare, sono state le superfici occupate da attività produttive, terziarie e commerciali: il distretto dell'Osmannoro a cavallo dei comuni di Firenze, Sesto Fiorentino e Campi Bisenzio; i "macrolotti" I e II di Prato; le aree industriali a nord di Campi e a sud di Calenzano. Si sono anche realizzate grandi infrastrutture che costituiscono grandi enclaves impenetrabili: l'ampliamento dell'aeroporto di Peretola; l'interporto di Gonfienti; gli impianti di smaltimento dei rifiuti di Case Passerini; il "polo tecnologico" delle Ferrovie all'Osmannoro. Altri capisaldi del sistema insediativo che erano previsti sono invece stati parzialmente realizzati: il polo direzionale di Castello, di cui è in realizzazione solo lo stralcio relativo alla Scuola sottufficiali e alle residenze per l'Arma dei Carabinieri; il Polo scientifico dell'Università a Sesto Fiorentino. Le infrastrutture di mobilità locale - soprattutto quelle destinate al trasporto pubblico - sono rimaste arretrate rispetto al processo di urbanizzazione che avrebbero dovuto supportare.

L'idea del parco come elemento ordinatore del territorio è stata assunta sia con l'ipotesi di Parco della Piana sostenuta dall'Amministrazione regionale Martini, sia con la sua implementazione in chiave di Parco agricolo dall'Amministrazione Rossi (assessore Anna Marson). Il processo di formazione del progetto di Parco agricolo della piana è iniziato nel 2005, coinvolgendo diversi enti e attivando un percorso di ascolto e coinvolgimento dei cittadini e delle realtà associative.

In questo contesto, dinamico ma congestionato, si inserisce il nuovo progetto di grande scalo

aeroportuale, che ha visto Legambiente presente e critica, evidenziandone i notevoli profili di grave criticità territoriale:

1. Il progetto sottoposto a VIA è un Master Plan e non un progetto definitivo, come vuole la legge. Non è ancora chiaro se la Regione accetterà questo strappo alle regole o chiederà al Proponente (Toscana Aeroporti) di rispettare quanto prescrive il Codice dell'ambiente.
2. Nel progetto, la pista del nuovo aeroporto sarà di 2.400 metri, e non di 2.000 metri come stabilito dalla Variante al Piano di Indirizzo territoriale approvata dal Consiglio Regionale.
3. La Regione si è sempre impegnata ufficialmente a promuovere un Dibattito Pubblico sull'aeroporto, ma finora non ha rispettato il suo impegno. Né pare probabile che lo faccia.
4. Secondo il parere degli uffici VIA regionali, il rifacimento e lo spostamento a ovest del Fosso Reale e dell'intero sistema della bonifica comporterà un rischio idraulico non calcolabile.
5. Nonostante il Proponente abbia affermato che la nuova pista sarà esclusivamente monodirezionale verso ovest, nel Master Plan una percentuale di atterraggi e decolli (12% circa) è prevista in direzione di Firenze, il cui centro storico è patrimonio Unesco.
6. Il Proponente dice che col nuovo scalo inquinamento atmosferico e acustico diminuiranno, ma ciò appare incongruente rispetto alla previsione d'incremento di voli e dimensioni degli aerei. Né la Regione né ARPAT hanno mai fatto definitiva chiarezza su questo punto.
7. Il nuovo scalo interferirà sul reticolo idrografico discendente da Monte Morello, e sulla viabilità, interrompendo fondamentali collegamenti con i borghi storici di Peretola, Brozzi, Quaracchi.



UMBRIA

LA VALLE UMBRA SPOLPATA

La “padanizzazione” dell’Umbria si percepisce percorrendola tra Perugia e Corciano, dove capannoni commerciali e industriali si susseguono senza sosta e dove, nonostante molti siano vuoti per la crisi economica, si continua a costruirne. Una valle ora “spolpata” da politiche urbanistiche di amministrazioni interessate a puntare su progetti improbabili piuttosto che su norme a tutela della salvaguardia del paesaggio e del suolo.

In questo contesto lo scorso ottobre, con 17 voti favorevoli e solo 4 contrari, il Consiglio regionale ha approvato la legge in materia di commercio che concede possibilità di superare il limite massimo delle grandi superfici, e rimuove i limiti alla realizzazione di GDO in piccoli comuni.

Modifiche di legge di cui non si sentiva il bisogno, visto che l’Umbria è tra le tre regioni con la più alta densità di grande distribuzione (591 mq ogni mille abitanti). Una regione caratterizzata dal «modello Nord», dove le superfici di media e grande distribuzione (oltre un milione di mq formati da 1267 strutture medie e 36 grandi) superano la metà di quelle complessive.

