ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:09 Pagina 1

453 • maggio | giugno 2010

Italia Nostra

ONLUS

Associazione Nazionale per la tutela del Patrimonio Storico, Artistico e Naturale della Nazione

Poste Italiane S.p.A. – Spedizione in Abbonamento Postale – D.L. 353/2003
(conv.in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1 comma 1, DCB Roma

GRANDI OPERE GRANDI DEBITI

dossier

INVESTIMENTI NELLE "MEGA STRUTTURE" IN TEMPO DI CRISI

Belvisi, Cao, Caracciolo, Cardosi, Colombo, Donati, Janni, La Face, Lenzi, Mannocci, Orlandini, Ripa di Meana, Roli, Rutigliano, Sebastiani, Signorini, Signorino, Villari

Lettere al Direttore

Alcuni "NO" appoggiati da IN: TAV, Pedemontana Lomb., Bre-Be-MI, Tang. Est MI (tutte cose indispensabili che poi si stanno facendo o si faranno con grandi ritardi e costi moltiplicati).
Il nucleare è un classico esempio di un'opposizione ideologica e immotivata. Le ragioni sono le solite: è l'unico sistema disponibile per produrre grandi quantità di energia con:
- costi bassi (abbiamo i costi di energia del 30-50% più alti d'Europa);
- rischi praticamente zero (non si tiri fuori Cernobyl, altrimenti dovremmo rinunciare alle auto che provocano 7000 morti all'anno in Italia). Nel mondo funzionano 460 centrali senza danni a nessuno. Gli altri sistemi industriali provocano incendi, esplosioni, morti nelle miniere di carbone;
- inquinamento zero (va bene anche per gli ecoturisti di Kyoto & Co);
- occupazione del suolo ridicola.
Per L'Aquila, credo che in nessuna parte del mondo sia stato realizzato un intervento come quello.

Emilio Boccaletti

Caro Emilio,
per il nucleare la vedo in maniera diversa. Richiede investimenti molto alti ed è rischioso. Io del resto non dimentico Three Miles Island e Cernobyl. Ma parlerei soprattutto del problema delle scorie. Dannosissime e destinate a rimanere molto pericolose per oltre un milione di anni. Le sembra poco? Comunque c'è un'obiezione valida soprattutto per l'Italia: la costruzione e la gestione di una centrale richiedono standard rigorosissimi ingegneristici, di sicurezza e anche morali. È un sistema, quello nucleare, che deve, dati gli enormi rischi che comporta, essere impeccabile. Le sembra che l'Italia di oggi dia in questo senso sufficienti garanzie?
Per le altre questioni poste, è vero, Italia Nostra dice tanti no, ma la nostra è una funzione di controllo. Siamo un po' le oche del Campidoglio. Animali comunque storicamente riconosciuti come benemeriti.
Aggiungo una cosa, sono felice di pubblicare la sua lettera. Uno dei pregi di Italia Nostra è di dare spazio al suo interno a opinioni diverse. Penso che il nostro Bollettino debba sforzarsi di dare voce a queste diversità.

N.C.

Napoli
di Riccardo Carbone

Minerva Edizioni

Napoli è una città straordinaria: polifonica, multicolore, con molteplici anime. Ritratta da un grande fotografo mette in mostra tutti i suoi splendori e tutte le sue miserie. Ed appare evidente come sia la metafora, talora paradossale, dell'Italia. Il fotografo in questione è Riccardo Carbone, collaboratore del quotidiano partenopeo *Il Mattino*. I suoi straordinari scatti vengono pubblicati in un bel libro da Minerva Edizioni, con la prefazione di Gennaro Malgieri.
Si tratta di una cavalcata che parte dagli anni Venti, dai Quartieri Spagnoli con gli uomini che suonano gli organetti, sino agli anni Sessanta quando John e Jaqueline Kennedy, in visita ufficiale in Italia, vengono ritratti mentre girano per caratteristici vicoli di Napoli. Si passa per la guerra, la fame, le processioni e i miracoli di San Gennaro. E attraverso le scene di vita quotidiana si scorgono anche le magnificenze monumentali, spesso trascurate e avvilite, di una città che vive scoppi di felicità e drammi incredibili. Un grande scrittore napoletano come La Capria ha detto: "A Napoli dovrebbero dare il premio Nobel per la pazienza, riesce a sopportare e a sopravvivere a tutto".

Italia Nostra ONLUS

Pubblicazione mensile registrata presso il Tribunale di Roma il 6 marzo 1957, n°5683 Sped. A.p., art. 2 c. 20/b 45% legge 662/96 Filiale di Roma

DIRETTORE RESPONSABILE Nicola Caracciolo

HA COLLABORATO Gabriella Mecucci

REALIZZAZIONE GRAFICA – STAMPA
GANGEMI EDITORE

SEDE
Viale Liegi, 33 – 00198 Roma – tel. 068537271 fax 0685350596
P.I. 02121101006 – C.F. 80078410588

e-mail: italianostra@italianostra.org
e-mail redazione: comunicazione@italianostra.org
sito internet: http: //www.italianostra.org

ADESIONE A ITALIA NOSTRA SOCIO ORDINARIO:
quota annuale euro 31,00 – quota triennale euro 80,00

SOCIO FAMILIARE:
quota annuale euro 20,00 – quota triennale euro 50,00

SOCIO GIOVANE (fino a 18 anni):
quota annuale euro 10,00 – quota triennale euro 25,00

SOCIO ORDINARIO STUDENTE (fino a 26 anni):
quota annuale euro 15,007 – quota triennale euro 40,00

SOCIO SOSTENITORE:
quota annuale euro 80,00 – quota triennale euro 210,00

SOCIO VITALIZIO: euro 2.000,00 (una tantum)

SOCIO BENEMERITO: quota annuale euro 1.000,00

ENTE SOSTENITORE: quota annuale euro 250,00

SOCIO ESTERO: quota annuale euro 52,00

Versamenti su c.c.p soci n°48008007
intestato a Italia Nostra – Roma
Per informazioni su abbonamenti alla rivista
per i non soci: Servizio abbonati – viale Liegi, 33
00198 Roma – Tel. 0685372723

Finito di stampare: giugno 2010

ITALIA NOSTRA ONLUS ASSOCIAZIONE NAZIONALE PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO STORICO, ARTISTICO E NATURALE DELLA NAZIONE
(riconosciuta con D.P.R. 22 VIII-1958, n. 1111)

PRESIDENTE Alessandra Mottola Molfino

VICE PRESIDENTI Urbano Barelli – Nicola Caracciolo
Luigi Colombo

SEGRETARIO GENERALE Antonello Alici

CONSIGLIO DIRETTIVO
Urbano Barelli – Alvise Benedetti – Francesca Marzotto Caotorta
Nicola Caracciolo – Luca Carra – Salvatore Ciaravino
Luigi Colombo – Vezio De Lucia – Daniele Frulla
Giovanni Gabriele – Elio Garzillo – Ebe Giacometti
Maria Pia Guermandi – Leandro Janni – Maria Rosaria Iacono
Franca Leverotti – Teresa Liguori – Alessandra Mottola Molfino
Pietro Petraroia – Giacomo Rech – Maria Teresa Roli
Oreste Rutigliano – Salvatore Settis – Maria Rita Signorini

GIUNTA
Alessandra Mottola Molfino – Urbano Barelli
Nicola Caracciolo – Luigi Colombo – Luca Carra
Maria Rosaria Iacono – Giacomo Rech – Maria Teresa Roli
Maria Rita Signorini

COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI
Aldo d'Ormea – Guido Orlandini – Giovanni Zenucchini

COLLEGIO DEI PROBIVIRI
Giancarlo Bagarotto – Franca Guelfi – Paolo Pupillo

AMMINISTRAZIONE E INDIRIZZARIO
Mauro Di Bartolomeo

SOCI E ABBONATI
Emanuela Breggia

SEGRETERIA DI PRESIDENZA
Roberta Giannini

SEGRETERIA GENERALE
Luciano Marco Blasi – Dafne Cola – Andrea De Angelis
Marketa Junova

SERVIZIO CIVILE
Irene Ortis

Il pensiero ufficiale dell'Associazione sui diversi argomenti è espresso nell'editoriale. Tutti gli altri articoli rappresentano l'opinione dei rispettivi autori.

Normativa sulla Privacy:
ai sensi del D.L. 196 del 30/06/03 i dati sono raccolti ai soli fini associativi e gestiti con modalità cartacea ed elettronica da Italia Nostra. In qualunque momento Lei potrà aggiornare i suoi dati o cancellarli scrivendo ai nostri uffici di Viale Liegi, 33 – 00198 Roma

In copertina
Versione artistica di un'immagine di un ponte

Stampato su carta ecologica senza uso di sbiancanti chimici

EDITORIALE
4 **I "palazzinari" dell'energia**
ORESTE RUTIGLIANO E MARIA RITA SIGNORINI
5 **Si è fatto tardi**
GUIDO ORLANDINI

OPINIONE
6 **Grandi opere al tempo della crisi**
NICOLA CARACCIOLO

DOSSIER
7 **Il business e la politica**
FURIO COLOMBO
8 **Autostrada Tirrenica e gli "effetti annuncio"**
SCHEDA DI STEFANO LENZI
9 **Quando la deroga diventa la regola**
ANNA DONATI
11 **La beffa del Ponte**
CLAUDIO VILLARI
13 **Un progetto insostenibile**
GUIDO SIGNORINO
15 **La Sicilia ha bisogno di più traghetti**
GIUSEPPE LA FACE
16 **Bocciato anche dalla Corte dei Conti**
SCHEDA DI LEANDRO JANNI

SAGGIO
17 **Se Keynes viene tradito**
MARIO SEBASTIANI
19 **Olimpiadi snaturate**
CARLO RIPA DI MEANA

DOSSIER
21 **Dietro gli stadi una colata di cemento**
MIRELLA BELVISI
22 **La pretese del "divino" calcio**
ROBERTO MANNOCCI
23 **Via il Sant'Elia e vai con la speculazione**
FANNY CAO
24 **Piemonte in Progress (di sacrifici)**
MARIA TERESA ROLI
25 **Follia ad Alta Velocità**
TIZIANO CARDOSI E MARIA RITA SIGNORINI

SEGNALAZIONI
26 **"L'ottovolante" sull'Abbazia**
CARLA DE ANGELIS
27 **"(In)cubo" in piazza Rovetta**
ROSSANA BETTINELLI
28 **Se il campanile crolla per incuria...**
LUCILLA TOZZI
29 **Il Web-GIS del turista**
FILIPPO GAGLIANO
29 **L'acquedotto da tutelare**
MARIA CARMELA CAIOLA
30 **Siano proseguiti gli scavi archeologici di Piazza Villaroja**
TERESA LIGUORI
31 **Come educare al rispetto del patrimonio**
MARIA ROSARIA IACONO

Per difendere il paesaggio italiano
dona il tuo **5x1000** a **ITALIA NOSTRA**
C.F. **80078410588**
dal sito **www.italianostra.org**

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:09 Pagina 4

editoriale

ORESTE RUTIGLIANO
MARIA RITA SIGNORINI

L'eolico, uno scandalo da noi annunciato

I "palazzinari" dell'energia

"Nessuna fase di industrializzazione ha determinato una deturpazione del paesaggio pari a questa palificazione e ingabbiamento del territorio, creato dalle torri eoliche. Esse distruggono non solo gli spazi esistenziali, ma anche i più profondi spazi della memoria".

Botho Staub, "Der Spiegel" (29 marzo 2004)

Eravamo in autunno sul Soratte, che tutti conoscete; gigantesca nave di pietra ormeggiata da milioni di anni nella Valle del Tevere. Giungiamo in cima per un vivace sentiero che valica tutte le sue gobbe nel fitto della macchia mediterranea. Al ritorno il sole calante batteva verso levante, incidendo l'accavallarsi dei profili delle prime catene appenniniche. In basso i colli della Sabina, nel verde tenue delle prime nebbie, erano perenne tentazione di correre per strade tortuose e paesi antichi. Ecco il paesaggio italiano esiste ancora! E per quale vastità! Tutto sembrava uguale a quanto vedevamo e sentivamo nei primi anni della nostra vita.

Poco tempo per i pensieri consolatori, ed uno ben più informato di noi ci indica i Comuni che, giù in Sabina, con convenzioni già firmate, hanno ipotecato chilometri di crinali per nuove inutili centrali eoliche industriali. Maledetto eolico: dalla consolazione al senso della fine. Questo bastardo sviluppo che nulla rispetta ci ha fregati fin nei luoghi più inaccessibili. I presidi fino a ieri inattaccabili delle montagne e delle loro cime. E dalla parte opposta dove il sole riflette sugli specchi del mare e di Bracciano e al di là dei Cimini verso Bolsena, ecco l'altro braccio della tenaglia, che frantumerà i luoghi magici scoperti negli anni '70 sui primi fascinosi libri di Fulco Pratesi, sulla "Natura in Italia". C'è vento da catturare nella maremma laziale, che non appena battute le spiagge si inerpica verso l'interno.

E per queste brezze sono pronti i miliardi dell'Enel per 200 torri tra Capodimonte, Tuscania e Vulci. Veramente pazzi, tutti coloro che non hanno creduto per tempo dove si andasse a parare in Italia con questa mendace campagna, ossessiva e ricattatrice, che da un decennio imperversa sotto le candide vesti del bene del pianeta e dell'economia verde. *Fascismo eolico* l'ha chiamata J. Lovelook, il padre di Gaia.

E quale termine usare per coloro che evocano per le gigantesche macchine ora portate fino 200 metri di altezza, il naturale divenire del paesaggio sotto la mano dell'uomo?

"Le torri eoliche lo fanno meno banale, anzi più bello e interessante". "Ed è per questo che le scolaresche vengono a frotte nei siti eolici a visitare queste meravigliose opere dell'uomo". Frasi del genere sono purtroppo spesso ripetute anche da pubblicazioni ambientaliste.

E se nel Lazio ed in Toscana gli si darà filo da torcere, in intere plaghe del Mezzogiorno la rapina di paesaggio è già avvenuta su migliaia di chilometri quadrati, non più terra cangiante di luci e di colori, ma sterile basamento di apparati industriali, crateri scavati per i "palazzinari dell'energia" in cerca di soldi sicuri ed abbondanti elargiti dallo Stato e dall'Europa. Tanto da richiamare le mani delle mafie. Una volta di più tutti dovrebbero ringraziare Italia Nostra e la sua lotta solitaria, che proprio in questi giorni vede il suo pieno riconoscimento, sulla stampa nazionale.

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:09 Pagina 5

GUIDO ORLANDINI

editoriale

Si è fatto tardi

Si è fatto tardi, e gli ultimi pastori dell'Agro Romano spingono le greggi verso gli stabbi, mentre uno dei 170 voli quotidiani per Ciampino romba in atterraggio e fa tremare le arcate dell'antico acquedotto che da 20 secoli fa la guardia alla campagna; voltandosi verso la città, si vedono i palazzi sull'Appia Nuova che, trattenuti dalla gabbia del Grande Raccordo Anulare, come tentacoli si protendono verso i Colli Albani; per fortuna il grande saccheggio dell'Agro Romano sarà arginato dai recenti provvedimenti del Governo, che non saranno disattesi come in passato: questa volta sarà diverso.

