

## Politiche ambientali nella Regione dei Parchi

### **Bernardino Romano**

DAU-Università dell'Aquila  
Montelucio di Roio – 67100 L'AQUILA  
Tel. 0862/434113/318260  
Fax 0862/434143  
e-mail romano@dau.ing.univaq.it

Gli equilibri di accordo sulle modalità di gestione e di trasformazione territoriale, che sembravano in larga parte ristabiliti in Appennino tra le componenti del mondo ambientalista e del mondo politico successivamente all'avvio delle aree protette e di molte iniziative collegate, hanno recentemente subito alcune scosse la cui eco è rimbalzata anche sulla cronaca nazionale.

Su due grandi opere civili proposte nella regione Abruzzo – la terza canna del traforo del Gran Sasso e l' megaparcheggio di Campo Felice – si sono nuovamente fronteggiati il pensiero politico e quello ambientalista con i toni dei confronti “forti” degli anni '70.

Se non fosse per il fatto che la posta in gioco è costituita da pezzi di territorio naturale e semi-naturale pregiato, si potrebbe anche ritenere divertente l'analisi dei modelli comportamentali degli attori della vicenda, proponendo interessanti raffronti retrospettivi e verificando se e cosa è cambiato nel pensiero collettivo e nell'azione politica sull'ambiente da un ventennio a questa parte, utilizzando circostanze realistiche.

Sarebbe interessante soprattutto cercare le aderenze e le divergenze tra pensiero politico divulgato e praticato, in quanto sul tema ambientale forse più che in tutti gli altri campi della gestione e dell'amministrazione, possono rilevarsi sostanziali differenze evolutive in tal senso.

Da qualche anno l'Abruzzo ha decisamente puntato su un governo di tutela del territorio per lanciare la propria immagine sullo scenario nazionale e internazionale, e va riconosciuto che questo percorso promozionale ha già sortito, e continua a sortire, effetti significativi grazie anche alla intelligente proposizione di alcuni argomenti coinvolgenti, tra i quali spicca il progetto APE (Appennino Parco d'Europa).

Una certa leadership nazionale conseguita dalla regione nel settore è del tutto giustificata dalla presenza degli oltre 300.000 ha di aree protette (il 30% dell'intera superficie amministrativa) le cui esigenze di gestione ormai interagiscono trasversalmente e quotidianamente con ogni altra forma di intervento sul territorio, assorbendo una cospicua parte delle locali energie rivolte alla cosa pubblica.

Ma “l'Abruzzo, regione dei parchi” in questo momento storico si deve confrontare da un lato con le esigenze di una certa scienza di punta e, contemporaneamente, con quelle del turismo montano nelle sue forme più intensive.

Le prime si manifestano con accentuate pressioni, ad ogni livello politico e sociale, per la realizzazione dell'ormai famosa “terza canna” del Traforo del Gran Sasso, slogan sintetico che sottende in realtà tutta una serie di opere previste dalla l. n.366/90 tra cui due nuove sale-laboratorio in aggiunta alla tre già esistenti, e una galleria carrabile di accesso per il collegamento autonomo dei laboratori INFN, in aggiunta alle due già presenti che costituiscono le corsie autostradali della A24 tra L'Aquila e Teramo. Il tutto all'interno, o meglio, “sotto” il parco nazionale del Gran Sasso-Monti della Laga.

Invece le esigenze del turismo invernale, che già in anni passati hanno prodotto iniziative e tensioni su quasi tutte le montagne abruzzesi, vengono attualmente simboleggiate dal progetto di un enorme parcheggio di quasi dieci ettari, i cui lavori sono peraltro già iniziati, che dovrebbe servire il bacino sciistico di Campo Felice, uno dei più estesi dell'Appennino Centrale, direttamente collegato a Roma con uno svincolo autostradale della A24 e relativa bretella di allaccio. Anche questa realizzazione si colloca all'interno di una grande area protetta di 60.000 ettari, il parco regionale Sirente-Velino.

