



467 • novembre 2011

# Italia Nostra

ONLUS

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

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



## VIAGGIO IN ITALIA... DELLE GRANDI OPERE

*dossier*

CONTINUA IL NOSTRO ITINERARIO TRA FATTI E MISFATTI PER TUTTO IL PAESE



# L'ITALIA DIVERSA

## L'AMBIENTALISMO NEL NOSTRO PAESE: STORIA, RISULTATI E NUOVE PROSPETTIVE

di *Gabriele Salari*



**L'***Italia diversa* è un progetto nato a 35 anni dal disastro di Seveso da una collaborazione tra le principali associazioni ambientaliste italiane: Italia Nostra, FAI, LIPU, Touring Club Italiano e WWF. Un volume ricco di immagini che da una parte mette in evidenza gli **scempi ambientali che hanno rovinato il nostro Paese** e dall'altra si presenta come un vero e proprio focus sul lavoro svolto dall'ambientalismo e soprattutto sulle grandi sfide vinte. Viene dato ampio spazio ai protagonisti che hanno contribuito a cambiare l'Italia riuscendo a raggiungere numerosi traguardi, tra cui **l'istituzione di aree protette, l'ampliamento delle risorse boschive e la tutela della biodiversità**. L'obiettivo di questo ricco volume è quello di raccontare il grande lavoro svolto dalle associazioni ambientaliste e di come il loro contributo sia stato fondamentale per la **crescita di una cultura ecologica**.

Con uno sguardo al futuro: nell'ultima tappa del percorso alla scoperta di vittorie e sconfitte del movimento ambientale dal '76 a oggi – la sezione “Le sfide che ci attendono”, curata da **Luca Carra - 13 studiosi fanno il punto dei problemi attuali** e tracciano le sfide per il prossimo futuro. Dal cambiamento climatico alla civiltà dello spreco, dalla salute dei mari all'agricoltura, dal futuro del paesaggio al destino dei beni comuni.

L'Italia diversa raccontata da Salari è un'Italia di persone positive che vogliono **cambiare in meglio e pensano al futuro**.

**Edizioni Gribaudo** via Natale Battaglia 12, 20127 Milano  
Telefono +39 02 26809096, Fax +39 02 26809415



# Italia Nostra

ONLUS

Publicazione 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

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](mailto:italianostra@italianostra.org)  
e-mail redazione: [comunicazione@italianostra.org](mailto:comunicazione@italianostra.org)  
sito internet: <http://www.italianostra.org>

ADESIONE A ITALIA NOSTRA  
quota comprensiva delle spese di spedizione rivista

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: dicembre 2011*

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 N.N.

CONSIGLIO DIRETTIVO

Urbano Barelli - Alvise Benedetti - Massimo Bottini

Francesca Marzotto Caotorta - Nicola Caracciolo

Luca Carra - Salvatore Ciaravino - Luigi Colombo

Daniele Frulla - Giovanni Gabriele - Elio Garzillo

Ebe Giacometti - Maria Pia Guermanni - Leandro Janni

Maria Rosaria Iacono - Franca Leverotti - Teresa Liguori

Alessandra Mottola Molfino - Pietro Petrarola

Giacomo Rech - Maria Teresa Rolì - 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 Rolì

Maria Rita Signorini

COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI

Aldo d'Ormea - Filomena Rizzaro - 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

Parco Sud di Milano (foto Kisito Prinelli) minacciato dalla TEEM, la nuova Tangenziale Est Esterna

Stampato su carta ecologica senza uso di sbiancanti chimici

## OPINIONE

4 **Un New Deal ecologista...**

NICOLA CARACCILO

## RIFLESSIONI

6 **Oltre la grande crisi**

ANTONIO TAMBURRINO

8 **Il ruolo centrale dell'ambientalismo**

PIETRO GRAZIANI

10 **I ministri banchieri delle Grandi Opere**

ANTONIO MAZZEO

## DOSSIER

12 **Mafia e speculazioni in Sicilia**

LEANDRO JANNI

12 **245 pagine di osservazioni**

13 **Per il Ponte un progetto "carente"**

GUIDO SIGNORINO

14 **I predatori del vento**

FANNY CAO

14 **Grandi e inutili opere in Sardegna**

GRAZIANO BULLEGAS

15 **In Puglia grandi e piccoli "mostri"**

CONSIGLIO REGIONALE PUGLIA

16 **Campania infelix...**

CONSIGLIO REGIONALE CAMPANIA

17 **Castel Volturno e la Cittadella sportiva**

MARIO LUISE

18 **Un filo rosso "collega" il Lazio?**

CESARE CROVA

19 **L'affare del "Progetto Quadrilatero"**

GIANFRANCO ANGELI

19 **Quadrilatero anche nelle Marche**

GIOVANNI BAMBOZZI

20 **Assalto all'Appennino**

CONSIGLIO REGIONALE ABRUZZO

21 **Porti-mania: l'Eldorado in Toscana**

ANTONIO DALLE MURA

22 **Un mare di milioni e cemento senza capire perché**

ROBERTO CUNEO

23 **L'obsoleta soluzione autostradale**

MARINA FOSCHI E EZIO RIGHI

24 **Piemonte: infrastrutture e devastazioni**

MARIA TERESA ROLÌ

25 **Lombardia: altri danni per la Malpensa**

LUIGI SANTAMBROGIO

25 **Per Milano un appello dall'Europa**

PLÁCIDO DOMINGO

26 **Incubo parcheggi**

LUCA CARRA

27 **Le tante minacce del Friuli**

LUCIANA BOSCHIN

28 **Il Trentino e i guai ferroviari**

PAOLO MAYR

29 **L'errato "sviluppo" del Veneto**

MARIA LETIZIA PANAJOTTI

29 **Sul ponte sventola bandiera bianca**

LIDIA FERSUOCH

31 **Notizie dalla Sede Centrale:**

**le attività da ottobre a dicembre 2011**

## RICORDO

ITALIA NOSTRA RICORDA CON AFFETTO IL PROF. ANTONIO ROMAGNINO, FONDATORE DELL'ASSOCIAZIONE IN SARDEGNA, STORICO PRESIDENTE DELLA SEZIONE DI CAGLIARI E DEL CR SARDO, NONCHÉ MEMBRO DEL DIRETTIVO NAZIONALE, RESPONSABILE DEL SETTORE SCUOLA-EDUCAZIONE E AMBIENTE, MAESTRO E ALTO RIFERIMENTO PER TUTTI COLORO CHE ALLA LUCE DEL SUO NOBILE INSEGNAMENTO HANNO CONTINUATO LE SUE BATTAGLIE PER LA DIFESA DEL BENE COMUNE E DEI VALORI CULTURALI E AMBIENTALI DEL PAESE

seguici su [www.italianostra.org](http://www.italianostra.org)



# Un New Deal ecologista...

NICOLA CARACCILO

**C**risi economica e ambientalismo. È un problema che Italia Nostra deve affrontare: è al centro delle preoccupazioni di tutti, di grandi ansie collettive, di terribili incertezze sul futuro. Restarne fuori significa emarginarsi, correre il rischio di apparire agli occhi dell'opinione pubblica come gente superflua e inutile! "Ma che c'entriamo noi con la crisi economica?" ci si potrebbe chiedere. Le traversie di oggi, come ha notato giustamente Salvatore Settis in un importante articolo pubblicato su Repubblica, hanno molto in comune con la crisi del '29; il che lo ha portato a citare il grande economista di quegli anni: John Maynard Keynes. Keynes è stato il teorico che ha ispirato il "New Deal" del Presidente Roosevelt. Il New Deal viene ricordato per il grande programma di spese pubbliche destinate (con successo) a rimettere in moto l'economia americana. Spese pubbliche – occorre aggiungere – che sfidavano la "saggezza" della finanza conservatrice di Wall Street. In

tempi di crisi si diceva che non bisogna aumentare l'indebitamento dello Stato, ma al contrario operare per diminuirlo: più rigore, più tasse, meno spese. Le stesse cose che oggi ci vengono chieste a Berlino dalla Merkel... Keynes e Roosevelt sono quindi sorpassati? Eppure l'articolo di Settis su Repubblica era intitolato "Serve un Keynes per salvare il Bel Paese". Si faccia attenzione a questo dilemma. Ridotto all'essenzialità logica è questo il nocciolo oggi della tragedia italiana. In tempo di crisi bisogna che lo Stato intervenga per dare lavoro, tenere aperte le fabbriche, far girare l'economia. Ma cosa fare se la crisi stessa – come accade in Italia e in tanti altri Paesi oggi – è provocata dai troppi debiti di Stato spensieratamente accumulati da decenni? Eppure forse, ragionando da ambientalisti, qualcosa di valido siamo in grado di proporlo. Per ciò che mi riguarda ripartirei da Roosevelt e dal New Deal, quest'ultimo pietra miliare dello sviluppo della democrazia in Occidente. Ciò che oggi si è

dimenticato è la grande importanza che in esso ebbe, accanto al sostegno del lavoro e dell'economia, la difesa della natura e del territorio. Alla fine del febbraio del 1933 Roosevelt si preparava alla cerimonia d'investitura a Presidente. Il tempo, quasi a riflettere la situazione economica del Paese, era freddo e piovoso. Scrisse e riscrisse infinite volte il testo del discorso inaugurale. Le notizie dai mercati finanziari erano – anche allora – catastrofiche. In dodici Stati della Federazione le banche, per evitare il fallimento, erano state chiuse. Roosevelt citerà nel suo discorso una frase celebre di Thoreau (uno dei padri dell'ambientalismo americano): "dobbiamo aver paura soprattutto della paura stessa". Il panico difatti stava travolgendo i mercati. "Il suo discorso", ricorderà la moglie Eleanor, "è stato molto solenne ma anche terrificante". Un grande giornalista dell'epoca, Walter Lippmann, scrisse: "Il Paese all'inizio di marzo era in un tale stato di confusa disperazione da essere pronto a seguire pratica-

## AI LETTORI – AVVISO IMPORTANTE

Cari amici, come ben sapete il 25 e 26 novembre si è svolto a Roma il **Convegno/Congresso dei Soci**. Siamo lieti di poter annunciare che è stato un successo, del quale vi ringraziamo calorosamente. Con 67 Sezioni e 11 Consigli Regionali rappresentati siete giunti da tutto il Paese per il nostro appuntamento associativo più importante. Abbiamo scambiato informazioni, documenti, idee e progetti per il futuro. Ci siamo resi conto sempre più di come la prima vera emergenza nazionale da affrontare sia il consumo del suolo, ma anche di un'Associazione che ha ancora molta voglia di andare avanti, di continuare nell'impegno preso fin dal 1955 per la tutela del patrimonio del Paese. Grazie quindi a tutti voi, cari amici delle nostre Sezioni, che ogni giorno vi battete con noi per un domani migliore! Stiamo preparando un dossier speciale dedicato a Italia Nostra e al Convegno/Congresso dei Soci. Intanto vi invitiamo ad andare sul nostro sito (<http://www.italianostra.org/?p=17109>) per leggere le importanti mozioni scaturite dal Congresso, nonché la presentazione della nostra Presidente Alessandra Mottola Molino, le varie relazioni di soci e di esperti e i tanti documenti presentati.



## CALABRIA

Il prezioso patrimonio ambientale e culturale della Val d'Agri (vedi il Bollettino n. 465: "Trivellazioni in Val d'Agri" di Teresa Liguori) è a rischio per le trivellazioni petrolifere, che per i grandi mezzi e capitali impiegati possono anch'esse essere considerate delle grandi opere. Foto ricevuta da T. Liguori

mente qualsiasi leader che facesse intravedere una soluzione". Il generale Hugh S. Johnson – che poi sarà messo a capo di una delle importanti agenzie del New Deal, quella sulla ricostruzione industriale (una cugina della nostra Iri) – scrisse: "Eravamo vicinissimi al crollo e alla rivoluzione. Avremmo, come i tedeschi con Hitler, facilmente potuto avere un dittatore".

Centinaia di migliaia di cittadini si erano radunati a Washington di fronte al "Campidoglio" per ascoltare il nuovo Presidente: "Ci si chiede di agire subito". Cominciava così il New Deal i cui primi cento giorni avrebbero capovolto la storia.

"La prima preoccupazione", scrisse Arthur Schlesinger nella sua biografia di Roosevelt, "furono le banche di cui si voleva evitare il fallimento". Due importanti misure furono prese nel mese di marzo: "Emergency Banking Act" e "The Economy Act". Ma non basta-

va. Come oggi in Italia, si parlava anche allora di rilanciare l'economia. Sempre nel marzo del '33 fu decisa una prima fondamentale misura in questa direzione: la formazione – oggi dimenticata e trascurata – del Civil Conservation Corps.

Winston Churchill scrisse nel 1934: "Roosevelt è, in verità, un esploratore partito per un viaggio incerto quanto quello di Colombo, una ricerca che potrebbe essere altrettanto importante quanto la scoperta del Nuovo Mondo". Scopri anche – oggi possiamo aggiungere – con il Civil Conservation Corps la fondamentale importanza della tutela del territorio. La legge che lo istituiva fu votata dal Congresso il 31 marzo del 1933 (la terza grande legge dei cento giorni). Gli Stati Uniti erano pieni di disoccupati e allora non esistevano "ammortizzatori sociali". Nel giugno del '33 oltre 300mila ragazzi furono messi a lavorare: piantarono milioni di albe-

ri, scavarono canali e laghi per l'irrigazione, sistemarono Parchi nazionali, ponti, foreste, campi di battaglia storici e così via. "Questo nostro impegno", affermò Roosevelt nel '34, "è probabilmente fino a oggi il nostro maggiore successo". Allora non si parlava ancora di ecologia ma già si cominciava a temere la devastazione della natura. Non facciamo certo qui la storia degli inizi del New Deal. Ma quello che mi preme sottolineare è l'analogia con l'attualità italiana. Qualcosa per il rilancio andrà certamente fatto. Ma chi ci governa oggi – gente per bene e competente, non c'è dubbio – saprà evitare gli errori del passato? Le "grandi opere" cioè, con i loro cortei di ladri e truffatori che tanto spesso le accompagnano, dovranno essere ridotte al minimo essenziale. Il New Deal è cominciato con interventi massicci ma rispettosi della natura e del territorio. Saremo capaci di seguire un così illustre esempio?

# opinione

# Riflessioni

## Oltre la grande crisi



### Prospettive per un nuovo modello di sviluppo

**ANTONIO TAMBURRINO**

*Docente di Economia dei Trasporti  
Università San Pio V, Roma*

**S**iamo nel mezzo di una profonda crisi planetaria, molto più grave di quella del '29. Forse è solo un preludio di rivolgimenti radicali. L'attuale modello di sviluppo, dopo la fine del socialismo reale, non ha più rivali. La sua ragion d'essere è la crescita. Pertanto, unanimemente, i più influenti centri internazionali di potere hanno diagnosticato che la crisi è dovuta a squilibri finanziari e ad eccessi speculativi. Cioè intoppi interni al modello. Quindi l'unica cosa da fare è eliminare questi intoppi, in modo che poi si possa tornare velocemente a crescere, crescere, crescere.

E se la crescita non fosse la soluzione ma il problema? Proviamo a delineare una visione prospettica. La crescita è stata avviata dalla rivoluzione industriale dell'Occidente. Grazie ad essa, in poco più di un secolo, abbiamo raggiunto un benessere fisico, morale e sociale che nessuno aveva neppure imma-

ginato. Ora però siamo ad un punto di svolta. Ma prima di vedere se e come procedere, bisogna dirsi chiaramente che non esiste l'opzione per cui l'umanità torni indietro verso l'indigenza. Tuttavia è anche indubitabile che l'equilibrio del pianeta stia andando sempre più velocemente in frantumi. Come uscirne?

Un'incredibile inerzia culturale non ci permette di prendere coscienza che i fondamenti essenziali stanno radicalmente mutando. Innanzitutto, l'esplosione demografica è entrata nella fase dell'asintoto orizzontale. Siamo 7 miliardi, arriveremo, nell'arco dei prossimi 40 anni, al massimo a 9 miliardi. Poi non cresceremo più, forse decresceremo. Inoltre la produzione mondiale di cibo ha superato il doppio del fabbisogno. Altro dato fondamentale è che il Pil mondiale è arrivato a 73.000 miliardi di dollari, con un ritmo di crescita che, anche in questi anni di crisi, è intorno al 4%.

Intanto in Italia il Pil pro-capite è superiore a 30.000 euro. Il che vuol dire che già ora ci potremmo permettere, con un vero Progetto-Paese, di pianificare l'uscita definitiva in tempi certi dalle diseguaglianze di base e da tutte le esclusioni sociali.