Ma non ci sono solo i centri commerciali. Tra gli episodi notevoli di spreco di suolo il posto d’onore spetta all’**ippodromo** di Spoleto. Nel 2000, il Comune di Spoleto ne autorizza la realizzazione nei pressi di Poretta, in un’area agricola di pregio dell’Azienda di Promozione Turistica. Un ippodromo di alto livello, che avrebbe attratto, secondo le previsioni di Comune e Regione, pubblico e risorse. L’APT a seguito di asta pubblica concede alla Società Generale di Ippoturistica il diritto di superficie per 15 anni comprendente escavazione e livellamento dell’area per la realizzazione dell’impianto sportivo. I lavori di escavazione vengono affidati alla ditta Asso di Giuseppe Mannaioli ed una convenzione vincola la ditta a vendere il materiale di scavo ad un prezzo concordato molto minore di quello di mercato per opere pubbliche e stradali. Un business comunque molto interessante se si pensa all’enormità dello scavo, circa 30 ettari e fino a 25 metri di profondità. Ed infatti il progetto dell’ippodromo si “trasforma” in un’immensa cava, attività molto più redditizia: si parla di 1,6 milioni di metri cubi di breccia asportata e venduta. Terminano i lavori della superstrada, ai cui cantieri era dedicato il materiale estratto, ma lo scavo prosegue ancora. Il comune di Spoleto ora non è più in grado di controllare se la ghiaia viene utilizzata come previsto dalla convenzione, o se viene venduta diversamente. Gli altri proprietari di cave hanno difficoltà a vendere. Il Comune presenta un esposto alla Guardia di Finanza per verificare la destinazione del materiale, ne nasce nel 2003 l’Ipposcandalo, con controlli di regolarità fiscale ed ipotesi di reato che spaziano dal disastro ambientale alla truffa e illecito arricchimento. Nel 2007 l’intera giunta comunale in carica viene rinviata a giudizio, insieme al Mannaioli, al progettista, ai responsabili dell’urbanistica del comune, ai tecnici della provincia. Secondo la procura si sarebbe venuto a creare un disastro ambientale su tutta la zona interessata dall’opera di escavazione con “serio pericolo per la stessa incolumità pubblica”. Ammonterebbe invece ad oltre 7 milioni di euro il danno procurato agli enti proprietari del terreno fra i quali Curia, Regione e Comune. Per gli inquirenti alcuni indagati avrebbero procurato un vantaggio economico alle imprese interessate (circa 6 milioni di euro) compiendo più azioni illecite fra cui quella di aver indotto in errore lo stesso Consiglio Comunale. Nel 2009 si conclude il processo con l’avvenuta prescrizione dei reati. Senza colpevoli, ma da 16 anni la grande cava di 30 ettari è ancora lì. Oggi viene utilizzata da qualche associazione locale per gare di motocross tanto da solleticare la fantasia della nuova amministrazione che ipotizza la realizzazione di una pista di cross. Nessuno ha pensato, dopo questa vicenda, di lasciare quel territorio libero da cemento avviando un intervento di restauro ambientale, come monito ai cittadini e agli amministratori.

Un'altra storia di sprechi di soldi e di territorio, durata finora 15 anni e caratterizzata da appalti assegnati, bufere giudiziarie, amministrazioni straordinarie, lavoratori senza stipendio, cantieri bloccati, è quella dei **9,8 chilometri** che dividono Campello sul Clitunno a Spoleto, lungo i quali deve essere realizzata una **nuova ferrovia** con tracciato diverso da quello della linea attuale. Un raddoppio ferroviario che rientra in quello ben più ampio e strategico che interessa la linea Orte-Falconara. Un cantiere costato, tra fallimenti, sospensioni e inadempienze delle ditte, oltre 100 milioni di euro ma che, se fosse stato portato a termine, avrebbe potuto risolvere i problemi di tanti pendolari umbri. Quello che rimane di questa incompiuta sono cumuli di materiale da scavo, gallerie ed edifici incompleti, i box dei cantieri arrugginiti e chilometri di rete arancione.



NELLA VALLE DELLE 50.000 CASE VUOTE, TURISMO MANGIA TERRITORIO

In base ai dati pubblicati nel Rapporto ambientale del Piano di Sviluppo Rurale 2014-2020, la Valle d'Aosta ha consumato meno del 3% del proprio suolo. Il dato, come ammette il Rapporto stesso, dipende dalle caratteristiche geomorfologiche del territorio. La maggior parte di esso, infatti, si trova ad oltre 2000 m. di altitudine ed è scarsamente abitato o disabitato. Il consumo di suolo si concentra di conseguenza nelle aree urbane del fondovalle, caratterizzato da una concentrazione di nuclei urbani e assi viari che si susseguono senza soluzione di continuità, o nei centri turistici maggiormente sviluppati.

I dati del Censimento della popolazione del 2011, ad esempio, fanno percepire la gravità del problema delle seconde case in Valle d'Aosta. Il numero totale di abitazioni sul territorio regionale, infatti, ammonta a 109.627 unità, di cui soltanto 58.500 occupate da residenti!

Nel quadriennio 2012-2016 molti Comuni hanno approvato nuovi Piani Regolatori Generali, per terminare il processo di adeguamento degli strumenti di programmazione urbanistica al Piano Territoriale Paesistico, piano approvato nel 1998 e che individuava in ciascun Comune le emergenze naturalistiche, paesaggistiche e storiche da tutelare.

A 20 anni di distanza, solo 44 Comuni su 63 hanno approvato i nuovi Piani. La revisione dei Piani ha fornito l'occasione di discutere, tanto a livello locale che regionale, di utilizzo del suolo. Le amministrazioni si sono orientate in modo diverso. Ayas, per esempio, ha approvato nel 2012 una bozza di Piano che puntava sul recupero del patrimonio abitativo esistente per contenere le nuove edificazioni, sullo sviluppo della ricettività alberghiera e sulla pedonalizzazione della frazione di Champoluc. La Regione si è opposta alla variante, aprendo un contenzioso che ha visto alla fine riconosciuto al Comune il diritto di sviluppare in autonomia la propria programmazione territoriale. La sentenza definitiva del Consiglio di Stato è arrivata nell'aprile di quest'anno.

Purtroppo sono più numerosi gli esempi di amministrazioni che hanno colto questa occasione non per contenere, ma per incrementare i terreni edificabili (Torgnon, Gressoney-Saint Jean, Courmayeur, per citare i casi più significativi) o, come nel caso di Issime, per favorire progetti di urbanizzazione in alta montagna.