Ambedue gli interventi appartengono alla categoria delle opere accessorie “incrementali”, nel senso che vengono ad interessare porzioni di territorio adiacenti ad altre con trasformazioni già

consolidate ed è proprio questa l'argomentazione sulla quale le parti proponenti si appoggiano per giustificare le opere stesse e, nel contempo, per minimizzare le ipotizzate conseguenze ambientali.

In un tessuto di sensibilità culturale e politica verso i temi ambientali, quale è divenuto quello riscontrabile nell'Appennino Centrale Italiano, che, con estrema probabilità, non accetterebbe oggi interventi calati ex-novo su territori ancora del tutto indisturbati, proporre iniziative collocate nella sfera dei servizi e degli accessori, con proprietà alteranti "solamente" differenziali, e quindi ritenute marginali, rispetto a quelle degli impianti preesistenti, sembra essere divenuto l'unico meccanismo in grado di dividere, e poi aggirare, le resistenze delle componenti ambientaliste dell'opinione pubblica.

Se inoltre, come accade sovente, il servizio realizzato è surdimensionato rispetto alle esigenze correnti dell'impianto servito, ciò innesca una interessante sperequazione tra le diverse capacità fruttive dei vari componenti dell'attrezzatura che origina, dopo qualche tempo, una ulteriore esigenza di potenziamento di altre parti della stessa, e via di questo passo in un crescendo di consumo progressivo di suolo e di "minimi" impatti incrementali.

Nel comprensorio del Gran Sasso questi processi godono di una ampia casistica esemplificativa.

Si può citare al proposito il nuovo impianto funiviario di Campo Imperatore, attivato nella metà degli anni '80, che è stato dimensionato in ragione più che quadrupla rispetto a quello preesistente, ponendo in crisi le portate delle attrezzature di monte, sulle quali si sono ovviamente innescate pressioni di ri-adequamento.

Del resto anche i laboratori nazionali di Fisica Nucleare nascono sulla scia del traforo autostradale dell' A24, con l'aggiunta di tre sale e cunicoli di servizio alle due ordinarie "canne" per il traffico veicolare.

Qualche tempo dopo, passando relativamente sotto silenzio, le opere scientifiche ipogee vengono "accessoriate" con tutta una serie di laboratori esterni che sorgono invece in pieno ambiente naturale, però vicini all'area sede degli impianti sciistici. Sempre la stessa logica dell'aggiunta incrementale effettuata in un contesto ritenuto già degradato, ha condotto poi alla realizzazione di opere paravalanghe a monte dei laboratori esterni. Le aree adiacenti all'ingresso del traforo autostradale, lato L'Aquila, sono andate riempiendosi di edifici, dapprima abbastanza defilati, grazie ad una progettazione accurata, ma, di recente, di elevato impatto visuale come nel caso di una struttura alberghiera collocata in posizione decisamente invadente.

La vicenda che si sta vivendo sulla ulteriore costruzione di altri locali-laboratorio rientra a pieno titolo nelle dinamiche descritte.

Da fonti di confrontabile autorevolezza provengono pareri discordanti ed opposti: la dichiarazione dell'ormai totale drenaggio della falda, in base alla quale si escluderebbero ulteriori disastri idrogeologici, trova una smentita in chi afferma che l'ultimo tratto della nuova galleria insiste su una zona vergine, non drenata. Chi sostiene entusiasticamente gli esiti effettivi e probabili degli esperimenti condotti nei laboratori viene controbattuto da chi, cifre alla mano, dichiara che in dieci anni di ricerche i risultati non giustificano minimamente gli enormi investimenti profusi.

Difficile, se non impossibile, comprendere a fondo ragioni pro e contro e soprattutto parametrizzare le ragioni stesse per cercare di ottenere un differenziale ponderale che orienti l'opinione.