Ma c'è una prospettiva ancora più ampia, basata sulla tecnologia. L'evoluzione è avanzata al punto tale che una nuova era è già alle porte. È l'era del cosiddetto "de-coupling". Ciò significa che l'ulteriore sviluppo non richiede più un correlato incremento nei consumi di materia e di energie, ma anzi ne comporta una progressiva ed irreversibile riduzione.

Per la prima volta non è più un'eresia cominciare a guardare oltre l'orizzonte entropico di "I limiti dello sviluppo". Possiamo cioè immaginare un futuro in cui l'umanità possa soddisfare integralmente tutti i suoi fabbisogni primari, senza più la contropartita di continuare a rapinare mortalmente la natu-

MOLISE  
Qui una minaccia al patrimonio paesaggistico e ambientale viene dalla costruzione di impattanti impianti eolici: ecco il santuario italico di San Giovanni in Galdo, loc. Colle Rimontato. Foto Gabriella Di Rocco, che ringraziamo per la gentile concessione



ra e, in definitiva, di autodistruggersi. Ora si tratta solo di decidere se vogliamo veramente costruire questo futuro e di stabilire il come e il quando. Volendo, possiamo partire su-

Usufruendo di preziose esperienze dei Paesi più avanzati, possiamo cominciare subito con una grande riforma a costo zero. Quella dei rifiuti. In questo campo la Germania è andata

settori sempre più ampi e sempre più rilevanti, dal consumo di territorio al fabbisogno di energia, dal trasporto di merci all'importazione di materie prime. Attraverso una nuova po-



bito con la "Tobin tax" sulle transazioni finanziarie per supportare seriamente il "Millennium Goals" delle Nazioni Unite e sradicare definitivamente la povertà estrema. Proseguendo su questa strada il traguardo finale sarebbe quello di uscire dallo stato di necessità ed entrare nello stato di libertà, dando la possibilità a tutti, uomini e natura, di liberare definitivamente la propria innata creatività. Verrebbe così estirpata alla radice l'aggressività fra popoli e popoli, fra classi e classi, fra uomo e uomo, fra uomo e natura, aggressività che finora è stata la grande madre di tutta la nostra storia.

Ci sarebbero così i presupposti per un modello di sviluppo geneticamente più innovativo. Sarebbe il modello della "decrescita creativa".

L'Italia oggi è l'epicentro della crisi. Ma il Paese, che ha già dimostrato di essere ancestralmente predisposto alla creatività, può addirittura proporsi come Paese-pilota per questa nuova e più esaltante avventura umana.

molto avanti, tanto da diventare il primo grande Paese che si è già affacciato nell'era del "de-coupling".

I nostri politici più innovatori pensano che il massimo che si possa fare è la raccolta differenziata. Invece dobbiamo mirare molto più in alto.

In Germania hanno varato due leggi fondamentali. La prima introduce "il ciclo chiuso della materia" e costituisce il primo passo concettuale per andare oltre i "limiti". La seconda legge è di carattere operativo e stabilisce il "Dual-System": il pubblico mantiene la responsabilità dei rifiuti organici, tutto il resto rientra nella "responsabilità del produttore". Di qui nasce il ciclo virtuoso della riduzione. Il risultato è che la produzione di rifiuti sta diminuendo progressivamente, tanto che nel 2020 chiuderà l'ultima discarica, e poi si cominceranno a smantellare i termovalorizzatori, e così via, fino al "rifiuto zero". Così non solo si va verso la soluzione del problema dei rifiuti, ma si inducono a cascata effetti di "de-coupling" in

litica dei rifiuti, potremmo concretamente dimostrare alla nostra classe dirigente che la modernizzazione perveramente perseguita con le grandi opere materiali, quali la TAV in Val di Susa, l'Autostrada Tirrenica, il Ponte di Messina, gli inceneritori, le centrali elettriche, la cementificazione del territorio e così via, è solo vecchiume del secolo scorso. Immediatamente libereremmo enormi energie culturali, economiche e di coesione ed equità sociale da convogliare molto più proficuamente verso la "decrescita creativa" del Bel Paese.

**La modernizzazione perseguita con le grandi opere materiali come la Tirrenica, la TAV in Val di Susa, il Ponte, gli inceneritori e la cementificazione è solo vecchiume del secolo passato...**

SAEPINUM

Continua

la "minaccia eolica" all'antica città romana (per approfondimenti vedi il Bollettino n. 458: "Et in Arcadia Ego" di Oreste Rutigliano).

Da sinistra, i resti del circuito murario e le terme.

Foto Gabriella Di Rocco

## GRANDI OPERE

# Il ruolo centrale dell'ambientalismo

**PIETRO GRAZIANI**

già *Direttore generale MIBAC, Professore di Legislazione di Tutela dei Beni culturali Università "La Sapienza"*

Quando nel nostro Paese si parla di grandi opere ai più viene in mente un intervento imponente di sicuro impatto ambientale, talvolta suscettibile di grandi rischi di natura idrogeologica, sismica, di violenza paesaggistica e lesivo della tutela dei beni culturali. Questi i presupposti di una possibile antinomia.

Negli anni del secondo dopoguerra, la necessità della ricostruzione portò all'avvio di imponenti lavori infrastrutturali quali ponti, strade, acquedotti, dighe, ferrovie, restauro di edifici, chiese, aree archeologiche. Talvolta invece a veri e propri saccheggi e scempi. Mi viene in mente lo splendido film di Fran-

Pompei. È di questi mesi il dibattito relativo alla realizzazione dell'Autostrada tirrenica, nel percorso toscano, che andrebbe a sovrapporsi o a corrispondere all'area interessata dalla via Aurelia, quindi aree di assoluto prestigio paesistico-ambientale, vero e proprio valore aggiunto. È sempre di questi mesi la contrapposizione, in Val di Susa, sulla linea ferroviaria direttissima Lione-Torino, tra chi pensa che si possa utilizzare la vecchia linea e chi, in nome di ragioni sovranazionali, pensa a massicci investimenti. Di anni invece è il ragionamento intorno al ponte tra Scilla e Cariddi, la più grande opera del genere a campata unica mai realizzata al

fondamentali, quali il diritto alla salute, il diritto allo studio, al lavoro, ecc. - l'articolo 9 che sancisce il principio per cui la Repubblica tutela il patrimonio storico-artistico della Nazione ed il paesaggio. Vorrei ricordare che per Repubblica si deve



## Le ultime alluvioni in Lunigiana, Cinque Terre e Genova confermano il dissennato assalto al territorio

cesco Rosi "Le mani sulla città" del 1963, che bene delinea quello che sarà negli anni a venire il quadro di confronto tra chi voleva la salvaguardia del territorio e chi prefigurava interventi sempre più disordinati, se non speculativi. Gli eventi del mese di novembre 2011, ultimi in ordine di tempo che hanno interessato vaste aree del nord (le Cinque Terre, la Lunigiana e Genova in particolare), confermano come si sia in presenza di un dissennato assalto al territorio, fiumi e torrenti, colline e montagne, sono state asservite all'uomo, alla sua ignoranza, alla sua avidità.

Le falde del Vesuvio, vulcano taciturno ma non buono come l'Etna, vede una popolazione a rischio di oltre un milione di persone, che ha costruito le proprie abitazioni ben al di sopra della linea dell'area archeologica di

mondo. Ignorando valutazioni e dati storici che vedono l'area di Messina tra le più alte a rischio sismico, dimenticando - o facendo finta di dimenticare - il sisma dei primi del secolo scorso e il maremoto (oggi giornalisticamente parleremmo di "tsunami") che determinarono decine di migliaia di morti.

Per ragionare serenamente occorre partire da un dato: il nostro Paese è forse l'unico al mondo dove l'uomo ha realizzato e lasciato alle generazioni future, nel corso di più millenni, un immenso patrimonio di beni culturali e di paesaggio, in questo aiutato dalla natura che ha disegnato, in un territorio non vastissimo, un vero e proprio miracolo estetico. Per questa ragione, e non quindi a caso, i Padri costituenti introdussero nella carta del 1948 - in compagnia degli altri principi

intendere, oltre allo Stato e alle sue articolazioni, le Regioni, le Province, i Comuni e le altre autonomie e che la visione dei beni culturali e del contesto ambientale che li contengono rappresenta una scelta di inscindibile identità nazionale.

Proprio con tale spirito il Codice dei beni culturali e del paesaggio del 2004 definisce il patrimonio culturale, come "un unicum" composto dai beni culturali e dai beni paesaggistici. Da tale formula deriva tuttavia la necessità di una leale collaborazione interistituzionale, come spesso ci ricorda la Corte Costituzionale, tra tutti i livelli; si pensi solo a come le Regioni siano competenti in materia urbanistica e lo Stato abbia competenza esclusiva in materia di tutela dei beni culturali. Negli anni infatti proprio in assenza di una fattiva collaborazione ed anche

*In questa e nella pagina seguente*  
MONTEROSSO  
Immagini scattate il 4 dicembre dopo la tragica alluvione (da sinistra, posteggio multipiani e detriti ammassati a mare) che ha evidenziato come anni di cementificazione e consumo del suolo abbiano reso il territorio ancora più fragile. Foto di Annamaria Castellano



a seguito di contrasti costituzionali che sfociarono in contenziosi davanti alla Consulta, portò, nel 1985, all'emanazione della c.d. Legge "Galasso", che vincolò *ope legis* ampie porzioni del territorio nazionale, in assenza di pianificazione paesistica di competenza regionale. Dobbiamo tuttavia porci un'altra domanda: quei cittadini, che in forma singola o associata, partecipano al confronto, interloquiscono con i progetti di intervento sul territorio, rappresentano un "distur-

dichiarare aprioristicamente contro le infrastrutture, contro le grandi opere come l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, grande incompiuta e assolutamente necessaria per lo sviluppo del Mezzogiorno. Mentre altrettanto ragionevolmente si pongano non poche perplessità ad esempio sulla realizzazione di un ponte che vede vasti impegni finanziari e altrettanto vaste perplessità realizzative, in un'area ad alto rischio quale è quella dello stretto tra Calabria e Sicilia. Ci si domanda se la strumentazione giuridica esistente sia sufficiente per garantire un corretto assetto degli interventi. Credo che non ci sia bisogno di nuove norme, ma che occorra investire nella loro corretta conoscenza e applicazione, abbandonando quindi due filosofie degli ultimi due decenni: quella dell'emergenza, per cui si interviene quando accade un evento disastroso, e quella della normativa in deroga, che va dall'istituzione di Commissari, con poteri speciali, ai condoni (che hanno aumentato la percezione che si possa abusare per poi sanare). Occorre una politica di necessari e grandi interventi infrastrutturali, accompagnati da programmi manutentivi del territorio, curando gli alvei dei fiumi e dei torrenti, delle colline e delle montagne, creando anche condizioni economico-culturali per evitare l'abbandono dei terreni. Occorre anche una politica dell'educazione: pensiamo a quella che ritengo materia fondamentale, l'Educazione Civica, oggi sostanzialmente assente dai programmi scolastici, mentre al contrario bisognerebbe investire sui giovani e dovrebbe rappresentare quindi la base per la conoscenza dei principi della convivenza, della conoscenza del proprio territorio, per una stagione di responsabilità condivisa.

Per concludere vorrei sottolineare come studi attenti, sia di valutazione di impatto ambien-



## riflessioni

tale (VIA) e prima ancora di studio dell'impatto sull'ambiente di un'opera di rilievo (SIA), siano questione non derogabile per arrivare a scelte attente, meditate e condivise.

In un saggio di alcuni decenni orsono, Antonio Cederna, titolava in modo emblematico il suo lavoro "La fortuna dei vandali, la responsabilità dei funzionari e dei tecnici" e lanciava un grido di allarme sull'area di Roma e sugli interventi disennati che l'area romana aveva subito. Nel 1974-1975, "consulae" il Governo Moro - La Malfa, come ricordava Giovanni Spadolini, nasceva - per dare piena attuazione ai principi costituzionali - il Ministero per i beni culturali e ambientali con decretazione di urgenza proprio a conferma dell'urgenza e del ritardo che andava colmato. A distanza di circa 35 anni dobbiamo tuttavia sottolineare come quella stagione dell'entusiasmo e della partecipazione si sia andata perdendo. Il Ministero vede oggi un depauperamento non solo di mezzi economici ma di risorse umane, ed un'età media degli operatori in servizio intorno ai 55 anni, con il risultato che quello che dovrebbe essere il primo presidio della tutela dei beni e del territorio, il Ministero e per esso le Soprintendenze, è spesso nell'impossibilità operativa minimale.

Questo il quadro, l'impegno di tutti torna quindi prepotentemente non solo opportuno ma necessario, se non indispensabile, e il ruolo dell'associazionismo ambientalista torna quindi a svolgere una centralità assoluta.

**L'impegno di tutti è non solo assolutamente opportuno ma necessario, l'ambientalismo torna quindi a svolgere un ruolo centrale**



bo" allo sviluppo o esercitano un diritto costituzionale? Remano contro il "progresso" o esercitano un diritto, non solo quello di dissentire ma anche quello di proposta? Un grande giurista del secolo scorso, Massimo Severo Giannini, teorizzò il concetto di "interessi diffusi" che ha consentito a coloro che erano portatori di questi interessi, tra cui Italia Nostra, di costituirsi in giudizio contro progetti ritenuti invasivi, se non dannosi, e in contrasto con quei principi costituzionali prima citati. Voglio sottolineare, in questo quadro, l'impegno del grande ambientalista Antonio Iannello, già Segretario Generale di Italia Nostra, che da anni non è più tra noi, che ha condotto lunghe e non sempre vincenti battaglie, proprio sul tema degli interessi diffusi.

Veniamo ad oggi. Credo che nessuno, ragionevolmente, si possa

## GRANDI OPERE

**“Abbiamo erogato finanziamenti all’Anas per realizzare la terza corsia del Grande Raccordo Anulare di Roma, per un importo di 390 milioni di euro, e il secondo lotto della Salerno-Reggio Calabria, per oltre 430 milioni...”**

**ANTONIO MAZZEO**

*Giornalista*

**T**agli draconiani a pensioni e stipendi, annunci di “massimo rigore” nella spesa pubblica, ma il nuovo governo non sembra intenzionato ad abbandonare il modello delle Grandi Opere di Berlusconi & soci. Il primo appuntamento del nuovo CIPE, il Comitato interministeriale per la programmazione economica, ha auto-

stro modo di essere banca”, recitava l’inserzione pubblicata qualche tempo fa nelle maggiori testate nazionali da Intesa Sanpaolo, il grande gruppo bancario di cui è stato amministratore delegato il neo-superministro dell’Economia, delle infrastrutture e dei trasporti, Corrado Passera, nonché vicepresidente del consiglio di sorve-

Giaccia in un’intervista a *Specchio Economico*. “Siamo presenti nel Passante di Mestre con un investimento di 800 milioni di euro e abbiamo favorito la realizzazione di parcheggi in varie città per un importo di 130 milioni. Abbiamo attuato il collocamento e la sottoscrizione di parte dell’emissione obbligatoria della ex società Infra-

# I ministri banchieri delle Grandi Opere



rizzato il finanziamento di 4,8 miliardi di euro per il rilancio dei cantieri di alcune delle più controverse infrastrutture programmate dai precedenti esecutivi. Tra esse spiccano il secondo lotto della linea ferroviaria ad alta velocità Genova-Tortona (il cosiddetto “Terzo valico”, 1,1 miliardi); la tratta Av Treviglio-Brescia (919 milioni); il Mose di Venezia (600 milioni). Opere che trasferiscono ancora una volta ingenti risorse pubbliche a favore della ristretta cricca di società di costruzioni e istituti bancari nazionali. Con gli immancabili conflitti d’interesse che però non sembrano turbare l’unanimità pro-Monti di forze politiche e media.

“Quindici miliardi per le infrastrutture e lo sviluppo. È il no-

gianza, la responsabile al Welfare Elsa Fornero. “Tanti progetti avviati anche grazie a BIIS, la banca del nostro Gruppo dedicata alle infrastrutture, l’innovazione e lo sviluppo”, chiariva la manchette.

