

Una strada nel bosco di Ficuzza

L'attuale percorso da Marineo a Corleone, da Carta delle aree protette della Provincia di Palermo

La sfida più impegnativa di questi tempi convulsi, nei riguardi della salvaguardia di territori e ambienti di particolare pregio o addirittura unici, è quella di conciliare la tutela di un bene – che di volta in volta può essere il paesaggio, le specie protette, gli endemismi o certe peculiarità architettoniche e culturali, oppure geomorfologiche e ambientali – con le giuste aspirazioni ad un ammodernamento dello stesso bene che ne agevoli la fruizione o ne valorizzi alcuni aspetti o magari ne cambi la destinazione.

Non ci sarebbero scontri, dispute o contese, e neppure vincitori e vinti, se ciascuno dei contendenti attorno ad un progetto contestato avesse sì una visione diversa del significato stesso di beneficio, non essendo inteso da tutti allo stesso modo ciò che è bene per la comunità e per il territorio, eppure mirasse ugualmente ad ottenere un vantaggio duraturo nel tempo dopo averne calcolato i costi sia finanziari che ambientali. In sostanza, se la parte proponente un intervento che incontra opposizioni avesse come obbiettivo soltanto quello di esaudire, poniamo, una promessa elettorale che ha racimolato consensi per avere intercettato una esigenza reale o comunque largamente sentita, e si tratta quasi sempre di infrastrutture di una certa entità, la carica di responsabilità per non aver saputo o voluto valutare le molteplici implicazioni che l'intervento comporta nel contesto, sarebbe (ed è) enorme. In questi casi, quando cioè l'impatto negativo di un'opera mostra di superare i vantaggi che ne deriverebbero, spontaneamente insorgono quanti hanno a cuore il mantenimento di un equilibrato rapporto dell'uomo/umanità con l'ambiente che l'accoglie, che in definitiva è l'eco-compatibilità dell'opera, e lo fanno spostando la questione dal piano della utilità presunta o reale a quello della fattibilità. Introducono cioè il fattore "bilancio



compensativo" fra i costi dell'opera, conteggiati in termini non solo finanziari ma proprio di economicità complessiva in relazione agli eventi che scatena, e gli eventuali benefici detratti i danni che ne deriverebbero senza far salva la compatibilità ambientale. Il bilancio costi-benefici dell'operazione il più delle volte pone dunque la questione medesima sul traballante piano inclinato della opportunità del se e come agire, dal quale scivolano non senza conseguenze i progetti non sufficientemente dotati di logica progettuale ed economica. I progetti senza radici nel territorio e nel contesto in cui dovrebbero attecchire sono perciò destinati, qualora purtroppo dovessero realizzarsi e la casistica è a loro favore, a provocare danni spesso irreparabili e ingiustificati, poiché le alternative, soprattutto se meno dispendiose, sono volutamente ignorate e spregiate, ma a cosa fatta nessuno se ne cura più di tanto. E' risaputo il numero e il genere delle "cattedrali nel deserto" che punteggiano il territorio isolano, strade e sopravvie interrotte sul vuoto gallerie mai attraversate dighe non riempite, opere mastodontiche e incompiute per mancanza di soldi e di reale necessità, veri manifesti dello spreco di denaro e territorio e del malgoverno che le ha prodotte. Dicasi infatti malgoverno proprio quella mancanza di accortezza, o di principio etico che dovrebbe guidare l'agire pubblico, che spinge i politici a buttarsi nella mischia del "chi più fa più voti ottiene" senza badare né a qualità né a utilità né a impatti negativi e quindi ad opportunità di scelte alternative.

I cittadini benpensanti, che non hanno interessi personali da difendere o magagne da nascondere, si aspetterebbero dalla mano



pubblica una maggiore consapevolezza dei rischi insiti nell'uso dissennato del territorio, proprio quello che gli amministratori sono chiamati a governare dal voto popolare, e si associano quindi in gruppi di protesta allorché ritengono leso il diritto comune alla tutela e al rispetto di ambiente, paesaggio e territorio, e talvolta finanche della salute collettiva.

E' quello che è appunto avvenuto nel caso della ventilata costruzione di una strada di collegamento fra Corleone e Marineo, un tratto di soli 22 chilometri ma carico di "opere d'arte" da fare invidia alle più ardite autostrade del mondo. Il progetto presentato dall'Anas prevede infatti, in quei 22 Km di attraversamento di una zona ondulata di piccole colline, 12 cavalcavia, 11 viadotti, 2 ponti, 2 gallerie e un bel po' di svincoli disseminati qua e là, tutte "opere d'arte" necessarie a superare i dislivelli e forare le colline per rettificare un tracciato che non intendono più adagiare sul terreno.

Dimenticando che ne verrebbe intaccata nella sua suggestiva integrità la Riserva naturale orientata della Ficuzza, uno "straordinario intreccio di storia e natura, di prati verdi e di boschi, di antiche masserie e torrenti, di zone umide e di sorgenti sulfuree, di chiese antichissime e di reperti preellenici, romani e arabi", come recita l'appello Salviamo Ficuzza sottoscritto dalle più prestigiose associazioni nazionali e siciliane, a cui anche la nostra Fondazione ha aderito.

Ma anche l'agricoltura della zona, soffrirebbe molto e perderebbe di competitività dalla copertura del manto cementizio che si prevede di riversare su terreni in atto produttivi. A chi giova dunque, per davvero, la nuova opera in programma? Non è difficile rispondere.

Una delle strade da cui si raggiunge attualmente Corleone è di fatto piuttosto tormentata da curve e saliscendi, tracciata come è su mezzi ormai inesistenti e comunque lenti e quindi indigesta agli automobilisti pendolari che, magari a ragione, sognano le lunghe prospettive rettilinee delle autostrade. Eppure, piuttosto che lavorare su possibili rettifiche del tracciato esistente per adeguarlo alle esigenze di percorrenza di mezzi e autisti più rapidi e impazienti, si è preferito puntare direttamente su un nuovo tracciato che però ha bisogno, per andare dritto come una lancia, di tutti quei supporti strutturali sopra detti. Senza tenere in considerazione né la natura del paesaggio, né l'esistenza di siti di interesse comunitario e archeologico, né il conflitto da attraversamento di Ficuzza, né più che altro il fatto che, a fronte dei 240 miliardi di vecchie lire da buttarci dentro, il risparmio di tempo per raggiungere Corleone da Palermo sarebbe di appena 8 minuti, come ha calcolato il Wwf con un esperimento comparativo. Perdipiù, sostengono ancora gli oppositori, imboccando l'arteria Palermo-Sciacca e quindi la provinciale San Cipirrello-Corleone, già ora i tempi di percorrenza sono inferiori a quelli propagandati con la nuova strada, e potrebbero ancora ridursi con interventi puntuali e di buona efficacia.

Ecco, questi sono i presupposti che hanno indotto un buon numero di cittadini della zona e di associazioni ambientaliste di diverso indirizzo, ad organizzare incontri e discussioni attorno al progetto Anas, proponendo l'alternativa di un adeguamento non devastante. Una protesta sacrosanta e un invito a far prevalere la ragione, il buon senso, il far bene all'ambiente al paesaggio e all'economia sana della zona. [•]

Rocca Busambra