Si è fatto tardi, e le sorgenti asciutte del Mugello rendono muta testimonianza al progresso e ai treni ad Alta Velocità che collegano la capitale economica d'Italia a quelle politica con un inarrestabile moto di modernità, mentre i tunnel previsti sotto Firenze minacciano la stabilità dei palazzi di una città patrimonio universale della cultura e dell'umanità, ma i tecnici hanno previsto tutto, e non vi saranno errori come in Mugello: questa volta sarà diverso.

Si è fatto tardi, e i rubinetti a secco di Agrigento aspettano l'oro bianco che dovrebbe essere assicurato dai cospicui finanziamenti promessi per rifare il decrepito acquedotto cittadino, mentre l'intera Sicilia delle dighe che non funzionano e delle molte ferrovie ormai dismesse perché mai ammodernate aspetta col fiato sospeso la manna del Ponte, simbolo della rinascita dell'isola, e qualche scalmanato ambientalista protesta per l'impatto paesistico del ponte sospeso più lungo di tutti i tempi in una tra le zone a maggior rischio sismico e a maggiori infiltrazioni malavitose d'Italia, ma questa volta non metteranno le mani sui ricchi appalti previsti: questa volta sarà diverso.

Si è fatto tardi, e il Lambro trascina verso il Po e l'Adriatico l'ennesimo carico di veleni, costringendo la Protezione Civile a febbrili misure di emergenza per arginare la marea nera; peccato che nel frattempo le falde acquifere della Lombardia siano sempre più contaminate da metalli pesanti, e il prossimo grande affare a livello nazionale promette di essere quello dei depuratori domestici per rendere bevibile quello che esce dai rubinetti di un'Italia primo consumatore al mondo pro capite di acqua minerale, ma vedrete che la situazione sarà presto risolta senza gli sprechi e le ruberie del passato: questa volta sarà diverso.

Si è fatto tardi, e quattro milioni di tonnellate di macerie continuano a ricoprire come un sudario il centro storico de L'Aquila, aspettando l'improbabile ritorno dei loro abitanti dalle *New Town* frettolosamente costruite a caro prezzo a qualche decina di chilometri di distanza, giusto di che smembrare famiglie e comunità e affetti e memorie, mentre a Messina schiantata dal terremoto del 28 Dicembre 1908 sopravvivono ancora le baracche, ma vedrete: questa volta sarà diverso.

Si è fatto tardi, e gli stanziamenti per i Beni Culturali nel Bilancio dello Stato Italiano si riducono sempre di più, e ormai sono lo 0,28% del totale, percentualmente quasi dieci volte meno che in Francia, e questo nel Paese che primeggia a livello mondiale per numero e importanza delle opere d'arte che custodisce, dove il Turismo rappresenta il 10% del PIL (anche se siamo scivolati in pochi anni dal primo al sesto posto nel mondo per numero di visitatori); ma il Ministro ha promesso di portare lo stanziamento all'1% del PIL, svecchiando e rafforzando le disastrate Soprintendenze, e dando almeno in parte concreta applicazione all'Articolo 9 della Costituzione, e queste non rimarranno vuote promesse: questa volta sarà diverso.

Si è fatto tardi, e c'è il rischio concreto che sul Bel Paese cali la notte, ma le autorità vegliano e ci salveranno dagli errori del passato: vedrete che questa volta sarà diverso.

In questa pagina
COLLE DELL'ORSO
Torri eoliche incombenti sul bel centro di Macchiagodena (Isernia, Molise)

Nella pagina precedente
SORATTE
La Valle del Tevere e i Monti della Sabina, un paesaggio ancora intatto minacciato dalle torri eoliche. Immagini ricevute da O. Rutigliano

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:09 Pagina 6

NICOLA CARACCIOLO

Grandi opere al tempo della crisi

opinione

Grandi opere, grandi spese pubbliche, grandi tangenti, grande corruzione. Il meccanismo è questo. Come scrive, su questo Bollettino, Furio Colombo, l'annuncio di "grandi opere" mette in moto aspettative "destinate a minoranze qualificate". Si tratta cioè di "dichiarazioni di intenti dirette alla comunità degli affari".

Il tutto avviene quando l'Italia – insieme a tutta l'Europa e a gran parte del mondo – attraversa una crisi gravissima. Gli interrogativi sono carichi di cruciali ansietà. Vanno oltre le normali preoccupazioni di una rivista ambientalista. Le cifre danno il capogiro: il 30% dei giovani è disoccupato, l'Italia rischia, insieme alla Grecia, alla Spagna, al Portogallo, all'Irlanda, la bancarotta e l'uscita dall'euro. La causa è l'altissimo debito pubblico che si somma agli effetti perversi di un malessere economico mondiale. Accanto alla Grecia siamo il Paese più indebitato d'Europa, uno dei più indebitati del mondo. Di qui la necessità di "lacrime e sangue", di risparmi immediati e dolorosi.

Ma perché siamo giunti a questi estremi? D'accordo ci sono cause generali, internazionali. Ma ce ne sono anche di specificamente italiane.

S'è creato, cioè, nel nostro Paese una sorta di intreccio tossico, tra grandi opere, grandi imprese, politica e amministrazione. È il male che, all'epoca di Tangentopoli, portò alla fine della Prima Repubblica.

Nell'occhio del ciclone anche allora, accanto a politici e amministratori, grandi costruttori, per esempio Ligresti e Lodigiani. Anche allora la speculazione finanziaria mise alle corde la moneta.

In questa bufera, la lunga lista di progetti governativi di cui il nostro Bollettino ha dato e dà notizie non potrà comunque essere realizzata. Ha senso, per esempio, costruire il Ponte sullo Stretto, la TAV, l'Autostrada Tirrenica o finanziare a caro prezzo altri simili progetti dannosi, quando si taglia la Sanità, si ridimensiona l'Università, si lascia un'intera generazione di giovani senza valide prospettive per il futuro? S'impone, crediamo, una ridiscussione approfondita di tutto il programma governativo e una definizione di ciò che comunque è urgente e necessario fare. Faccio un esempio su una situazione che conosco bene, quella dell'Autostrada Tirrenica. L'Autostrada è inutile e dannosa, ciò non toglie che occorre rendere l'Aurelia più sicura tenendo conto del fatto che si tratta di una delle strade nazionali più pericolose d'Italia.

Altro esempio: la crisi economica impone interventi che diano risultati immediati. Che senso ha profondere miliardi per centrali nucleari destinate, per bene che vada, a essere operative tra oltre dieci anni?

È evidente che oggi si impone – addirittura in nome della salvezza del Paese – di bloccare il violento e insensato sciupo di risorse delle grandi opere. Occorre, aggiungo, un approccio meno predatorio e più rispettoso di cose fondamentali: paesaggio, patrimonio storico, bellezza, natura. I temi delle nostre battaglie sono, nella crisi, particolarmente importanti. Rappresentano la ricerca di una formula valida di umanesimo contemporaneo. Un'idea di buongoverno.

COLLE DELL'ORSO
Torri eoliche di dimensioni medio-piccole (65 m) su un crinale dell'Appennino. Foto ricevuta da O. Rutigliano

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 7

Grandi opere, grandi affari

Il business e la politica

FURIO COLOMBO

Nel discorso politico ricorre spesso l'espressione, l'invocazione, l'annuncio "grandi opere". L'intenzione è di far credere all'opinione pubblica che "grande" ha due significati; vuole dire "ampio, vasto, imponente". Implica l'idea di nuovo, diverso, mai fatto, senza precedenti. Qualcosa che – così – non si era mai visto prima e che lascerà un segno fra prima e dopo. Annunciare "grandi opere" è dunque, allo stesso tempo, un'importante notizia e una celebrazione. Vale la pena di dedicare un momento di attenzione a questa espressione, perché ha importanza nel discorso politico. Specialmente nel caso che la comunicazione prevalga – come strumento di governo – sulla realizzazione, anzi sia vista in sé come il momento della realizzazione. Può essere utile un esempio che, forse – nel contesto della preventiva celebrazione delle "grandi opere" – è stato poco notato. Mi riferisco all'annuncio dell'imminente inizio della costruzione di centrali nucleari in Italia. Più propriamente, è stata indicata con autorevolezza e prestigio (il primo ministro in persona) l'avvento del nucleare in Italia a partire dal 2013.
Il caso è interessante, perché contiene il massimo effetto (non solo opere grandi in quanto vaste, ma anche grandi perché rivoluzionarie), la minima verità (il 2013 è troppo vicino per iniziare qualcosa per cui non esistono al momento, nel Paese, tecnici o tecnologie o progetti o luoghi di

La parola "opere" genera aspettativa di affari e dunque polarizza la benevola attenzione di possibili "clientes" sul partito che annuncia "grandi opere"

CENTRALE NUCLEARE
Dal 2013 si annuncia il ritorno al nucleare in Italia

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 8

insediamento) e la totale mancanza di base giuridica e parlamentare per l'evento annunciato. Il non brevissimo percorso legislativo, attraverso un sistema di bicameralismo "perfetto", non è mai cominciato. E non può essere concentrato in tempi stretti. Ma l'annuncio ha messo in moto vasti gruppi di affari. Ecco, dunque, ciò che dobbiamo rilevare quando l'opinione pubblica viene raggiunta con calcolato clamore dall'annuncio di "grandi opere". L'attenzione, l'abbiamo già detto, si concentra sulla parola "grande", destinata all'opinione pubblica generale. Ma traspare anche un secondo messaggio, destinato a minoranze qualificate. È la parola "opere", che genera aspettativa di affari e dunque polarizza la benevola attenzione di possibili "clientes" sul partito che annuncia "grandi opere".

E qui si coglie il vero senso degli annunci di "grandi opere". Tali annunci non sono legati al ponte o alla centrale nucleare, ma a una generale dichiarazione di intenti, diretta alla comunità degli affari. Dice che la stagione è aperta e che è buona cosa, e utile, tenersi vicino a chi annuncia grandi opere. È la zona politica e pubblica che genererà contratti. È vero che gli annunci sono sempre deliberatamente tanto enfatici quanto generici. Ma ciò che è indicata chiaramente è l'area della convenienza. Forse non ci sarà mai questa o quella grande opera annunciata. Ma sappiamo con sicurezza che ci sono le controparti interessate e adatte a trattare con mille altre cose.

Una precisazione è necessaria. Ciò che stiamo illustrando qui (e un po' anche giudicando) non è la "grande opera" come sinonimo di oscuro accordo di affari. Piuttosto interessa notare l'annuncio della "grande opera" come specifica operazione di aggancio, sia dell'opinione pubblica ammirata (contando sulla distrazione mediatica e il vento veloce di nuove ansie e problemi, che spezzerà in brevi sequenze gli stati d'animo successivi, in momenti diversi) sia sulla comunità di "clientes" che vede e accetta un patto preliminare di alleanza fra possibili contraenti. In tal modo, invece di scegliere i partner politici come partner d'affari, si scelgono i (possibili) partner d'affari come alleati politici, che si schierano senza scegliere. In tal modo si dà luogo ad una "guerra preventiva" nel mondo degli affari, in tutte le gradazioni di lecito e illecito. La mossa è spiazzante, perché chi si oppone a questa o a quella grande opera in particolare, appare – in generale – ostile alla comunità degli affari e dunque non desiderabile. Gruppi che hanno molto peso sul resto dell'opinione pubblica (giornali, prodotti, assicurazioni) trasmettono il loro orientamento a una folla di cittadini attraverso il messaggio della modernità. Il cerchio fra "grandi opere" e "grandi affari" si salda prima ancora di essersi realizzato. E, anche se l'opera non si realizzerà mai, il rapporto resta saldo e stabile. Basta rinnovare a strette scadenze la lettera di intenti. L'elenco si arricchirà di "grandi opere" non realizzate. Nel mondo della comunicazione non è un male. Rende il messaggio ricco, frizzante, promettente. E una lista gratuita di nemici: tutti coloro che si sono opposti a una o più "grandi opere", conservatori, estranei alla modernità, ostili al "business". È la promessa della promessa, un nuovo modo di governare. Chiede una sola condizione: controllare con fermezza stampa e televisione. Da 15 anni è il caso italiano.

AUTOSTRADA TIRRENICA E GLI EFFETTI ANNUNCIO

Lo dice anche il Sole 24 ore del 14 maggio scorso: "non c'è neanche un euro di risorse aggiuntive che non fossero già state stanziate da parte del tesoro", è quindi l'ennesimo effetto annuncio la notizia che è stata rilanciata da tutti i media italiani su 17 miliardi di euro scongelati dal CIPE per le grandi opere. O meglio, in questa gravissima situazione di crisi economico-finanziaria in cui il debito pubblico si aggira a circa il 120% del PIL (con l'Italia che ha il primato in Europa per l'indebitamento insieme alla Grecia), è ovvio che il Governo si debba accontentare anche dei "passettini" in avanti. Nella sostanza il 13 maggio scorso il CIPE ha dato il via, tra l'altro, ad una serie di convenzioni autostradali che dovrebbero portare (il condizionale è d'obbligo, visti i tempi e le inadempienze del passato) a 9 miliardi di euro di investimenti da parte delle Concessionarie, tra le quali compare la convenzione SAT per la "Autostrada Tirrenica". Sempre il 13 è stato approvato anche l'aggiornamento del contratto di programma 2007-2011 con Rete Ferroviaria Italiana che mobilita risorse per 4,8 miliardi di euro, tra cui sono compresi i primi lotti delle linee ad AV Milano-Genova e Treviglio-Brescia.

Quindi al momento non ci sono ancora cantieri ma solo parole, come quelle già spese dal Governo nelle due delibere programmatiche (cioè senza riflessi operativi) precedenti del 6 marzo e del 26 giugno 2009.