Proprio la BIIS ha avuto come Ad e direttore generale Mario Ciaccia, chiamato a ricoprire il ruolo di viceministro del collega-banchiere Passera. È proprio sotto la sua direzione che BIIS-Intesa è divenuta la principale banca finanziatrice delle Grandi Opere in Italia. “Abbiamo erogato finanziamenti all’Anas per la realizzazione della terza corsia del Grande Raccordo Anulare di Roma, per un importo di 390 milioni di euro; e del secondo lotto della Salerno-Reggio Calabria, per oltre 430 milioni di euro”, ha dichiarato

strutture Spa per la costruzione della linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Milano-Napoli, per un importo di 320 milioni di euro. Siamo i consulenti per la realizzazione e gestione delle autostrade Brescia-Bergamo-Milano e delle Tangenziali esterne di Milano, rispettivamente per 1,6 e 1,4 miliardi di euro”. Per la cronaca, Intesa Sanpaolo è azionista per il 39,7% di Autostrade lombarde, soggetto promotore della BreBeMi, mentre BIIS è tra gli *arranger* del project financing da oltre 1,9 miliardi per i lavori autostradali. Banca Intesa, poi, controlla il 5% del capitale di Tem, a cui si aggiunge uno 0,25% di azioni in mano direttamente a BIIS.

La banca amministrata da Ciaccia è attiva nel settore fer-

*In questa e nella pagina seguente*

LO STRETTO

Continua la battaglia contro il Ponte, grande e inutile opera. Da sinistra, il paesaggio dello Stretto in una foto di Leandro Janni e una della Sezione di Messina



roviario anche attraverso il controllo diretto di Cofergemi, la società che si occupa della linea Genova-Milano (proprio quella "premiata" dal CIPE). BIIS è inoltre *advisor* dell'autostrada regionale Cremona-Mantova (project financing da 430 milioni) e della Pedemontana Veneta, l'autostrada che collegherà le province di Bergamo,

e amministrazione comunale di Genova per lo sviluppo di grandi progetti come la Gronda di Ponente, il rafforzamento delle infrastrutture portuali e l'immancabile "Terzo valico" (oltre 7 miliardi di investimenti). BIIS ha pure sottoscritto crediti per un miliardo di euro a favore delle imprese impegnate nei lavori della nuova Fiera di Milano ed

glio 2009, Banca Infrastrutture Innovazione e Sviluppo ha fatto sapere per bocca del suo amministratore delegato di essere pronta a intervenire direttamente nel finanziamento dei lavori del Ponte. "Sono stati stanziati 1,3 miliardi e noi siamo pronti a mettere quello che serve e poi eventualmente a sindacarlo", ha spiegato Ciaccia.



Monza, Milano, Como e Varese. La stessa banca per le infrastrutture controlla il 6,03% della società di gestione della Pedemontana e contestualmente si occupa dell'*arranging* del debito, stimato in circa 3 miliardi di euro su un costo complessivo dell'opera di 4,7 miliardi. Nell'agosto 2010, BIIS ha poi concesso un credito di 15,7 milioni ad *Investor*, la finanziaria dell'imprenditore lombardo Rino Gambari, primo socio privato della Brescia-Padova, ricevendo in pegno le quote di proprietà della società autostradale. Della "Serenissima", Intesa Sanpaolo già detiene il 6% del capitale attraverso la controllata *Equiter*. In Liguria, la banca di Ciaccia, Passera e Fornero ha intrapreso una partnership con Regione

è *arranger* di alcuni dei più detestabili programmi destinati alla Sicilia, come il "miglioramento dell'adozione idrica" di Siciliacque Spa (investimenti per 564 milioni) e la realizzazione dei termovalorizzatori da parte di un pool d'impresе a guida Falck (1,2 miliardi) e Sicil Power (450 milioni).

*Dulcis in fundo*, il mostro del Ponte sullo Stretto di Messina, celebrato da tempi immemorabili da Ciaccia e dalle banche di riferimento. BIIS è un polmone finanziario importante dei Signori del Ponte. Diventa capofila del pool di banche che ha rilasciato la garanzia fideiussoria per la partecipazione alla gara ad *Eurolink*, il consorzio d'impresе aggiudicatario dell'appalto (linee di credito per 350 milioni di euro), il 21 lu-

Il neoviceministro non nutre dubbi sul potere taumaturgico del dirottamento di massicce risorse pubbliche a favore delle grandi opere consacrate dalla legge Obiettivo. Il 3 febbraio 2010, intervenendo al convegno dell'Istituto latino-americano su "La cooperazione economica pubblico-privato", Ciaccia l'ha sparata più grossa di Berlusconi: "Investendo 50 miliardi di euro l'anno così da coprire un fabbisogno infrastrutturale di 250 miliardi, il minimo per far fronte alla crisi economica ed energetica e riprendere lo sviluppo, si potrebbero ipotizzare nell'arco di un quinquennio circa 3,5 milioni di nuovi posti di lavoro". Come dire che con i 5 miliardi stanziati dal CIPE di Monti potrebbero essere generati 350mila occupati...

# Dossier

## Mafia e speculazioni in Sicilia

### Il Ponte come simbolo dell'incapacità di tutelare il patrimonio

**LEANDRO JANNI**

*Consigliere nazionale di Italia Nostra*

**C**orruzione e speculazione, nel campo dei grandi appalti pubblici, non sono una prerogativa esclusiva delle aree a tradizionale presenza mafiosa, ma possono considerarsi endemiche nell'intero Paese. Ciò che tuttavia distingue le dinamiche corruttive che si realizzano in Sicilia è il ruolo peculiare svolto dalla criminalità organizzata. In qualità di soggetti che esercitano un potere reale su un ter-

ritorio circoscritto, i gruppi mafiosi assumono su di sé la funzione di regolatori dello scambio occulto. In cambio di questo servizio, essi pretendono alcune contropartite che vanno da un corrispettivo in denaro, all'imposizione delle forniture, alla monopolizzazione dei lavori di subappalto, alla "segnalazione" di persone di fiducia da assumere. L'interesse dei gruppi criminali per i grandi appalti non è ricon-

ducibile soltanto alla dimensione economica dei lavori, che pure esiste ed è forse la prima motivazione che spinge all'azione: oltre a mettere le mani su un ricco piatto, l'appalto pubblico, proprio per la sua complessità e per il suo legame col territorio, risulta utile anche per alimentare e rafforzare il controllo che i mafiosi esercitano sulla società locale. La Sicilia appare irredimibile. Il "Ponte" è il simbolo, la me-

## 245 PAGINE DI OSSERVAZIONI

TRATTO DAL COMUNICATO DI FAI, ITALIA NOSTRA, LEGAMBIENTE, MAN-ASSOCIAZIONE MEDITERRANEA PER LA NATURA E WWF DEL 20 DICEMBRE (ANDATE SU [HTTP://WWW.ITALIANOSTRA.ORG/?P=17586](http://www.italianostra.org/?p=17586))

Il Governo rigetti il progetto definitivo del ponte sullo Stretto di Messina, redatto dalla Stretto di Messina SpA (Concessionaria interamente pubblica) e da Eurolink (General Contractor-GC, con a capofila Impregilo), che costa 66 milioni di euro di fondi pubblici, per degli elaborati che risultano essere estremamente carenti sia dal punto di vista tecnico che dell'impatto ambientale, naturalistico, paesaggistico ed idrogeologico, ed evitando così di superare il punto di non ritorno che obbligherebbe lo Stato a versare altri 56 milioni di euro per il progetto esecutivo e a pagare penali fino a 425 milioni di euro nel caso dell'avvio anche di un solo cantiere. Si eviti così di continuare a congelare ingenti risorse utili per lo sviluppo del Mezzogiorno (il costo dell'intervento è salito dall'aprile 2010 al luglio 2011 da 6,3 ad 8,5 miliardi di euro: + 34%) che potrebbero essere meglio impiegate per il risanamento del territorio e per interventi di adeguamento e ammodernamento delle infrastrutture esistenti, a cominciare dal potenziamento delle ferrovie siciliane e dal completamento dei lavori dell'A3 Salerno-Reggio Calabria e della SS106 Ionica. (...)

Si sottolinea che l'opera è stata cancellata lo scorso ottobre dal "core network" dei dieci corridoi delle Reti transeuropee (TEN-T) di trasporto su cui punta l'UE, non è sostenibile per l'elevatissimo impatto ambientale, sociale ed economico ed è inutile per la mobilità del Paese: l'opera è straordinariamente sovradimensionata, poiché sarà utilizzata a regime in una percentuale compresa tra il 10 e il 15% della propria capacità. Le associazioni ambientaliste, dopo aver mandato il 10 novembre scorso una diffida al Ministero dell'Ambiente sul corretto perfezionamento della VIA, rivolgono il loro appello al Presidente del Consiglio, sulla base delle valutazioni espresse in 245 pagine di osservazioni al progetto definitivo, elaborate da un gruppo di 30 esperti e docenti universitari, inviate lo scorso 27 novembre.



tafora di una terra, di una regione incapace di tutelare, valorizzare, gestire il suo straordinario territorio, il paesaggio, i suoi superbi beni culturali e ambientali. La Sicilia è una terra, una regione incapace di esprimere una visione politica, un disegno logico, organico; incapace di programmare e pianificare; incapace di bloccare il violento e insensato spreco di risorse per le grandi opere.

L'impegno di spesa per il Ponte sullo Stretto ammonterebbe a euro 6.300.000.000 (per la Sicilia 3.150.000.000 euro). Un mese fa circa, sono stati notificati i primi espropri ai proprietari degli immobili che insistono sulla vasta area su cui dovrebbe sorgere la mega opera. Queste le infrastrutture previste: la strada statale 115 "Sud occidentale sicula"; l'itinerario Nord-Sud Santo Stefano di Ca-

## Ciò che distingue le dinamiche corruttive che si realizzano in Sicilia è il ruolo peculiare svolto dalla criminalità organizzata

mastra-Gela; l'itinerario Palermo-Agrigento; la tratta Palermo-Lercara Friddi; l'itinerario Ragusa-Catania; il completamento dell'autostrada Siracusa-Gela; l'itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19; l'autostrada 29 Palermo-Mazzara del Vallo. Gli impegni di spesa per queste sarebbero di 5.334.460.613 euro. Queste le infrastrutture ferroviarie: la Palermo-Catania-Messina; la tratta Fiumetorto-Castelbuono, la tratta Castelbuono-Catania, la tratta Catania-Messina, la tratta Fiumefreddo-Giampileri; il raddoppio della tratta Fiumefreddo-Giarre, della Targia-Siracusa e della Catania Ognina-Catania Centrale; il collegamento Mes-

sina-Patti, il collegamento Agrigento-Palermo, il collegamento Siracusa-Catania da Bicocca a Targia. Gli impegni di spesa ammonterebbero a 7.638.000.000 euro. A tali opere infrastrutturali, con impegni di spesa molto più limitati, si aggiungono: hub interportuali, hub aeroportuali, infrastrutture idriche, interventi di recupero e restauro, realizzazioni di edilizia residenziale pubblica, di edilizia non residenziale, di edilizia sanitaria, di edilizia scolastica, opere viarie locali. Gli impegni di spesa per il totale delle opere pubbliche dell'Isola ammonterebbero a 16.696.773.796 euro. Per ora non c'è altro da aggiungere...



LO STRETTO

Foto di L. Janni

# Per il Ponte un progetto "carente"

Il progetto del ponte sullo Stretto di Messina, presentato come "definitivo", è in realtà carente di parti essenziali e, sotto il profilo trasportistico, non ottempera in maniera soddisfacente alla prima raccomandazione formulata dal CIPE all'approvazione del progetto preliminare. La "relazione di aggiornamento" utilizza un modello metodologicamente carente e, per alcuni versi, incompleto e contraddittorio, secondo il quale la sola costruzione del ponte quasi raddoppierebbe il tasso di crescita del PIL in Sicilia ed in Calabria. Il flusso previsto di autovetture e di autocarri è sostanzialmente in linea con gli scenari intermedi del progetto preliminare (fino a 6.000.000 di autovetture e fino a 2.750.000 autocarri nel trentesimo anno di esercizio dell'opera). Con la differenza che, mentre nel progetto preliminare il costo da recuperare con questi passaggi era pari a 4,4 miliardi di euro, oggi questo è sostanzialmente raddoppiato: 8,5 miliardi. Come può lo stesso flusso di passaggi sostenere un costo doppio? Il progetto definitivo (o per lo meno la documentazione resa pubblica) non contiene alcuna analisi costi-benefici del progetto, né presenta il Piano Economico Finanziario dell'opera. È appena il caso di notare che questa carenza potrebbe far considerare incompleta ed irricevibile la progettazione detta "definitiva".

Ancora, il rapporto tra dimensione e uso del ponte ne evidenzia lo spreco: il tasso di utilizzo dell'infrastruttura ponte è compreso tra l'11% ed il 14% della sua capacità teorica. Come dire: si costruisce un insediamento di 100 palazzine sapendo che ne saranno utilizzate meno di 15!

Inoltre, il progetto è carente su parti essenziali ed "autodichiara" di non aver proceduto ad indagini fondamentali per la valutazione del rischio sismico, rinviando al progetto esecutivo(!) eventuali ulteriori approfondimenti.

Un progetto così carente è da rifiutare in quanto non definitivo, tagliando alla radice ipotesi di "penali", sulla cui legittimità occorrerebbe peraltro riflettere, risultando dovute in base ad aggiornamenti di contratto che alterano ex-post requisiti essenziali di un bando di gara.

### GUIDO SIGNORINO

*Professore Ordinario di Economia Applicata Dipartimento di Economia, Statistica, Matematica e Sociologia "W. Pareto" Università degli Studi di Messina*

## GRANDI OPERE

# I predatori del vento

FANNY CAO

Presidente del Consiglio Regionale  
Sardegna di Italia Nostra

Nell'ultimo decennio la Sardegna, come altre regioni italiane, ha visto crescere in maniera abnorme la richiesta di autorizzazioni per l'installazione di torri eoliche – soprattutto per i lautissimi incentivi statali – che hanno profondamente modificato i paesaggi incontaminati dell'interno senza peraltro generare ricadute significative per l'occupazione e lo sviluppo economico. Sono 27 gli impianti già realizzati per 606 MW, 3 hanno già ottenuto l'autorizzazione per 180 MW. Altre 34 richieste, per ulteriori 1265 MW, attendono il via anche se la produzione di energia va ben oltre il fabbisogno regionale, fortemente ridotto dalla crisi del settore in-

dustriale, e crea problemi di assorbimento nella rete di distribuzione. Nel 2010 all'installazione di campi eolici terrestri, ormai osteggiati da cittadini e associazioni contrari allo sperpero di denaro e territorio, si sono aggiunti i progetti per impianti *off-shore*, ossia con torri in mare, a breve distanza dalle coste più belle dell'isola, di fronte a monumenti naturali come S'Archittu e il promontorio della Sella del diavolo. Senza alcun riguardo per le caratteristiche ambientali, l'impatto visivo, l'agibilità del mare e le ripercussioni sulle attività tradizionali come la pesca e il turismo. Contro i "predatori del vento" e la minaccia di una muraglia

di torri eoliche di fronte alle coste sono insorti comunità locali, associazioni, politici, amministratori, operatori turistici e si sono formati agguerriti comitati. Un'inchiesta della magistratura sulle società e i promotori di questi progetti ha rivelato i loschi retroscena dell'affare eolico, scoprendo una squallida rete di connivenze, interessi privati e speculazioni che arrivano alle più alte cariche politiche e amministrative della Sardegna. Il rischio di uno scandalo ha indotto la Regione ad affrontare con urgenza il problema della regolamentazione del settore con norme più rigide e a sospendere, per ora, tutte le autorizzazioni in corso.

## Grandi e inutili opere in Sardegna

GRAZIANO BULLEGAS

Segretario del CR Sardegna

Nonostante la crisi economica che investe l'Italia, prosegue anche in Sardegna la realizzazione di opere socialmente inutili e devastanti sotto il profilo paesaggistico e ambientale.

Proviene dall'Algeria il gigantesco serpente che uscirà dal mare e, dopo aver sventrato la Sardegna dal Sulcis alla Gallura, si immergerà nuovamente nel Tirreno per raggiungere la costa toscana. Il Galsi, questo il nome del metanodotto, un'infrastruttura titanica che distruggerà tutto ciò che incontra, dalle coltivazioni, ai boschi, alla vastissima prateria di posidonia del Golfo di Palmas.

Circa un terzo del gas trasportato dovrebbe dare alla Sardegna l'energia di cui ha bisogno, ma il finanziamento non prevede la realizzazione degli allacci a un'eventuale rete di gas sarda, per cui il gigantesco tubo sarà l'ennesima servitù dell'isola a beneficio dei soliti interessi.