Su una base di banale ragionevolezza, si può forse affermare che nessuno può essere sicuro, basandosi su indagini comunque discrete, delle reali condizioni idriche che presenta al suo interno una montagna carbonatica della mole del Gran Sasso, per cui forse sarebbe più eticamente corretto da parte dei sostenitori dell'intervento addurre le sole motivazioni di necessità in linea prioritaria, relegando dichiaratamente gli eventuali effetti di alterazione idrogeologica in un ruolo di secondo piano, quale eventuale scotto da pagare per perseguire indifferibili e attesi obiettivi di "interesse scientifico planetario".

Resta inoltre l'aspetto economico, ovvero l'impiego di risorse pubbliche di enorme consistenza (ben oltre i cento miliardi di lire), che genera una seria riflessione sulla opportunità di destinare tali cifre a sperimentazioni dall'esito incerto. E' noto che la ricerca pura, in quanto tale, ha sempre esito incerto, ma è la desueta e astronomica entità degli assorbimenti finanziari a sollecitare pensieri sulla

possibilità di utilizzi diversi in settori o campi diversi, soprattutto in un momento in cui gran parte della ricerca nazionale si trova a fare i conti con il restringimento delle borse.

Anche nel caso del mega-parcheggio di Campo Felice le opinioni rimbalzano da un estremo all'altro.

Quel che è certo è che l'intervento risulta impostato su basi estremamente discutibili, e forse è per questo che ha sollevato il polverone di polemiche a cui si accennava nella introduzione del presente contributo.

La sua discutibilità si fonda su alcuni motivi ben individuabili:

Il primo motivo è quello più scontato di ordine ecologico-ambientale. Appare difficoltoso giustificare il consumo di quasi dieci ettari di territorio naturale per realizzare un'opera rivolta ad ospitare spazi di servizio destinati esclusivamente ad un uso ludico e voluttuario. L'intervento di Campo Felice contribuisce consistentemente alla sparizione di quel campo di calcio di terreno vegetale che ogni giorno, sembra, scompare in Italia secondo una figurazione dimensionale tanto cara ai divulgatori ambientali televisivi.

Il secondo motivo è di natura tecnico-gestionale. La tendenza di sempre, soprattutto in Appennino Centrale, è quella di proporre ampliamenti delle strutture sciistiche rincorrendo all'infinito una domanda che sembra non doversi numericamente limitare mai. E che probabilmente non si limita, in quanto la dimensione demografica dei bacini di utenza potenziale delle stazioni invernali abruzzesi è tale che il normale ciclo di avvicendamento delle presenze è sufficiente da solo ad annullare i fenomeni di autolimitazione della domanda derivanti dalle disfunzioni, dagli enormi tempi morti, dai rischi di incolumità personale e dai disagi dovuti al sovraffollamento delle attrezzature stesse nei momenti di punta e che rendono in questi casi molto poco "ricreativa" l'attività sciistica.

Alcune attrezzature accessorie, come i parcheggi, sono finalizzate all'ampliamento della componente del sistema ricreativo che rappresenta il primo filtro rispetto ai fenomeni di sovrappressione fruitiva, contribuendo quindi all'autocontenimento della domanda. Di conseguenza, un dimensionamento non calibrato di tali attrezzature (e il nuovo parcheggio di Campo Felice comporta una espansione più che tripla della attuale dotazione dei posti auto), rischia di falsare la portata effettiva dell'intero sistema provocando una crisi delle altre componenti.

Non è del resto neanche pensabile una espansione all'infinito delle attrezzature sciistiche e dei loro accessori, sia per motivi morfologico-climatici oggettivi e sia per più importanti motivi ambientali.

