

IL PARTITO DELLA RIFONDAZIONE COMUNISTA



CIRCOLO "ENZO SIMEONE"
FORMIA

OSSERVAZIONI
AL
DOCUMENTO DI INDIRIZZI
"VARIANTE PIANO REGOLATORE GENERALE"

2012

«Questo pianeta è retto da una forza, non invincibile ma perversa, che preferisce il disordine all'ordine, il miscuglio alla purezza, il groviglio al parallelismo, la ruggine al ferro, il mucchio al muro e la stupidità alla ragione» - Primo Levi nel 1983 nel saggio «Il brutto potere»

Sommario

1	Premessa.....	pag.4
2	Analisi sociale ed economica del Comun/e di Formia.....	pag.5
3	Osservazioni al documento di indirizzi.....	pag.12
3.1	Premessa.....	pag.13
3.2	I metodi della variante: la contrattazione.....	pag.15
3.3	Fabbisogno Abitativo.....	pag.17
3.4	Zonizzazione.....	pag.24
3.5	Turismo.....	pag.25
3.6	Spazi pubblici	pag.26
3.7	Mobilità.....	pag.27
4	Conclusioni e proposte.....	pag.31
5	Allegati.....	
5.1	PIANO CASA 2010.....	pag.35
5.2	Piano casa: "l'attacco alla legalità continua". Ora ci provano con le coste.....	pag.39
5.3	Funivia, l'antipasto mari e monti.....	pag.42
5.4	Housing sociale: a che gioco giochiamo?.....	pag.45
5.5	Il Porto Ranucci tra evento storico e grave danno ambientale.....	pag.47
5.6	Il porto turistico, l'ennesima cattedrale nel deserto	pag.50
5.7	La Tragicommedia della Pedemontana.....	pag.53
5.8	La mobilità di questa città.....	pag.59
5.9	L'ascesa al cielo del sindaco Forte	pag.65
5.10	Il Piano casa della giunta Polverini è un grave errore	pag.68
5.11	Il vero programma amministrativo del centrodestra.....	pag.70

5.12	Piano triennale (2012-2014) delle opere pubbliche: «il solito sperpero di denaro?».....	pag.72
5.13	ExGIL (ora parco De Curtis): la storia si ripete?.....	pag.75
5.14	Piano casa: «Una cambiale firmata UDC».....	pag.77
5.15	L'ineffabile sindaco Forte ne combina un'altra delle sue..	pag.80
6	Testi consigliati.....	pag.81
7	Tavole.....	pag.84
8	Contatti.....	pag.85

1

Premessa

Il governo della città impone responsabilità e lucidità, qualsiasi azione presuppone cognizione. Su questo principio abbiamo articolato uno studio della variante di Piano Regolatore Generale (da qui in poi P.R.G.) diviso in tre fasi: la prima di analisi della struttura sociale ed economica della società locale; la seconda di osservazioni al documento di indirizzi ed al grafico di zonizzazione della variante al P.R.G.; la terza di conclusioni e proposte. Questo è quanto il senso di responsabilità ci impone di fronte alla collettività.

2

Analisi sociale ed economica del Comune di Formia

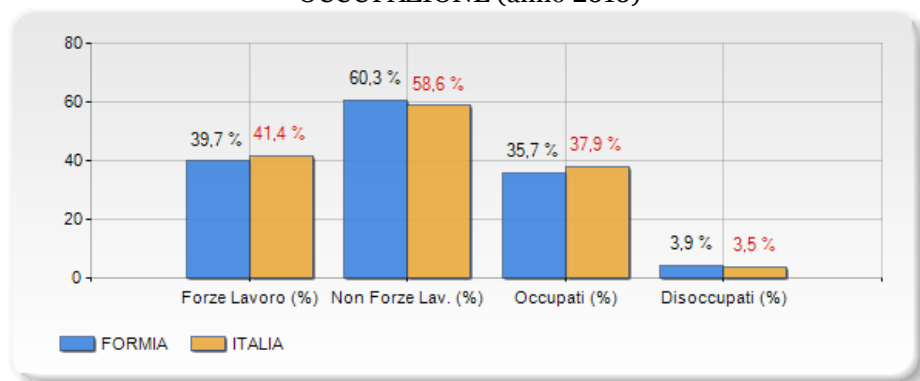
Un documento di pianificazione urbanistica importante come la variante di P. R. G. rende necessaria un'analisi preliminare della struttura economica e sociale del territorio affinché la pianificazione stessa possa dare risposte concrete alle reali esigenze del territorio.

A tal proposito è davvero sorprendente come nell'arco di tempo trascorso a discutere di P.R.G. non si siano trovati tempo e risorse per aggiornare dati e ricerche sullo stato demografico, sociale ed economico della città, con il danno di trovarci oggi a discutere di scelte praticamente al buio. Questo getta pesanti ombre sulla volontà reale di voler redigere un P.R.G. nell'ottica dell'interesse generale.

Nonostante ciò la lettura attenta dello studio socio-economico commissionato al professor Acocella, nella quale trovano ampio spazio i fabbisogni abitativi della nostra città alla luce delle prospettive economiche e demografiche, offre numerosi spunti di riflessione circa le condizioni sociali ed economiche di Formia.