STEFANO LENZI – RESPONSABILE SETTORE LEGISLATIVO WWF ITALIA

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 9

Quando la deroga diventa la regola

Perché intorno a Bertolaso e alla Protezione Civile fioriscono gli scandali

ANNA DONATI

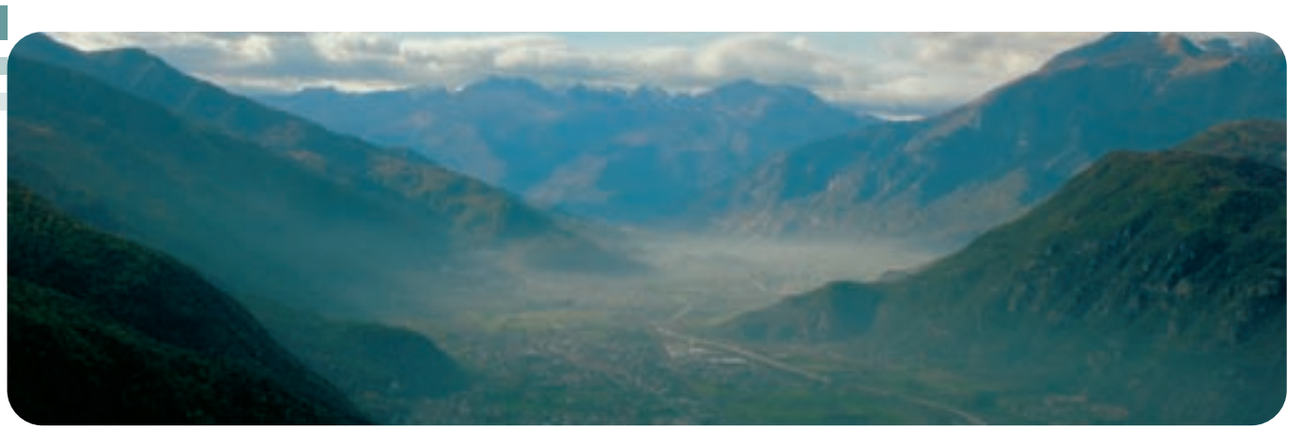
Le dilaganti inchieste e gli arresti sulle opere ed eventi della protezione civile, ripropongono il tema delle regole che governano il settore degli appalti e concessioni. Sono almeno quattro i fattori essenziali da affrontare per contrastare il fenomeno della corruzione: un sistema di regole capace di controllare a monte le procedure; secondo, la totale perdita di etica e senso dello Stato da parte di numerosi funzionari pubblici; terzo, la disattenzione dell'opinione pubblica e dell'informazione in nome del "fare presto"; quarto, il rapporto deformato e sovrapposto tra imprenditori e politica, con il reciproco sostegno economico ed elettorale.

Sarebbe un errore fare una critica indistinta, mentre serve ricostruire l'evoluzione del quadro di regole, che ha sistematicamente ridimensionato procedure più rigorose in nome della "politica del fare presto" che ha imposto il Governo Berlusconi ma che ha influenzato anche il centrosinistra.

Anche ai tempi dell'inchiesta tangentopoli nel 1992 emerse chiaramente che gli eventi speciali e le ordinanze della protezione civile per giustificare interventi urgenti, affidati a trattativa privata, erano stati uno dei volani formidabili di corruzione e deformazione delle regole. Basti pensare agli interventi per il terremoto dell'Irpinia, agli interventi per il disastro in Valtellina, ai Mondiali '90, per le Colombiadi del 1992, i piani di ricostruzione eterni di Longarini.

PONTE SULLO STRETTO
Simulazione.
Foto di Archivio
di Italia Nostra

GRANDI OPERE, GRANDI AFFARI



VAL DI SUSA
E la "minaccia"
della TAV.
Immagine ricevuta
da M.T. Roli

Dopo l'inchiesta "manipulite" che travolse nel 1992 la Prima Repubblica, il Parlamento approvò nel 1994 la nuova legge in materia di appalti pubblici, su proposta del Ministro Merloni. Conteneva regole molto stringenti sui limiti della trattativa privata e sulle ordinanze della protezione civile, sulle varianti in corso d'opera e sui lavori complementari, separava progettazione ed esecuzione delle opere (altrimenti i progetti lievitano nell'interesse del costruttore), istituiva l'Autorità di Vigilanza sui lavori pubblici.

Sarà un caso e non lo è, ma nel 1994 forse pochi ricordano che il Governo Berlusconi al suo primo debutto, uno dei primi atti che assunse fu di sospendere gli effetti della legge Merloni, e si dovette aspettare diversi anni ed il Governo Prodi perché tornasse - se pur rivista in diverse parti - la nuova norma in materia di appalti e concessioni.

Nel 2001 la Legge Merloni, con il ritorno del secondo governo Berlusconi subisce un affondo frontale: con la Legge Obiettivo torna l'appalto integrato di progettazione ed esecuzione, si semplifica la valutazione ambientale ed i progetti tornano ad essere di pessima qualità, si fa un tentativo anche di sopprimere l'Autorità di Vigilanza sui lavori pubblici, che non riesce ma resterà comunque un soggetto prezioso ma debole. Con un decreto legge sulla Protezione Civile del settembre 2001, si elimina l'Agenzia voluta dal Governo Prodi, la si riconduce sotto la Presidenza del Consiglio e con un emendamento del Governo approvato dall'aula del Senato si stabilisce che si occuperà anche di "grandi eventi". Inutile ricordare che il piccolo drappello di Verdi allora presente in Parlamento ben si accorse dell'impatto della norma ed ostinatamente intervenne per segnalare la gravità della cosa...

Infine nel 2006, a pochi giorni dalla nuova tornata elettorale, il governo Berlusconi emana il nuovo codice unico degli appalti elaborato da Pasquale De Lise, presidente del Tar del Lazio, che partendo dal necessario recepimento di due direttive europee, allenta ulteriormente alcune regole.

Nei due anni di Governo Prodi vengono corrette le norme più devastanti, si adottano riforme stringenti delle concessioni autostradali, si rimettono a gara le tratte non iniziate dell'alta velocità ferroviaria, ma certo non si frena la logica dei grandi eventi affidati alla Protezione Civile nè si corregge la Legge Obiettivo per le grandi opere, perché spesso anche nel centrosinistra la cultura del "fare presto" è sembrata inconciliabile con regole stringenti di controllo.

Con il ritorno del terzo governo Berlusconi, i grandi eventi e le ordinanze della Protezione Civile diventano la regola, si cancella la riforma delle concessionarie autostradali, si restituiscono ai vecchi consorzi 15 miliardi di lavori a trattativa privata per l'alta velocità e si ripristinano i commissari per le grandi opere. Si ripropone il Piano Carceri da realizzare in fretta con grandi deroghe in materia di appalti ed affidamenti, si consente alle opere pubbliche dell'Expo 2015 di Milano con un'apposita delibera del gennaio 2010 di derogare dal Codice Appalti.

Infine tornano i lotti costruttivi e non funzionali delle grandi opere per inaugurare pezzi di opere che si sa quando cominciano e non si sa quando finiscono!

Con questo quadro di regole in cui la deroga è tornata la regola, inutile stupirsi dei risultati, che le inchieste della magistratura hanno scoperchiato ed il sistema di informazione amplificato.

Serve semplificare il numero delle stazioni appaltanti per consentire controlli efficaci, rafforzare l'Autorità di Vigilanza sui Lavori Pubblici, eliminare gli eventi e l'estensione dei poteri legati alle ordinanze della Protezione Civile.

Per accorciare i tempi serve anche selezionare pochi e finanziati cantieri utili (e non la solita e sterminata lista delle grandi opere sbagliate) ed elaborare progetti di qualità, per ridurre varianti, contenziosi ed impatti ambientali.

Ma oltre alle regole servono anche informazione ed indignazione per cambiare davvero.

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 11

La beffa del Ponte

Stretto di Messina, i pericoli della mega opera

Fin dal lontano 1982 un gruppo di studiosi dell'Università di Reggio Calabria (ne facevo parte quale docente del corso di Sismica e Geotecnica) esprimeva dubbi sulle dichiarazioni dei dirigenti dell'allora Società Ponte sullo Stretto per i quali i problemi connessi alla progettazione del manufatto erano quasi del tutto risolti: davano risposte generiche ai quesiti relativi alla sua utilità e ignoravano gli studi e le ricerche sulle caratteristiche geodinamiche dell'arco calabro "progetto finalizzato" del CNR diretto dal Prof. Franco Barberi. Sono trascorsi trent'anni ed ancora non vi è stata la sola risposta accettabile: un progetto esecutivo e definitivo dal quale risulti la fattibilità in sicurezza, come è richiesto dalle Norme vigenti per ogni opera di ingegneria anche infinitamente più modesta in una zona ad altissimo rischio sismico. I problemi tecnologici e sismici sono, dunque, ancora da risolvere e, per conferma, il 4 febbraio scorso, rispondendo ad una interrogazione in Senato, il ministro Matteoli ha reso noto un sedicente "cronoprogramma che avrebbe fatto luce sui passaggi fondamentali che attendono, da qui al 2017, il commissario Pietro Ciucci e il contraente generale dell'opera Eurolink", così riportato dalla Gazzetta del Sud: "L'accordo stipulato il 25 settembre 2009 tra la Stretto di Messina ed Eurolink ha consentito di individuare le opere propedeutiche da cantierare nell'immediato. Sono iniziate anche indagini geognostiche che dureranno fino ad aprile, nonché il monitoraggio ambientale *ante operam*, che si protrarrà per un anno. L'esecuzione di tali indagini prevede l'installazione in Sicilia di circa 60 centraline per il monitoraggio dell'aria, la realizzazione di circa 60 pozzi di monitoraggio delle acque sotterranee di profondità superiore a 10 metri e l'installazione di almeno 150 sonde inclinometriche per il controllo geomorfologico del territorio. Nel corso del 2010 saranno avviate opere a terra in Sicilia e *sarà ultimata la progettazione definitiva del Ponte*: il cantiere principale sarà avviato all'inizio del prossimo anno". Segue un rendiconto finanziario dal quale si evince che la copertura finanziaria dell'opera non esiste e l'affermazione che il Governo conta di aprire il Ponte al traffico il 1° gennaio 2017.

Non stupiscono le cose che dice il ministro Matteoli, poiché si può ammettere che egli sia in buonafede, a digiuno di competenze tecnico-scientifiche e non ricordi i precedenti; stupisce però che un ministro ignori che non è corretto appaltare un'opera pubblica senza esaurienti esecutivi progettuali e senza che siano accertate le condizioni di permissività geotecnica

CLAUDIO VILLARI
Vice Presidente della Sezione Messina di Italia Nostra

STRETTO DI MESSINA
Foto ricevuta dalla Sezione di Messina

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 12

dei terreni, ancora oggetto di indagini: né si può dare avvio ad opere appaltate se manca la copertura finanziaria, affidata a future partecipazioni di privati, peraltro inesistenti.
Stupisce che accetti o addirittura promuova la farsa della prima pietra posta in quel di Cannitello il 23 dicembre scorso, spacciata per l'inizio dei lavori di costruzione del Ponte, con un cantiere chiuso qualche ora dopo la ridicola "cerimonia di apertura".
I precedenti sono questi: in data 11 settembre 1997 il Prof. Ing. Aurelio Misiti - Presidente del Consiglio Superiore dei LL.PP. - rilasciava a *La Repubblica* un'intervista nella quale indicava il quadro tecnico del progetto come già "definito in ogni suo aspetto" e come tale approvato all'unanimità dal Consiglio Superiore LL.PP. da lui presieduto, e alla domanda dell'intervistatore *"un ponte a prova di tutto?"* rispondeva testualmente: *"praticamente sì, nel 2006 passerà la prima auto"*. Prima di lui, negli anni Ottanta, l'On. Zamberletti, ministro per la Protezione Civile (dal 2002 Presidente della Società Stretto di Messina), dichiarava che aveva notizie certe (??) che il futuro ponte sospeso avrebbe resistito a terremoti del XII grado di intensità.
Intanto il Prof. Remo Calzona, ordinario di Tecnica delle Costruzioni della Sapienza a Roma, ex membro del Comitato scientifico della Società Stretto di Messina, nel suo *"La ricerca non ha fine. Il ponte sullo Stretto di Messina"* (ed. DEI, 2007, Roma) dimostra l'impossibilità della realizzazione di un ponte sospeso a campata unica nello Stretto di Messina e segnala l'esistenza di faglie sismiche, non evidenziate nelle relazioni del progetto di massima, in corrispondenza delle torri di ancoraggio. Numerosi autorevoli motivi di dissenso, provenienti da fonti accademiche, sulla validità generale ed estensibilità *tout court* dei risultati di esperimenti su modelli in scala (prove aerodinamiche e di resistenza delle saldature alle sollecitazioni a fatica), sulle pretese soluzioni delle problematiche scientifiche (tecnologiche, geotecniche e geodinamiche), avrebbero richiesto un ampio ed articolato dibattito scientifico. Mancano risposte sul come si può affermare la loro avvenuta soluzione in mancanza di elementi ufficialmente validati e acquisiti, indispensabili a garantire l'esecuzione in sicurezza di una simile opera, della quale si dà perfino inizio.
Vengono, tra l'altro, segnalate le incompatibilità tra l'altezza del ponte (max 65 m) e le altezze delle più prestigiose navi da crociera che oggi attraversano lo Stretto: il progetto, almeno per questo aspetto, diviene addirittura obsoleto rispetto alle previsioni originarie.
Tuttavia la *Stretto di Messina* si vanta di avere il consenso del pubblico, ammirato di fronte ad uno strombazzato modellino di ponte sospeso sullo Stretto, in atmosfera idilliaca, con un finto mare, immobile e senza vento. Si dà per certo un positivo rapporto benefici/costi di una simile opera ma non si accenna al danno che subirebbe, per oltre un decennio, il territorio urbanizzato a causa dei lavori principali di dubbio compimento e di quelli connessi (innumerevoli e indefiniti).
È significativa l'intervista dell'Ing. Giuseppe Fiammenghi, direttore tecnico della *Stretto di Messina*, rilasciata il 20 dicembre scorso a *Il Sole 24 Ore*, nella quale ad una domanda sul pericolo sismico incombente sull'ipotizzato ponte così risponde: *"tecnicamente, il rischio esiste, ma il nostro compito, come scienziati, è valutarlo ed affrontarlo, riducendolo o addirittura azzerandolo. È questo che abbiamo fatto e la conclusione è che l'Akashi Bridge, in Giappone, o il Golden Gate di San Francisco, affrontano sulla carta un rischio sismico infinitamente maggiore. Il progetto prevede che il ponte resista senza danni strutturali a sollecitazioni sismiche fino a magnitudo 7,1 della scala Richter, esattamente l'intensità del terremoto di Messina del 1908, il più grave mai avvenuto in Sicilia. Un evento che secondo i sismologi potrebbe ripetersi solo tra 2mila anni"*. Chi sono questi "sismologi" che hanno detto simili castronerie? E gli scienziati di cui parla, come mai non estendono le loro "conclusioni" ad una campata di ponte sospeso di 3.300 m su torri di ancoraggio alte 383,00 m in aree sismiche non confrontabili? Per esempio, quali saranno le oscillazioni e deformazioni della struttura alle massime sollecitazioni? Sono compatibili con l'esercizio del traffico stradale e ferroviario? Si è sufficientemente lontani dalle condizioni di *risonanza*?
Le dichiarazioni sopra riportate, tre giorni prima della posa della "prima pietra", riguardano enunciazioni di obiettivi progettuali, prive del sostegno di riscontri scientifici definitivi e validati, a conferma di quanto sia stato finora un susseguirsi di reiterate, false informazioni. E su queste false informazioni e in assenza di certezze sulla fattibilità in sicurezza di una simile opera, il Governo si fa promotore e sostegno di una beffa. Ma sarebbe solo una beffa se non si trattasse anche di uno sperpero di risorse che dura da 40 anni, durante i quali sono state costantemente ignorate le più urgenti necessità di intervento su un territorio notoriamente dissestato, vulnerabile agli eventi sismici, a salvaguardia della vita umana, di beni pubblici e privati e di un patrimonio storico-monumentale inestimabile.