Ma in un territorio montano delicato e fragile come quello valdostano, caratterizzato dalla presenza di vaste aree soggette a dissesto idrogeologico, non è solo la cementificazione ad uso abitativo a provocare consumo di suolo. L'eccesso di infrastrutturazione stradale (1500 km di strade in quota, prevalentemente ad uso podereale, consortile, ecc), la cantierizzazione di molti versanti (per realizzare o rinnovare impianti idroelettrici, funivie, impianti di innevamento artificiale, ecc), il forte incremento, in questi ultimi anni, del settore estrattivo (cave e impianti di smaltimento, stoccaggio e lavorazione degli inerti) rappresentano altrettanti punti critici per il suolo della Valle d'Aosta. Un fattore aggravante è costituito dalle piste di cantiere, che vengono realizzate a servizio dei cantieri in aree isolate, la cui costruzione richiede lo sbancamento di ampie porzioni dei versanti interessati. Questo fenomeno si verifica, in particolare, per la realizzazione di impianti di risalita e centrali idroelettriche. Infine, i comprensori sciistici più grandi sono solcati da piste a servizio degli impianti, realizzate per semplificare la manutenzione estiva. Tutti questi fattori, oltre a consumare suolo in senso stretto, aumentano la fragilità dei nostri versanti.

VENETO

PADOVA: CUNEO VERDE IRIS, IL PARCO URBANO EROSO DAL CEMENTO

I cunei verdi sono quanto rimane della idea di forma della città di Padova definita dal Piano regolatore di Luigi Piccinato. Dovevano separare i quartieri della prima periferia, portando il verde a ridosso delle mura cinquecentesche e mettendo in comunicazione la città con le aree agricole vaste, e sarebbero stati la base per un articolato sistema ecologico in ambito urbano.

Tra di essi, il cuneo verde del quartiere Forcellini è uno dei più importanti per la sua penetrazione nella città e uno dei più delicati in quanto all'interno di una zona soggetta a frequenti allagamenti. Negli anni '90 vi viene realizzato il Parco Iris che avrebbe dovuto rappresentare il primo stralcio di un futuro grande parco urbano.

Ma di lì a poco inizia una progressiva cementificazione. Protagonista è la Compagnia delle Opere del Nord-Est che qui ha sede e che, attraverso società e cooperative a lei vicine, realizza il "Centro Congressi Papa Luciani" con 2.000 mq di superficie coperta, e successivamente sei palazzi con 135 appartamenti di ERP con contributo regionale di due milioni di euro.

Impegnata nella cementificazione dell'area è anche la "English International School of Padua", istituto privato che nell'arco di un decennio costruisce qui la sua prima sede stabile seguita a breve da una seconda e poi da una terza costruzione ad uso della scuola media e superiore.



Il rimedio del cemento

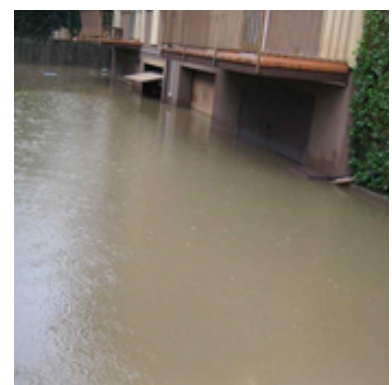
Nonostante le edificazioni avvenute, rimangono oggi diversi ettari su cui il parco potrebbe svilupparsi ma che sono minacciati da un'ulteriore colata di cemento prevista da una sedicente perequazione, in realtà un baratto tra il Comune che concede ai proprietari la possibilità di costruire in cambio di una quota dei loro terreni. La perequazione è stata introdotta agli inizi del 2000 come soluzione alla decadenza dei vincoli a verde pubblico posti sull'area da diversi decenni. Anziché trovare risorse per acquisire i terreni o individuare destinazioni alternative (agricolo, vincoli paesaggistici, trasferimenti di volumetria...), l'unica soluzione individuata dal Comune è stata la concessione di due milioni di metri cubi di edilizia nei cunei verdi.

La scelta introdotta da un'amministrazione di centro-destra è stata poi adottata dalla successiva amministrazione di centro-sinistra che l'aveva contestata e infine ratificata dalla giunta leghista. La scadenza dei vincoli è stata così risolta adottando il cemento come rimedio per tutti gli usi, in grado di:

- superare la mancanza di una legge sulla perequazione, introdotta nel Veneto solo alcuni anni dopo
- far sognare incredibili prospettive di crescita, e infatti per giustificare tutta questa cubatura il Comune ha dovuto inventarsi un irrealistico trend demografico
- realizzare parchi a suon di betoniere, ridotti a strisce di verde soffocate dalle nuove villette.

Allagamenti e ricorso al T.A.R.

La pessima trovata del cemento come panacea dello sviluppo urbano si è rivelata tale nel 2009 e nel 2010, quando in seguito a piogge particolarmente intense l'intera area è finita letteralmente sott'acqua assieme a garage e cantine della zona che hanno registrato danni per



milioni. L'allora assessore all'urbanistica ha tentato di convincere la cittadinanza che la futura ulteriore cementificazione dei terreni avrebbe potuto essere l'occasione per rimediare anche ai problemi di allagamento, ma pochi gli hanno creduto.



La battaglia in difesa di quel che resta del cuneo verde è divenuta una bandiera della lotta al consumo di suolo nella città di Padova e tutt'oggi Legambiente assieme ad un agguerrito comitato locale sta cercando di fermare questa cementificazione con un ricorso al T.A.R., al cui finanziamento stanno contribuendo oltre 16 sigle cittadine unite nella campagna "Salva il verde, andremo lontano".

... mentre il cemento avanza

Non gli allagamenti, né le proteste e nemmeno la crisi dell'edilizia hanno per ora potuto fermare l'incontenibile avanzata del cemento. L'ultima amministrazione comunale ha infatti deciso di aggiungere alla perequazione anche un accordo di programma, relativo ad una parte del cuneo verde che ancora era rimasta indenne dalle costruzioni, aumentando ancora il volume edificabile in zona.