L'unica soluzione che appare praticabile è quella della regolazione della domanda e dell'alternativa di accesso. Forse linee di trasporto pubblico dedicate direttamente da Roma, sistemi di informazione capaci di fornire indicazioni in tempo reale sul livello di riempimento delle stazioni invernali rispetto a numeri chiusi "ottimali", possibilità per gli utenti di acquisire informazioni ripetute nell'arco della giornata sullo stato di affollamento e di capienza delle diverse stazioni sciistiche abruzzesi così da consentire efficaci variazioni di meta, potrebbero rappresentare soluzioni avanzate per controllare le presenze e, nel contempo, garantire all'utenza stessa più soddisfacenti condizioni di uso delle attrezzature.

Il terzo motivo è quello politico. E' già stato riflettuto in apertura lo scollamento che esiste in campo ambientale tra il "pensiero" politico e la "pratica" politica.

Con tutta probabilità l'incoerenza tra i due momenti è del tutto naturale e non comporta necessariamente un atto di malafede sottesa.

Le modalità di azione del politico-amministratore non possono generalmente attuarsi con i criteri propugnati nelle sedi associativo-ambientalistiche, in quanto la responsabilità gestionale comporta l'interfaccia con una collettività che ancora è portata a misurare l'efficienza dell'amministrazione pubblica mediante le attività di "costruzione" fisica delle cose che essa riesce a porre in atto. Inoltre gran parte dei finanziamenti pubblici richiedono ancora una "trasformazione" dell'oggetto territorio, essendo ancora confinata nei ristretti circoli scientifici e culturali l'opinione che vede anche la conservazione tout-court come azione "attiva" e costosa.

Nel caso specifico la cifre in gioco sono di quasi dieci miliardi per il parcheggio, e poco meno di tre miliardi per l'annesso centro turistico, di finanziamenti comunitari sui fondi POP 94/96 sui capitoli di spesa misura 3.1, azione b), e misura 3.3., azione c), con il 50% a carico dell'UE, il 35% a carico dello Stato e il restante 15% a carico della Regione.

Che ci sia una reale necessità di adeguare le attrezzature della Stazione Invernale di Campo Felice non è certo argomento in discussione.

E non è in discussione neanche l'effettivo ruolo economico che Campo Felice ricopre in un tessuto territoriale molto povero di altre risorse produttive.

Così come è fuorviante descrivere quest'area, nella quale nei week-end da dicembre ad aprile stazionano giornalmente fino a 10-12.000 persone con relativi mezzi, baracche nolo-sci, furgoni-ristoro e quant'altro, come una zona "selvaggia".

Ma la identificazione dell'altopiano quale SIC (Sito di Interesse Comunitario "Natura 2000"), poi quale elemento di continuità ambientale di levatura nazionale, poi quale area carsica di estrema delicatezza idrogeologica posizionata a 1500 metri di quota, avrebbe potuto suggerire un esercizio di progettazione sofisticata e qualificata strutturale ed ambientale e di riprogrammazione fruitiva che, pur prevedendo opere integrative di parcheggio, coinvolgesse l'intero bacino sciistico, che oggi si presenta come uno dei luoghi della regione di maggior degrado paesaggistico.

In sostanza forse l'intera questione del megaparcheggio poteva essere gestita dalla "Regione dei Parchi" in forma più coerente rispetto alle aspettative riposte nella sua politica dall'opinione pubblica nazionale. Una politica nella quale ogni intervento sul territorio dovrebbe configurarsi nelle denominazione e nei contenuti, sempre come "riqualificazione" del medesimo, soprattutto quando si opera nell'ambito di contesti che azioni pregresse di scarsa eco-sensibilità hanno alterato significativamente.

Si ricava invece dalla vicenda la netta impressione che si sia trattato forse della ennesima occasione non colta, e probabilmente è questo l'appunto più sostanzioso che si può avanzare alla "Regione dei parchi", fermi restando le quantità di posti-auto, la superficie di bacino idrico per l'innevamento artificiale, le eventuali cubature delle strutture di ristoro e ricovero e quant'altro è stato ritenuto necessario per migliorare il servizio della stazione invernale più frequentata dell'Italia Centrale.