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 13

Un progetto insostenibile

Perché non regge nemmeno dal punto di vista economico

GUIDO SIGNORINO
Università di Messina

Le opere pubbliche sono sicuramente importanti nell'economia di un Paese, soprattutto quando realizzano miglioramenti infrastrutturali in aree depresse, ottenendo incrementi occupazionali e moltiplicazione del reddito nel breve periodo e possibilità di supporto allo sviluppo delle attività produttive a medio-lungo termine.
Il buon senso e il raziocinio politico ed economico impongono però una condizione all'intervento dell'uomo ed alla costruzione delle "grandi opere". Queste impegnano risorse importanti della collettività ed impattano sull'ambiente in maniera significativa, la loro realizzazione si giustifica quindi solamente nel caso in cui la società ricavi incrementi di benessere per lo meno compensativi rispetto ai costi che subisce. Nel caso del Ponte sullo Stretto di Messina le cose non stanno così.
Perché il Ponte non supera un esame serio di fattibilità economica?
La prima ragione è legata alla sua necessità (sancita per legge) di "autosostenersi" con i proventi dei passaggi. Quindi treni e trasporto gommato. Le Ferrovie dello Stato si sono impegnate a pagare un canone annuo superiore ai 100 milioni di euro per trent'anni indipendentemente dal numero di carri ferroviari che passeranno sul ponte. Ciò significa che RFI (Rete Ferroviaria Italiana) spenderà più di quanto attualmente non costi il trasbordo marittimo dei convogli da sponda a sponda anche se dal Ponte dovessero passare zero treni, rinunciando anche ai proventi del traghettamento. Tale strategia (di per sé illogica dal punto di vista delle Ferrovie) ha lo scopo di limitare parte dell'incertezza legata all'inaffidabilità delle stime di attraversamento dello Stretto (e quindi dell'utilizzo dell'infrastruttura), ponendo in capo al settore pubblico il costo economico dell'incertezza ed il rischio di gestione dell'opera. Data la "certezza" dei proventi ferroviari, la sostenibilità finanziaria del Ponte dipende dai passaggi di automobili e camion. La cui consistenza prevista nel progetto preliminare è del tutto inaffidabile. Non a caso la Corte dei Conti ha sottolineato la necessità di procedere ad attento riesame delle stime, anche in considerazione della reale evoluzione dell'economia del Mezzogiorno. Il fatto è che la crescita del trasporto gommato è proporzionale all'incremento del PIL del sistema territoriale di riferimento.
Il progetto preliminare prevedeva che tra il 2000 ed il 2012 l'economia del Mezzogiorno sarebbe cresciuta del 3,8% o dell'1,8% in media l'anno. I veicoli che avrebbero varcato lo Stretto sarebbero stati quindi circa 5 milioni nel primo caso, meno nel secondo. La realtà è ben diversa. Basta uno sguardo ai "Conti Economici Regionali 1995-2008" divulgati dall'ISTAT per realizzare che, nel periodo 2000-08, la dinamica annuale dell'economia meridionale è stata negativa: -0,5%. Anche non considerando la recessione del 2007-08, siamo in presenza di un'economia sostanzialmente stagnante: +0,2% l'anno. Nove volte meno della previsione ritenuta "pessimistica". In queste condizioni è evidente che le stime di attraversamento si rivelano sbagliate. Ed infatti, secondo le cifre fornite dalla Capitaneria di Porto di Messina, dal 2000 al 2007, auto e camion in transito hanno continuato a declinare (-26,6%, -5,3%), come era già accaduto 1991-99. Al netto della tratta Messina-Salerno, che "salta" lo Stretto, Caronte riduce del 29,3% i passaggi di camion in A/R "sponda a sponda". Inoltre, la previsione che almeno 2/3 di coloro che attraversano annualmente lo Stretto utilizzeranno il Ponte non appare supportata da alcun riscontro analitico. La maggior parte degli "attraversatori" sono i pendolari che in occasione di uno specifico sondaggio hanno dichiarato in grande prevalenza di preferire l'utilizzo di mezzi navali rapidi. A meno di annullare il servizio di traghettamento (ma lo Stato sta investendo sulla "metropolitana del mare" che collegherà la sponda calabrese al litorale di Messina), anche l'ipotesi di captazione della domanda di attraversamento da parte del Ponte è probabilmente molto sovrastimata.
In una parola, i numeri sono tutti lì a mostrare che, economicamente, il Ponte non ha alcuna prospettiva di sostenibilità. Ancor di più se si considera il fatto che i costi sono chiaramente sottostimati. Ad esempio, il valore dell'acciaio posto a base della gara per il *general contractor* bandita nel 2005 era "bloccato" al 2002. Mentre, nel frattempo, tale costo era più che raddoppiato. Anche i tempi di realizzazione costituiscono un fattore estremamente critico. L'opera più simile al Ponte (lo "Store Baelt" in Danimarca) ha un impatto reale pari alla sua metà: 1,6 Km di campata unica (solo stradale e non ferroviaria) con una ventina di Km di gallerie e

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 14

I numeri sono tutti lì a mostrare che, economicamente, il Ponte non ha alcuna prospettiva di sostenibilità

viadotti, contro 3,3 Km di ponte (anche ferroviario) e 40 km circa di raccordi. Per completare il ponte danese sono stati necessari 10 anni. Per un lavoro doppio ne vengono preventivati non più di 6. Una più lunga durata dei lavori appesantirebbe i costi del Ponte in maniera sostanziale e non prevedibile.

Nel rapporto tra benefici sociali e costi sociali, gli errori di previsione sovrastimano in maniera eccezionale i benefici, occultando parte dei costi.

Anche il vantaggio sociale dell'occupazione a beneficio di un'area depressa è propagandisticamente esagerato dagli sponsor politici dell'operazione. Perfino il progetto definisce "non particolarmente elevato in proporzione all'imponenza dei lavori" il numero totale di personale impiegato, giustificando ciò con "la presenza di attività altamente specializzate ed industrializzate (…) che non coinvolgono un numero elevato di maestranze". Per stare ai numeri, vi si legge che per i lavori di cantiere sulle due sponde "nei periodi di punta [non più di 12 mesi su 78] saranno impiegate circa 5.000 unità fra personale operaio ed impiegatizio, di cui circa 1.200 [il 24% del totale] saranno costituite da personale – operaio, altamente specializzato, o impiegatizio – proveniente da zone esterne all'area di lavoro". Chiusi i cantieri, gli occupati "stabili" non supereranno le 220 unità. Contro la perdita di 1.234 posti di lavoro nel settore del traghettamento, stimata nel 2001 dall'*advisor* governativo sul progetto. Un saldo occupazionale negativo certo di oltre 1.000 unità, contro le incerte prospettive di incremento nel settore turistico.

Piccole (ma gravi) amenità mostrano poi una pericolosa approssimazione nei conti del progetto. Nello scenario "ottimistico" risulta che i circa 3,25 milioni di autoveicoli attesi al primo anno di esercizio percorreranno 27 milioni di Km, mentre gli 1,73 milioni di camion avranno una percorrenza complessiva di oltre 7 milioni di Km. Tenuto conto dei giorni di esercizio (310 per i camion, 365 per le autovetture), per attraversare la stessa infrastruttura, ciascun camion avrà una percorrenza pari alla metà delle automobili: 4,2 km contro 8,3! Un mistero tecnico difficilmente spiegabile se non con un banale errore. Inoltre i "costi di percorrenza" sono stimati a valori del 1997-98. Se i camion avessero la stessa percorrenza delle auto ed i parametri fossero aggiornati, il costo di esercizio sarebbe molto maggiore.

Insomma, l'attuale progetto del Ponte non regge ad una corretta analisi economica e varrebbe la pena valutare con attenzione ipotesi alternative che potrebbero richiedere minori costi e ridotto impatto ambientale e paesaggistico. Ad esempio, è stato troppo rapidamente archiviato il cosiddetto "Ponte di Archimede": il "tubo" sottomarino ancorato ai fondali e sostenuto dalla "spinta di Archimede" che, secondo i suoi progettisti, implicherebbe un costo pari a circa la metà del Ponte. Insistere su un progetto in perdita sotto il profilo economico e sociale significa appesantire le finanze pubbliche e danneggiare la società e l'ambiente, rinunciando a considerare ipotesi alternative e, soprattutto, ad investire in maniera seria ed immediata sulla mobilità nell'area dello Stretto.

PONTE SULLO STRETTO
Simulazione dell'impattante progetto. Foto di Archivio di Italia Nostra

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 15

La Sicilia ha bisogno di più traghetti

E per l'Europa il Ponte non è "prioritario"

GIUSEPPE LA FACE
Sezione Reggio Calabria di Italia Nostra

Il Ponte sullo Stretto come idea di progetto e come massimo impegno per un'infrastruttura da realizzare nel territorio del nostro Paese, a carico del finanziamento e dell'iniziativa di Governo, viene da tempo presentato come un gioco delle illusioni: tra chi annuncia una prossima apertura di cantieri e chi vorrebbe ancorarsi su idee e condizioni economiche molto più serie, per le quali *il Ponte non si deve fare.* E quando questa parte è al Governo, il Ponte non si fa, ma appena l'arbitrio personale di Berlusconi diventa incontenibile, ecco, il Ponte si fa, è urgente e c'è tutto per cominciare.
Si proclama di avere disponibile una riserva di 1,3 miliardi di euro, da un certo residuo fondo detto ex Fintecna – ex IRI, mentre si dice che si dovrà avere un finanziamento di denaro pubblico, fino al 40% della spesa totale per la costruzione del Ponte, e che il restante 60% dovrebbe venire da *finanziamenti privati che non esistono e che non si possono inventare dal nulla*.
Intanto si propone un'apertura dei cantieri che provocherebbero un inutile dissesto del territorio, con l'esecuzione di opere destinate a restare incompiute, inutili e irrimediabili.
Tali sarebbero già i blocchi di ancoraggio delle funi di sostegno del Ponte e la corrispondente invasione del territorio di Villa S. Giovanni e di Ganzirri. I blocchi delle fondazioni in progetto vengono indicati pari a volumi di calcestruzzo di cemento di 328.000 metri cubi in Sicilia e di 238.000 metri cubi in Calabria (!), dei quali circa il 17% fuori terra. Ma, con quali misure di superficie e profondità di scavi per formare i volumi di progetto? E per quali disastrosi effetti sul territorio abitato circostante? Manca una conoscenza valida dei termini del problema, prima di poter orientare seriamente un'opinione generale. Eppure, occorre provare.
Il Ponte viene presentato come indispensabile al respiro nella vita della Sicilia, tacendo sulle più semplici considerazioni che bastano a dire che il Ponte non occorre.
Infatti Sicilia e Sardegna, come isole del Tirreno che convivono con le regioni della penisola e con le loro relazioni nella vita dell'Europa e del mondo, sono ampiamente alimentate nel sistema dei trasporti tra il singolo territorio dell'isola e i territori esterni, prossimi e lontani. La posizione della Sardegna non potrebbe mai ritenersi dipendente dalla mancanza di un ponte con la penisola. Gli sviluppi delle attività economiche e produttive e il grande patrimonio delle attività turistiche sono stati curati ed hanno progredito negli ultimi decenni, sia a vantaggio della popolazione residente, sia a vantaggio dei crescenti e più favorevoli grandi flussi estivi dei turisti delle vacanze.
In questi stessi decenni anche la Sicilia ha sviluppato le proprie attività economiche e produttive, con notevoli apporti anche dal turismo delle vacanze. Ma non ha ottenuto un equivalente incremento dei

MESSINESE
Panoramica sullo Stretto

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 16

trasporti marittimi fino ad assicurare, prevalentemente per linee di navigazione su traghetti, la totalità dei trasporti di merci e persone, pari a quelli della Sardegna e tale da cancellare qualsiasi idea di necessità del Ponte. Che il Ponte sia necessario, anzi indispensabile, e addirittura dovuto ai piani nazionali delle "grandi" infrastrutture come a maggiori impegni di partecipazione alla grande rete dei corridoi ferroviari e autostradali europei: questo è falso e come tale è documentato da una presentazione del progetto del Ponte, da parte della Società Stretto di Messina.
Gli organi tecnici responsabili della Comunità Europea hanno definito i tracciati est-ovest e nord-sud dei cosiddetti "corridoi europei". Figura un percorso Amburgo – Berlino – Palermo che in parte percorre lungo l'autostrada tirrenica la penisola italiana (Bologna – Roma – Napoli – Sicilia) insieme ad un percorso da Amburgo – Berlino, fino ad attraversare la penisola balcanica, passando in Italia per l'autostrada adriatica, ma con terminali sui porti di Bari e di Brindisi per proseguire l'attraversamento su traghetti e collegarsi ai percorsi ferroviari e stradali tra l'Adriatico e il Mar Nero, ultima meta.
La Società Stretto di Messina ha presentato così il progetto del Ponte inserendo la carta geografica dell'Europa con il tracciato dei "corridoi europei anno 2003" sotto il titolo "Il Ponte di Messina nel contesto dei grandi collegamenti".
È noto che il Ponte è stato inserito a richiesta di parte, ma poi dichiarato "non prioritario" nei programmi della Comunità Europea come riportato dal "Sole 24 Ore" in data 14 marzo 2004.
La voluta omissione del possibile collegamento per linee marittime tra i porti tirrenici della Sicilia e i porti di Napoli e Salerno non vale a nascondere il confronto con il "corridoio adriatico – balcanico", concepito per l'integrazione con traghetti.
Per quanto precede, si dimostra che:

- il Ponte non è necessario per la Sicilia, come non è concepibile per la Sardegna;
- la vita e l'economia della Sardegna e principalmente il flusso di attività turistiche, sono validamente alimentati e sostenuti dal sistema di trasporti marittimi ed aerei, incrementato ed adeguato negli ultimi anni;
- i piani della Comunità Europea di realizzare una rete di grandi linee ferroviarie e autostradali (che consentano una maggiore velocità e capacità di trasporto per merci e persone), rete detta di "corridoi europei" Est-Ovest e Nord-Sud, non impongono – anzi hanno fin'ora escluso – la costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina per il "corridoio tirrenico"; come è dimostrato dal corrispondente "corridoio adriatico – balcanico" ("corridoio VIII"), che comprende il traghettamento sul Mare Adriatico.