C'E' CHI DICE NO: STORIE POSITIVE DI SUOLI SALVATI

Non ci sono solo storie di paesaggi spolpati e di terre depredate; sempre più nel nostro Paese si fanno avanti amministratori locali che, spesso a loro rischio e senza le 'spalle coperte' da norme certe, mettono in discussione facoltà edificatorie che altri reclamano come diritti acquisiti. C'è poi il caso di una intera regione, la Sardegna, che, consapevole dell'enorme potenziale economico dei propri paesaggi, ha scelto di fermarne la dissipazione ad opera di tanti piccoli e grandi progetti di cementificazione e si è data una norma per dire basta: a distanza di alcuni anni, quella norma, pur tratta dalla disciplina del paesaggio, ha dimostrato che fermare il cemento è possibile, e anche conseguendo vasti consensi. Ma purtroppo, almeno per ora, si tratta di un esempio isolato

L'ESPERIENZA DEL COMUNE DI TOLLO PER LA DIFESA DEL SUOLO AGRICOLO

Nella nuova carta dei suoli di Tollo, 4000 abitanti nella provincia di Chieti, sono stati individuati e approvati i nuovi indirizzi di pianificazione per la tutela e sostenibilità del territorio e del paesaggio. Tali nuovi indirizzi di pianificazione sono riassumibili nei seguenti semplici concetti: realizzare una "città del vino" all'insegna del benessere abitativo; dove il territorio rurale ed il paesaggio siano rispettati e tutelati; dove si incentivino e si valorizzino le produzioni agricole e in particolare quelle biologiche; dove si faccia un uso limitato e controllato dei prodotti chimici per l'agricoltura; dove si costruisca meno e meglio e con criteri di rispetto dell'ambiente e di risparmio energetico e del suolo.

La revisione del piano si è basata sulla conoscenza dei caratteri ambientali e agricoli del territorio, ed in particolare sulle analisi morfologiche, geologiche e della caratterizzazione vitivinicola del comprensorio della DOC 'Tullum' riguardante la quasi totalità del territorio comunale. Le analisi sono state realizzate da professionisti dei vari campi di interesse, in particolare l'indagine sulla caratterizzazione vitivinicola del comprensorio è stata realizzata dal Dipartimento di Scienze Agrarie e Ambientali dell'Università degli Studi di Milano.

L'obiettivo di carattere generale del nuovo piano è stato quello di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e l'adozione di uno strumento di pianificazione utile alla promozione di uno sviluppo sostenibile del territorio, ovvero un "piano di città del vino" che fissa gli elementi strutturali e invariati di un tale sviluppo:

- tutela e valorizzazione del territorio agricolo e naturale, tutela del paesaggio e dei beni culturali, risparmio di suolo (qualità del territorio)
- caratteri delle costruzioni, materiali e tecniche del "buon costruire", risparmio energetico, bioedilizia (qualità del costruire)
- sviluppo delle attività turistiche ed enogastronomiche e della cultura del vino (qualità dell'economia)

La Variante prevede la tutela integrale di oltre l'87% del territorio, la totalità del territorio agricolo, con inedificabilità assoluta dei suoli agricoli ai fini residenziali o commerciali/industriali e di servizi, con la sola eccezione per gli annessi agricoli da realizzare in legno e di tipo rimovibile.

In tutto il territorio sono favoriti e premiati (attraverso esenzioni fiscali e premi di cubatura) i recuperi e le ristrutturazioni del patrimonio edilizio esistente. E' previsto inoltre che il recupero e la ristrutturazione del patrimonio edilizio esistente sia realizzato secondo gli indirizzi e le prescrizioni delle "Norme del Buon Costruire" previste all'interno della Variante, ovvero secondo norme di bioedilizia finalizzate al risparmio energetico. Nella Variante inoltre, allo scopo dichiarato di ridurre il consumo di suolo, le aree edificabili sono ridotte in estensione e sono notevolmente abbassati i relativi indici di edificabilità. Il piano è stato sottoscritto da Legambiente Abruzzo.

ARTEGNA, IL SUOLO TORNA AI CAMPI

Caso forse ad oggi unico tra i piccoli comuni della Regione FVG, a cavallo tra il 2015 ed il 2016 Artegna ha adottato una variante sostanziale al Piano Regolatore Comunale per riconvertire a "Verde Agricolo (Zona Omogenea E)" 80.000 mq di territorio comunale precedentemente destinati a "Area industriale-artigianale (Zona Omogenea D)" (variante n. 15 adottata dal Consiglio Comunale con Delibera n.6 il 23/03/2015). La variante riguarda nello specifico circa il 50% dell'area industriale da PRG, porzione a tutt'oggi in edificata ma potenzialmente candidata ad ospitare la cementificazione di preziosa campagna.

L'area si trova, tra l'altro, nei pressi di un'ambito di pregio ambientale e paesaggistico costituita dal Fiume Ledra e da ampie aree golenali naturali, oltre a filari di gelsi e prati stabili. La restante metà della previsione industriale, mantenuta come tale, è infatti già stata edificata, e presenta vari manufatti in stato di abbandono: l'intenzione dell'Amministrazione è promuovere il recupero di questi edifici, in alternativa all'ulteriore consumo di suolo.



L'area oggetto di conversione da previsione industriale a previsione agricola.

EMILIA ROMAGNA

DOPO SAN LAZZARO, ANCHE BUDRIO DICE NO AL CEMENTO

L'Emilia Romagna, quando si parla di cemento, di certo non si tira indietro: nemmeno quando ad essere minacciata dall'urbanizzazione e dai capannoni è la sua Food Valley, simbolo e fonte di una delle industrie agroalimentari maggiormente apprezzate nel mondo. Come denuncia Legambiente Emilia Romagna, infatti, nella 'pancia' dei piani urbanistici dei comuni le previsioni di nuova espansione erano arrivate a superare i 200 chilometri quadrati. Ma ora, complice una buona dose di realismo conseguente alla crisi economica, si registrano segnali in controtendenza.