Sempre dal nord Africa poi dovrebbero arrivare i migranti clandestini da fermare attraverso l'estesa rete di radar che la Guardia di Finanza (4 radar) e la Guardia Costiera (11 radar) vor-

rebbero installare nei promontori più suggestivi delle coste della Sardegna, alcuni dentro parchi e aree marine protette, il resto nei siti appartenenti alla rete europea Natura 2000 per la conservazione della biodiversità. Appalti senza gara da molti milioni di euro, non importa se immigrati clandestini non ne sono mai arrivati, se queste apparecchiature emettono onde elettromagnetiche dannose per la salute e per l'ecosistema, se gli altissimi tralicci e le piste per raggiungerli rappresenteranno l'ennesimo disastro paesaggistico delle coste sarde, se aumenteranno ancora le servitù militari.

Insomma due opere di cui la comunità sarda non avverte certo il bisogno, e per le quali Italia Nostra ha presentato opposizioni e ricorsi. È di questi giorni il positivo accoglimento del TAR Sardegna della sospensiva all'installazione di alcuni radar, condividendo le nostre osservazioni.



SARDEGNA  
Radar a Capo Sperone.  
Passeggiata naturalistico-ecologica (del 17 aprile 2011) proposta dalla sezione di Sant'Antioco per sensibilizzare i cittadini contro l'opera.  
Foto ricevuta da Graziano Bullegas

N.B. Proprio nel momento in cui andiamo in stampa si apprende la notizia della decisione di Ministero dell'Economia e Comando generale della Guardia di Finanza di rinunciare alla costruzione degli impianti nei siti di Argentiera, Capo Sperone, Capo Pecora e Ischia Ruggia!





*dossier*

# In Puglia grandi e piccoli “mostri”

*Da uno studio approfondito e ben documentato del Consiglio Regionale pugliese abbiamo raccolto alcuni esempi particolarmente significativi di consumo del territorio, tra cementificazioni, zone industriali e abuso del fotovoltaico a terra.*

## Il caso foggiano

Dall'80 al '90 la Regione Puglia ha utilizzato Fondi Fio per realizzare un Centro per il Turismo a Baia di Campi (nel Comune di Vieste): 60.000 mq in uno dei posti più belli del Gargano, per un costo di 50 miliardi di vecchie lire. Italia Nostra denunciò il caso e si costituì parte civile al processo. Antonio Cederna, allora deputato, fece un'interrogazione parlamentare. Il giudice condannò l'ente per danno irreversibile all'ambiente, ma la sentenza andò in prescrizione e, oggi, il manufatto è in un penoso stato di degrado. Da una delibera regionale (marzo 2011) si apprende che solo da qualche mese la Regione ha preso il Centro in consegna e sta cercando di risolvere la trentennale vertenza con la ditta appaltatrice\*.

**CONSIGLIO REGIONALE  
PUGLIA DI ITALIA NOSTRA**

## In una regione come la Puglia dai paesaggi unici, la forte vocazione turistica e una gran varietà di biodiversità, è saggio distruggere il territorio?

### Le piazze di Puglia sfregiate

Molte piazze cinque-ottocentesche della Puglia, veri e propri “salotti” all'aperto, hanno subito (negli anni 1960-1980) danni irreparabili: costruzioni in laterocemento armato ne hanno alterato il carattere storico ed estetico. Potremmo dire che ogni centro abitato ha il proprio mostro urbano, come nel “borgo ottocentesco” murattiano di Monopoli (Bari) dove la grande piazza circondata da palazzine a corte alte due piani, dallo stile sobrio del primo Ottocento e decorate da preziose altane-belvedere, ha visto nel secondo dopo guerra l'innalzarsi di palazzine a cinque piani in cemento armato! Così anche a piazza Garibaldi, nel centro storico di Manduria (Taranto). Qui il palazzo degli Imperiali (pregevole opera di Mauro Manieri della prima metà del Settecento), il convento Collegium Scholarum Piarum (oggi sede del Comune), la chiesa della Madonna del Carmine e il seicentesco Arco di Sant'Angelo si affiancano ora a edifici in cemento armato. Ma ricordiamoci anche del centro storico di Gallipoli, con la costruzione di un grattacielo in acciaio e vetro, ribattezzato il “Pirellone salentino”...

### La zona industriale nel ‘parco degli ulivi secolari’ in Ostuni (Brindisi)

La piantagione di ulivi secolari nei territori delle marine di Ostuni, Fasano e Monopoli è patrimonio dell'umanità. E mentre Italia Nostra tenta da quasi 12 anni di avviarne la procedura di vincolo, il Comune si adopera per costruire un'ampia zona industriale proprio nel cuore della piana secolare. Si espantano così gli storici alberi per lasciare posto a capannoni industriali prefabbricati, strade larghissime per il transito di automezzi e rotonde, “ridisegnando” questo territorio un tempo terrazzato con muretti a secco. E così, i turisti che percorrono le viuzze della “città bianca” hanno modo di affacciarsi sullo splendido belvedere con vista zona industriale!

### Ex aree agricole: il fotovoltaico abusato

La “crescita” di campi fotovoltaici su buona parte dei terreni agrari pianeggianti salentini sta diventando un fenomeno molto preoccupante e non più sostenibile. In una regione come la Puglia dai paesaggi unici, la forte vocazione turistica e una gran varietà di biodiversità, è una scelta saggia distruggere il territorio in questo modo? Il paesaggio in Puglia costituisce un fondamentale pilastro dell'economia turistica, in particolare di quel turismo locale e agriturismo che rappresentano la linfa vitale per l'economia agraria delle masserie e un importante mercato per le produzioni agricole tipiche locali.

PUGLIA

Il fotovoltaico a terra sta diventando un fenomeno molto preoccupante e non più sostenibile

## GRANDI OPERE

# Campania infelix...

*Sotto gli occhi di tutti è la grave situazione in Campania, tra le regioni più cementificate d'Italia, il problema dei rifiuti e le nuove discariche anche in aree tutelate, Pompei che crolla, nuovi porti e porticcioli a distruggere coste e paesaggio, parcheggi e mega opere infrastrutturali per la viabilità, ecc. Abbiamo quindi scelto alcuni esempi significativi tra le tante segnalazioni del nostro CR campano e di dar voce infine, riassumendo l'approfondito e interessante articolo che ci ha mandato l'ex sindaco di Castel Volturno Mario Luise, a un caso davvero particolare che sta colpendo tutto il Paese: la minaccia di pesanti speculazioni connesse a stadi e cittadelle sportive.*

**CONSIGLIO REGIONALE  
CAMPANIA DI ITALIA NOSTRA**

Dai documenti di  
Raffaella Di Leo, Presidente  
del CR Campania,  
il segretario regionale  
Francesco Santoro  
e Massimo Maresca  
della sezione sorrentina  
di Italia Nostra

## Il Crescent a Salerno

Enorme caseggiato, destinato a residenze private in un'area fino a pochi mesi fa demanio marittimo, dalle proporzioni mastodontiche: ha uno sviluppo lineare di 300 m circa per un'altezza di quasi 30 m! Si lascia immaginare la ferita paesaggistica e il pesante impatto ambientale... La sezione di Salerno ha presentato un ricorso al TAR Campania e ne sta preparando uno al Consiglio di Stato.

## I porti turistici

È dal 2003 che sono in programma opere per migliaia di nuovi posti barca, come gli oltre 2000 a Castelvoturno Pinetamare e i 1000 al porto di Arechi a Salerno, sempre accompagnati da va-

darsene (una da diporto e l'altra commerciale) e favorendo i posti barca per lo stanziamento (circa l'86% del totale) rispetto a quelli per il transito e i pescherecci. Verrebbero poi realizzati volumi edilizi di rilevanti dimensioni: circa 5900 mq di superficie, 12665 mc di volume per 282 m di lunghezza nel fronte mare, con ristoranti, centro benessere, attività commerciali, stabilimento balneare e servizi come l'assistenza grandi yacht. Per risolvere il problema viabilità in Costiera Amalfitana la reale e sostenibile soluzione sarebbe incrementare e rendere efficiente il servizio pubblico. Invece si pensa a stravolgere l'assetto naturale, morfologico e ambientale della zona con gallerie "a campana", viadotti a scavalco dei torrenti e degli impluvi dei valloni con soluzioni architettoniche tipo "edifici-ponte" (cioè con prospetti chiusi e compatti), nonché parcheggi interrati multi piano, svincoli d'inversione direzione interrati, ecc.

## Porti, porticcioli, strade, gallerie, parcheggi, discariche e tanto tanto cemento...

ste infrastrutture a terra. Gravissimi gli interventi proposti nelle aree vincolate, come la penisola sorrentino-amalfitana, in disaccordo al piano urbanistico territoriale PUT a tutela dei valori paesistici ed ambientali.

Esemplificativo è il progetto a Marina della Lobra, piccolo storico borgo marinaro, dove all'ampliamento del porticciolo si aggiungono nuove volumetrie per attrezzature commerciali e turistiche, un enorme parcheggio interrato al posto di un agrumeto, la privatizzazione della parte di litorale oggi libera con piscina e solarium.

## Amalfi e la costiera

Gravi minacce incombono per i progetti di "riqualificazione del waterfront e del porto turistico di Amalfi" e di "realizzazione di una nuova viabilità in alternativa alla strada statale 163", inconciliabili con l'esigenza di tutelare un luogo dai valori storico-architettonici e paesistico-ambientali incalcolabili.

Vediamoli in breve. Con il primo progetto (circa 21milioni di euro di costo) il porto di Amalfi verrebbe notevolmente ampliato, racchiudendo due

## La sottovia di decongestionamento SS.18 Tirrenia inferiore

Quello di Cava de' Tirreni è un esempio di abuso di stato: nonostante due ordinanze del Consiglio di Stato per l'immediata sospensione dei lavori (in particolare del tratto di rampa con struttura ad archi in località Tengana), l'amministrazione comunale continua ad andare avanti dichiarando l'opera "strategica per la città". Italia Nostra interverrà nuovamente di fronte al Consiglio di Stato perchè trionfino la legalità e la trasparenza amministrativa nel rispetto dell'ambiente e del paesaggio.

## La discarica di Laurito

Ecco un nuovo tassello per il "sacco del Cilento": la costruzione di una mega-discarica in un'area di pregio naturalistico come la macchia dei Rizzoli, contigua al Parco Nazionale del Cilento, a pochissime centinaia di metri dal letto del fiume Mingardo, area dalla millenaria vocazione agricola e pastorale. Lo stesso presidente del Parco Diano Amilcare Troiano ha espresso parere negativo e proposto assieme ai sindaci della zona un piano cilentano per la gestione dei ri-





dossier

fiuti. Fortunatamente proprio di questi giorni è l'apertura della Provincia di Salerno in questa direzione. Attendiamo fiduciosi.

#### La stazione elettrica Terna spa

L'opera dalle considerevoli dimensioni (70.000 mq) era stata autorizzata nel comune di Casalbueno, ma Terna - senza alcuna autorizzazione - l'ha spostata in loc. Pantanelle di Montesano, a poche decine di metri dal centro abitato, in area agricola sottoposta a vincolo paesaggisti-

co\*, territorio a naturale vocazione termale e turistica che già ospita una mastodontica stazione di pompaggio gas. La Soprintendenza non ha mai rilasciato parere su progetto e collocazione. Il sindaco di Montesano ha richiesto sospensione dei lavori e abbattimento del costruito. Terna ha fatto ricorso al TAR del Lazio. La Procura per ora ha sequestrato il cantiere. Il Comitato di cittadini, con il sostegno anche di Italia Nostra, è pronto alla mobilitazione (già prevista una manifestazione il 28 dicembre).

#### COSTIERA AMALFITANA

Dalle caratteristiche morfologiche, naturalistiche ed ambientali singolari di particolare bellezza, ma anche aspre e delicate, che impongono un uso del territorio limitato nelle ricettività e attento alle sue peculiarità

## Castel Volturno e la Cittadella sportiva

La notizia è questa: Aurelio De Laurentiis realizzerà a Castel Volturno la "Cittadella sportiva", in un tratto di pineta incontaminata, sul mare, un'oasi naturalistica sopravvissuta al degrado, tra le più belle d'Italia. La superficie interessata, totalmente vincolata, misura 20 ettari. Sono previsti otto campi di calcio (con tribune da 3mila posti), spogliatoi, foresteria e pertinenze varie. Tutto questo su un territorio dove uno scellerato PUC, invece di salvare il salvabile, prevede - con una spudorata alterazione degli standard urbanistici - altre migliaia di vani. Per l'amministrazione comunale è una grande occasione di sviluppo per tutto il litorale, da non perdere, da cogliere al volo. Ma si scopre essere l'ennesimo "bluff". Come sempre, si fa leva sulle attese e sui bisogni della gente, alla quale si finge di dare qualcosa e invece le si toglie anche quel poco che resta. Per darlo ai privati.

Quest'iniziativa infatti si affianca alle tante altre di carattere privato, che in oltre quarant'anni di illusioni non hanno portato nessun beneficio al territorio, ma solamente aggressione ai beni ambientali e demaniali, conflitti e contenziosi, degrado e cemento. Perché fare la "Cittadella" sul mare, sul demanio vincolato, all'interno di una delle pinete più belle d'Italia? Per iniziative come questa si possono acquistare suoli privati, in zone senza vincoli, e realizzare senza polemiche e contrasti, una privata iniziativa. Perché di privata iniziativa parliamo, e non d'altro.

Consumata la superficie privata disponibile, si passa ora a quella demaniale, tentando di pervenirvi attraverso una presunta inedita strada, quella cioè del Consiglio comunale e delle autorizzazioni amministrative (ma allora cosa rappresentano vincoli e destinazione di uso civico se c'è una maggioranza disposta a revocarli?). Dimenticando che fu esattamente questa la via percorsa negli anni '50 e '60, che portò a rivolte, lotte politiche e contenziosi. Furono molti, negli anni '70 gli amministratori comunali e degli uffici statali coinvolti e denunciati per problemi demaniali e urbanistici. Oltre ai privati. Molto lunghi sono stati i processi. Ci sono voluti decenni per arrivare ai giudizi e alla no-

**MARIO LUISE**

*Ex sindaco di Castel Volturno*

## GRANDI OPERE

mina di un'apposita *Autorità per il demanio*, per procedere alle reintegre demaniali, agli abbattimenti, ad "Intese", ad "Accordi di Programma". E alla fine, è storia recente, per tutti i responsabili vi sono state condanne, nonché sentenze di risarcimento per i danni arrecati all'ambiente (beneficiario un distrattissimo Comune). È mai possibile che ancora oggi si riproponga lo sfruttamento e il consumo del suolo come fattore di sviluppo? Eppure è chiaro a tutti ormai che dall'iniziale "più cemento = più sviluppo" siamo passati solo a "più cemento = più degrado". Perché non si riesce a prendere atto che la conservazione dell'ambiente è la vera risorsa economica di un Paese? Cosa rimarrebbe al litorale senza la bellezza delle pinete, delle dune, delle riserve naturali? E senza il demanio?

# Un filo rosso "collega" il Lazio?

## I grandi interventi in atto sembrano aver tutti un comune denominatore...

### CESARE CROVA

Presidente del Consiglio Regionale del Lazio

Hanno collaborato:  
Ebe Giacometti,  
Vice Presidente del CR Lazio,  
Carlo Boldrighini,  
Presidente della Sezione Aniene e Monti Lucretili,  
Roberta Galletta,  
Presidente della Sezione di Civitavecchia,  
Antonio Magaudo,  
Presidente della Sezione di Latina, Mirella Belvisi,  
Consigliere della Sezione di Roma,  
Simona Ricotti,  
Forum Ambientalista

Il Lazio, negli ultimi anni, è stato interessato da un intenso programma di progetti di grandi opere infrastrutturali, che incidono negativamente sul consumo di territorio, aggiungendosi ad altri problemi, come le centrali eoliche o gli impianti fotovoltaici a terra (che hanno prodotto la perdita di molti ettari di terreno e la compromissione del paesaggio agrario).

Italia Nostra Lazio sta lavorando con le sezioni territoriali per monitorare lo stato dell'arte dei progetti che pur interessando zone diverse della Regione di fatto sembrano avere un comune denominatore.

