

Mamone-Bitti oggi

- **Una spesa di 7.5 milioni di euro**
- **Collega il paese alla colonia penale**



Asfalto? No, grazie

“Ogni metro di asfalto in più è un metro di natura in meno”, lo slogan dell’associazione Asfalto?No Grazie!” è stato il filo conduttore del convegno, organizzato venerdì 3 febbraio al Caesar’s Hotel di Cagliari e al quale hanno partecipato docenti universitari, imprenditori e amministratori locali. Francesco Annunziata e Mauro Coni, docenti in Ingegneria a Cagliari, hanno spiegato costi e ricadute economiche derivanti dalla manutenzione delle strade a fondo naturale.

Il presidente dell’Ente Foreste della Sardegna, Carlo Murgia, ha introdotto il problema dell’impatto sulla fauna locale del sistema viario, che crea autentiche barriere per le piccole migrazioni.

Le strade asfaltate diventano corsie preferenziali per gli incendi, come ha ricordato Fiorenzo Caterini, ispettore capo della Forestale e direttore di “Asfalto?No Grazie”.

Giorgio Pupillo, ideatore della “Transardinia”, un percorso in mtb che lungo sterrati dalla Gallura giunge sino alle porte di Cagliari, ha mostrato le potenzialità turistiche di uno sfruttamento sostenibile delle risorse ambientali.

Di potenzialità economiche hanno parlato anche i titolari dell’associazione “Barbagia Insolita”, Mauro Nivola e Giovanni Sanna, che basano la loro attività sulla contatto con un paesaggio non contaminato.

Le conclusioni del seminario sono state tratte da Michela Grimal, ingegnere e vicepresidente di “Asfalto? No Grazie!”, che ha spiegato finalità e obiettivi dell’associazione: dalla realizzazione di un catasto, alla necessità di manuali tecnici, alla programmazione di interventi e finanziamenti.

Nella tavola rotonda conclusiva si sono confrontati Chicco Porcu, presidente di “Asfalto? No Grazie!”, Alberto Sanna presidente della commissione Agricoltura e Ambiente in Consiglio regionale, Paolo Scarpellini, direttore regionale per i Beni culturali e paesaggistici della Sardegna ed Elisabetta Pilia, assessore regionale Pubblica istruzione, Beni culturali, sport.

Questo dossier è stato curato da Alberto Uргу



Conservazione del Paesaggio e Sviluppo delle zone interne. Questi due obiettivi sono stati a lungo inconciliabili e contrapposti nella gestione del territorio sardo da parte delle amministrazioni regionali e locali. La costruzione di nuove arterie stradali o la bitumazione delle strade sterrate sono state finora associate al rilancio economico ed alla fuga dall'isolamento. Una tesi che l'associazione "Asfalto?No Grazie!" ha tentato di ribaltare e lo ha fatto richiamando a Cagliari, in un seminario dibattito tenutosi **venerdì 3 febbraio** al Caesar's hotel, docenti universitari, imprenditori, ambientalisti e amministratori locali.

Nel fare gli onori di casa **Andrea Scano**, delegato per la provincia di Cagliari

di ANG, ha spiegato l'ispirazione e gli obiettivi dell'associazione: "Asfalto no grazie si occupa di tutela ambientale, ma ci differenziamo dalle altre associazioni perché vogliamo occuparci delle strade a fondo naturale. Noi riteniamo, ha continuato Andrea Scano, che la strada sia un elemento costitutivo del paesaggio, e come tale va preservato. Siamo convinti che lo sviluppo, specie delle zone interne, passi proprio dalla tutela e dalla conservazione del paesaggio. Tra gli obiettivi dell'associazione ci sono il censimento delle strade a fondo naturale, la denuncia di eventuali abusi commessi o programmati, la divulgazione di una nuova sensibilità ambientale nelle scuole, attraverso escursioni o visite guidate".

La prima parte della serata è stata dedi-

cata alle cosiddette "false credenze" sui costi e sui rischi derivati dalla conservazione delle strade sterrate. **Francesco Annunziata**, docente di strade ferrovie ed aeroporti nell'università di Cagliari, si è concentrato sull'importanza della scelta dei materiali di pavimentazione, rifiutando l'ipotesi che l'unica alternativa possibile alla strada bianca sia l'asfalto. I costi del passaggio dalla strada a fondo naturale a quella asfaltata sono stati affrontati da **Mauro Coni**, anch'egli docente di strade ferrovie ed aeroporti. "La manutenzione delle strade bitumate è molto più costosa, a causa dei materiali utilizzati, e questo comporta un progressivo sfaldamento della pavimentazione che le rende pericolose e difficilmente percorribili. Questo invece, continua Coni, non succede con le strade a fondo naturale che hanno necessita di una manutenzione diversa e dai costi decisamente più sostenibili per le amministrazioni comunali". Un altro aspetto curato da Mauro Coni è quello della strada non asfaltata come freno allo sviluppo delle attività economiche "In realtà non esiste nelle zone interne un rapporto diretto tra creazione di strade asfaltate e crescita economica ed inoltre l'indotto che deriva da una strada asfaltata è molto basso per la comunità locale. La costruzione è infatti quasi sempre affidata a ditte che arrivano da fuori e la percentuale di risorse che cadono sulle piccole imprese locali è pari al 5% della spesa complessiva. Al contrario, nelle strade a fondo naturale, la manutenzione e la cura sono gestite da piccole imprese locali che mantengono circa l'80% delle risorse disponibili".