Nel bolognese, ha avuto molto eco vicenda di San Lazzaro di Savena e del suo sindaco Isabella Conti, resa famosa per aver cancellato previsioni insediative e massicci progetti di edificazione nella frazione di Idice pur esponendosi alle minacce di ritorsione da cause milionarie.

Non è però l'unica esperienza da citare. Anche Budrio, centro di 18.000 abitanti nella pianura a nord del capoluogo, si è distinto con un provvedimento che ha azzerato ben 120 ettari di previsioni insediative, voluto dall'amministrazione guidata dal sindaco Giulio Pierini.

Il sindaco ha avuto modo di dichiarare che 'il suolo è un bene comune come una scuola o un ospedale, e la fertilità della terra è ciò che ci sfama': con questa premessa lo scorso ottobre il Consiglio Comunale ha adottato un piano strutturale che abbatte dell'85% le aree agricole urbanizzabili. Certo, in questo caso si tratta di aree non ancora gravate da progetti di edificazione, ma ad essere ragguardevole è la dimensione: 120 ettari, l'equivalente di 8 aziende agricole della taglia media della Pianura Padana, restituiti, si spera per sempre, all'attività agricola.

Numeri che la dicono lunga sulla spensieratezza con cui, nel recente passato, la pianificazione urbanistica, spinta da interessi speculativi, ha impropriamente 'opzionato' al cemento il territorio della pianura più fertile d'Europa.

LOMBARDIA

IL CORAGGIO DI DECIDERE: BORGARELLO FERMA I GRANDI CENTRI COMMERCIALI

In Lombardia sono diversi i centri, anche di grosse dimensioni (ad esempio Desio in Brianza) che hanno detto stop al cemento. L'ultimo arrivo è Borgarello, un piccolo centro (2800 abitanti) alle porte di Pavia, in prossimità della celebre Certosa, una comunità che ha conosciuto un forte aumento di popolazione negli ultimi due decenni (erano solo 986 gli abitanti al censimento 1991), il che ha portato a un elevato addensamento demografico, considerato che l'estensione del comune è assai modesta, pari a soli 484 ettari. Di fronte a queste misure, assume ancora più rilevanza la previsione di cementificazione che il piano urbanistico porta in pancia: infatti sono quasi 40 gli ettari di prevista trasformazione (in pratica, il raddoppio della superficie già edificata dell'intero paese), in gran parte per effetto di due vasti ambiti urbanistici su terreno libero, su cui avrebbe dovuto sorgere un grande polo fatto di punti vendita, un grande centro commerciale, cinema multisala, alberghi, parcheggi, e la connessa realizzazione di una nuova tangenziale: il tutto in fregio al Naviglio Pavese, corso d'acqua storico che in Lombardia è tutelato, anche urbanisticamente, da un apposito piano d'area.

Alla scelleratezza di tali scelte urbanistiche si sono da sempre opposti comitati e associazioni ambientaliste, che nel 2013, su ricorso presentato da Italia Nostra e Legambiente, hanno ottenuto dal TAR una prima e netta vittoria contro il progetto di centro commerciale.

Ma per scrivere la parola fine alle velleità cementizie espresse dallo strumento urbanistico era necessario decidere di cancellare quelle scellerate previsioni: è stata l'impresa assunta, con grande determinazione, dall'amministrazione insediata nel 2013 e guidata da Nicola Lamberti, dopo un periodo di commissariamento. Un'impresa prossima al compimento, dopo l'adozione della variante avvenuta a luglio 2016 e l'imminente approvazione definitiva che però dovrà affrontare molti scogli legali dovuti all'opposizione dei proprietari dei terreni e delle società – in prima fila Costantino Serughetti, della bergamasca 'Progetto Commerciale srl' - che sono giunte a presentare nuovi piani attuativi, nelle more della procedura di variante urbanistica, e a chiedere di avvalersi delle possibilità offerte dalla 'legge truffa' regionale (la l.r. 31/2014 'Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato'!!!): tale legge infatti dispone la possibilità, per la Regione, di commissariare i comuni che non assentiscono in tempi rapidi i piani che attuino le possibilità previste dagli ambiti di trasformazione.

Si preannunciano dunque azioni legali e difficili contenziosi: ma il sindaco, che nell'insediarsi ha redatto una lettera di rinuncia a ricevere qualsiasi indennità di carica, ha sempre tenuto la schiena dritta, nell'interesse del territorio e forte del ruolo che la comunità borgarellese gli ha attribuito con una elezione in cui la decisione sul centro commerciale è stata elemento di forte discriminazione tra i candidati.

PIEMONTE

A RIVALTA DI TORINO SI RIFANNO I CONTI DEL CONSUMO DI SUOLO

Dopo Lauriano Po, il comune della collina torinese la cui sindaca Matilde Casa si è meritata il titolo di 'ambientalista dell'anno', è la volta di Rivalta di Torino, Comune di circa 20.000 abitanti della conurbazione del capoluogo piemontese, per dire stop al cemento. Qui è stata avviata nel marzo 2015 una variante urbanistica finalizzata a contenere il consumo di suolo che si sarebbe determinato attuando il piano regolatore approvato nel 2011.

La variante urbanistica si è concentrata sulla parte di territorio comunale, in sponda destra del Torrente Sangone, affluente del Po, che presenta ancora ampie zone libere e coltivate, costellata da cascate anche di origine storica ed in cui si irradia un'articolata rete di canali irrigui.