Partiamo dal progetto per il "Terminal Asia", una grande infrastruttura portuale per i collegamenti marittimi con i mercati orientali, cinesi in particolare, che cementificherà l'ultimo lembo di costa fruibile di Civitavecchia. Esso prevede la realizzazione di una piattaforma di circa 1 kmq nel mare, oltre a strutture di supporto sulla terraferma, distruggendo tra gli altri la Riserva naturale della Frasca, ideata da Italia Nostra. Collegato è il progetto per l'asse tirrenico, che attraverso il paventato potenziamento/messa in sicurezza dei tratti stradali dell'Aurelia e della Pontina, a nord e sud di Roma,

realizzerà un vero e proprio sistema autostradale a pagamento (sui quali Italia Nostra si è espressa con una proposta alternativa) che si connetterebbe alla progettata bretella autostradale Cisterna-Valmontone (della quale uno studio dell'Università Roma 3 ha evidenziato le criticità). Il progetto realizzerà, di fatto, un Raccordo Anulare del Lazio, unendo in particolare la costa tirrenica con l'autostrada A1 e il porto di Napoli.

Infrastrutture alle quali si aggiunge l'idea della bretella autostradale Valmontone-Mandela, a est di Roma, che inciderebbe sulla valle del Giovenzano, una delle zone più intatte del Lazio protetta dal Piano Paesaggistico, per favorire lo sviluppo del turismo verso Subiaco e le zone sciistiche degli altipiani di Arcinazzo, la realizzazione di un altro porto ad Anzio. E poi, un nuovo grande intervento infrastrutturale nell'area di Tor di Quinto se Roma ottenesse di organizzare le Olimpiadi del 2020, con quella sequela di attività edilizie rilevanti il cui impatto, su una città già molto congestionata, è facilmente immaginabile. A tal proposito, Italia Nostra ha già chiesto al Comune che finalmente sia applicata la delibera sul "Regolamento della Parte-

cipazione", che prescrive il coinvolgimento dei cittadini con informazioni e consultazioni prima di avviare gli iter per le decisioni definitive.



LAZIO  
Cisterna Valmontone,  
ipotesi autostradale.  
Immagine ricevuta  
da C. Crova



*Umbria e Marche sotto attacco*

# L'affare del "Progetto Quadrilatero"

**V**oluto fortemente dalla Regione Marche, il Progetto Quadrilatero prevede la realizzazione di diverse infrastrutture stradali per collegare il porto di Ancona con quello di Civitavecchia e il corridoio stradale Adriatico con quello Tirrenico. Il costo previsto è di oltre 2 miliardi di euro e sarà la Quadrilatero Marche Umbria S.p.A. a gestirli, una società pubblica istituita *ad hoc* nel 2003 (ai sensi del D.Lgs 190/2002). La peculiarità del Progetto Quadrilatero è nel reperimento dei fondi per la sua realizzazione: difatti solo una parte delle opere saranno pagate dallo Stato. Lo strumento - non nuovo - è quello della "cattura di valore": oltre l'asse stradale sono stati previsti anche nuovi insediamenti produttivi, commerciali e di servizi che, attraverso il pagamento di

balzelli locali, consentiranno di recuperare i finanziamenti mancanti pari a circa mezzo miliardo di euro. Gli Enti locali dovranno infatti "girare" alla Quadrilatero Marche Umbria S.p.A. le entrate percepite da questi nuovi insediamenti.

Dunque, asfalto e cemento. Sempre lo stesso - distruttivo - modello di sviluppo...

55 Km di gallerie, 11 Km di viadotti, 91 Km di tratti in rilevato/trincea, 43 svincoli, 23 cavalcavia, 48 sottopassi per una lunghezza totale del tracciato di circa 160 Km (ovviamente in cifre approssimative) e oltre 11.694.500 mq per le nuove aree produttive oltre quelle di rifornimento, quelle ludiche, per lo shopping e i motel.

Italia Nostra si è opposta a un tale progetto, ma il Tar del Lazio non ci ha dato ragione: ha ritenuto che le numerose pre-

scrizioni imposte in sede di valutazione di impatto ambientale (VIA) possano essere adempiute in sede di esecuzione dell'opera, non tenendo quindi conto che proprio la presenza di un così alto numero di prescrizioni avrebbe dovuto comportare una valutazione negativa del progetto!

Per quanto riguarda le emissioni di CO2 sono previsti valori di 11.744 tonnellate per anno, ma nel progetto è stata prescritta una riforestazione di circa 1.500 ettari in trent'anni. Gli aspetti più delicati però sono quelli idrogeologico, dell'intercettazione di sorgenti, delle falde acquifere, dei sistemi idrici sotterranei proprio per la previsione di diversi chilometri di galleria sotto il "Cuore Blu" dell'Umbria, ossia l'altopiano di Colfiorito, il cui sistema rifornisce l'acqua a gran parte della Regione.

**GIANFRANCO ANGELI**

*Presidente del CR Umbria di Italia Nostra*

PROGETTO QUADRILATERO  
Immagine tratta dal sito  
[www.quadrilaterospa.it](http://www.quadrilaterospa.it)  
ricevuta da G. Angeli

## Quadrilatero anche nelle Marche

**S**ul versante marchigiano i lavori per la cosiddetta "Quadrilatero" stanno gravemente impattando sull'ambiente in zone paesaggisticamente delicate. A questi lavori si aggiungono quelli per il raddoppio della ferrovia Ancona-Roma, da sempre invocati ma la cui realizzazione - in corso - non impedisce oggi gli ampliamenti stradali a valle che non sarebbero necessari data la presenza di un servizio ferroviario a doppio binario (agibile almeno sulla dorsale appenninica). Nelle Marche non rileviamo altre opere pubbliche tanto impattanti quanto la Quadrilatero, ma che dire dei numerosi impianti eolici progettati, della distesa di pannelli fotovoltaici che hanno invaso le campagne, della volontà di realizzare centrali a biomasse o impianti di rigassificazione offshore e del tentativo di riaprire vecchie cave in provincia di Pesaro? E poi, varianti ai piani regolatori, come quella "ambigua" per il Colle dell'Infinito a Recanati, un piano casa rifatto in Regione che prevede ampliamenti edilizi anche nelle zone di riserva integrale dei parchi regionali e nazionali. Senza scordare anche quegli interventi di profonda al-

**GIOVANNI BAMBOZZI**

*Presidente del CR Marche di Italia Nostra*



## GRANDI OPERE

I lavori per la cosiddetta Quadrilatero stanno gravemente impattando sull'ambiente e paesaggi molto delicati



terazione sul patrimonio storico ed artistico, quale ad esempio la costruzione di nuovi corpi di fabbrica con 70 parcheggi presso l'eremo del Sasso a Valleremita in area tutelata anche dalla Comunità Europea. Quel che è peggio è che l'Amministrazione regionale autorizza, quando non è essa stessa responsabile diretta di questi attentati al paesaggio storico e naturale. Alla faccia di Dustin Hoffman (e della pubblicità che ha fatto sulle bellezze delle Marche, *ndr.*)!

# Assalto all'Appennino

CONSIGLIO REGIONALE  
ABRUZZO DI ITALIA NOSTRA

*In alto*  
"CAMPI FOTOVOLTAICI"  
Immagine tratta dal  
Calendario 2012  
realizzato dalla Sezione  
Ascoli Piceno per la  
campagna "Paesaggi  
Agrari". Si ringrazia  
Gaetano Rinaldi per la  
gentile concessione

*In basso*  
PISTA CICLABILE  
Sovradimensionato  
progetto per Pescara?

A oltre trenta mesi dal disastroso sisma che ha devastato L'Aquila e l'Abruzzo montano, mentre tutto sembra fermo al 6 aprile del 2009, le associazioni ambientaliste, con i sindacati, i movimenti politici e i comitati di cittadini, lanciano un nuovo allarme. Svanito l'immaginario tunnel che avrebbe collegato il Cern di Ginevra ai laboratori del Gran Sasso, resta il timore di nuove, devastanti, opere. Un diluvio residenziale di media e alta quota sta per abbattersi, con infrastrutture sciistiche, funiviarie, campi da golf, lottizzazioni, nel cuore degli ultimi ambienti naturali finora

scampati alla distruzione, in aree ricchissime di biodiversità e per questo ricadenti, ai sensi delle direttive comunitarie, in zone SIC e ZPS. Molti i progetti, devastanti e anacronistici, presentati lo scorso febbraio grazie al Protocollo d'intesa sottoscritto a Palazzo Chigi tra Governo, Regione Abruzzo, Provincia dell'Aquila ed altri enti locali: 200 milioni di investimento sui comuni dell'Aquila, Rocca di Cambio, Rocca di Mezzo, Ovindoli, Luco e San Demetrio ne' Vestini. Il cemento e il movimento di terra sembrano costituire l'unico motore dell'intesa, unicamente rivolta a sottrarre risorse programmatiche alla più urgente necessità di ricostruzione dei centri storici distrutti dal terremoto. Si tratta di interventi a forte impatto ambientale e paesaggistico, ancora una volta riproposti come volano di ripresa dell'economia delle aree interne. Le ipotesi di sviluppo delineate nel Protocollo appaiono in palese contrasto con il quadro programmatico e pianificatorio vigente - dalla legge 394/91 (Legge quadro sui Parchi) ai decreti istitutivi delle aree protette - e con gli stessi strumenti urbanistici comunali. Molti sono gli interventi dati per "cantierabili" che non sono stati sottoposti a nessuna verifica tecnico-ambientale, come il colle-

gamento sciistico tra le stazioni invernali di Ovindoli e Campo Felice, nel Parco regionale Sirente-Velino, o la "Cittadella della Montagna" che si vuole far nascere in pieno Parco nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga. In una nota di risposta alle richieste di alcune associazioni, il Ministero dell'Ambiente ha ammonito la Regione Abruzzo e gli enti parco interessati, sostenendo che nessuna nuova opera può essere autorizzata in deroga alle norme in vigore su Valutazione di impatto ambientale, VAS e Valutazione d'Incidenza, dal momento che i territori coinvolti sono tutti compresi nella Rete europea Natura 2000. A rischio sarebbero ambienti d'importanza prioritaria, alcune specie di fauna e di flora protette, nonché i corridoi ecologici di grande importanza per alcune specie di animali, come l'orso bruno marsicano. Il Protocollo delinea uno sviluppo che privilegia pochi comuni, senza prendere in considerazione una piattaforma diffusa di interventi ordinari. I progetti, se realizzati, comporterebbero la cancellazione dei valori ambientali e paesistici grazie ai quali l'Abruzzo è stato definito la "regione dei parchi" e che dovrebbero costituire la principale risorsa economica di questi territori.





# Porti-mania: l'Eldorado in Toscana

**L**e grandi opere spesso di “grande” producono solo guai sociali, economici, ambientali, paesaggistici. Talvolta sembrano pensate proprio a questo scopo, talaltra i disastri si presentano come effetti collaterali (imprevisti, ma facilmente prevedibili). Così i lavori dell'Alta Velocità (TAV) hanno sconvolto il Mugello prosciugando 37 fonti e disseccando 57 Km di fiumi, il tutto accompagnato da frane, allagamenti, lesioni di edifici, cedimenti e sprofondamenti di terreni. Seguiranno (come da copione) “risanamenti, mitigazioni, compensazioni” (spesso più costosi degli interventi che li hanno provocati), ma il disastro rimarrà.

E non basta. La TAV minaccia ancora Firenze: un doppio tunnel di 7 Km per il sottoattraversamento, con una stazione - progettata dall'*archistar* Foster - a distribuzione verticale con le banchine a 25 metri di profondità. C'è poi l'autostrada Tirrenica, che rischia di essere un vero flagello per una terra meravigliosa come la Maremma.

Ma oggi forse l'insidia più pericolosa che viene dalle Grandi Opere è l'erosione costiera. L'*Eldorado* della speculazione sono oggi i porti turistici. Dei 442 Km di coste toscane, 190 sono litorale sabbioso dei quali circa il 40% vengono erosi dal mare (soprattutto nelle aree vicine alle foci dei fiumi dove sono state realizzate opere a mare). Negli ultimi anni si sono persi circa 180mila mq di spiaggia. Alla foce dell'Ombrone e a San Rossore l'erosione supera i 10 metri l'anno. Per le spiagge a sud della foce del Magra e di quella del Cecina e dell'Albenga l'erosione ha superato il centinaio di metri; processi erosivi anche a San Vincenzo, Marina di Grosseto, Salivoli, Cala Galera, Marina di Campo. Costruire scogliere parallele alla costa, invece di contrastare l'erosione, l'ha di fatto amplificata e spostata verso spiagge vicine, come è accaduto a Follonica, Marina di Massa e Marina di Carrara, ed anche a Marina di Pisa dove i fondali all'esterno delle scogliere artificiali si sono abbassati anche di 7 metri.

Ma il “partito dei porti turistici”, incurante delle erosioni che provoca, si è gettato, ovunque si aprono spiragli alla speculazione, a progettare e costruire nuovi porti turistici o ad ampliare gli esistenti. Esempi sono Cecina e Marina di Carrara. A Cecina si intraprende la costruzione di un nuovo porto turistico: 800 posti barca, 2000 posti auto, hotel a 4 stelle, esercizi commerciali e centro commerciale, un centinaio di appartamenti e chi

più ne ha più ne metta... Qui, l'erosione costrinse, già negli anni '70 - quando fu costruito il piccolo porto turistico - a spostare la strada litoranea. I “pennelli” lungo la spiaggia si sono limitati a trasportare l'erosione sulle spiagge sotto-flutto. Tuttavia, si costruisce un nuovo porto più grande. Già i moli avevano stravolto gli equilibri e la naturale evoluzione del tratto terminale del fiume,

**ANTONIO DALLE MURA**

Presidente del CR  
Toscana di Italia Nostra

**Tanti i guai oggi in Toscana,  
dalla TAV che ha sconvolto il Mugello  
e che minaccia Firenze, all'autostrada Tirrenica.  
Ma non basta. Forse la peggiore insidia  
è quella dell'erosione costiera...**



trasformandolo in uno a “letto pensile” e rendendo così insufficienti tutte le opere di arginatura e le sezioni idrauliche di attraversamento dei ponti. La corrente costiera, andando verso sud est, acquisterà maggiore capacità erosiva sottraendo sabbia anche nei fondali della costa tra il nuovo porto turistico di Marina di Cecina e San Vincenzo. Alluvioni ed erosioni negli ultimi decenni, così come le ultime di questi giorni, avrebbero dovuto consigliare di non cementificare le foci, conservare integre tutte le zone di golena lungo l'asta pianeggiante del fiume, evitare di costruire strutture rigide lungo tratti di costa bassa. Non lo si è fatto: è facile prevederne le conseguenze.

Si avrà un aumento del rischio idraulico ed idrogeologico nelle zone a destra del fiume occupate dal porto e da nuove edificazioni, così come per la cementificazione delle sponde nella parte terminale del fiume. Il banchinamento interno del porto turistico, per una costa di oltre un chilometro, sarà una diga sotterranea per le acque di falda e delle subalvee del fiume, con aggravio degli equilibri idrogeologici. In definitiva: un disastro.

Il “Porto Turistico di Massa e Carrara” ripete una speculazione più volte tentata e mai riuscita. Og-

TOSCANA

Oltre alla “porti-mania” altri progetti mettono in pericolo l'incantevole paesaggio di questa regione, come l'Autostrada tirrenica (per approfondimenti vai al Bollettino n. 464 “Maremma dolce e amara”)

## GRANDI OPERE

gi Bellavista Caltagirone, con la connivenza dei sindaci di Massa e di Carrara, vuole di nuovo un porto turistico a sud di quello di Carrara, tra la foce dei torrenti Carrione e Lavello. Ricalca il Piano Regolatore dell'Autorità portuale di Carrara nel 2001, bocciato dal Ministero dell'Ambiente, dal Ministero dei Beni Culturali e, se non bastas-

### È possibile che le "Grandi Opere" mai sembrano indirizzate alla tutela dei beni ambientali e culturali a rischio?

se, dal TAR. Il nuovo porto amplificherebbe i guai di una costa già devastata dal porto di Carrara. La spiaggia di Marina di Carrara praticamente non c'è più, quella di Marina di Massa, continuamente "ripasciuta", quando c'è e quando non c'è (specie quando le mareggiate sono più violente del solito, il che è abbastanza frequente). Oltre ai 1100 posti barca, servizi e parcheggi, il progetto

attuale prevede decine di appartamenti, ristoranti, tutto quanto può servire alla "movida", alberghi, centri commerciali e una torre di 8 piani. Si bocciava il progetto oggi ripetuto: per l'impatto paesaggistico e ambientale, il rischio idrogeologico e dell'erosione, evidenziandone, tra l'altro, l'inaccettabile dimensione (peraltro inferiore a quella odierna) in un'area ormai satura per la troppa urbanizzazione. Anche questo un disastro.