Il presidente dell'Ente Foreste della Sardegna, **Carlo Murgia**, ha spiegato quali



	costi		manutenzione	manutenzione	totale
	costruzione	costi finanziari	ordinaria	straordinaria	manutenzione
	€/km	€/km anno	€/km anno	€/km anno	€/km anno
Viabilità princiale	3000000	135000	16500	24000	40500
Viabilità ordinaria	600000	27000	3600	6000	9600
Strade rurali bitumate	200000	11000	1600	2800	4400
Strade rurali non bitumate	50000	3250	1000	1500	2500
A fondo naturale	20000	1600	900	1100	2000

siano i rapporti tra la strada e l'elemento naturale circostante, specialmente rispetto alla popolazione faunistica. "Il primo aspetto da analizzare è il tasso di mortalità, causata dalla velocità con cui le macchine attraversano le zone boschive. Una mortalità che riguarda gli animali che attraversano ma anche gli uomini al volante. Le strade asfaltate, oltre a permettere una percorribilità più rapida, diventano dei veri poli di attrazione per i piccoli animali, sia per la presenza di rifiuti gettati dall'uomo sia per il microclima creato dal riscaldamento del manto asfaltato. Un altro problema, secondo Carlo Murgia, è causato dalla Frammentazione Ambientale " Spesso le strade si trasformano in barriere per gli animali, grandi e piccoli, che hanno la necessità di spostarsi e effettuare delle naturali migrazioni. Sarebbe utile creare, come già fanno in altre regioni, **interventi di mitigazione:** infrastrutture come i sovrappassi studiati proprio per il transito o degli **underpass** utilizzati dalla piccola fauna o dagli anfibi".

Ma le strade asfaltate sembrano essere diventate le migliori alleate degli incendi, perché permettono una maggiore accessibilità alle zone boschive ed una più facile via di fuga. **Fiorenzo Caterini**, ispettore capo della Forestale a Tempio e direttore di ANG, lo ha spiegato mostrando delle statistiche curate proprio dai Forestali. "Negli ultimi anni la percentuale di incendi causati dalla presenza di strade asfaltate, ha spiegato, è passato dal **15% al 45%** ed è ancora in aumento. Un fenomeno, quello degli incendi dolosi, che sta cambiando aspetto, assumendo tratti simili alla delinquenza urbana e suburbana. Altri nemici del patrimonio boschivo sono le micro discariche ai lati delle strade, che si trasformano in piccoli focolai e le cicche di sigarette lanciate dalle auto in corsa, che subiscono un effetto ventilazione causato proprio dalla velocità garantita dalla strada asfaltata".

La seconda sessione del convegno, in-

framezzata dalla proiezione di minispot curati dall'associazione "Asfalto?No Grazie!", è stata dedicata invece alle **esperienze** imprenditoriali, turistiche e occupazionali a contatto con le strade a fondo naturale. Un esempio affascinante arriva dalla Transardina, un percorso interamente su sterrate che da Olbia arriva sino a Cagliari, attraversando gli scenari mozzafiato della Barbagia, del Supramonte, dell'Ogliastra. Il suo ideatore **Giorgio Pupillo**, ha mostrato le potenzialità turistiche che derivano da uno sfruttamento diverso delle risorse ambientali, che producono un indotto economico interessante per piccole strutture agrituristiche e di ristorazione. "La Transadina è un'avventura faticosa ma entusiasmante, che permette di vivere un'esperienza a contatto con la natura e di vedere un paesaggio ricco di monumenti archeologici. L'esempio cui guardare, secondo Pupillo, è quello della Corsica. "Li esiste da dieci anni il GR20, diventato ormai un mito per tutti gli escursionisti ed un ecceziona-

le traino turistico per le zone interne della Corsica. Anche in Sardegna si possono sfruttare in questo modo i bed&brekfast, agriturismo, piccoli alberghi che si trovano nelle zone interessate dal percorso con possibilità concrete di creare nuovi posti di lavoro". Una prospettiva minacciata però dall'avanzata dell'asfalto: "Percorrendo le zone interne, ha raccontato **Giorgio Pupillo**, ci siamo resi conto dei rischi che corre un progetto come il nostro, a causa delle scelte incomprensibili di alcune amministrazioni locali. L'esempio della strada Bitti-Mamone è una dimostrazione lampante: sei km di mulatteria cinta da muretti a secco, trasformati in una strada a due corsie che collega solamente il paese alla colonia penale, praticamente inutilizzata e costata 7.5 milioni di euro".