Nel dicembre 2014 risiedevano in quell'area 6.900 abitanti: se tutte le previsioni urbanistiche si fossero attuate, la popolazione sarebbe quasi raddoppiata giungendo a circa 12.500 abitanti!

Dalle analisi è emerso che il piano regolatore prevedeva l'edificabilità di ulteriori 684.373 metri quadrati di suolo libero: per 108.117 mq di questi, però, erano già stati approvati e convenzionati "piani esecutivi" e, come tali, di prossima realizzazione.

Gli urbanisti incaricati hanno approfondito le peculiarità dei restanti 576.256 mq di suolo libero ancora edificabile sotto diversi profili: capacità d'uso a fini agricoli del suolo, struttura della rete ecologica, rischio idrogeologico, qualità paesaggistica, con visuali verso l'arco alpino, presenza di servizi, caratteristiche delle diverse infrastrutture, posizione delle aree rispetto all'edificato esistente.

Dopo diversi confronti e dibattiti pubblici in sede di Consiglio Comunale, con la Cittadinanza, con la Città Metropolitana e con la Regione Piemonte, con gli Enti competenti in materia ambientale, la variante urbanistica è stata approvata definitivamente il 28 dicembre 2016 ed ha previsto la riclassificazione ad uso agricolo di mq 272.626, pari al 47,31% delle aree ancora edificabili.



Scorcio del contesto in cui il piano regolatore prevedeva una nuova area industriale a cui la variante ha riassegnato la destinazione agricola.

L'ETA' DEL CEMENTO E' FINITA: LA SARDEGNA DIFENDE IL PAESAGGIO

Le politiche di pianificazione paesaggistica attuate dalla Regione Sardegna dal 1993 hanno avuto come effetto la grande "moratoria" al consumo del suolo che giova, funzionale all'esigenza di non distruggere la risorsa base su cui si fondano le prospettive delle generazioni a venire.

La Sardegna regione leader nelle politiche del territorio e del paesaggio.

Da oltre un decennio il governo della Sardegna ha portato la regione in una posizione leader nel panorama nazionale e internazionale sui temi e sulle pratiche del paesaggio e del governo del territorio. Nella fase che stiamo vivendo, di profondo ripensamento del modello di uso dell'ambiente e del suolo, la Sardegna ha portato avanti con lungimiranza una politica per il paesaggio della quale si vedranno gli effetti soprattutto nei prossimi anni. E proprio le politiche del paesaggio danno il senso di come una piccola regione possa esercitare un ruolo trainante nel mondo globalizzato, se prende in mano il proprio destino e le proprie risorse, e le gioca con coraggio e determinazione.

Per la prima volta, nel 2006, una Regione italiana ha approvato un Piano paesaggistico, che fa proprie le indicazioni della Convenzione europea del Paesaggio, con un approccio non solo di tutela ma anche di programmazione di obiettivi di qualità paesaggistica, di riqualificazione e gestione dei beni storici, culturali, ambientali e, in definitiva, di nuovo modello di sviluppo sostenibile che assume il paesaggio come principale valore identitario della Regione. Per la prima volta si è esplicitato attraverso uno strumento di governo l'obiettivo del recupero e della riqualificazione integrale del territorio, che tenga insieme gli insediamenti urbani, agricoli, produttivi, turistici come scelta strategica per ricostruire una qualità paesaggistica in aree che, nel corso di una espansione solo quantitativa, hanno finito per perderla.

Lo spazio agrario e pastorale della Sardegna è nello stesso tempo il luogo della crisi e dello spopolamento, ma anche la più grande risorsa regionale, quello che rende la Sardegna unica e riconoscibile culturalmente e che può rappresentare la sua nuova carta competitiva.

I guasti dell'uso speculativo del suolo e la necessità di un nuovo modello sostenibile. Negli stessi eventi terribili delle alluvioni degli ultimi anni, il cambiamento climatico ha messo impietosamente in luce gli effetti disastrosi del vecchio modello di sviluppo fondato sull'uso speculativo del territorio, ed ha reso drammaticamente evidente la profonda ragionevolezza della politica di risparmio del suolo e salvaguardia dell'ambiente.

Gli effetti del Piano Paesaggistico non si sono ancora dispiegati del tutto, perché le politiche programmatiche del territorio lavorano sulla lunga durata, mentre il morde-e-fuggi del consumo selvaggio mostra subito i suoi risultati. Tuttavia, siamo convinti che il processo avviato sia irreversibile, e che ogni arresto di questo processo sia demagogico e irresponsabile, perché coincide con la piega che ha preso e sempre più prenderà la storia dell'uomo ed il ciclo naturale e ambientale in cui siamo entrati a livello planetario. Infatti nonostante tutti i tentativi di stravolgimento del PPR operati attraverso le leggi cosiddette "piano Casa" l'impianto normativo è ancora operante.

Lo sviluppo fondato sulle risorse locali e sul paesaggio di qualità. Puntare sulla valorizzazione del paesaggio e sul patrimonio storico culturale che esso racchiude è fondamentale per una strategia di sviluppo centrata sulle risorse locali. Così il **Piano Paesaggistico Regionale**, divenuto esecutivo nel settembre 2006, ha definito il paesaggio come la principale risorsa territoriale della Sardegna, e rappresenta oggi lo strumento centrale del governo pubblico del territorio. Il Piano si propone di tutelare il paesaggio con la duplice finalità di conservarne gli elementi di qualità e di testimonianza

e di promuovere il suo miglioramento attraverso restauri, ricostruzioni, riorganizzazioni, ristrutturazioni anche profonde là dove appare degradato e compromesso. In particolare

- ha **stabilito la “salvaguardia dell’intatto” sulla fascia costiera**. Il PPR ha avviato i nuovi Piani Urbanistici Comunali in adeguamento, strumenti indispensabili a evitare che con continue varianti agli strumenti vigenti, anche piccoli paesi possano trasformarsi in informi nuclei urbani, favorendo invece la riqualificazione e il riuso “di qualità” dell’edificato.