Ma le "Grandi Opere" mai sembrano indirizzate alla tutela di beni ambientali e culturali a rischio. Il Lago di Massaciuccoli, uno specchio d'acqua di grande bellezza e importanza naturalistica, quello che ha ispirato e "musicato" le opere di Puccini, è oggi ridotto a una pozza inquinata, la cui profondità diminuisce di anno in anno, anche a rischio idrogeologico (pensiamo all'inondazione del Natale 2009, quando furono interrotte le comunicazioni dirette tra Versilia e Pisa). Vedremo mai una "Grande Opera" salvare e tutelare questa ricchezza?

*Liguria: la piattaforma portuale di Vado Ligure*

# Un mare di milioni e cemento senza capire perché

**ROBERTO CUNEO**

Presidente del CR Liguria di Italia Nostra

La voglia di appaltare è più forte di qualsiasi altro argomento; le cifre impegnate più sono grosse e meno fanno impressione, come se non fossero soldi nostri: la TAV Lione-Torino ad esempio costa come sei ponti di Messina, come metà della sanguinosa manovra economica triennale del governo quest'estate. Le affermazioni dei tecnici delle aziende non vengono mai approfondite e confrontate ma prese a scatola chiusa. Amministrazioni locali, Camere di Commercio, Unione Industriali e sindacati sono sempre per il fare, pensando al proprio domani e non al dopodomani dei nostri nipoti. E questo accade, purtroppo, per tutto il Paese.

Per la Liguria vorremmo trattare del caso emblematico della piattaforma portuale di Vado. Nella rada di Vado Ligure sor-

gerà un nuovo terminal per container: una piattaforma di oltre 20 ettari per una lunghezza di circa 1 km dall'attuale battigia. Il costo dell'opera è di 350 milioni, di cui 50 finanziati dal terminalista (concessionario per 50 anni). Nel valore dell'investimento mancano pezzi importanti a carico del pubblico come la diga foranea (su fondali di 40 m). La piattaforma ospiterà anche i terminal di rinfuse secche e prodotti petroliferi. La quota dell'impalcato sarà di 4,5 m e l'altezza dei contenitori arriverà a 20 m. Ci saranno dragaggi per circa 240mila mc e dato che si smuoverà un fondale molto inquinato il materiale scavato sarà usato come riempimento e confinato (cioè chiuso dentro, per quanto possibile).

Ecco le nostre perplessità. Nel Mediterraneo c'è un enorme

surplus di capacità di movimentazione di container; lo stesso porto di Genova Voltri ha una capacità **non utilizzata** per un volume pari al triplo di quanto si prevede per Vado: ha senso che lo Stato investa 300 milioni (più quanto manca) per aumentare la concorrenza al porto di Genova? Anzi per consentire all'operatore di spostare il suo traffico da Genova a Savona (cosa legittima se i soldi ce li mettesse l'operatore)? Ma non è aiuto di Stato travestito?

La popolazione si è espressa con un referendum contro il progetto ed alle elezioni ha mandato a casa il partito di governo della città.

Alla gara ha partecipato solo un concorrente: ma una gara con un solo concorrente in una corretta amministrazione va annullata. La piattaforma costituirà un ostacolo alla circola-





zione delle correnti in una zona dall'equilibrio ecologico delicato. Il traffico previsto è di 800 camion al giorno; ciò significa raddoppiare il traffico attuale.

L'Autorità Portuale di Savona garantisce per la validità dell'iniziativa ma nel passato ha sbagliato quasi tutti i progetti realizzati (solo per citarne due: nuovo terminale carbone fermo

dall'inaugurazione, terminale container di Capo Vado che funziona a meno di un terzo della capacità).

I porti per container che operano e si stanno costruendo nel Mediterraneo sono molto più grossi di quest'opera (pur gigantesca e sproporzionata al sito); sono tutti molto sottoutilizzati con un possibile aumento di movimento container pa-

ri a più di 5 volte il dimensionamento di Vado: l'investimento fatto dal privato non garantisce che resti a Vado perché la cifra da lui impegnata è minima (poco più di un euro a container, molto meno del costo di movimentazione); non sarà che l'azienda rinuncerà ai quattro soldi che ha messo e ci troveremo ad utilizzare la piattaforma da 300 milioni per farci pescare i ragazzini?

Il "rendering" del progetto, come purtroppo sempre più spesso accade, rimanda immagini con visioni soffuse, diafane, quasi trasparenti... invece la piattaforma sarà gigantesca anche in altezza (come un palazzo di sei piani) ed occuperà gran parte della visione di cittadini e visitatori che, se si volteranno, vedranno la centrale termoelettrica ulteriormente potenziata!

LIGURIA

I numeri del progetto:  
 210.700 mq  
 di superficie operativa;  
 previsti investimenti  
 per 450 milioni di euro;  
 44 mesi stimati per la  
 realizzazione; capacità  
 di movimentazione  
 di 700mila container  
 l'anno. Immagine  
 ricevuta da R. Cuneo

## L'obsoleta soluzione autostradale

**L**e nuove opere di grande entità che interessano l'Emilia Romagna riguardano soprattutto la viabilità, con nuovi tracciati o il potenziamento di grandi strutture viarie esistenti.

Nella consultazione per la formazione del Piano regionale integrato dei trasporti 2010-2020 (PRIT), Italia Nostra e Legambiente hanno espresso una posizione critica comune per le scelte sul sistema della viabilità, a partire dalle autostrade Orte-Mestre e Cispadana, quindi per il collegamento autostradale Campogalliano-Sassuolo, per l'autostrada di connessione Autocisa e Po, per il passante autostradale a nord di Bologna e per la bretella fra Castelvetro Piacentino ed il porto di Cremona con nuovo scavalco del Po.

Per la nuova Romea da Orte a Mestre, la cui Valutazione d'Impatto Ambientale è stata approvata il 21 ottobre 2010, l'alto contributo di finanziamento privato (8,6 miliardi) rispetto a quello pubblico (1,4 miliardi per raggiungere il costo stimato di 10 miliardi) non basta a giustificare l'intervento. L'opera infatti è fortemente contrastata per gli alti costi ambientali, è posta in dubbio anche per la sua utilità quanto a flussi di traffico, mentre sarebbero urgenti e molto meno costose opere di messa in sicurezza e adeguamento della rete esistente sulle medesime tratte per risolvere in modo definitivo gravi cause di inefficienza.

Per la Cispadana, proposta nel 1962 come strada statale, si profila ora la rilevanza internazionale quale parte del corridoio Lisbona-Kiev, anche se la Direttiva dell'Unione Europea del 20 ottobre 2010 per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci punta per la prima volta sul Corridoio Adriatico-Baltico, con utilizzo di mezzi a minore impatto ambientale (trasporto marittimo e ferroviario) integrati e con nuovi progetti prioritari su ferrovia che interesseranno la pianura Padana: indubbia alternativa all'asse autostradale. Delle caratteristiche dell'opera si contesta soprattutto l'interferenza con i centri urbani e con il reticolo d'insediamenti lineari sui dossi della bassa pianura, mentre l'ipotesi di un percorso alternativo più vicino al Po ricadrebbe in terreni alluvionali con problemi geologici e criticità che debbono emergere nelle valutazioni d'impatto ambientale. Queste considerazioni fanno ritenere, oltre che di difficile realizzazione, anche obsoleta la soluzione autostradale.

**MARINA FOSCHI**

Presidente del CR Emilia Romagna  
 di Italia Nostra

**EZIO RIGHI**

Consigliere della Sezione  
 di Modena di Italia Nostra

GRANDI OPERE

# Piemonte: infrastrutture e devastazioni

MARIA TERESA ROLI

Referente territorio  
C.I. Piemonte/Valled'Aosta

**I**l Piemonte è un territorio martoriato. Trovandosi all'incrocio tra il V Corridoio

sia stata recentemente adeguata la linea storica (e che è molto sottoutilizzata), viene considerata

tracciato a forma di zeta rovesciata e il doppio attraversamento fluviale dello Stura. Il risultato è che, rispetto alla strada statale, si guadagnano ben cinque minuti tra Asti e Cuneo! In cambio però del pedaggio e di un forte impatto ambientale... Non dimentichiamoci poi dell'eredità lasciataci dal "Piemonte delle Olimpiadi Invernali 2006": tante nuove bretelle stradali e autostradali progettate *ad hoc* - tra cui la variante del Monginevro, l'autostrada Torino-Pinerolo, la variante alla Provinciale n. 157 di Bibiana, la variante della S.S. 23 del Sestriere - iniziate e non tutte completate, nonché "faraonici" impianti in Val di Susa, come i trampolini del Salto e la pista di Bob, che ora vanno smantellati e che son risultati insostenibili per i costi di gestione e per l'impatto ambientale.

Anche nel campo energetico il Piemonte investe... territorio e risorse. È in costruzione il termovalorizzatore del Gerbido, che si trasformerà in un bel business per la TRM s.p.a. (a capitale pubblico) potendo smaltire 421 mila tonnellate di rifiuti. Del tutto privato è invece quello di Settimo per rifiuti speciali. E ancora, vasti campi di fotovoltaico a terra in zone agricole e impianti eolici in montagna danno il colpo di grazia al nostro paesaggio. Dunque, territorio e paesaggi compromessi e sprecati: a tal proposito, avendo già subito l'adeguamento dell'aeroporto di Caselle con la "valorizzazione" delle aree circostanti, che dire degli esiti nefasti che la terza pista di Malpensa porterà non solo in Lombardia ma anche in Piemonte?



Europeo, Lisbona-Kiev, e l'Asse 24, Genova-Rotterdam, ha visto sorgere già tre "poli" logistici: l'Alessandrino, retroporto dell'arco ligure, il Centro Interportuale Merci di Novara, e l'interporto di Torino (della SITO spa). Ora si parla anche di rilanciare - come quarto polo - il sottoutilizzato scalo merci Domo 2 nel Verbano: oltre 2 milioni di mq di territorio devastati per questo fallito progetto di interscambio di viabilità ferroviaria.

Lungo ogni asse stradale si trovano incredibili sequenze di capannoni (per lo stoccaggio delle merci), perché ogni comune sembra volere il suo polo logistico. E ovviamente il trasporto su gomma è ancora il modo privilegiato. Le Ferrovie nel frattempo hanno scelto l'Alta Velocità Passeggeri, penalizzando le linee storiche e compromettendo il paesaggio. Il progetto in Val di Susa della Nuova Linea ferroviaria Torino-Lione, nonostante

come tassello ineludibile del V Corridoio Europeo (inserito nel progetto prioritario n. 6 "Asse ferroviario Lione - Trieste - Divaca/Capodistria - Lubiana - Budapest-frontiera Ucraina"). È un'opera insostenibile economicamente e senza giustificazione attendibile nella valutazione dei flussi. Si è anche tornati a parlare del tracciato del Terzo Valico ferroviario sulla linea Genova/Milano, collegata a nord con la Torino/Genova presso Novi Ligure e con la Alessandria/Piacenza a Tortona, opera a lungo bloccata per insostenibilità dichiarata nelle procedure di VIA. Ma torniamo alla mobilità su gomma. Tra i progetti più impattanti, l'Autostrada Pedemontana che collegherà Biella con l'A26 (Voltri-Sempione) in un'area di gran pregio ambientale. E che dire della "Salerno-Reggio Calabria del Nord" (l'Asti-Cuneo)? 93 chilometri di cui 20 di viadotti, ponti e gallerie, più 11 svincoli; con un

## PIEMONTE

Una delle più grandi preoccupazioni per il territorio viene dalla

TAV Torino-Lione (vedi il Bollettino n. 464:

"TAV Torino- Lione: le ragioni del NO" di Maria Teresa Roli).

Viadotto sulla Val Clarea.

Foto di Claudio Giorno, che ringraziamo per la gentile concessione



# Lombardia: altri danni per la Malpensa

## L'ampliamento dell'aeroporto minaccia il Parco del Ticino

In Lombardia il territorio e l'ambiente sono stati stressati da decenni di crescita molto sostenuta che si rapporta, ancora troppo poco, con le esigenze della sostenibilità. Così, se da un lato strade, autostrade, ferrovie, aeroporti, metanodotti, gallerie, ect. vengono percepiti dalla gran parte della collettività lombarda come importanti traguardi in grado di migliorare la qualità della vita e l'efficienza economica, dall'altro si pone troppa poca attenzione alla valutazione dell'impatto ambientale rispetto all'utilità prodotta da queste grandi opere. Ne consegue che in alcuni casi prevalgono interessi economici particolari e soluzioni progettuali scadenti che non rispondono in alcun modo alla pubblica utilità, alla tutela della salute, all'accrescimento qualitativo del paesaggio o a visioni strategiche di ampio respiro.

Negli ultimi tre anni sono salite alla ribalta una serie di proposte di grandi opere di cui è palese l'assoluta inutilità, la sproporzione dell'impatto sull'ambiente e degli alti costi rispetto all'effettivo ritorno. Fortunatamente alcune di queste "cadono" da sé per l'ovvia inattuabilità, come la strada sotterranea che dovrebbe bucare da

sud-nord il ventre di Milano. Altre vengono cascate grazie alle iniziative di cittadini volenterosi, di comunità locali, di comitati, di associazioni (tra cui Italia Nostra), come l'autostrada Cremona-Mantova. E altre risultano inattuabili per l'incombere della crisi economica globale, come la Brebemi, autostrada che dovrebbe collegare direttamente Milano a Brescia.

In questo momento si parla dell'ampliamento dell'aeroporto internazionale di Malpensa in provincia di Varese, fortemente voluto da Sea, società di gestione degli aeroporti milanesi. Tra le varie alternative più tecnologiche e meno im-

**LUIGI SANTAMBROGIO**

*Presidente del CR Lombardia  
di Italia Nostra*

**Negli ultimi tre anni sono salite alla ribalta una serie di proposte di grandi opere di cui è palese l'assoluta e dannosa inutilità**

pattanti, purtroppo si è scelto di costruire una nuova pista dove oggi si trova una delle zone di maggior pregio naturalistico del Parco del Ticino: una vasta area (classificata MAB - man and biosphere - dall'UNESCO), raro esempio di bru-

## PER MILANO UN APPELLO DALL'EUROPA

SIAMO ONORATI DI PUBBLICARE L'APPELLO DEL PRESIDENTE DI EUROPA NOSTRA PLÁCIDO DOMINGO PER IL PARCHEGGIO DEL SANT'AMBROGIO (DAL CORRIERE DELLA SERA - ED. MILANO DEL 9 DICEMBRE 2011)

Amo Milano come l'ha amata Stendhal e tanti altri che ne hanno colto la poesia discreta. (...) Vengo a sapere ora che il luogo simbolo di Milano, dedicato alla permanente celebrazione del patrono della città, piazza Sant'Ambrogio, con la sua splendida Basilica, è occupato da un devastante cantiere per la realizzazione di un parcheggio sotterraneo di cinque piani, per 570 automobili. Non può essere vero. I parcheggi sono senz'altro utili. Ma non nei centri storici, non nel cuore della Milano romana, quella di Ambrogio e Agostino, nelle cui fondamenta sono conservate le spoglie dei primi martiri. Trasformare questa piazza nel tetto di un'autorimessa sotterranea mi sembra davvero poco compatibile con il carattere storico e artistico di questo luogo, che la cultura mondiale vi invidia e vorrebbe vedere conservato nella sua integrità. (...) Europa Nostra, la Voce del patrimonio culturale in Europa, di cui ho l'onore di essere presidente, ha firmato una petizione al Sindaco per appoggiare il "grido di dolore" lanciato da Italia Nostra in relazione a questo cantiere. Spero che chi ha responsabilità decisionale in merito abbia il coraggio, per noi tutti, di sospendere i lavori e riconsiderare il progetto per lasciar godere anche alle generazioni future di questo angolo magico di Milano.

**PLÁCIDO DOMINGO**

## GRANDI OPERE

ghiera, caratterizzata da un alto tasso di biodiversità di flora e fauna con specie anche rare ed in via di estinzione. Senza scordare che è un corridoio utilizzato dagli uccelli migratori, di cui è conclamata la pericolosità per gli stessi aeromobili in fase di decollo ed atterraggio.

Il proposito "privatistico" di Sea è ancor più grave in assenza di documenti programmatici delle competenti autorità di governo regionale, nazionale e comunitario. Tanto meno il Piano Territoriale Regionale lombardo non prevede una diminuzione di aree boschive, né di aree di particolare interesse florofaunistiche. La stessa finalità perseguita da Sea, e cioè l'incremento di

passaggeri e merci, viene quantificata in assenza di un piano strategico nazionale, invocato dalle associazioni ambientaliste, che dovrebbe affrontare complessivamente e strategicamente il già troppo denso sistema degli aeroporti italiani (in particolare nel Nord Italia dove se ne contano ben 7).

