

IL CONSUMO DI SUOLO IN ITALIA, UN FENOMENO DI BULIMIA

L'URBANIZZAZIONE IN ITALIA È STATA SEGNATA DALLA SMANIA DI CONSUMO BULIMICO DI SPAZIO, DI SUOLO, DI SODDISFAZIONE DEGLI APPETITI DELLA RENDITA FONDIARIA. MANCA ANCORA UNA REALE CAPACITÀ DI REGOLAZIONE. LA TRASFORMAZIONE DEL NOSTRO PAESE NELL'ANALISI DEL PRESIDENTE DELLA SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA.

Se c'è un dato che rappresenta al meglio la cifra delle trasformazioni più recenti dello spazio geografico italiano, questo è il vertiginoso aumento nel consumo di suolo. A partire dal secondo dopoguerra, infatti, il trend, già in atto nei decenni precedenti, relativo alla sterilizzazione di ampie porzioni del Belpaese, si è impennato denunciando così l'affermazione di un atteggiamento culturale, di un'organizzazione sociale e di un modello di sviluppo economico che, proiettati sul territorio, hanno generato un'autentica ingordigia consumistica che ha stravolto il rapporto relativo tra gli spazi propri dell'insediamento, della produzione e del *loisir*, a tutto detrimento di una capacità di riproduzione territoriale che avesse riguardo della sostenibilità complessiva del sistema geografico.

Certamente l'adeguamento delle strutture territoriali alle esigenze di rinnovamento dell'organizzazione socio-economica del paese, non poteva non concretizzarsi in espansione delle dotazioni infrastrutturali, così come non poteva non vedersi potenziata un'armatura urbana che, oltretutto, era chiamata ad assorbire il flusso di popolazione proveniente dalle campagne, con il conseguente crescente fabbisogno abitativo.

Non meno indispensabile appariva l'individuazione e l'attrezzamento di spazi specifici da destinarsi ad accogliere le crescenti produzioni industriali.

Tuttavia, ben presto si è dovuto verificare come si manifestassero distorsioni originate per lo più dal prevalere di atteggiamenti speculativi, quando non di rapina, che vedevano soggetti attivi - dalle più diverse connotazioni - agire di fronte a una platea di responsabili della gestione della cosa pubblica alquanto disattenti, quando non conniventi.

Per quanto riguarda il necessario ammodernamento della rete infrastrutturale, mentre un discorso a parte meriterebbe il trasporto aereo, è noto a tutti come questo

abbia privilegiato di gran lunga il trasporto su gomma, piuttosto che altri possibili e certamente efficienti sistemi di trasporto. L'ampliamento della rete autostradale e di quella ordinaria, la capillarità anche in ambiente rurale di una maglia di mobilità incentrata sull'utilizzo di massa della motorizzazione privata, sono tutti elementi che hanno sottratto possibilità di crescita alla rete ferroviaria, alla navigazione interna

e a quella di cabotaggio, allo sviluppo cioè di un rapporto trasporti-territorio assai meno consumistico o, se si vuole, assai più rispettoso della risorsa ambientale e, in via mediata, della disponibilità di suolo. Peraltro, quando ciò è stato recepito, attraverso "cure del ferro", piuttosto che attraverso autostrade del mare, piuttosto che progetti di canali navigabili, lo si è fatto, da un lato, in maniera ondivaga, finendo

