

Città e mercato

di Gastone Ave

Urbanista, docente dell'Università di Ferrara



La legge attuale vuole predeterminare ogni possibile trasformazione del territorio, ma ha caricato gli enti locali di un eccesso di procedure, che insieme alla scarsa conoscenza dei meccanismi che regolano il mercato edilizio ha provocato spesso rallentamenti incompatibili con le aspettative degli investitori.

Trasformazioni del territorio Consumo di suolo e svincoli autostradali

Il contenimento dell'uso del suolo sembra raccogliere consensi unanimi e appare come il filo rosso comune alle proposte di modifica in corso di alcune leggi urbanistiche regionali. È questo, per esempio, uno dei criteri conduttori della revisione in corso della lr 20 del 2000 da parte della regione **Emilia-Romagna**. La legge attuale vuole predeterminare **ogni possibile trasformazione del territorio**, ma ha caricato gli enti locali di un eccesso di procedure, che insieme alla scarsa conoscenza dei meccanismi che regolano il mercato edilizio ha provocato spesso rallentamenti incompatibili con le aspettative degli investitori

nella approvazione e gestione degli strumenti urbanistici. Oltre al contenimento nell'uso del suolo per le **nuove costruzioni**, occorre **rivedere l'uso del suolo già occupato**. Il tema della **demolizione e ricostruzione**, per quanto non sia più un tabù come anni fa, è ancora poco praticato. Vi è un'apparente convergenza di opinioni che va dalle associazioni dei costruttori (in primo luogo Ance) agli ordini professionali e agli enti locali, fino all'Anci. Ma nella pratica spesso le leggi urbanistiche regionali pongono così tanti ostacoli burocratici e **costi da scoraggiare l'uso della demolizione e ricostruzione**. Con il risultato di **incrementare la pressione sui terreni esterni**, dove i processi edificatori appaiono più snelli e veloci. Occorre avere una visione estesa al sistema delle infrastrutture e del territorio a esse connesso. Il presidente dell'Anci, **Piero Fassino**,

ha dichiarato nell'aprile scorso che intende proporre ai comuni aderenti l'applicazione di una ricerca fatta dall'Università di Perugia (Unipg) sul territorio improduttivo occupato dagli svincoli della rete viaria autostradale. La ricerca, coordinata da **Angelo Frascarelli**, professore di Economia e Politica Agraria di Unipg, fa emergere che il territorio impermeabilizzato in modo irreversibile è passato dal 2,7% al 7,0% tra gli anni Cinquanta e il 2014 e che le infrastrutture viarie hanno contribuito per oltre il 41% del totale a tale fenomeno. Ma oltre allo spazio occupato direttamente, le infrastrutture stradali frammentano le estensioni del territorio in piccoli ritagli, che rimangono privi di qualsiasi utilizzo. **La ricerca** ha focalizzato il territorio consumato da **cinque svincoli stradali** (Orte, Seriate, Val Vibrata, Capalbio e Ponte San Giovanni) ed ha poi esteso l'analisi all'autostrada A1 e alla superstrada E45, e infine a tutta la rete autostradale italiana. In quest'ultimo caso emerge che il territorio compromesso (cioè non occupato direttamente) dalla rete ammonta a 1.413 ettari di superficie libera. Attualmente tali spazi generano solo costi per la loro manutenzione, pari a circa

1,1 milioni di euro/anno. Per tali aree la ricerca ha ipotizzato **5 riusi alternativi**: 1. piantagioni per la produzione di biomassa legnosa; 2. piantagioni per la produzione di legname da opera; 3. isole di conservazione della biodiversità vegetale; 4. isole di bellezza paesaggistica; 5. centri per la produzione di energia fotovoltaica. Il ventaglio di soluzioni sopra indicate porterebbe a evidenti vantaggi ambientali ed economici, oltre che occupazionali. Per esempio, nel caso si attuasse su tutta la rete autostradale italiana il riuso n. 1 (piantagioni di biomassa) si otterrebbe una compensazione di anidride carbonica per una

misura pari a 24.837 t per anno. Nel caso le aree compromesse dagli svincoli fossero interamente riusate secondo la soluzione n. 5 (fotovoltaico), si avrebbe una produzione di energia pulita tale da evitare l'immissione in atmosfera 114.725 t di anidride carbonica all'anno, oltre che generare 2,5 milioni di euro di ricavi all'anno, in luogo del costo di 1,1 milione di euro. L'occupazione salirebbe dalle 10mila ore/anno di lavoro per l'attuale manutenzione delle aree, che non produce valore aggiunto, fino alle 40mila ore/anno nel caso della soluzione 5 (fotovoltaico). La soluzione migliore è probabilmente un mix tra tutte le 5 opzioni elencate, con una prevalenza della 1 (biomasse) e della n. 5 (fotovoltaico). Fassino, a nome dell'Anci, ha sostenuto che per **attuare il riuso degli spazi compromessi dalle infrastrutture** viarie occorre

«prevedere convenzioni con gli enti locali all'interno della legge sul consumo del suolo». Ciò appare francamente una complicazione e porterebbe a mio avviso a un nulla di fatto. Il pregio della ricerca di Unipg è di aver proposto una **visione sistemica di un problema**, il riutilizzo degli spazi compromessi dagli svincoli della rete viaria italiana, che è sempre stato visto in modo frammentato e che frammentato non dovrebbe più rimanere. Fare singole convenzioni con i tantissimi enti locali interessati ingolferebbe il sistema di carte e riunioni. Meglio sarebbe optare per la progettazione unitaria del riuso di tali aree, con una **unica cabina di regia** guidata dal Mit, con Agenzia del Demanio e Anci.

Demolizione e ricostruzione

«Oltre al contenimento nell'uso del suolo per le nuove costruzioni, occorre rivedere l'uso del suolo già occupato. Il tema della demolizione e ricostruzione è ancora poco praticato. Vi è un'apparente convergenza di opinioni ma spesso le leggi urbanistiche regionali pongono ostacoli burocratici e costi che scoraggiano l'uso della demolizione e ricostruzione».



Per saperne di più

<http://bit.ly/1ZtVfVW>