Italia Nostra, insieme alle altre associazioni ambientaliste e a moltissimi comuni contigui a Malpensa, è in prima linea per impedire questo inutile scempio con numerose iniziative, da ultimo le Osservazioni allo Studio di Impatto Ambientale del nuovo Master Plan aeroportuale presentate con FAI, WWF e LIPU.



# Incubo parcheggi

Policy ("Europe's Parking U-Turn: from Accommodation to Regulation", ITDP, 2011), anche attraverso la leva del contingentamento dei parcheggi è in corso una non facile riappropriazione degli spazi pubblici - dai marciapiedi alle strade. "Ogni posto macchina occupa dai 15 ai 30 metri quadrati e in media gli automobilisti usano da due a cinque diversi parcheggi al giorno", spiegano gli autori dello studio. "Così ci si è cominciati a chiedere se destinare tutto questo spazio pubblico alle automobili sia ancora ecologica-

## I parcheggi nei centri storici portano all'aumento e non alla riduzione del traffico

**LUCA CARRA**

*Consigliere nazionale di Italia Nostra*

**F**ra le grandi opere vanno annoverati anche i parcheggi sotterranei, che per anni sono stati proposti in tutta Europa come la panacea di traffico e ingorghi. Ma erano gli anni Sessanta. Da allora, o almeno dagli anni Ottanta-Novanta, un pò tutti hanno scoperto che fare parcheggi sotterranei, soprattutto nelle aree centrali, oltre ai ben noti danni al patrimonio storico-artistico (come in piazza Sant'Ambrogio a Milano, purtroppo opera ancora in corso, o al Pincio a Roma, dove il parcheggio è stato sventato grazie a Italia Nostra), porta a un aumento anziché a una riduzione del traffico. Ecco allora farsi strada una nuova politica della sosta e del parcheggio che si prefigge proprio l'opposto di quanto si faceva anche nel decennio passato: puntare al calo del tasso di motorizzazione rendendo sosta e parcheggi sempre più difficili e costosi.

Come mostra uno studio appena pubblicato dall'Institute for Transportation and Development

mente e socialmente sostenibile. Da qui la vera e propria inversione a U compiuta da tante amministrazioni in Europa, che dopo decenni di aumento dei posti auto ora li stanno diminuendo". Alcune città hanno scelto di abolire il tasso minimo di parcheggio per unità immobiliare sostituendolo con uno massimo, che a Zurigo e Stoccolma non supera 1 posto auto per appartamento. Parigi, che nei decenni passati aveva largheggiato in garage, ora fa marcia indietro e vieta la realizzazione di nuovi parcheggi se le nuove edificazioni si trovano a meno di 500 metri da una fermata di mezzo pubblico. Con questa politica a Parigi negli ultimi dieci anni 15.000 posti auto lungo le strade sono stati tolti a favore delle 1.451 stazioni Velib (per 20.000 biciclette pubbliche), di spazio per motorini, car-sharing e pedoni. Il risultato di questo giro di vite è una diminuzione del 13% dei chilometri percorsi in auto dai parigini dal 2003 ad oggi.

MILANO

La stupenda Basilica di Sant'Ambrogio a rischio



Meglio ancora Monaco, che ha pedonalizzato grandi parti del centro creando 120 parcheggi "Park-and-Ride" in prossimità delle stazioni ferroviarie. Inevitabilmente l'uso dell'auto negli ultimi dieci anni è sceso dal 42 al 36%, mentre il 29% degli spostamenti avviene a piedi, il 21% con i mezzi pubblici e il 14% in bicicletta. "Anche i parcheggi sotterranei, considerati fino agli anni Settanta la soluzione della congestione urbana, sono parte del problema", affermano gli autori dello studio, "Anziché ridurre il traffico, l'hanno aumentato fungendo da nuovi attratto-

ri". Per questo sono sempre più rare le città che costruiscono autorimesse sotterranee in centro. E c'è anche chi, come l'amministrazione della cittadina olandese di Breda, ha smantellato un parcheggio sotterraneo ricavato in un canale per rimettere l'acqua, restituendolo a barche e pescatori. Fa scuola anche Zurigo, che per ogni posto creato sotto ne toglie almeno uno in superficie. Solo le città italiane - da Milano a Roma, da Modena a Prato e via via per tutto il Paese - si ostinano a scavare per trovar posto alle troppe automobili.

**Le città che costruiscono parcheggi in centro sono sempre più rare. E noi invece che facciamo?**

*Porti, autostrade, TAV, nuovo cemento e molto altro...*

## Le tante minacce del Friuli

**T**rattando di Grandi Opere in Friuli Venezia Giulia le maggiori, già inserite nella delibera CIPE e che fortemente minacciano patrimonio storico, ambiente e paesaggio, riteniamo siano la "TAV", i nuovi percorsi autostradali, le opere dell'area portuale tra Trieste e Monfalcone per quasi un milione di mq, la manutenzione del fiume Tagliamento. Per questione di brevità, concentriamoci in particolare sulle opere di viabilità. Il Friuli Venezia Giulia, secondo i progetti, dovrebbe diventare un'area strategica di smistamento e transito per merci e persone: attraversata in lungo e in largo dalle direttrici di traffico Nord-Sud (Baltico-Adriatico) e Ovest-Est sul percorso del "Corridoio V", che attraversa l'Europa da Lisbona-Lione a Budapest-Kiev. A fronte di questo nuovo percorso trasportistico, che minaccia rovinose devastazioni, le associazioni ambientaliste insieme ai comitati per la tutela ambientale chiedono invece il potenziamento della linea esistente. Risulterebbe molto più efficace. La nuova linea ferroviaria infatti dovrebbe raggiungere i 250 Km orari, cosa impossibile dovendo subire fermate molto frequenti per servire stazioni turistiche, ae-

roporti, un interporto e quant'altro. E così, in fase di valutazione il progetto è risultato carente riguardo a stima trasportistica, al calcolo costi/benefici, al piano economico-finanziario: né si sa con certezza quanto costerebbe la linea Venezia-Trieste - circa 7 miliardi di euro - né su come coprirne i costi. Inoltre in Veneto la linea correrebbe vicina al mare, in Friuli Venezia Giulia sarebbe più interna, incontrando in entrambi i casi numerosi aspetti di forte sensibilità ambientale e transitando con indifferenza sotto ai borghi storici. Nel solo breve tratto Ronchi-Trieste è prevista una galleria di circa 24 Km, dei quali 14 sotto il Carso, producendo quindi materiali di scavo per oltre 8 milioni di mc, polveri, traffico di camion, inquinamento, senza dimenticare il pericolo di incrociare le grotte carsiche, fortemente presenti in questo territorio. Per quanto riguarda i percorsi autostradali uno dei maggiori è l'allargamento con la terza corsia nel tratto Villesse (TS) - Quarto d'Altino (VE). Riteniamo sia un'azione davvero errata, in quanto, oltre a mancare i soldi, la vera soluzione è nell'uso corretto dei trasporti ferroviari, togliendo quotidianamente centinaia di camion da questo per-

corso: è stato avviato infatti un servizio di trasporto camion su treno, che dovrebbe essere opportunamente incentivato, e non solo qui ovviamente. Ci sarebbe molto da aggiungere purtroppo. Sono previsti interventi massicci un po' in tutta la Regione, come a Grado dove sono previsti interventi per un milione di nuovi metri cubi tutti in aree di interesse ambientale, o quelli sul Monte Zoncolan per almeno 800 posti letto nonostante dovrebbe essere totalmente tutelato e inedificabile. Ma gravi preoccupazioni destano anche le opere che si stanno realizzando ad Aquileia, tra le più importanti città dell'Impero romano. Occorre un piano urbanistico-architettonico per coniugare la città archeologica con quella moderna ed evitare interventi come la Sud Halle costruita accanto la Basilica monumentale, che usa materiali inadatti e stravolge lo spazio architettonico del complesso: sulla base delle sole tracce delle fondamenta e senza documentazione storica, è stato realizzato un edificio in laterizio e cemento armato con rivestimento in pietra, a copertura del pavimento musivo recuperato in loco. Dobbiamo fare in modo che questo non diventi l'esempio - cattivo - per altre simili manomissioni.

**LUCIANA BOSCHIN**

*Presidente del CR Friuli Venezia Giulia di Italia Nostra*

Consulenti:  
arch. Mario Chinese  
(per l'analisi critica del progetto Terme di Grado)  
arch. Francesco Castellan  
(per la conservazione dei monumenti)

## GRANDI OPERE



# Il Trentino e i guai ferroviari

TRENTINO  
 Importanti opere viarie stanno mettendo a repentaglio anche la conservazione di territori ancora intatti...

*Per il Trentino Alto Adige l'attenzione si focalizza sulle grandi opere ferroviarie che stanno interessando la Regione, con pesanti ripercussioni dal punto di vista ambientale ed economico. Ringraziamo il Presidente della Sezione di Italia Nostra di Trento, Paolo Mayr, che ci riassume la situazione con una serie di schede sui progetti in atto: tracciato totale allo stato della progettazione (settembre 2011) 218 km (esclusi cunicoli pilota e gallerie finestra, dal confine di Stato a Verona); lunghezza totale gallerie: circa 194 km (esclusi cunicoli pilota e gallerie finestra); lunghezza totale tratti all'aperto: circa 24 km*

**PAOLO MAYR**

Presidente della Sezione Trento di Italia Nostra

**Galleria di base del Brennero**

Breve descrizione: galleria a due canne, 23 km in Italia e 32 km in Austria. Progetto definitivo approvato con Delibera CIPE 31.7.2009, n. 71; avvio della realizzazione per lotti costruttivi autorizzato con Delibera CIPE 18.11.2010, n. 83. Cunicolo esplorativo per 27,3 km in Italia da Aicha (BZ) al confine Stato, con progetto approvato nel 2006 (e lavori già eseguiti per circa 10,5 km più una galleria finestra di 1,7 km). Stima ufficiale di costo per l'Italia: 4,14 miliardi senza oneri finanziari (*VIII Allegato Infrastrutture*, settembre 2010); altre stime ufficiali: 12 miliardi (Relazione della Corte dei Conti dell'Austria sul bilancio statale 2010); stime indipendenti vicine all'ultima.

I principali impatti ambientali previsti: insterilimento delle risorse idriche sotterranee tra cui le terme del Brennero, cantieri diffusi per almeno 30 anni in Valle dell'Isarco, 11.680.000 mc di smarino (ovvero detriti provenienti dai lavori di scavo di gallerie, cave e miniere, *ndr.*), devastazione delle aree di deposito, danni a paesaggio e habitat.

**Linea di accesso Sud alla galleria di base del Brennero**

Breve descrizione: da Fortezza a Verona circa 195 km (di cui circa 171 km in galleria a due canne) suddivisi in lotti prioritari (in totale circa 123 km) e tratte di completamento (in totale circa 72 km) per circa 82 km nella Provincia di Bolzano, circa 80 km nella Provincia di Trento e circa 33 km nella Provincia di Verona. Stima ufficiale di costo: 4,019 miliardi non onnicomprensivi (*VIII Allegato Infrastrutture*, settembre 2010); altre stime ufficiali: 8 miliardi\*; stime indipendenti: 18,7 miliardi per le sole infrastrutture\*\*.

Principali impatti ambientali attesi nella sola Provincia di Trento: interferenze da gravi a significative sulle risorse idriche (120 su risorse idriche sotterranee, 119 su risorse idriche superficiali); cantieri diffusi almeno fino al 2040; 11.250.000 mc di smarino (dichiarati in gran parte riutilizzabili, ma senza un piano di reimpiego); consumo irreversibile di 80 ha di territorio (senza contare viabilità di cantiere ed aree di deposito temporaneo dei materiali di scavo); danni a terreni agricoli; impossibile completa mitigazione dell'inquinamento acustico nei tratti all'aperto; impatti visivi e su aree protette.

**Progetto Metroland in Provincia di Trento**

Il progetto si trova ancora al livello degli studi di fattibilità ma - per dimensioni, impatti e costi stimati - rischia di pesare persino più dei lotti trentini dell'eventuale nuova infrastruttura verso il Brennero. L'idea si articola in quattro collegamenti dei soli capoluoghi di valle della provincia alla linea del Brennero in Val d'Adige, per 170 km di linea probabilmente monorotaia, prevalentemente in galleria, in 25 anni di lavoro e costi preventivati in circa 4 miliardi nel 2008.

Notevoli perplessità su fattibilità e funzionalità del progetto e su conseguenti dissesti idrogeologici sono avanzate da molti amministratori locali e sono anche emerse nella Conferenza di informazione organizzata proprio dalla Provincia di Trento il 23 maggio del 2011 "Il progetto Metroland sul collegamento ferroviario veloce fra le valli del Trentino".

\* Cfr. "Trentino", 31.8.2007, Verona-Fortezza, il Cipe approva l'ampliamento

\*\* Cfr. presentazione power point di CICCONI I., Un tunnel senza fine, Bolzano, 31.5.2007



# L'errato "sviluppo" del Veneto

Il Veneto è una delle regioni più "mangiate" d'Italia e ancora non si riesce a fermare la vecchia e superata idea di "sviluppo" basata sulle infrastrutture: dalla Valdastico Sud e il Passante di Mestre, a quelle future, come la Pedemontana Veneta, la camionale Padova-Mestre, la Bovolentana e la Nuova Romea Commerciale che attraverserà il parco del Delta del Po. Solo per citarne alcune.

E si continua anche a ricoprire il territorio con faraonici piani di urbanizzazione buoni per tutti gli scopi: Veneto City, una nuova realtà esclusivamente commerciale e a servizi, fra Padova e Mestre, a Dolo, su un'area di 2.617.000 mq in gran parte ancora agricola; la megazona industriale di 600 ettari a Cà Cappello, proprio ai bordi del Parco Regionale Delta del Po; nel Vicentino un centro equestre per 212mila mq, più un parco tecnologico per 616mila mq, più due centri per magazzini logistici per altri 600mila mq, per un totale di 180 campi agricoli consumati; a seguire l'intervento a Tessera con la previsione della sub lagunare per Venezia, e a Verona il Motorcity, il tutto nel più sovrano disprezzo per il

fragile equilibrio idrogeologico del territorio. E ancora, nell'Altopiano dei 7 Comuni dagli anni '60 sono state costruite 22mila seconde case mentre il *Progetto Neve* prevede un investimento di 50 milioni di euro su un'area scarsamente innervata e in un territorio carsico privo di acqua.

Per non farci mancare nulla, è stata cambiata la legge istitutiva del parco del Delta del Po che pretendeva che la centrale Enel a Camerini, nel cuore del Parco, fosse alimentata a gas o combustibile equivalente (per cui fu realizzato il contestato rigassificatore offshore più grande del mondo), perché l'Enel ha deciso che il gas è troppo caro e quindi la centrale dovrà funzionare a carbone... ma un carbone pulito!

Non ancora contenti, sempre in contrasto con le normative, si è in procinto di autorizzare anche l'ampliamento del cementificio di Monselice proprio nel Parco dei Colli Euganei di fronte alla casa del Petrarca ad Arquà.

Purtroppo ci sarebbero ancora molti progetti da nominare... E i politici ancora si chiedono perché i nostri "Borghi Antichi" non siano inseriti fra i più belli d'Italia!

**MARIA LETIZIA PANAJOTTI**

Presidente del CR Veneto  
di Italia Nostra

## Sul Ponte sventola bandiera bianca



Il caso del Lido di Venezia resterà negli anni come esempio di cattiva amministrazione: per (non) realizzare una grande opera, l'intera isola verrà per sempre stravolta. La vicenda, complicatissima e grottesca, sembra ora alle battute finali, con una resa del Comune al gruppo finanziario che, grazie a errori e arroganza di amministratori e commissario straordinario, ha di fatto in mano parte del Lido nonché - sembra incredibile - la sopravvivenza dello stesso Comune di Venezia.