- ha introdotto nuove forme e nuovi metodi di concertazione istituzionale. Le conferenze di co-pianificazione sono una novità importante nel rapporto tra Regione e soggetti attori dei territori.

- sempre nell’intento di preservare le aree costiere, nel marzo del 2005 è stata istituita la “Conservatoria delle coste” con il compito di promuovere acquisizioni per tutelare il patrimonio costiero, quale bene primario, lungo i 1850 chilometri di costa dell’isola.

Il PPR ha promosso un progetto di ricerca per la conoscenza e l’identificazione dei paesaggi rurali. Il progetto è ispirato a principi di contenimento dell’uso di suolo e salvaguardia del territorio rurale.

La valorizzazione “intersettoriale” dei centri storici e la coerenza delle politiche di settore con l’obiettivo globale. Il tema dei centri storici costituisce una delle migliori dimostrazioni di come la coerenza nel perseguire l’obiettivo strategico di rafforzare l’identità culturale del paesaggio storico sardo recuperandone il patrimonio architettonico e urbano passi per la riorganizzazione di tutte le possibili azioni dei settori interessati (è il caso della positiva convergenza di fondi europei dell’asse città, di finanziamenti legati al settore turistico e di risorse della legge sui centri storici) per conseguire, oltre allo specifico obiettivo di settore (gli alloggi “sociali” o le residenze turistiche) anche quello più generale del recupero e valorizzazione del patrimonio storico. E peraltro, questo stesso obiettivo è perfettamente coerente con la più generale istanza dell’insediamento sostenibile, dell’uso dei materiali locali, del risparmio di suolo.

Le politiche “attive” della salvaguardia e dello sviluppo.

Queste “azioni positive” hanno avuto ancora un tempo insufficiente per dispiegare i loro effetti, e talvolta sono apparsi in primo piano gli aspetti di “vincolo” che le politiche paesaggistiche portano con sé in fase iniziale. Tuttavia, anche la grande **moratoria al consumo del suolo** che si è verificata in questi anni giova al futuro dei sardi, ed è funzionale all’esigenza di non distruggere la risorsa base su cui si fondano le prospettive delle generazioni a venire.

Si tratta solo di proseguire, perfezionare e completare molte delle linee già intraprese:

- adeguamento degli strumenti di pianificazione locale al PPR;
- avvio dei programmi di ristrutturazione urbanistica dei villaggi minerari dismessi, dei diversi insediamenti dell’archeologia industriale e delle borgate marine cresciute in uno spontaneismo disordinato. Ricostruire e risanare significherà ricostruire i paesaggi e riscoprire armonie fra esigenze di sviluppo e sostenibilità dei contesti territoriali.
- Adeguamento dei Puc, proporzionando le crescite residenziali ai reali fabbisogni, anche delocalizzando le aree specializzate (industriali, produttive e di servizi) in contesti compatibili dal punto di vista paesaggistico.

La fine dell’età del cemento in Sardegna

L’approvazione e l’operatività del piano ha coinciso con l’annullamento di una lunga sequenza di maxi-progetti immobiliari: dai 300.000 mc di Cagliari Tuvixeddu ai 2,5 milioni di mc del Master Plan Costa Smeralda, dai 500.000 mc di Arzachena per gli investimenti dell’Emiro del Qatar ai 220.000 mc di lottizzazione annessa a un campo da golf a Is Arenas, sono molti milioni i mc di un’alluvione di cemento sventata, complice anche la crisi del settore immobiliare: in ogni caso dal 2006, ovvero dalla emanazione del piano paesaggistico, nessun progetto edificatorio rilevante è stato approvato.