BOCCIATO ANCHE DALLA CORTE DEI CONTI

Dopo anni di battaglie, arriva ora il suggello della Corte dei Conti che boccia il Ponte sullo Stretto di Messina. Sotto accusa i costi elevatissimi, la fattibilità tecnica e la compatibilità ambientale. Innanzitutto la spesa per l'opera: dal progetto preliminare approvato nel 2003 ammonta a 4,68 miliardi di euro, ma nell'Allegato Infrastrutture - al Dpef 2009/2013, così come nel Dpef 2010/2013, sale a 6,1 miliardi. Sotto accusa della magistratura contabile anche le stime del traffico, formulate nel 2001 e che oggi "potrebbero verosimilmente non solo essere non più aggiornate ai tempi attuali, ma anche non coerenti con il quadro economico della sopraggiunta congiuntura economica". Insomma, tutti i conti son da rifare. "Solo un'adeguata stima dei volumi di traffico viario e ferroviario potrà effettivamente consentire, rispettando il quadro della finanza di progetto su cui si fonda circa il 60% delle risorse complessive, di sostenere gli oneri finanziari per interessi che graveranno sui capitali presi a mutuo". E riguardo la fattibilità tecnica segnala poi che "il modello progettuale infrange ogni primato sinora esistente: rispetto al ponte più lungo attualmente esistente al mondo, il ponte giapponese di Akashi-Kaikyo, con una campata centrale di metri 1.991, la campata centrale del Ponte sullo Stretto di Messina avrebbe una lunghezza superiore del 39,6%, pari a metri 3.300". Infine la Corte raccomanda di valutare attentamente le questioni ambientali "al fine di rendere compatibile l'intervento con le misure di tutela e protezione adottate nell'area". Ne emerge un'analisi costi-benefici che delinea uno scenario di oggettivo spreco di risorse. Si eviti di gettare al vento 6 miliardi di euro per un'opera insostenibile, inutile e dannosa. Le vere priorità sono altre: messa in sicurezza dei territori, contrasto al dissesto idrogeologico, realizzazione di collegamenti ferroviari, marittimi e aerei efficienti, realizzazione di un'idonea, efficace rete idrica.

LEANDRO JANNI – CONSIGLIERE NAZIONALE DI ITALIA NOSTRA

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 17

I troppi errori fatti in nome del grande economista

Se Keynes viene tradito

Gli investimenti pubblici in tempi di crisi

MARIO SEBASTIANI
Università di Roma Tor Vergata

L'allegato infrastrutture al DPEF 2010-2013 definiva la mancata previsione, da parte dei principali organismi internazionali, della crisi imminente come "il più grande fallimento previsionale della cultura economica occidentale". L'errore meritava una particolare menzione in quella sede in quanto quello delle infrastrutture e dei trasporti è "il comparto che più di altri subisce i vantaggi e gli svantaggi della crescita o di un blocco del PIL. È il comparto talmente dipendente dalla validità delle previsioni da entrare in crisi quando queste non producono i fenomeni evolutivi preannunciati". Più precisamente viene ricordato che il Master Plan dell'UE e le azioni di implementazione della Strategia di Lisbona scontavano un crescita media del PIL europeo pari al 3%, cosicché il ridimensionamento dell'obiettivo per gli anni avvenire richiederà di "riconsiderare come mutato lo scenario macroeconomico nel quale è necessario ricondurre le variabili decisionali connesse alla fase di implementazione delle infrastrutture".

Visto dal lato dell'offerta di capacità infrastrutturale, il combinato disposto delle affermazioni riportate sopra dovrebbe a rigore condurre a concludere che il quadro degli investimenti indifferibili andrebbe rivisto al ribasso. Tanto più che la crisi rende più stringenti i vincoli di finanza pubblica, accresce i rischi degli investitori privati e ne inaridisce la capacità di finanziamento; in altre parole, rende più caro il ricorso a capitali privati. Senza trascurare che ai deboli segnali di ripresa dell'economia reale si contrappone l'incombere di una crisi finanziaria che dai fallimenti bancari rischia di estendersi a quelli degli Stati. L'Italia al momento sembra al riparo, anche grazie alla politica di rigore imposta da Tremonti al suo Governo, ma con un deficit tornato al 5% e un debito pubblico dell'ordine di 1,2 volte il PIL, è tutt'altro che scontato che non sarà chiamata a difendersi da attacchi speculativi. I richiami dell'UE a rientrare nei parametri non sono dovuti a mero attaccamento all'eleganza della simmetria fra entrate e uscite, e non più nemmeno tanto allo spauracchio dell'inflazione, quanto alla necessità per tutti di coprirsi da rischi di default.

Keynes non si stancava di ribadire la necessità di assicurare un tendenziale pareggio di bilancio

Va però anche detto che le grandi opere hanno tempi di gestazione tali che bisogna guardare al-

GRANDI OPERE
Le mega-torri rischiano di devastare i crinali più belli d'Italia. Foto ricevuta da O. Rutigliano
Mose, veduta della bocca di porto di Chioggia. Foto ricevuta dalla Sezione di Venezia

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 18

meno al medio periodo, quando è da sperare che la recessione si sarà trasformata in poderosa ripresa. Sarebbe dunque miope dare l'indietro tutta perché la domanda di infrastrutture segna contingentemente il passo. Del resto, visto stavolta dal lato della domanda aggregata, è proprio in tempo di crisi che la spesa pubblica deve fare la sua parte fino in fondo, anche solo finanziando lo scavo e il riempimento di buche nel terreno, come insegnava il vecchio e oggi rispolverato Keynes (che tuttavia non si stancava di ribadire la necessità di assicurare un tendenziale pareggio di bilancio), tanto più se in questo modo si riesce a riattivare l'incentivo a investire da parte dei privati.

Insomma, tocca attrezzarsi irrobustendoci sul lato finanziario, senza però dimenticare che alla fine è l'economia reale a "tirare la carretta". Il sentiero è stretto e dunque, tanto più in tempi di crisi, gli investimenti pubblici andrebbero selezionati sulla base di alcuni parametri: il contenuto di coesione sociale, i tempi e la certezza di ritorno economico (perché la partecipazione di capitali privati è legata a questo), l'immediatezza e l'entità degli effetti moltiplicativi sulla domanda aggregata, la sostenibilità per la finanza pubblica.

Non mi sembra che il programma triennale indicato nell'allegato infrastrutture sia in sintonia con questo modo di vedere. Non dubito che con esso vi sia stato lo sforzo di individuare priorità in quella immensa e indifferenziata lista di opere giacenti al CIPE. Le priorità non sembrano tuttavia quelle più adatte ai tempi di crisi.

In primo luogo (sembrerò pignolo) mi piacerebbe che la parola infrastrutture fosse sostituita con capitale sociale. In Italia non siamo carenti solo di infrastrutture (spesso identificate con quelle di trasporto) ma di capitale sociale, che include sì le infrastrutture ma che ha un significato molto più ampio e un impatto considerevolissimo sul benessere e sulla produttività generale: carenza di capitale sociale è il deterioramento dell'ambiente, il dissesto idrogeologico, il degrado delle periferie, la penuria di abitazioni per redditi medio bassi, di asili nido, di investimenti nelle scuole, di sanità pubblica nelle regioni più svantaggiate, di servizi pubblici locali che funzionino, ecc. Carenze che richiederebbero interventi tutto sommato "minori" ma diffusi sul territorio, di attuabilità più rapida e presumibilmente con impatto moltiplicatore a più ampio spettro. Naturalmente anche di infrastrutture di trasporto. Ma tanto più in periodi di vacche magre, di investimenti di cui sia provata, possibilmente in modo condiviso, la redditività sociale e (se del caso) privata, senza spacciare per genuino interesse imprenditoriale quello che si basa sulla precondizione che i rischi siano accollati al pubblico (Alta Velocità *docet*).

Sono convinto che il traforo del Frejus e il Ponte sullo Stretto siano opere utili, ma che non lo siano se le guardiamo in chiave di sostenibilità economica all'interno di un orizzonte nel quale non saremo tutti morti (per dirla nuovamente con Keynes), e che comunque lo sono meno dei costi opportunità che la tirannia della scarsità di risorse ci accollerebbe.

Per stare ai trasporti, il PGT del 2001 poneva enfasi sulla razionalizzazione del sistema, sulla comodalità, sull'eliminazione delle strozzature, sull'incentivazione al trasferimento modale, sulla internalizzazione dei costi esterni, sul potenziamento delle infrastrutture esistenti (ad esempio la rete storica delle ferrovie): insomma, meno cemento, più tecnologie, più organizzazione, più incentivi/disincentivi. Dal 2001 la musica è cambiata e l'asse si è spostato sui mattoni.

Un'ultima notazione che deriva dalle recente proposta di federalismo demaniale, con il trasferimento a regioni e enti locali del patrimonio pubblico. A questa proposta sono state levate varie obiezioni, ad esempio quella che il patrimonio pubblico rappresenta garanzia del debito pubblico, oppure che, in forza della localizzazione la distribuzione di esso sarebbe "random", non corrisponderebbe cioè a criteri di equità o per lo meno di equilibrio. Aggiungerei che anche in questo caso di capitale sociale si tratta e che sarebbe sano se questo, se monetizzabile vendendolo o affidandolo in concessione, servisse a finanziare altro capitale sociale: in altre parole trasformandolo da capitale sociale "improduttivo" in altro capitale produttivo.

CENTRALE NUCLEARE

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 19

Olimpiadi snaturate

Perché dico no alla candidatura di Roma per il 2020

CARLO RIPA DI MEANA
Presidente della Sezione Roma di Italia Nostra

Ore 18 di mercoledì 19 maggio 2010: mi dicono che la candidatura italiana per le Olimpiadi del 2020 è Roma. Della candidatura di Venezia, al momento, le Agenzie di stampa informano che la città e la Regione Veneto, con i loro rappresentanti istituzionali, intendono contestare le modalità del voto del CONI e la qualità del dossier della Capitale, prevalso su quello della Serenissima.
Come Presidente di Italia Nostra-Roma convocherò in tempi brevi il Direttivo per formalizzare la posizione ufficiale della nostra Sezione, che nella fase istruttoria si è limitata a raccogliere informazioni e a riservare il proprio parere conclusivo. Ho trovato questa posizione utile per raccogliere elementi di fatto e segnalare i rischi maggiori ai negoziatori romani. Per le decisioni future anticipo e motivo il mio no, dal momento che non ho nessun imbarazzo a precisare la mia personale posizione di principio.

ATENE
Olimpiadi 2004

I Giochi di Barcellona segnarono la fine del dilettantismo e diedero inizio al grande business delle Olimpiadi dell'Era moderna

Sono contrario alle Olimpiadi dell'Era moderna, a partire dall'edizione di Barcellona del 1992 quando il Comitato Internazionale Olimpico decise di aprirle al professionismo sportivo, dilatando il motto costitutivo "*citius*, *altius*, *fortius*" (più veloce, più alto, più forte) introducendo un elemento che ha finito per travolgere, con gli investimenti pubblici, privati e le sponsorizzazioni promozionali, quanto di cimento individuale sportivo rimaneva nello svolgimento dei Giochi. Già i caratteri di massa delle grandi prove sportive, in particolare a Berlino nell'edizione 1936 nell'era trionfante del nazismo, e nell'edizione post-bellica dei giochi a Monaco nel 1972, e più tardi a Mosca nel 1980, avevano incrinato l'elemento di purezza nello svolgimento del confronto sportivo con le questioni del razzismo totalitario a Berlino, e del terrorismo etnico a Monaco, infine con gli eventi della politica internazionale a Mosca. Nel 1988 a Seul emerse il problema della diffusione della pratica del doping tra gli atleti. Fino all'ultima edizione, quella di Pechino, quando apparve plasticamente, dalle stesse immagini televisive, l'uso della nomenclatura totalitaria della Cina comunista nelle tribune, e nella grande sfilata de-

Sono perché si radichi una concezione alternativa per la prospettiva della vita delle future generazioni

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 20

gli atleti sul prato con l'assenza della delegazione del Tibet. Come i gladiatori e i "morituri" ai piedi dei palchi del potere nell'antico Colosseo di Roma, Pechino fu, in qualche modo, la sintesi più eloquente di questo connubio tra società totalitaria e consumi di massa di Coca-Cola, per fronteggiare le spese delle Olimpiadi organizzate secondo la formula odierna.

Sono perché si radichi una concezione alternativa per la prospettiva della vita delle future generazioni. Un'organizzazione della nostra vita più profonda, più lenta e più dolce. Senza questi propositi prevedo che "*citius*, *altius*, *fortius*", come scriveva profeticamente quindici anni fa Alex Langer, finiranno per rappresentare la quintessenza delle regole future e feroci della nostra vita, dove "più veloce, più alto, più forte" non saranno più agonismo e competizione nella "mobilitazione sportiva di occasioni di festa", bensì le norme belluine quotidiane ed onnipervadenti.

Sopra
ROMA
Veduta aerea della Capitale

Sotto
PECHINO
Struttura per l'ultima edizione dei Giochi

Naturalmente, mi permetto qualche considerazione e previsione:

- è possibile che divampi una lunga e velenosa contesa per l'ennesimo ritorno a Roma delle *fiches* italiane al tavolo delle Olimpiadi, collegate alla mai sopita polemica di "Roma ladrona", per capirci. In tal caso la candidatura italiana arriverebbe mozzata e non attraente al vaglio finale del 2013;
- le difficoltà di questi anni, la crisi finanziaria ed economica, particolarmente insidiosa in euro-zona e notoriamente collegata anche alle spese pazze della Grecia per svolgere l'edizione del 2004, costituiranno un elemento di intrinseca debolezza per la candidatura romana (o madrilena) più di altre in altri continenti;
- il regime scandaloso e costosissimo degli *eventi speciali* applicato sfrontatamente in molte recenti intraprese sportive in Italia, Mondiali di Nuoto a Roma, Coppa Louis Vuitton a Trapani, renderanno più difficile lo svolgimento delle grandi opere, necessarie comunque, a partire dalla mobilità, che a Roma si trova in condizioni pessime, dalle buche di tutta la città e delle sue periferie, e dall'inesistenza di una vasta rete di trasporto veloce metropolitano in sotterraneo;
- infine, l'ormai visibile, e io prevedo irrecuperabile politica di un Sindaco tentenna, esitante e prodigo in annunci a cui non seguono fatti.

Mi riservo, come cittadino e come iscritto di Italia Nostra, di entrare nel merito specifico e puntuale di tutte le ipotesi ufficiali che dovrebbero preparare Roma alle Olimpiadi del 2020. A partire da quanto annunciato per Tor di Quinto e per Tor Vergata.

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 21

Dietro gli stadi una colata di cemento

MIRELLA BELVISI
Consigliere della Sezione Roma di Italia Nostra

Quando uscirà questo articolo sarà forse già stata varata la legge per permettere a società e club sportivi di costruire nuovi stadi e di ottenere la proprietà o la concessione di quelli pubblici con ampie possibilità di deroghe urbanistiche, di cancellazione delle tutele dei vincoli paesaggistici, archeologici e idrogeologici. Tutti i partiti hanno chiesto di accelerare l'iter con la scusa di fare concorrere anche l'Italia all'assegnazione dei Campionati Europei di calcio del 2016. Per nostra fortuna il 28 maggio scorso a Ginevra hanno scelto la Francia.