La costruzione del nuovo Palazzo del Cinema viene messa dal governo Prodi fra gli interventi per il 150° anniversario dell'Unità d'Italia. Il sindaco Cacciari cerca fondi con la vendita dell'Ospedale al mare, un complesso primo novecentesco dismesso, di cui molti padiglioni (ci sono anche un pregevole teatrino e una chiesa) furono finanziati da donazioni private, con vincolo morale di destinazione ospedaliera. Il ministro per i beni culturali Rutelli provvede l'opera di un commissario (Vincenzo Spaziante) per realizzare i lavori in deroga ai normali strumenti urbanistici (sub commissario è Angelo De

**LIDIA FERSUOCH**

Presidente della Sezione  
Venezia di Italia Nostra

LIDO DI VENEZIA

Tragico esempio di  
cattiva amministrazione

## GRANDI OPERE

**Invece del  
Palacinema  
ora c'è  
un enorme buco  
costato  
37 milioni  
di soldi pubblici**



Sanctis, poi arrestato), e di una commissione (ne fa parte Angelo Balducci, poi arrestato), che autorizza la vendita. Il 12 febbraio 2009 nel cantiere del Palacinema inizia l'abbattimento della storica pineta. Negli scavi però si scopre dell'amianto, che blocca i lavori. Il nuovo primo ministro Berlusconi, su richiesta di Cacciari e del ministro Brunetta, estende i poteri del commissario Spaziante (funzionario della Protezione civile benché al Lido non si abbia alcuna emergenza) "per la realizzazione di ogni altro intervento nella medesima isola del Lido": l'urbanistica dell'intera isola è commissariata. Le conferenze di servizi, di cui fa parte il commissario (segretario è Mauro Della Giovampaola, poi arrestato), possono trattare progetti relativi anche ad altre aree dell'isola, acquistate dalla società finanziaria EstCapital (tra cui una mega darsena lungo la diga di S. Nicolò, edificazioni nel Parco della Favorita, poco distante dall'Ospedale, e all'interno del Forte austriaco di Malamocco), nonché grandi progetti immobiliari di altre società nel centro del Lido, e addirittura concernenti l'isola della Certosa. Sempre nel 2009 si rinviene amianto anche nel sedime dell'Ospedale al mare; EstCapital non intende accollarsi i 10 milioni previsti per la bonifica e minaccia di far saltare il rogito. Inevitabile sarebbe la bancarotta del Comune, che dovrebbe versare alla finanziaria il doppio dell'anticipo (32 milioni) senza più incassare i 40 milioni, già messi a bilancio, mentre l'impresa Sacaim, vincitrice dell'appalto per il Palacinema, pretenderebbe 20 milioni per danni e pagamento lavori. Al posto del Palacinema ora non c'è che un enorme buco, costato 37 milioni di soldi pubblici, quando si potevano restaurare strutture esistenti e sotto utilizzate, come l'ex Casinò. Il sindaco Orsoni si avvia a firmare una convenzione con EstCapital, seguendo le orme del commissario, il cui mandato fallimentare sta per spirare: in cambio della salvezza del Comune e dell'agognato rogito, EstCapital potrà costruire la darsena più grande d'Europa (in un'area naturalistica di pregio e accanto a zona protetta) con albergo, edifici, parcheggi per 500 automobili, avrà in concessione l'arenile, ora pubblico, costruirà una grande struttura ricettiva residenziale alberghiera nell'Ospedale al mare, abbattendolo, e abbattendo con esso l'ultimo presidio sanitario attivo (un edificio per il cui restauro nel 1999 si erano spesi 5,4 miliardi), realizzerà un grande complesso al centro dell'isola, nel verde Parco della Favorita, costruirà all'interno del monumentale Forte di Malamocco - vincolato! - 35 villette, un albergo di 120 camere, piscina, Spa; ridisegnerà anche il Palacinema, ridimensionato a modesto auditorio al posto del grandioso progetto iniziale. Recentemente il sindaco ha rilanciato lo sciagurato progetto di metropolitana sublagunare a collegamento dell'aeroporto con le Fondamente nuove, ma c'è chi ha proposto di prolungarne il tracciato al Lido, fino a S. Nicolò. Oltre a questo collegamento con l'aeroporto, la nuova darsena di lusso avrebbe anche la grande fortuna, sempre grazie a soldi pubblici, di vedere la costruzione dell'enorme e costosissima diga (la cosiddetta *lunata*) eretta dal Consorzio Venezia Nuova a mare presso la diga di S. Nicolò per abbattere le acque alte (nonostante studi del CNR evidenziassero la sua totale inutilità). Sarebbe molto utile per riparare la stessa darsena dagli sciroccali... Per chiosare l'amaro racconto - in tema di celebrazioni per l'Unità di Italia - ci viene in mente un celeberrimo verso del poeta veneziano Arnaldo Fusinato, alla notizia della resa agli austriaci nel 1849: "sul ponte sventola bandiera bianca". Allora però si trattava della resa di eroici patrioti, ora di poco coraggiosi amministratori. Bella celebrazione del Centocinquantenario!

### VENEZIA

Gondolieri contro una delle tante minacce a questa città unica al mondo: il moto ondoso (per approfondimenti vedi il Bollettino n. 463 "Venezia, tanti guai").

Foto ricevuta da L. Fersuoch



# NOTIZIE DALLA SEDE CENTRALE

*Di seguito si riportano in estrema sintesi parte delle attività svolte dal Nazionale di Italia Nostra da ottobre a dicembre 2011*

## Amministrazione

Coordinamento uffici segreteria nazionale; amministrazione; controllo ufficio soci e abbonamenti; rapporti con Sezioni, CR e Consiglieri nazionali, con banche e poste; rapporti e gestione fornitori e clienti; incassi e pagamenti; emissione fatture e pagamenti tasse sede centrale e per conto sezioni e CR; controllo versamenti quote da sezioni; controllo documenti e ripartizione 5xmille sezioni; presenze e paghe del personale; controllo e rendicontazioni progetti; rimborsi consiglieri; partecipazioni riunioni Giunta e CDN; preparazione documenti e schede per referendum; sopralluogo alla Riserva Naturale Orientata *Monte Capodarso e Valle dell'Imera Meridionale* per verifica contratti del direttore, con consulenza dell'Ufficio Legale.

## Appelli

Per il nuovo ministro dei beni culturali; in difesa dell'Aquila a oltre due anni dal terremoto; contro le modifiche alla legge quadro 394/1991 sui parchi nazionali; a sostegno delle biblioteche italiane e degli archivi.

## Azioni legali

Museo del Mastio della Rocca di Monselice, realizzazione impianto di risalita (costituzione parte civile); variante alla S.P. 438 Lauretana Comune di Asciano, Loc. Camparoli (ricorso al Cons. di Stato contro sentenza TAR Toscana); abusivismo edilizio villino liberty a Pescara (costituzione di parte civile); discarica Bussi, inquinamento falde acquifere in area protetta costa abruzzese (costituzione parte civile); variante al PRG di Cercola (ricorso Tar Campania); contro autorizzazioni della Provincia di Modena alla soc. Vignola Calcestruzzi srl per impianto di produzione di bitume (ricorso Tar Emilia-Romagna); Centrale di Porto Tolle (costituzione parte civile e costituzione al Cons. di Stato su sentenza n. 3107/2011); lottizzazione Parco della Vernavola, Pavia (controricorso al Cons. di Stato su appello avverso sentenza Tar Lombardia); diffida al Min. ambiente su rinnovo procedura di VIA per centrale termoelettrica di Porto Tolle; discarica di Corcolle - San Vittorino (ricorso Tar Lazio); diffida su rinnovo procedura di VIA per progetto di attraversamento stabile dello Stretto di Messina e collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia.

## Bollettino e pubblicazioni

Italia sott'acqua (n. 466); il presente numero e preparazione del prossimo; editing Quaderno n. 29 "La città venduta"

## Campagne nazionali

17-23 ottobre: Campagna "Paesaggi sensibili 2011: paesaggi agrari" (Roma, 12 ott. conferenza stampa di lancio); per Convegno nazionale riunioni preparatorie, contatti con i relatori e con Coldiretti.

## Congresso Nazionale dei Soci

Organizzazione del Convegno/Congresso, in stretta collaborazione con la Presidente: numerose attività, tra cui richiesta e ottenimento di tre sale della sede dell'Acì a titolo gratuito e relativo sopralluogo per l'organizzazione dei lavori; individuazione delle strutture alberghiere per il soggiorno dei soci; diffusione a sezioni, CR e Consiglio direttivo delle informazioni sulla logistica; contatti con i relatori; raccolta delle prenotazioni degli interventi; inviti alle Autorità e altre associazioni ambientaliste; rimborsi spese.

## Convegni/eventi/iniziativa/riunioni/studi

Conferenze stampa: su appello al Sindaco Pisapia contro parcheggio in piazza Sant'Ambrogio (Milano, 25 ott.); Cnel-Istat di presentazione dei domini per misurazione del benessere (Roma, 4 nov.). Partecipazione Convegno internazionale "La Storia del Paesaggio agrario italiano di Emilio Sereni cinquant'anni dopo" (Gattatico, 10/12 nov.). Convegno "L'Italia diversa. L'ambientalismo nel nostro Paese: storia, risultati e nuove prospettive" con presentazione dell'omonimo volume (Milano, 17 nov./Roma, 24 nov.); Congresso nazionale dei soci con presentazione del Quaderno n. 29 "La città venduta" (Roma, 25-26 nov.). Cerimonia del Premio nazionale *Umberto Zanotti Bianco 2011* (Roma, 29 nov.). Partecipazioni: a Congresso nazionale di Legambiente (2/4 dic.); a incontri e cerimonie del Wwf; al convegno "L'Aquila, una storia da ricostruire" presso la Prov. di Roma (25 nov.); al convegno nazionale di Federparchi sui 20 anni dalla legge quadro sui parchi 394/1991 (Roma, 6 dic.).

## Convenzioni/Protocolli d'Intesa

Delega al Presidente del CR Lazio a partecipare al Bando dei Grandi Eventi Culturali della Regione Lazio per il 2012, con sottoscrizione ed invio del progetto su Convegno nazionale "La figura di Pietro Fedele nell'Italia unita. Intellettuale, Storico, Politico".

## Educazione al patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale

Corso e concorso "Il paesaggio raccontato dai ragazzi"; comunicazione-lancio, raccolta adesioni scuole (circa 160). Primi seminari del corso di aggiornamento per docenti (in collaborazione con le sedi locali): Fuscaldo, 29 ott.; Bologna, 7 nov.; Alessandria, 7 nov.; Siracusa, 8 nov.; Roma, 10 nov.; Termoli, 11 nov.; Taranto, 15 nov.; Cagliari, 24 nov.; Ancona, 28 nov. Italia Nostra/MIUR: corso e concorso "Turismo a scuola di sostenibilità"; comunicazione-lancio, raccolta adesioni scuole (circa 120); primo seminario del corso di aggiornamento per docenti in collaborazione con il Ministero (Roma, 15 dic.).

## Gruppi di lavoro

Gruppo incaricato dal CDN per analisi sulla tutela della Villa Reale di Monza: riunioni a Milano e sopralluogo il 20 settembre.

## Incontri della presidente con Sezioni e Consigli regionali

Con presidenti di Abruzzo e Molise; con il presidente di ANAI (Associazione degli archivisti italiani).

## Sito web

40.000 contatti mensili con punte giornaliere di 1.800; oltre 1.000 "mi piace" su Facebook e visualizzazioni a settimana. Invio newsletter a circa 6.700 indirizzi. Aggiornamento quotidiano con news dal territorio e nazionali, eventi, rassegna stampa, articoli e saggi da leggere. Assistenza web istituzionale a sezioni e CR. Reperimento ed editing di immagini e filmati.

## Tutela

Richiesta d'accesso agli atti su dichiarazione d'interesse culturale "Officina Meccanica Stanguellini" - Modena. Lettera al Pres. del Consiglio e Min. dello Sviluppo Economico contro possibile nomina del Pres. della SAT a sottosegretario ai Min. di Infrastrutture e Sviluppo Economico. Tutela affreschi del Vasari a Palazzo Vecchio - Firenze: esposto alla Procura della Repubblica. Lettera contro la traslazione di resti etruschi e romani a S. Casciano Val di Pesa. Richiesta di impegno sull'utilizzo in chiave ambientale del futuro budget dell'UE (2014 -2020) con altre associazioni. Osservazioni delle ass. ambientaliste su procedura di VIA per progetto del Ponte sullo Stretto. Lettera al Pres. del Consiglio e Min. per i Beni culturali per nomina di un nuovo segretario generale del Mibac. Richieste di incontro ai ministri Beni culturali, Ambiente, Sviluppo Economico, Giustizia per la presentazione delle mozioni del Congresso nazionale dei Soci.

## Ufficio Stampa

Comunicati: (ottobre) Riprendiamoci la terra! Gli eventi della IV campagna nazionale dei 'Paesaggi Sensibili' (con Coldiretti); La tutela della salute e dell'ambiente non possono essere subordinate alla realizzazione di un'opera pubblica; Pompei, un anno dopo; Vento di crisi sull'autostrada tirrenica; Il naufragio dell'archeologia romana; su appello al Sindaco Pisapia per la revoca del progetto del parcheggio in piazza Sant'Ambrogio; (novembre) Settimana Europea per la Riduzione dei Rifiuti dal 19 al 27 novembre (con Ass. Comuni Virtuosi-Porta la Sporta-Adiconsum); Non solo Pil: paesaggio e patrimonio culturale per misurare il benessere della società italiana; Quante bugie su L'Aquila! A oltre due anni la città storica muore; Poca Europa nel governo Monti; Un'Italia diversa in un libro imperdibile (con Fondazione 3M, Fai, Lipu, Tci, Wwf); L'Italia mangiata (Congresso Nazionale dei Soci); diffusione invito cerimonia per il Premio nazionale *Umberto Zanotti Bianco 2011*; (dicembre) diffusione appello per tutelare l'affresco del Vasari a Palazzo Vecchio.

# Julius Baer

## *per la cultura*

La storia di **Julius Baer**, il più importante gruppo svizzero di private banking, risale al 1890. Con 40 sedi distribuite in tutto il mondo (la Julius Baer SIM S.p.A. è a Milano dal 2008 e ora anche a Roma) e oltre 3600 collaboratori la nostra filosofia è di seguire assiduamente da vicino ogni singolo cliente con una consulenza personalizzata. Prospettiva globale, presenza locale e una solida competenza finanziaria, questo è il nostro modello operativo. Ci sentiamo parte integrante della società, riteniamo importante prendere sul serio le esigenze delle persone e del mondo circostante, e per questo facciamo della responsabilità sociale un fondamento del nostro modo di pensare e agire. Serio è quindi il nostro impegno a sostegno della cultura e dell'arte in ogni loro espressione, tutte le discipline scientifiche e le opere a scopo benefico, con una particolare attenzione rivolta alla gioventù. Da qui è nata la **Fondazione Julius Baer**.

Tra i tanti progetti in quest'occasione vorremmo parlarvi della **Collezione d'arte Julius Baer**, che comprende oltre 5000 opere, soprattutto d'arte contemporanea svizzera. L'arte è il fondamento dell'espressione umana e della sua capacità di descrivere il mondo attraverso la creatività: attraverso la nostra collezione desideriamo preservare e incentivare l'arte, partendo da artisti emergenti svizzeri. E con orgoglio, molti sono anche diventati nomi affermati nel panorama artistico mondiale, come John Armleder, Markus Raetz, Pipilotti Rist, Ugo Rondinone, Dieter Roth e Beat Zoderer.

La nostra collezione non è chiusa in un museo, ma fa parte della vita quotidiana del Gruppo: tutte le opere infatti sono esposte negli spazi comuni, sale conferenze, uffici e corridoi delle diverse sedi in Svizzera e all'estero, così da essere fruibili da tutti, collaboratori e clienti. E per permettere anche a un pubblico più ampio di apprezzare questa produzione unica nel suo genere sponsorizziamo eventi artistici di rilievo internazionale, come il **St. Moritz Art Masters**.

A rendere ancora più ampio l'impegno della Fondazione per l'arte, possiamo ricordare anche alcuni premi particolarmente apprezzati. Tra questi, lo **Swiss Exhibition Award** (organizzato con l'Ufficio Federale svizzero della Cultura, col quale dal 2009 premiamo professionisti attivi nell'organizzazione e gestione di mostre d'arte contemporanea), e lo **Swiss Photo Award**, del quale facciamo parte dal 2010 assegnando il premio nella categoria Belle Arti e contribuendo alla sua divulgazione con l'acquisto di alcuni lavori fotografici.

*“L'arte è un bene comune che vogliamo condividere con tutti”*, afferma il curatore della nostra collezione Christian Zingg. Questa è la filosofia che ha portato il Gruppo a fare un importante investimento per sfruttare le potenzialità di internet realizzando un museo virtuale, ricco di opere, e destinato ulteriormente a incrementarsi, con slide show interattive corredate da informazioni e dettagli.

Invitiamo tutti a visitare il nostro museo su  
***www.museum.juliusbaer.com!***

*Idea grafica dall'opera di Armleder John Michael, Pour Painting, 1998*