A **Michela Grimal**, ingegnere e vice presidente dell'associazione "Asfalto? No Grazie!", il compito di trarre le conclusioni dei numerosi interventi ed indicare le linee programmatiche e gli obiettivi

**Quando si considera il costo effettivo
la realtà è ben diversa**

**Una strada non bitumata
costa il 25 per cento di una bitumata**

**Per la strada rurale bitumata
si spende in media 4400 € /Km per anno
di manutenzione**

**Per una non pavimentata
la cifra è di 2500 €/Km anno**

Mamone – Bitti maggio 2004

- 6 km di mulattiera cinta da muretti a secco



operativi dell'associazione: **qualificare le strade storiche e di interesse naturalistico come "Bene Paesaggistico"; censire le strade storiche della Sardegna per la creazione di un Catasto; elaborare un manuale tecnico per la progettazione e manutenzione delle strade a fondo naturale; programmare finanziamenti per i progetti di recupero; promuovere iniziative di sensibilizzazione e promozione turistica.** Tutela e cura non soltanto come ambizione ambientalista, ma anche e soprattutto come volano economico e di sviluppo delle zone interne. Rilanciando il motto di "Asfalto? No Grazie", **ogni metro di asfalto in più, è un metro di natura in meno.**

Nella tavola rotonda conclusiva, moderata come il resto del convegno da **Giacomo Mameli**, si sono confrontati **Chicco Porcu**, presidente di "Asfalto? No Grazie!", **Alberto Sanna** presidente della Commissione Agricoltura e Ambiente in Consiglio Regionale, **Paolo Scarpellini**, Direttore Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Sardegna ed **Elisabetta Pilia**, Assessore Regionale Pubblica Istruzione, Beni Culturali, Sport.

Sullo sfondo del dibattito, il nuovo Piano Paesaggistico studiato dalla Giunta Soru che come ha ricordato **Elisabetta Pilia**

“poggia proprio sulla consapevolezza che le ricadute possibili da una tutela e conservazione del nostro paesaggio sono maggiori di quelle che possono arrivare dal sacco delle cose”. Ma la discussione è stata animata soprattutto dalle posizioni del diessino **Alberto Sanna**, che ha rivendicato le posizioni già espresse in una lettera inviata a dicembre alla Giunta Regionale. In quel documento Sanna contestava la delibera in favore della viabilità rurale, che penalizzerebbe il mondo delle campagne già in grande difficoltà e sarebbe al di là delle competenze di un esecutivo regionale. A lui ha replicato **Chicco Porcu**, che ha difeso l'operato della Giunta sul quale “si può ancora discutere e lavorare, ma che rimane una prospettiva chiara sul tipo di sviluppo economico e sulla sensibilità ambientale che è necessario portare avanti”.

Tuvixeddu e Monte Claro

Su un punto tutti sembrano essere concordi, l'importanza del Piano Paesaggistico come strumento di tutela ma anche di sviluppo della Sardegna dei prossimi anni. **Paolo Scarpellini**, dopo avere offerto la massima disponibilità nella condivisio-

ne del Piano, ha ricordato come ormai la sensibilità ambientale sia cresciuta notevolmente, rendendo intollerabili alcuni scempi compiuti negli anni passati. “C'è una cultura, una storia dietro il sistema viario naturale. Diventa fondamentale e urgente far crescere questa sensibilità anche verso il sistema viario antico. La Soprintendenza ha preparato un monitoraggio sulla percorribilità delle strade. Lo abbiamo chiamato “**I sentieri della Memoria**” e lo presenteremo durante la settimana della Cultura”.

Gli interventi del pubblico in sala hanno allargato i temi del dibattito, inserendo alcune emergenze ambientali che riguardano anche la città di Cagliari come la strada a 4 corsie che sta sbancando il colle di **Tuvixeddu** o l'ipotesi di una strada dentro il parco di **Monteclaro**. Sul contestato progetto sono arrivate anche le rassicurazioni dell'assessore Pilia, che ha garantito il massimo impegno affinché nessuna strada passi nel parco archeologico.

L'ultima battuta l'ha fatta proprio **Elisabetta Pilia**, invitando l'associazione **Asfalto? No Grazie** ad una collaborazione attiva nella stesura del Piano Paesaggistico e alla realizzazione di un manuale tecnico di manutenzione come strumento di ausilio per le amministrazioni locali. Missione compiuta.