E' forte l'impressione di una città praticamente in declino e con enormi problemi occupazionali. Questo è quello che dimostrano l'andamento del tasso di attività della popolazione formiana – in decremento nel trentennio - ed il tasso di disoccupazione in aumento.

OCCUPAZIONE (anno 2010)



CLASSIFICHE

Formia è al 4832° posto su 8094 comuni per Tasso di Attività

Formia è al 5724° posto su 8094 comuni per Tasso di Occupazione

Formia è al 2328° posto su 8094 comuni per Tasso di Disoccupazione

Note

FONTI: Elaborazioni Urbistat su dati ISTAT

1. Tasso di Attività = (Forze Lavoro / Popolazione di 15 anni o più) * 100
2. Tasso di Occupazione = (Occupati / Popolazione dai 15 ai 64 anni) * 100
3. Tasso di Disoccupazione = (Disoccupati / Forze Lavoro) * 100

Allo stesso modo, il numero delle infrastrutture turistiche è in diminuzione tanto da rendere la città inadeguata alla accoglienza, elemento che – in teoria - sembra raccogliere i favori di tutti, ma che - nella pratica - dimostra quanto l'attuale amministrazione sia impreparata a dare il via ad uno sviluppo del turismo adeguato alle necessità che le condizioni reali impongono.

Probabilmente una preparazione adeguata potrebbe aiutare nel rispondere anche alla enorme "richiesta" di lavoro che si leva dalla nostra terra, infatti il problema della disoccupazione in provincia di Latina è più grave rispetto al resto della regione e della nazione, in quanto, dai dati si vede come, a fronte della crescita del valore aggiunto della produzione della provincia non ha corrisposto la crescita dell'occupazione.

Un esempio dell'approccio sbagliato con cui s'affronta il problema occupazionale sta nel continuo trascurare e non valorizzare l'elevato grado di istruzione della popolazione di Formia, più alto della media nazionale e regionale, per diplomati e laureati, il dato più sorprendente e sorprendentemente non valorizzato: di dati riportati di seguito si evince che a fronte di un incremento di popolazione praticamente nullo si ha un tasso di migrazione relativamente elevato.

Tasso di occupazione: 1981, 1991, 2001 (%)

	1981	1991	2001
Formia	29.1 (16.5)	39.1 (26.5)	37.67 (24.97)
Latina	31.0 (17.9)	41.1 (28.0)	39.88 (27.16)
Lazio	32.1 (19.2)	42.2 (30.0)	42.80 (32.24)
Mezzogiorno	26.3 (19.2)	38.6 (25.5)	33.77 (18.27)
Italia	33.9 (21.4)	42.2 (30.1)	42.94 (32.01)

Fonte: ISTAT, Censimento generale della popolazione

Nota: fra parentesi sono posti i dati relativi alla componente femminile

BILANCIO DEMOGRAFICO(anno 2010)

Popolazione al 1 gen.	37.483
Nati	323
Morti	309
Saldo naturale	+14
Iscritti	960
Cancellati	886
Saldo Migratorio	+74
Saldo Totale	+88
Popolazione al 31° dic.	37.571

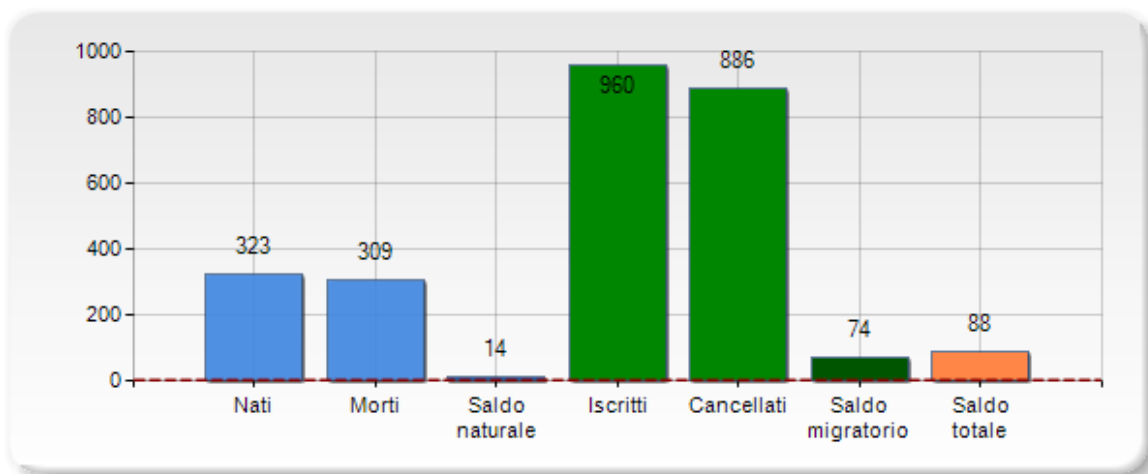
TREND POPOLAZIONE

Anno	Residenti (n.)	Variazione % su anno prec.
2001	34.895	-
2002	35.533	+1,83
2003	36.257	+2,04
2004	36.688	+1,19
2005	36.842	+0,42
2006	36.949	+0,29
2007	37.122	+0,47
2008	37.301	+0,48
2009	37.483	+0,49
2010	37.571	+0,23