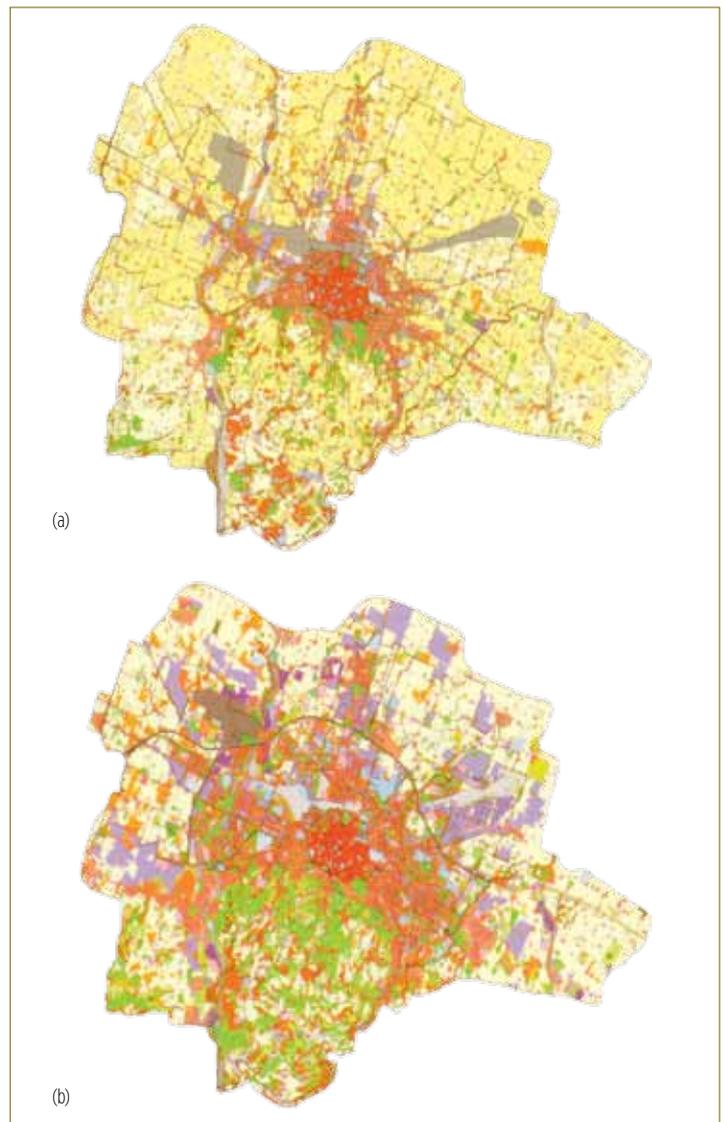


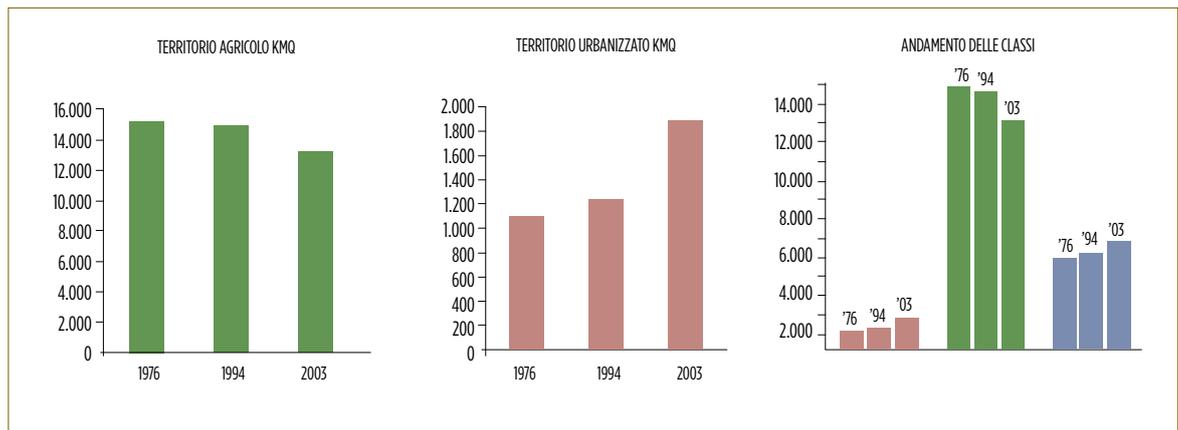
FIG. 1
USO DEL SUOLO
A BOLOGNA

L'evidenza dello straordinario consumo di suolo si può apprezzare, con immediatezza, dal confronto fra la situazione del 1954 (a) e quella al 2001 (b) del territorio bolognese, peraltro amministrato negli anni in modo accorto.

FIG. 2
USO DEL SUOLO
IN EMILIA-ROMAGNA

Gli istogrammi mettono in luce gli andamenti di utilizzo del suolo tra il 1976 e il 2003.

- Territorio agricolo
- Territorio urbanizzato
- Territorio non agricolo



addirittura per produrre “incompiute” che hanno ulteriormente aggravato il consumo di spazio senza apportare alcun beneficio e, dall’altro, non sono state supportate da una reale volontà di investimento, in grado di sviluppare produttività ed efficienza e dare dunque l’avvio a una vera inversione di marcia.

Senza voler banalizzare, per limitarci agli spazi urbani, realtà che sono più immediatamente percepibili di altre, si pensi a quanto si è fatto soprattutto negli ultimi anni nella realizzazione delle piste ciclabili che, ove sono state realizzate con lo spirito di cui sopra, si sono risolte esclusivamente in un consumo ulteriore di spazio a detrimento di altri usi, magari verde urbano, senza raggiungere i reali lodevoli obiettivi prefissati.