In realtà il vero scopo della legge è quello di far arrivare a tutte le società sportive (e specialmente alle quotate in borsa) ingenti profitti da altre attività e non solo dai diritti televisivi o dai biglietti. La giustificazione è far sì che gli stadi, che in futuro dovrebbero diventare tutti privati, possano auto finanziarsi con strutture di servizi connessi all'attività sportiva o ricreativa (come ad es. in Inghilterra). Questa volontà non è certo da contrastare ma, come accade spesso in Italia, ogni motivo, evento o intervento anche valido si trasforma subito in occasione di enorme spreco di denaro pubblico, di far edificare su aree agricole o tutelate, di appalti privi di controlli.

Come si poteva prevedere i recenti scandali del G8 e dei Mondiali di Nuoto non hanno indotto i deputati a fermare la distruzione del nostro territorio più pregiato. Infatti lo scandaloso disegno di legge originario è stato approvato prima di Natale dalla Commissione Cultura e Sport del Senato all'unanimità in accordo "bipartisan", evitando il passaggio in Aula. La procedura scelta era insolita visto che i temi della legge riguardavano molto di più le Commissioni Ambiente e Lavori Pubblici.

Non è stato certo un caso che si è cercato di non dare alcuna pubblicità al testo varato, ma per fortuna qualche notizia è trapelata e così è risultata chiara la portata dirompente della legge, dove il calcio c'entra poco e molto invece le speculazioni edilizie in deroga alle norme urbanistiche, con speciali semplificazioni delle procedure in particolare per gli stadi da costruire o ristrutturare con almeno 10.000 posti allo scoperto e 7.500 al coperto.

Una nuova legge prevede enormi cubature intorno alle installazioni sportive

Sono insorte associazioni e alcuni deputati, tenuti all'oscuro dai loro stessi partiti, e così oggi il testo è all'esame della Commissione Cultura e Sport della Camera che dovrebbe, si spera, eliminare le parti più inaccettabili. Queste le più gravi:

- permesso di edificare i "complessi multifunzionali", cioè un nuovo quartiere con centri commerciali, alberghi, insediamenti residenziali o direzionali (anche in aree non contigue allo stadio);
- procedure speciali dove basta presentare uno studio di fattibilità finanziario e ambientale per l'approvazione del progetto ed entro 60 giorni il Sindaco promuove l'Accordo di Programma per le necessarie varianti, permettendo di trasformare in edificabili zone non previste a tale scopo dai Piani Regolatori;
- finanziamenti pubblici non solo per gli stadi ma anche per i "complessi multifunzionali" con un "piano triennale di intervento straordinario" abbattendo gli interessi sul conto capitale degli investimenti;
- permesso di ristrutturare uno stadio e di trasformare i "complessi multifunzionali" se conformi al Piano regolatore con una DIA. Basta l'autocertificazione del progettista;
- ignorato totalmente il problema sull'obbligo dell'accessibilità su mezzi pubblici.

Queste parti ricalcano fedelmente le richieste fatte già al Comune di Roma dalle società della Roma e della Lazio su aree di loro "disponibilità" destinate ad agro romano e, per la Lazio, addirittura su aree esondabili del Tevere. Ambedue propongono di edificare dai 150 ai 600 ettari.

Ben lontano dal resto d'Europa. Lo stadio del Bayer Monaco, approvato con un referendum (65% dei voti favorevoli), è accessibile su ferro, le attività permesse sono di ristorazione e merchandising delle sole squadre. L'area complessiva dell'intervento, svincoli, parcheggi, stazione e metro compresi, è di soli 14 ettari.

NB. E a Milano l'Assessore allo Sviluppo del Territorio, Carlo Masseroli, ha dichiarato: "nel nuovo piano di governo del territorio inseriremo una norma che escluderà le volumetrie dello stadio dal computo previsto per l'area così da liberare tali cubature per attività miste tra cui quelle commerciali".

La pretese del "divino" calcio

Il caso di Lucca e l'assalto degli imprenditori edili

ROBERTO MANNOCCI
Presidente della Sezione Lucca di Italia Nostra

Le ultime vicende sullo stadio Porta Elisa a Lucca nascono così: da un fallimento economico della squadra calcistica e dalla ri-fondazione di questa ad opera di alcuni imprenditori edili; dalla vittoria nel campionato dilettanti e dall'iscrizione nel gradino più basso del livello professionistico (2° divisione). Ed è la primavera 2009 quando gli imprenditori del mattone parlano chiaro… al Comune e ai tifosi: "Noi garantiamo di portare in tre anni la squadra in serie B, ma tutto questo ci costa assai e abbiamo bisogno di compensare le uscite. Perciò vogliamo fare un nuovo stadio in aperta campagna su un terreno agricolo che abbiamo già comprato (area S. Donato) assieme a centri commerciali, centri sportivi, multisala cinematografica, centro benessere, albergo, uffici e attrezzature varie. Rispondere subito… se no lasciamo!" Fibrillazione degli scarsi tifosi, della maggioranza e della minoranza comunale! Il Consiglio Comunale, il 16 luglio 2009, accettando il ricatto adotta un compromesso: agli impresari di mattone e di sport (accantonando solo per il momento il nuovo complesso in campagna) si prospetta che il compenso per le loro patriottiche spese sportive potrà provenire ricevendo in concessione l'attuale stadio comunale Porta Elisa ristrutturandolo ed arricchendolo di funzioni remunerative. "Si tratta di lavori di minima (per raggiungere una capienza maggiore dell'attuale) (...) Qualche negozio sotto le gradinate... e forse un parcheggio" dichiarava, impudicamente, il Sindaco alla stampa. La commissione tecnico/politica così istituita, con assessori, dirigenti comunali e la stessa Società sportiva, arriva a questa conclusione: concessione del Porta Elisa alla Società Sportiva per 99 anni (!!!) con possibilità di aumentare la capienza dei posti e di rivoluzionarne la struttura costruendovi all'interno e negli spazi liberi attrezzature commerciali, sale congressi, ristorante panoramico, uffici, albergo con affacci verso le Mura, parcheggio interrato, centro benessere, centro di riabilitazione sportiva… Insomma quasi tutto quello che gli imprenditori volevano fare nei propri campi di S. Donato potrebbero farlo lì, sull'unica ingolfata circonvallazione lucchese, a 20 metri dagli spalti delle Mura Urbane e distruggendo uno splendido monumento nazionale (opera di Raffaello Fagnoni del 1936) su cui gravano 3 vincoli: un vincolo esplicito diretto sulla magnifica tribuna coperta, un vincolo generale ai sensi dell'art. 10 del Codice su tutto il complesso e un vincolo paesaggistico che investe tutta l'area a ridosso delle Mura Urbane. Questioni procedurali, urbanistiche, architettoniche, da mettere i brividi. E che si diffondono in tutt'Italia. La Soprintendenza, per ora, ha detto NO a tutto! Riuscirà a resistere all'indegna politica politicante bi-partisan e alle pretese del "divino" calcio?

LUCCA
Stadio Porta Elisa.
Foto ricevuta
da R. Mannocci

Si allarga la mobilitazione per la tutela dello Stadio di Cagliari

Via il Sant'Elia e vai con la speculazione

FANNY CAO
Presidente del CR Sardegna di Italia Nostra

Il Sant'Elia, costruito su un terreno ceduto dalla Regione Sardegna al Comune di Cagliari, con vincolo permanente di destinazione pubblica, fu trionfalmente inaugurato nel 1970 in coincidenza con la conquista del primo (e unico) scudetto da parte del Cagliari. Negli anni a seguire ospitò le partite della squadra Campione d'Italia e della serie A, della Coppa dei Campioni, grandi meeting nazionali e internazionali di atletica, alcuni incontri dei campionati del mondo del '90. Nel '90 e nel 2004 venne restaurato con un onere per l'erario di oltre 15 milioni di euro. Dal '96 è concesso in uso esclusivo al Cagliari Calcio in cambio di un canone annuale (saltuariamente corrisposto) e degli oneri di manutenzione.

Da alcuni anni il Presidente del Cagliari Calcio (che pure aveva la responsabilità della manutenzione dell'impianto), dopo averne ridotto la capienza ed eliminato le piste per l'atletica, ha cominciato a sostenere che lo stadio è ormai inadeguato, pericolante e fuori norma e propone insistentemente di demolirlo per costruirne, a sue spese, uno più piccolo e moderno, idoneo solo al calcio ma corredato di tutti quei servizi ormai ritenuti indispensabili a contorno degli impianti sportivi: strutture ricettive, ricreative, commerciali, ecc. Ha quindi prima proposto di acquistare l'area dello stadio (ipotesi impraticabile sia per i vincoli di inalienabilità, che per il prezzo valutato in circa 60 milioni di euro, oltre al valore patrimoniale dell'impianto di 50 milioni) e poi chiesto in concessione il diritto di superficie su quella quarantina di ambitissimi ettari sul frontemare, racchiusi tra il centro commerciale, le spiagge, il porto turistico e oasi naturali di incomparabile bellezza come Molentargius e la Sella del Diavolo. Comune e Regione, favorevoli al progetto, portano avanti le trattative alla ricerca di possibili espedienti per aggirare gli ostacoli connessi alla cessione di un bene pubblico di tale consistenza, senza tenere conto del parere degli stessi tecnici del Comune di Cagliari che sostengono come la struttura sia solida e necessiti solo di un intervento di restauro e messa in sicurezza (data la scarsa manutenzione degli ultimi anni).

Intanto, una martellante campagna mediatica a senso unico, che non lascia spazio al confronto, cerca di convincere l'opinione pubblica che il progetto sia un vero affare per la città e per i tifosi, che è ineluttabile che il grande stadio polifunzionale da 50.000 posti venga demolito e che su quell'area sorgano un piccolo stadio privato e molto altro ancora.

Molti cittadini, associazioni ed ora anche l'opposizione in Consiglio Regionale e Comunale, hanno apertamente manifestato la loro indignazione per quella che considerano una spoliazione del patrimonio pubblico; un importante studio legale ha presentato sulla vicenda un esposto alla Procura Regionale della Corte dei Conti per danno erariale.

In occasione di un dibattito pubblico sul futuro dello stadio, l'indimenticabile bomber Gigi Riva, strenuo difensore del Sant'Elia, ha manifestato la sua sorpresa di trovarsi non tra un pubblico di soli tifosi e sportivi, ma circondato e sostenuto dai militanti di associazioni politiche, culturali e ambientaliste anch'esse schierate per la conservazione dello storico impianto. È stata la conferma che lo stadio è ormai percepito come elemento integrante del paesaggio urbano e dell'identità popolare, che merita di essere tutelato come bene culturale ed elemento significativo della memoria urbana.

In un appello al Sindaco di Cagliari e al Presidente della Giunta Regionale Italia Nostra ha chiesto la rigorosa difesa del bene contro le miopi e arroganti pretese di chi vuole piegare la città ai propri interessi facendone pagare il costo alla collettività.

CAGLIARI
Il Sant'Elia.
Foto ricevute dal CR Sardegna

NB. A seguito della recentissima bocciatura di Cagliari come sede di alcune partite del campionato UEFA 2016, è svanita la speranza di accedere ai cospicui finanziamenti e alle modalità dei lavori d'urgenza collegati all'evento per cui anche le pressioni per disporre dello stadio di Sant'Elia si sono allentate e per il momento la cessione non appare più imminente.

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 24

Piemonte in Progress (di sacrifici)

MARIA TERESA ROLI
Giunta Nazionale di Italia Nostra

Fin dalle elementari ci venivano decantate le grandi opere di collegamento tra Piemonte e… il resto del mondo. Ricordo la pagina del sussidiario dedicata al traforo del Frejus con gli operai festanti alla caduta dell'ultimo setto che si frapponeva tra Italia e Francia. Ora le cronache, peraltro avare e blindate, riportano gli scontri No TAV in Valle di Susa per la Torino – Lione, ma poco riportano dell'analogo movimento per il Terzo Valico dei Giovi della tratta AV/AC Milano Genova. E, solo esplorandone il sito, si sa del Coordinamento NO TangEst contro il progetto di tratta autostradale, che devasterebbe parte preziosa della collina, per completare il sistema tangenziale della conurbazione di Torino e potenziare l'armatura urbana della seconda cintura, con 22 Km di cui circa 8 in galleria. E così spesso il nuovo si sovrappone alla memoria. Esemplare è la bretella autostradale dell'Asti Mare, che ha alleggerito alcuni paesi da pesanti attraversamenti di auto, ma ha frantumato la percezione del bel paesaggio del Monferrato, ha consumato suolo e orizzonte con aggressivi viadotti a scavalco del dolce andamento collinare. I paesi beneficiati dal drenaggio del traffico vivono all'ombra dei piloni delle sopraelevate; il bar sulla statale declassata non ha più clienti e, per uscire fuori dal paese, ti perdi nell'intrigo degli svincoli fuori misura, che preludono al nuovo costruito. Così cambia il Bel Paese, nel grande e nel piccolo: nel piccolo comune che, con il nuovo tracciato stradale esterno, offre il territorio alla nuova espansione edilizia; nella grande città, come Torino che, con la variante 200 del PRG offre agli interventi privati 2 milioni di mq di territorio urbano da riqualificare con garanzia di altre rendite e altissime cubature come potenzialità di finanziamento della linea 2 della metropolitana, il cui tracciato in via di proposizione "divaga" in base alle opportunità speculative. Altri sacrifici si profilano dunque, con perdite certe e vantaggi da dimostrare: il Terzo Valico, promosso per salvare il porto di Genova e giunto al traguardo della cantierabilità (soldi a parte) dopo un contrastato iter di VIA, nonostante gli studi per aggiustare il tiro impatterà pesantemente nel Bacino Terziario Ligure - Piemontese, passerà troppo vicino al sito archeologico della città romana di Libarna, intercetterà con gli scavi un patrimonio di acque sorgive, devierà torrenti, produrrà milioni di metri cubi di smarino la cui movimentazione farà vivere nella polvere per decenni gli abitanti dei paesi tra Piemonte e Liguria, a cui verrà restituito un paesaggio snaturato. E che dire della TAV- meglio detta Alta Capacità - contro cui da anni si battono le popolazioni della bassa Valle di Susa? Siamo al dunque. L'Osservatorio Virano, nato con i contributi di RFI (Rete Ferroviaria Italiana) e LTF (Lyon Turin Ferroviaire) ha messo attorno al tavolo tutti i comuni – meno pochi refrattari – a condividere l'alternativa delle scelte di percorso in un corridoio prestabilito. Ottimo lavoro quello della partecipazione, porta a valutazioni più ponderate, ma è accaduto all'interno di un percorso senza alternative: il corridoio s'ha da fare. E i tecnici "no TAV", che avanzavano la razionalizzazione della linea storica, della messa a bilancio di motrici più potenti, atte a superare gli attuali dislivelli a pieno carico, che hanno contestato i dati sulla saturazione della ferrovia attuale e avanzato la contabilità pesantissima dal punto di vista sia economico che ambientale, sono risultati perdenti. Si vanno concludendo i sondaggi ambientali con profonde trivellazioni: intanto la soluzione del nodo di Torino non ha i previsti finanziamenti governativi, ma solo briciole. È il Piemonte delle Olimpiadi invernali Torino 2006 che, in uno sbilancio costi - benefici, a fronte di un millantato credito turistico, si è caricato di debiti, ha consumato territorio, svende a privati impianti e strutture e si tiene un impatto ambientale non più sanabile. L'avevamo previsto, noi ambientalisti, "cassandre" per destino. E a fronte degli scempi del paesaggio, per una politica -vedi Legge Obiettivo- che fa della grandi opere il volano di un'economia moribonda, che alimenta interessi speculativi, se non mafiosi, stiamo con i NO.