CRONOLOGIA DEI PROVVEDIMENTI PIU' IMPORTANTI DI TUTELA DEL PAESAGGIO

1983	decreto "Floris" (n. 2266/U/1983), Disciplina dei limiti e dei rapporti relativi alla formazione di nuovi strumenti urbanistici ed alla revisione di quelli esistenti nei Comuni della Sardegna. Ha una impostazione rigidamente quantitativa.
1985	approvazione legge Galasso 431/85
1986	emanazione del decreto per individuare le aree da assoggettare a tutela paesaggistica "I Galassini"
1987	Consapevolezza dei sardi sul valore della propria terra a cui segue una mobilitazione estesa per bloccare una cementificazione selvaggia incombente. Infatti la somma delle previsioni di edificazione nei comuni della fascia costiera supera la cifra di 75 milioni di metri cubi che andrebbe a configurare una vera e propria città lineare sulla costa .
1989	Il consiglio regionale approva la legge urbanistica (legge 45/89), base per introdurre per i contenuti della 431/85 nella pianificazione regionale e comunale. Viene bloccata una cementificazione selvaggia incombente.
1990	Sulla base della legge 45/89 vengono avviati i primi piani paesistici
1991	Il 12 luglio vengono convocati a Cagliari gli Stati Generali dell'Ambiente dove viene approvato un documento di iniziativa comune di tutte le associazioni ambientaliste sulla tutela del territorio. Costituirà il riferimento per la mobilitazione degli anni seguenti.
1993	OPERAZIONE SALVACOSTE :campagna di mobilitazione delle associazioni ambientaliste da gennaio a giugno in tutti i comuni costieri.
1993	Il 23 aprile il Consiglio regionale approva la legge 23/1993 che prescrive il divieto di edificazione nella fascia dei 300 metri ed in tutte le aree sottoposte a tutela dall'art 1 bis e 1 ter della legge 431/85 (zone umide Ramsar, boschi, sistemi dunali). Vengono avviate le procedure di emanazione dei primi piani paesaggistici.
1993 maggio	Approvato dal Consiglio regionale un provvedimento che impone ai comuni il dimezzamento delle previsioni nelle zone F costiere che significa la cancellazione di circa 20 milioni di metri cubi.
1993	Nel mese di novembre vengono varati 14 Piani Territoriali Paesistici
1998	Alcuni PTP sono stati annullati per effetto dei DPR del 29 luglio 1998 e 20 Ottobre 1998
2003	A seguito delle sentenza del T.A.R Sardegna dal n 1203 al n 1208 del 6 ottobre 2003 che segue ai DPR 29 luglio 1998 e 20 Ottobre 1998 sono annullati Tredici PTP (con l'esclusione del solo Piano del Sinis, l'unico che resta in vigore).
	Le coste della Sardegna si trovano di nuovo indifese di fronte alla speculazione. La decadenza dei PTP fa riemergere numerosi progetti di lottizzazione che erano stati bloccati dai PTP (un esempio per tutti il progetto Costa Turchese).
2003 /2004	Legambiente con le altre associazioni ambientaliste intraprende una intensa mobilitazione che viene raccolta nelle elezioni regionali di maggio 2004 con l'affermazione di un punto di vista nuovo e l'adozione della legge salvacoste.
2004	Approvazione dal Parlamento del Codice del paesaggio
2004	La mancanza di strumenti di pianificazione paesaggistica ha comportato la necessità di predisporre degli strumenti d'urgenza per la tutela del territorio come la delibera della giunta regionale n. 33/A del 10 agosto 2004, avente ad oggetto "Provvedimenti cautelari e d'urgenza per la salvaguardia e la tutela del paesaggio e dell'ambiente in Sardegna", adottata nelle more di un intervento legislativo
2004	Il Consiglio regionale approva la legge "SALVACOSTE" L.R. n. 8 del 25 novembre 2004, avente ad oggetto " Norme urgenti di provvisoria salvaguardia per la pianificazione paesaggistica e la tutela del territorio regionale "

2005	Il consiglio regionale approva le Linee guida per l'elaborazione del piano paesaggistico in Sardegna. Indicano i principi, gli obiettivi e la struttura del Piano paesistico regionale che l'amministrazione Regionale dovrà realizzare entro il mese di Novembre del corrente anno. E' forte il richiamo al paesaggio come produttore e prodotto dell'identità culturale sarda. L'idea dell'identità viene posta a base della pianificazione paesaggistica. Un'identità però non statica ma ripensata continuamente nel confronto con la contemporaneità capace di coniugare la conservazione con l'innovazione, la tutela con la ricostruzione. Il paesaggio costituisce quindi il principale riferimento alle politiche di governo del territorio che devono puntare allo sviluppo sostenibile del territorio muovendo dalla considerazione che la protezione non va più considerata un limite allo sviluppo economico e sociale ma come un suo presupposto fondamentale
2006	Il 24 maggio viene pubblicato il Piano Paesaggistico Regionale PPR ; manca un ultimo passaggio: il parere della Commissione Regionale Urbanistica
2006	Il 5 settembre 2006, il PPR Piano Paesaggistico Regionale ottiene il parere della Commissione consiliare e l'approvazione definitiva da parte della Regione. Il piano paesaggistico regionale ha costituito una svolta per la Sardegna: la prima Regione ad approvare un piano paesaggistico in linea con il Codice Nazionale del Paesaggio e la Convenzione Europea del Paesaggio. E' stato sancito in maniera netta che la fascia costiera costituisce un valore strategico per le politiche di sviluppo della Sardegna.
2006/ 2009	Tra il 2006 ed il 2009 vengono presentati al TAR numerosi ricorsi aventi l'obiettivo di bloccare il Piano Paesaggistico Regionale ma tutti i ricorsi sostanzialmente vengono respinti.
2008	Il 5 ottobre 2008 si svolge un referendum regionale per abrogare la legge salva coste che viene respinto.
2010	08/06/2010 - È partito ufficialmente il percorso avviato dalla Regione, in piena coerenza con le sue strategie di concertazione e condivisione, che porterà alla stesura completa del Piano Paesaggistico Regionale (PPR).La Regione allo stesso tempo ha avviato le interlocuzioni con il Ministero dei Beni culturali al fine di condividere la procedura che deve portare alla definizione delle strategie e dei contenuti del nuovo PPR. Nello specifico "Sardegna Nuove Idee" si basa sull'attivazione di laboratori di progettazione paesaggistica con il compito di identificare aree sensibili e temi emergenti attraverso laboratori tematici locali di approfondimento.
2013	Nel mese di ottobre la giunta regionale adotta un nuovo piano paesaggistico che stravolge il PPR del 2006. Legambiente con l'insieme delle associazioni ambientaliste suscita una vasta mobilitazione per respingere la cancellazione delle misure di tutela.
2014	Alle elezioni nel mese di febbraio la giunta Regionale che aveva promosso lo stravolgimento del PPR perde le elezioni. La nuova giunta regionale accoglie l'appello delle associazioni ambientaliste e revoca le delibere di stravolgimento del PPR.
2014	Con la Deliberazione n. 39/18 del 10 ottobre 2014 la Giunta Regionale ha approvato il progetto di ricerca finalizzato alla conoscenza e l'identificazione dei paesaggi rurali. E' stato elaborata una prima stesura dell'atlante dei paesaggi rurali come allegato del PPR.
2015	Attuazione del principio della invarianza idraulica. Nell'adeguamento della normativa PAI si prevede che in tutti i progetti urbanistici ci siano prescrizioni per garantire l'invarianza idraulica in modo da gestire il deflusso meteorico nelle aree urbanizzate

WWW.SALVAISUOLO.IT