Sullo sviluppo urbano, fattore indubitabile dell’ammodernamento territoriale che si sarebbe dovuto realizzare, non si può non notare come questo abbia finito per rappresentare una vera e propria metastatizzazione degli spazi rurali, che sono stati trasformati dallo *sprawl* delle città di ogni parte d’Italia in immense periferie senza anima e dunque senza identità, ma certamente caratterizzate da chilometri e chilometri quadrati di asfalto e di cemento che hanno ridotto, senza alcun rispetto della scarsità del bene, la dotazione di suolo di cui la penisola dispone. Un’urbanizzazione, dunque, segnata – più che dall’esigenza di adeguare al mutato contesto economico-produttivo il sistema insediativo e il suo supporto all’organizzazione funzionale degli spazi economici – ancora una volta dalla smania di consumo bulimico di spazio, di suolo, di soddisfazione degli appetiti della rendita fondiaria e dei suoi beneficiari.

Anche lo sviluppo industriale, infine, non si è sottratto a logiche territoriali segnate dal largo consumo di suolo, essendo prevalso un modello localizzativo di una qualche efficacia competitiva e di una buona integrazione con l’esistente, ma

che, giocando sulla dispersione areale, ha comportato largo impiego di suolo in forte integrazione con quanto accadeva nell’espansione del tessuto insediativo e abitativo. Non minore domanda di aree, peraltro, si registrava da parte della grande industria che poteva contare sul peso sociale esercitata per ottenere da parte dei gestori degli strumenti urbanistici un’adeguata offerta. In altri termini, sollecitati dagli introiti consentiti dagli oneri di urbanizzazione e scarsamente resistenti alle pressioni degli interessi costituiti, gli amministratori locali hanno

finito per assecondare ciò che invece avrebbero dovuto, se non contrastare, per lo meno regolamentare.

Il risultato è quello che abbiamo tutti sotto gli occhi, con prospettive non rosee se si pensa al “piano casa” di recente varato e alla perdurante prassi sanatoria alla quale siamo stati tutti abituati.

Franco Salvatore

Presidente Società geografica italiana

SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA, UN IMPEGNO CONTINUO DAL 1867

Fondata a Firenze nel 1867 e trasferita nel 1872 a Roma, la Società geografica italiana organizzò e patrocinò spedizioni in Africa, Sudamerica, Asia centrale e Papuasie. L’attività di viaggi ed esplorazioni, strettamente connessa alla politica coloniale dell’Italia d’inizio Novecento, fu abbandonata dopo la seconda guerra mondiale, quando la Società cominciò a lavorare come istituto culturale legato al mondo della ricerca universitaria.

Ente morale tutelato e vigilato dallo Stato, ha forma associativa con circa 1600 iscritti e conserva un ricchissimo patrimonio di documenti, cartografie, fotografie e volumi rari. La biblioteca specializzata di oltre 400 mila volumi è considerata la più importante d’Italia e una delle più ricche d’Europa in ambito geografico. Pubblica ininterrottamente, dal 1868, una delle più antiche riviste accademiche di geografia al mondo, il *Bollettino della Società Geografica Italiana*, con articoli, notizie e recensioni, oltre a volumi e cataloghi specialistici.

Negli ultimi anni, oltre alla missione di tutelare e rendere fruibile agli studiosi un importante patrimonio culturale, la Società geografica italiana segue la vocazione di istituto di ricerca che produce attività aperte al pubblico (mostre, convegni, seminari) e studi utili alla collettività in campo geografico, ma non solo.

L’esperienza dei ricercatori della Società geografica italiana è richiesta nelle valutazioni d’impatto ambientale per la gestione e la salvaguardia delle risorse, nei programmi internazionali di cooperazione allo sviluppo, nella realizzazione di carte dell’Italia per la gestione di aree a rischio. L’istituto di Villa Celimontana, in qualità di associazione ambientalista, contribuisce a sviluppare le tematiche connesse alla Convenzione europea sul Paesaggio: un settore, quello della tutela e gestione del patrimonio paesaggistico, in cui è impegnato in sintonia con l’azione che sta svolgendo il ministero per i Beni e le attività culturali. Insieme ad altri enti e istituzioni nazionali ha partecipato attivamente al complesso di iniziative avviate per le celebrazioni del quinto centenario dei viaggi di Amerigo Vespucci e del 750° anniversario della nascita di Marco Polo. È attualmente impegnata

nelle attività del Comitato nazionale per le celebrazioni del bicentenario della nascita di Guglielmo Massaja, instancabile e avventuroso missionario cattolico in terra africana.



www.societageografica.it