VALLE BAUDANA
Una delle zone di impatto della prevista Tangenziale Est di Torino.
Foto di Antonio Pierro (Comitato NoTangEst)

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 25

Follia ad Alta Velocità

Tutti i pericoli del "passante" di Firenze

TIZIANO CARDOSI
Comitato contro il Sottoattraversamento AV di Firenze

MARIARITA SIGNORINI
Giunta Nazionale di Italia Nostra

La lunga, travagliata, contestata vicenda del "Passante AV (Alta Velocità) di Firenze" sembra in dirittura di arrivo, almeno a detta dei sostenitori dell'opera. Escono notizie di Tavoli tecnici e Conferenze dei Servizi per definire particolari e miglioramenti a un'opera che "dovrebbe lanciarci nel futuro". In realtà sono moltissimi i nodi irrisolti e notevoli le difficoltà da affrontare, come risulta chiaro dal fatto che l'inizio dei lavori effettivi slitterà al 2011 (nonostante gli appelli a "fare presto" con cui ci hanno tormentato il Ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli e l'ex Assessore regionale Riccardo Conti).

Il progetto risale agli anni '90. Nessuno, in un primo momento, aveva pensato a infrastrutture pesanti a Firenze per il passaggio dell'Alta Velocità; come ricorda l'economista Ponti del Politecnico di Milano, che aveva partecipato allo studio di fattibilità dell'AV, l'idea di un passante separato dal nodo cittadino è venuta dopo che a Bologna sono state destinate tante risorse per un progetto che ancor oggi è oggetto di forti proteste, causa di gravi danni alle abitazioni e di forti disagi per i cittadini. Fin dall'inizio l'infrastruttura fiorentina non è sorta per risolvere un problema di trasporto, ma per far confluire ingenti risorse economiche pubbliche al sistema politico-economico; risorse che sarebbero state poi gestite come tutta l'alta velocità, il *general contractor* all'italiana, che ha fatto crescere i costi dei lavori fino a 6 volte il previsto.

I rischi ambientali di questo progetto sono emersi fin dall'inizio, ma accuratamente minimizzati dai politici. Due i principali: l'impatto con la falda e i rischi di subsidenze (processo di abbassamento del suolo, *ndr*) in fase di scavo. La prospettiva è quella di gravi danni a interi quartieri e a monumenti insigni come la Fortezza da Basso.

Nella VIA, fatta sul progetto di massima, si ammetteva che questi problemi non erano risolti, ma si rinviava a successivi accertamenti. Questi sono stati affidati all'Osservatorio Ambientale (OA), un organismo ministeriale di cui fanno parte tecnici di Ferrovie dello Stato, Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture, Regione Toscana, Provincia e Comune di Firenze: in breve l'organo di controllo era composto dai committenti e dalle Istituzioni politiche sostenitrici dell'opera.

Nella fase di studio del progetto esecutivo l'OA è stato oggetto di forti pressioni per dare parere favorevole. Il Ministro Matteoli ha minacciato di avocare a sé tutti gli accertamenti. Così il parere favorevole è stato dato il 5 febbraio 2010, ma con 'limiti' che gettano ombre grevi sull'intera opera:

- per i rischi di subsidenze si parla solo di "monitoraggi" accurati; i calcoli di RFI parlano di cedimenti di max 4 mm, mentre quelli di tecnici indipendenti parlano di almeno 15 cm! Nel secondo caso sarebbe un disastro;
- per l'impatto sulla falda si sono aumentati pozzi e sifoni in corrispondenza della stazione Foster, ma nessun controllo è stato fatto da tecnici indipendenti;
- l'aspetto più emblematico e folle con cui si procede alla realizzazione dell'opera più importante per Firenze dall'epoca di Firenze Capitale è dato dal fatto che ancora non si sa dove mettere il 60% del materiale prodotto negli scavi (smarino). Per questo l'OA ha diviso artificiosamente l'opera in due parti, la prima finché ci sarà spazio nelle discariche, la seconda per la fase in cui sarà estratto il materiale che non si sa dove mettere. Il parere favorevole è stato dato alla prima fase. E poi?

Dopo tante forzature e incongruenze i lavori sono stati ufficialmente consegnati al *general contractor* il 10 marzo 2010, ma subito ci si è affrettati a dire che i lavori veri e propri inizieranno solo nel 2011. I motivi di tanto rinvio non sono dichiarati.

I cittadini sono molto preoccupati, il mercato immobiliare precipita nelle zone che saranno interessate dai lavori mentre la politica continua col suo teatrino di marionette.

OROLOGIO AI MACELLI
I primi danni apparsi nella palazzina già solo con i lavori propedeutici. Foto ricevute da M. Signorini

Segnalazioni

"L'ottovolante" sull'Abbazia

Così si chiama il supersvincolo previsto dall'Anas nei pressi delle Gole del Velino

CARLA DE ANGELIS
Presidente della Sezione Rieti di Italia Nostra

L'apprezzato medievalista Tersilio Leggio, assessore alla cultura della Provincia di Rieti, circa dieci anni fa, scriveva quanto segue sull'abbazia dei Ss. Quirico e Giulitta di Micigliano (Ri) nell'opuscolo "Il Museo diffuso" realizzato da Italia Nostra: "Se si risalgono le Gole del Velino, nel territorio del comune di Micigliano, l'Abbazia altomedievale sorge nei pressi del greto del fiume, ed oggi dopo un lungo periodo di grave degrado, è in via di completa ristrutturazione. Le prime notizie del monastero risalgono alla seconda metà del secolo X, ma la sua fondazione è databile ai primi decenni del secolo, subito dopo le incursioni saracene che avevano incendiato e saccheggiato le chiese dell'area. (…) La perdita pressoché totale del cartario monastico lascia nell'ombra l'attività dei fondatori benedettini dell'Abbazia ma sicuramente questa ebbe un ruolo di grande rilievo nell'organizzazione territoriale dell'alta valle del Velino. Ai benedettini, infatti, va attribuita l'introduzione dei terrazzamenti che si dispiegano ancor oggi lungo le pendici diboscate dei monti della vallata". Dopo pochi anni dalla completa ristrutturazione del complesso (costata tre miliardi e mezzo di lire), e dall'avvio di un grossolano e inefficace tentativo di valorizzazione e sviluppo dei luoghi (la cessione di alcuni locali annessi all'Abbazia per farci aprire non un museo ma… una trattoria!) è arrivata la beffa finale. Si tratta della legge obiettivo berlusconiana, che ha inserito anche i lavori di adeguamento della piattaforma stradale della SS4 Salaria all'altezza dell'abbazia di Micigliano tra le opere emergenziali di interesse statale soggette per legge a procedure straordinarie di realizzazione. Ebbene sì, sembra impossibile, ma si prevede proprio come per il Mose di Venezia e per il Ponte sullo Stretto di Messina una grande opera da costruire dentro le Gole del Velino, a 30 metri dall'abbazia dei SS. Quirico e Giulitta. Ovviamente in zona a "Protezione speciale" e a "Interesse Comunitario". Si tratta di un supersvincolo ad "otto" (e quindi ormai chiamato "ottovolante") necessario secondo i progettisti, l'Anas, e la ditta appaltatrice dei lavori SAFAB spa a rettificare la curva della SS4 Salaria prima del bivio di Micigliano. I lavori dell'"ottovolante" riguardano in totale l'adeguamento stradale di soli tre chilometri della SS4 Salaria, e assorbiranno 47 milioni di euro. L'Abbazia di SS. Quirico e Giulitta è già ridotta ad un relitto e sarà coperta dal famigerato svincolo autostradale, che permetterà però di agevolare il transito degli autoveicoli e di risparmiare ben 20 secondi per arrivare nel vicino centro abitato… Italia Nostra, fin dal 2007, si è trovata da sola a combattere contro il faraonico e insensato progetto e contro lo scempio dell'Abbazia e delle Gole del Velino. Più volte ha denunciato alla Procura di Rieti e alle Istituzioni competenti le illegalità che via via emergevano. L'Associazione è riuscita ad avere l'appoggio della Soprintendenza, nel richiedere l'applicazione a tutta la zona dei vincoli previsti dalla legge Urbani, ed ha raccolto l'adesione di tutte le associazioni locali alla salvaguardia delle Gole e di tutto ciò che esse da secoli conservano. Italia Nostra e le altre associazioni, infatti, non hanno detto no all'adeguamento del vecchio tracciato della Salaria, ma hanno proposto di sostituire l'"ottovolante" con un semplice ed economico "rettifilo", in modo da mettere in sicurezza la Salaria in quel punto senza cancellarne le memorie, i luoghi, le ricchezze. Italia Nostra si è opposta allo scellerato, inefficace e sospetto progetto di "sviluppo" territoriale, imposto dai politici e a quanto sembra finora non è riuscita, nonostante la denuncia delle illegalità e dei gravi episodi di corruzione connessi a tale realizzazione, a far interrompere i lavori e a far ripristinare lo stato dei luoghi. Ma la battaglia per la salvaguardia e per l'affermazione della legalità continua.

Si prevede una grande opera da costruire dentro le Gole del Velino, a 30 metri dall'Abbazia dei SS. Quirico e Giulitta

SS. Quirico e Giulitta
L'Abbazia in pericolo.
Immagine ricevuta
da C. De Angelis

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 27

Nel cuore di Brescia 1000 mq di cemento

"(In)cubo" in piazza Rovetta

ROSSANA BETTINELLI
Presidente della Sezione Brescia di Italia Nostra

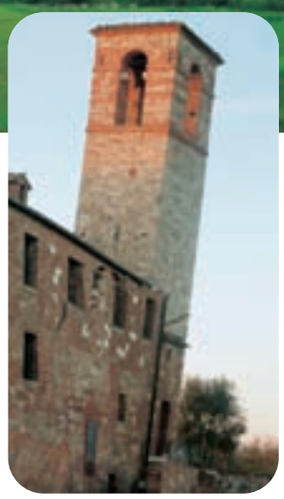
Nell'antica città di Brescia, in piazza Rovetta (che confina a nord con Palazzo Loggia) la nuova Amministrazione comunale vuole costruire un edificio a tre piani di 1000 mq per farne una sala di lettura. È stato indetto nel settembre 2009 un Concorso nazionale con l'obiettivo del "*risanamento sociale del centro storico*" con un "*segno di contemporaneità in sintonia con il contesto tradizionale*".
Ha vinto il progetto di un giovane architetto bresciano che prevede un cubo di marmo e vetro "*non impattante*" dal costo di 1.500.000 euro.
Piazza Rovetta è un ampio spazio urbano ricavato a suo tempo dalla demolizione di tre antichi isolati (avvenuta fra la fine del 1800 e il 1938).
Sta nel quartiere del Carmine, una volta centro di varie e pittoresche attività tradizionali. È nel cuore dei bresciani più delle antiche e rappresentative piazze della Loggia e del Duomo: "orto di guerra", sotterraneo rifugio antiaereo, luogo danneggiato da bombardamenti e di eccidi delle squadracce fasciste. Luogo di memorie che gli anziani raccontano.
Della storia della Piazza fanno parte anche progetti che sono stati abbandonati. Negli anni Trenta prevedevano edifici classicheggianti o ampliamenti del Palazzo Loggia in stile fascista. Negli anni Settanta un progetto di Benevolo proponeva una sistemazione a terra riproducente la traccia degli isolati demoliti e una nuova sala per il Consiglio comunale (arch. Rovetta/Benevolo). Poi verso la fine degli anni '80 l'Istituto case Popolari lanciò un Bando per la sistemazione della piazza. Da circa vent'anni (inspiegabilmente…) è stato dismesso lo storico mercato di frutta e verdura, dando inizio all'abbandono della piazza. Intanto il quartiere del Carmine si è sempre più degradato, accogliendo a caro prezzo in edifici fatiscenti extracomunitari.
E oggi l'Amministrazione comunale intende rimuovere la controversa "pensilina" che da dieci anni aleggia sulle bancarelle di paccottiglia cinese, collocate nella parte nord della piazza, per sostituirla con questo "cubo" destinato a sale per lettura e intrattenimento. Lo scopo è vivacizzare il centro storico con la frequentazione anche notturna, dei giovani universitari. Ma il vero problema del centro storico è l'errata destinazione d'uso degli edifici.
Il centro di Brescia è infatti diventato la sede di sportelli bancari, negozi di biancheria, e altre simili amenità. La sera è in gran parte deserto perché disabitato, se non dagli extracomunitari perché nulla è stato fatto per frenare la speculazione sugli affitti. Nuove costruzioni non servono.
Nel centro storico vi sono complessi monumentali in abbandono, come ex-caserme (già conventi), ex Palazzi di Giustizia che rischiano di essere ceduti a privati, mentre dovrebbero rimanere di proprietà pubblica.
Agli edifici già dismessi, si aggiungeranno tra breve il carcere di Canton Mombello e il Palazzo delle Poste in piazza Vittoria (che potrebbe ad es. diventare uno splendido Museo d'Arte Moderna).

PIAZZA ROVETTA
La Piazza in una foto storica, il progetto del "cubo" e la pensilina oggi. Immagini ricevute da R. Bettinelli

Di questi temi la nostra Sezione intende continuare a discutere, ha infatti organizzato l'Incontro/Dibattito del 3 giugno: "La città antica di Brescia e i suoi vuoti urbani, riuso e valorizzazione di spazi aperti ed edifici dismessi" (vedi locandina in IV di copertina, *ndr.*).

Se il campanile crolla per incuria...

È accaduto a Badia a Rofeno, vicino Siena



LUCILLA TOZZI
Presidente della Sezione Siena di Italia Nostra

Proviamo una profonda tristezza nell'apprendere che il 13 maggio scorso è crollato il Campanile millenario di Badia a Rofeno nel comune di Asciano. Un profilo delle crete senesi è stato cancellato dall'instabilità del terreno ma anche dall'incuria degli uomini. Italia Nostra si era attivata dai primi di aprile per denunciare la gravità della situazione, prima in Soprintendenza, poi presso il Nucleo di Tutela Ambientale dei Carabinieri di Firenze.

In Soprintendenza ci fu risposto che la situazione era sotto controllo, che la proprietà aveva predisposto un piano preciso con la consulenza di ingegneri e di tecnici, e che la torre non sarebbe, comunque, mai crollata ; oltre che a noi, questa risposta fu data anche ad altri.

I carabinieri del Nucleo di Tutela dissero invece che si sarebbero prontamente attivati.

Contattati telefonicamente, mentre erano ancora presenti sul luogo, hanno affermato che il crollo era avvenuto, circa mezz'ora dopo un loro sopralluogo, a causa della grande quantità di pioggia caduta nei giorni; che il campanile era già inclinato quando il proprietario aveva comprato la Badia, che lo stesso proprietario (un signore di Milano) aveva effettuato un buon restauro del corpo principale della fabbrica; che la collina era instabile, ma non era interamente proprietà del signore di Milano, il quale dunque non era potuto intervenire sul terreno di altri; che, per ragioni di sicurezza, negli ultimi tempi non sarebbe stato possibile far avvicinare al campanile nessun operaio o tecnico.

Certo, sappiamo che adesso il campanile era fortemente inclinato; ma il grosso distacco è avvenuto il 6 gennaio: non si poteva intervenire prima?

Sappiamo anche che le crete sono geologicamente instabili: ma non possiamo accettare che non si sia intervenuti sul terreno, perché di altra proprietà! Il campanile millenario era un bene di tutti, non si doveva fare una questione di proprietà!

E inoltre: abbiamo ricevuto la foto di un garage scavato nel fianco della collina sottostante la Badia, ma se questa collina era tanto instabile, chi e perché ha permesso di scavarvi un garage?

INCURIA
Il crollo del campanile di Badia a Rofeno. Foto ricevute da L. Tozzi

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 29

Il Web-GIS del turista

FILIPPO GAGLIANO
Dottorando di ricerca presso Dipartimento ASTRA, Facoltà di Architettura Università degli Studi di Catania

Il Comune di Piazza Armerina ha previsto la realizzazione di un sistema Web-GIS per la pubblicazione online di tutte le informazioni di natura turistiche. Si intende per Web-GIS un'applicazione server-client che, attraverso un'interfaccia grafica tipica dei GIS, permette la navigazione, l'interrogazione, la personalizzazione e la stampa ed eventualmente il download di un set di dati territoriali tramite una qualunque connessione di rete (internet/intranet). Il funzionamento di un Web-GIS dedicato al turista può essere schematizzato in questo modo:
- il turista, accedendo al portale istituzionale internet del Sito del Comune, invia mediante browser una richiesta nella quale sono definiti le informazioni a cui intende accedere (monumenti, palazzi nobiliari, musei, scuole, ristoranti, B&B, ecc.);
- in base alla richiesta il motore del Web-GIS ricerca nel proprio archivio le informazioni richieste, le estrae e le visualizza sulla mappa della città;
- vengono quindi generate una o più immagini che saranno inviate al turista e visualizzate sul browser del turista.

L'interrogazione e la ricerca sulla mappa avvengono con tre modalità: puntuale, per area e per toponimi. È possibile infatti individuare un toponimo in modo manuale utilizzando i tasti di zoom, pan ed interrogazione, oppure inserendo il toponimo nella maschera di ricerca avendo come risultato l'evidenziazione della zona ricercata; è possibile la stampa di mappe in formato PDF.

Sul link
http://www.comune.piazzaarmerina.en.it:85/pmapper/map.phtml è possibile accedere
al Web-GIS del Comune di Piazza Amerina

L'acquedotto da tutelare

MARIA CARMELA CAIOLA
Presidente della Sezione Caserta di Italia Nostra

Italia Nostra esprime la propria soddisfazione per la consegna dell'Acquedotto Carolino al Ministero per i Beni e le Attività Culturali.
Italia Nostra Caserta, fin dal 1999, ha realizzato visite culturali, convegni e manifestazioni per far conoscere e tutelare l'eccezionale opera di ingegneria idraulica, dichiarata dall'Unesco patrimonio dell'umanità. Ha allestito una mostra documentaria sull'intero tracciato del condotto, accompagnata da una pubblicazione sulla storia e sugli itinerari possibili lungo i 40 chilometri dell'antica via d'acqua. Inizialmente ospitata presso la Sala Bianca della Reggia, successivamente è stata accolta nei comuni di Valle di Maddaloni, S. Agata dei Goti, Maddaloni e presso il Belvedere di S. Leucio.
Ad opera dell'Assessorato all'Urbanistica (poi all'Ambiente) della Provincia di Caserta, sono stati convocati incontri sulle prospettive future di utilizzazione del condotto e sulle possibilità di restauro del monumento e delle aree di pregio paesaggistico circostanti. Ne è nato quindi un convegno, nel 2007, nonché una nuova pubblicazione, a cura della Provincia di Caserta e di Italia Nostra, e una mostra itinerante. Con la sottoscrizione del Protocollo d'Intesa tra le Province di Caserta e Benevento, Sovrintendenza e Demanio, si è quindi affidato alla Facoltà di Ingegneria della SUN, uno Studio di Fattibilità per il recupero, anche per la potabilizzazione dell'acqua, da finanziare con fondi europei.

Italia Nostra auspica pertanto che i nuovi organismi di gestione del Carolino, e la collaborazione tra i vari Comuni interessati, possano portare al più presto ad una rivitalizzazione della via d'acqua, al recupero delle aree abbandonate, all'eliminazione degli elementi di degrado, nonché alla richiesta dei fondi europei per il restauro.
Allo scopo di far conoscere ulteriormente la grande opera l'associazione proporrà visite guidate, insieme agli enti locali e uffici turistici provinciali, sull'intero tracciato, sottolineandone caratteristiche e peculiarità legate ai singoli luoghi ed alle loro tradizioni artigianali e gastronomiche.

ACQUEDOTTO CAROLINO
Ponti della Valle
in una stampa antica.
Immagine ricevuta
da M. R. Iacono

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 30

Siano proseguiti gli scavi archeologici di Piazza Villaroja

L'Amministrazione comunale di Crotone aiuti a finanziarli e a valorizzarli

TERESA LIGUORI
Consigliere Nazionale di Italia Nostra

Il saggio di scavo aperto il 18 gennaio in piazza Bartolo Villaroja dalla Soprintendenza Archeologica della Calabria consente di osservare un piccolo ma significativo pezzo di storia della città, occasione piuttosto rara a Crotone. Si viene colpiti dalla visione inconsueta delle tombe aperte, finora una ventina, e dei resti umani contenuti, le tante ossa, integre, dalla dentatura perfetta. E ci si stupisce per l'invadenza della fognatura che attraversa il saggio in profondità, 'incurante' dei reperti incontrati sul proprio cammino e che purtroppo rovina.

Queste tombe multiple e ossari sono della chiesa dedicata a San Giorgio, esistita fino al tardo Settecento. Da tempo chiusa al culto infatti, perché accorpata alla vicina S. Margherita, cadde in rovina e fu demolita forse dopo il violento terremoto del 1783 o per un altro evento simile. Lo scavo archeologico attesta non solo che i piani d'uso della chiesa sono cambiati nel corso del tempo, ma anche che l'edificio tutto è stato modificato nella sua planimetria e almeno una volta ricostruito *ex novo*.

Una prima chiesa, altomedievale, di dimensioni probabilmente contenute, è dimostrata da reperti mobili (soprattutto vasellame) e dalla concentrazione di sepolture di tale periodo che si sovrappongono a quelle tardo-antiche. Segue l'aula medievale, più ampia, con pareti affrescate a colori vivaci.

Le numerose tombe bassomedievali (semplici fosse terragne) esterne ad uno dei suoi muri perimetrali, furono inglobate nella fabbrica successiva e obliterate da un pavimento quando la chiesa fu ampliata e contestualmente mutò, forse, di orientamento.

Gli interrogativi da sciogliere sono ancora molti e solo una parte potrà trovare risposta grazie al completamento dello scavo condotto entro i limiti del saggio in corso, che misura poco meno di metri 5 x 5 e supera ormai i due metri di profondità. Si rende quindi essenziale l'ampliamento dell'indagine, per aggiungere altre pagine al libro che abbiamo appena cominciato a sfogliare.

L'onore e l'onere di tale operazione non può essere totalmente di Italgas-Eni, ma spetta all'Amministrazione Comunale di Crotone. Sollecitarla, e scongiurare che essa abdichi alle proprie responsabilità, è il compito che si sono date le associazioni culturali Gettini di Vitalba, Italia Nostra e Gruppo Archeologico Krotoniate, coinvolte fin dalla prima ora nella promozione dello scavo archeologico e della successiva indispensabile valorizzazione del sito.

Da qui la raccolta firme avviata tra la popolazione e la promozione di un concorso di idee per la musealizzazione della Piazza, da rendere fulcro di un percorso che parte dalle mura di età giustinianea di Corso Vittorio Emanuele e giunge al Museo Nazionale Archeologico e al Castello di Carlo V.

Chiediamo quindi all'Amministrazione Comunale di Crotone di finanziare il proseguimento degli scavi e di riservare una parte della piazza a Museo all'aperto, soprattutto dal momento che esiste un fondo cospicuo di un milione di euro per interventi di recupero nel centro storico.

CROTONE
Avanzamento degli scavi a Piazza Villaroja. Foto ricevuta da T. Liguori

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 31

Le esperienze e i progetti di Italia Nostra

O E EDU ARE AL RISPE O DEL PA RI O IO

"Si conserva ciG che si conosce e si ama", su questo presupposto si basa l'offerta didattica e formativa di *talia No t a*. Le esperienze che da decenni vengono proposte a insegnanti, giovani e famiglie, si servono soprattutto di questi strumenti operativi:

- **A la convenzione, per promuovere forme concrete di partenariato tra l'Associazione, le istituzioni scolastiche e le rappresentanze sociali, culturali e produttive;**
- **A l'elaborazione congiunta di progetti annuali o pluriennali sperimentali, finalizzati alla conoscenza e all'uso responsabile del patrimonio culturale, quale mezzo per l'apprendimento del reale.**

Per il prossimo futuro Italia Nostra si propone il potenziamento del sistema di educazione al patrimonio tramite le sue Sezioni sul territorio e di contrastare l'uso utilitaristico del concetto di "fruizione" del patrimonio culturale tanto favorito dal diffondersi di offerte culturali effimere e dall'affievolirsi delle motivazioni per un'azione educativa pubblica *co* e *e* i beni culturali.
CosFè nato il Progetto nazionale 0 0- 0 denominato *l ae a io acco tato ai a a i. Na a io i e imma i i ell e a i itale*: gli studenti, con i loro insegnanti, esamineranno il paesaggio nelle sue diverse caratterizzazioni (urbano, agrario, montano, ecc.) e i suoi elementi di connotazione (come chiese, complessi monastici, giardini storici, masserie, antichi tratturi, strade e piazze dei centri storici, corsi d'acqua, boschi, ecc.) mediante la ricognizione sul territorio, il rilievo fotografico e la schedatura dei diversi manufatti.
Il tema prescelto, il paesaggio quale museo diffuso, per la sua ampiezza e duttilità, puG essere sviluppato in tutti i diversi contesti culturali in cui operano le nostre istituzioni scolastiche e diventare "oggetto" e "soggetto" delle attività di studio e di ricerca degli studenti.
Per gli insegnanti saranno approntati dei percorsi formativi, "in presenza" e "on line" sul sito eb dell'Associazione, per la realizzazione dei vari programmi educativi. Le classi, guidate dai loro insegnanti, condurranno la ricerca sul territorio finalizzata all'elaborazione di un prodotto multimediale o di un audiovisivo.
È questa un'esperienza completa che parte dallo studio della tematica prescelta (ricerche documentarie, storiche, iconografiche, ecc.), elabora una "sceneggiatura", utilizza le tecniche di ripresa fotografica o video e, infine, realizza un prodotto concreto.
L'uso delle moderne tecnologie per descrivere e rappresentare i beni culturali, l'evoluzione delle tecniche, lo stato di conservazione e le ipotesi di valorizzazione, non solo costituisce un'importante occasione per interessare i giovani ma propone modalità inedite e più complesse di descrizione del bene culturale . Gli elaborati multimediali prodotti dagli studenti parteciperanno al Concorso *ae a i a acco ta e.* Costituiranno un modo diverso di guardare ai beni culturali mettendoli in relazione con i territori di cui sono espressione e favorendo una lettura d'insieme altrimenti impossibile. La fruizione "virtuale" potenzia quella "reale" valorizzando anche il patrimonio cosiddetto minore, in molti casi dimenticato se non abbandonato.

MARIA ROSARIA IACONO
Consigliere Nazionale di Italia Nostra

Sbrilli Eletti A. *mma i i e e. e i o io i i itali io e e a te come i te acce ie lo a io e elle o e e te ei Co te ti c lt ali e i io e ei e i c lt ali*; Bruni . Casillo A. *l o etto i alo i a io e el e ec lt ale. Catalo a e e ci e e att a e ol tili o itec ic em ltime iali i Co te tic lt ali e i io e ei e ic lt ali*. Convegno Napoli, Certosa di S. Martino - 3 maggio 003

ITALIA 453:Layout 2 7-06-2010 17:10 Pagina 32

Italia Nostra ONLUS

SEZIONE DI BRESCIA

INCONTRO/DIBATTITO

"LA CITTÀ ANTICA DI BRESCIA E I SUOI VUOTI URBANI. RIUSO E VALORIZZAZIONE DI SPAZI APERTI ED EDIFICI DISMESSI."

GIOVEDÌ 3 GIUGNO 2010 - ore 17,30
Chiesa di S. Cristo, Missionari Saveriani
via Giovanni Piamarta 9, Brescia

TAVOLA ROTONDA

Rossana Bettinelli
(coordinatore)
Presidente Sezione di Brescia
di Italia Nostra Onlus
Consigliere
di Europa Nostra

Giovanni Losavio
Past President nazionale
di Italia Nostra Onlus

Andrea Alberti
Sovrintendente
ai Beni Architettonici
e Paesaggistici delle
Province di Brescia,
Cremona e Mantova

Mario Labolani
Assessore ai Lavori Pubblici
del Comune di Brescia

Paola Vilardi
Assessore all'Urbanistica,
ambiente e edilizia
del Comune di Brescia

Pierluigi Cervellati
Università IUAV - Venezia

Paolo Ventura
Presidente Ordine
degli Architetti, Pianificatori,
Paesaggisti e Conservatori
della provincia di Brescia
Università di Parma

Fabio Donato
Università di Economia
di Ferrara

Elio Garzillo
Consigliere nazionale
di Italia Nostra Onlus

EUROPA NOSTRA

Consulta Ambiente del Comune di Brescia

*In occasione dell'**evento** verrà presentato e distribuito ai partecipanti il **VOLUME / ATTI DEL CONVEGNO** di Brescia **"QUALE FUTURO PER I CENTRI STORICI?".***