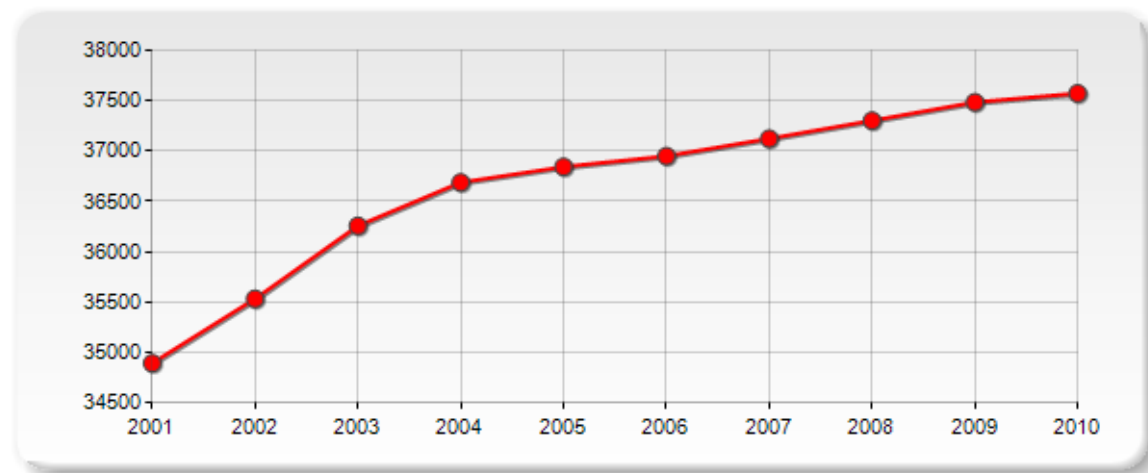
variazione % media annua (2004/2010): **+0,40**

variazione % media annua (2007/2010): **+0,40**

BILANCIO DEMOGRAFICO



TREND POPOLAZIONE



Grado di istruzione della popolazione (composizione % sul totale della popolazione di 6 anni o più), 2001

	Laurea	Diploma	Licenza inferiore	Licenza elementare	Altri alfabeti	Analfabeti
Formia	10.82	34.49	25.40	18.74	9.61	0.93
Circoscr. Formia	7.96	30.01	28.05	21.54	11.05	1.39
Latina	6.42	27.00	30.49	23.41	11.22	1.45
Lazio	10.57	31.06	28.13	20.73	8.60	0.92
Italia	7.51	25.82	31.12	25.41	9.65	1.45

Fonte ISTAT, Censimento della popolazione.

Un'opportunità in termini occupazionali e di crescita per l'intera città, che la politica – organizzata arcaicamente sulla sudditanza in sfregio al merito - non ha mai saputo raccogliere, scegliendo altrimenti la mediocrità dei servi, tant'è che l'unica strada praticabile per i tanti è l'emigrazione. Una patrimonio cognitivo ed umano lasciare fuggire via in modo sciagurato.

Nonostante l'economia sia abbastanza in stallo e la crisi occupazionale in pieno corso, davvero singolare appare la consistente presenza delle banche, se ne contano 14 in tutto, come altrettanto singolare il reddito medio pro capite 10.547 € per abitante, tra i più elevati della provincia, ancor più elevato se rapportato a coloro che dichiarano il reddito di 22.739 €. Una spiegazione di ciò può essere ricercata nella concentrazione della ricchezza in poche persone, con l'esclusione di una larga parte della cittadinanza. Aberrazione classica del capitalismo.

Dello stesso tenore il confronto con le città limitrofe che negli ultimi anni hanno mostrato maggiore capacità di sostenere l'offerta turistica. Anche le infrastrutture sportive – in particolare il centro olimpico, percepito come un corpo estraneo, isolato dal contesto socio-culturale locale – sono soccombenti rispetto alle alternative provenienti da altri luoghi.

Non va meglio al patrimonio archeologico – le famose “quattro prete” – ancora al di là dal formare una credibile attrattiva turistica, dovuta ai notevoli ritardi – accumulati per anni – delle opere utili a renderlo fruibile alla cittadinanza, prima di tutto, e poi al turismo. Sul punto si riscontra il grave ritardo nel redigere la MAPPATURA DEL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO DEL TERRITORIO, fondamentale alla sua tutela e conservazione, nonché propedeutico ad un impiego turistico.

E' appena il caso di ribadire che la valorizzazione archeologica non deve essere ad uso di chi ha soldi per goderla da turista (classe media), escludendo dalla fruizione la parte più povera dei cittadini, così emarginati. Per niente contrari al turismo, siamo animati dal fondato timore che Formia si trasformi in «un negozio per i soli turisti». Come del resto lascia immaginare l'intenso sfruttamento di zone centrali a scopi turistici e commerciali.

A fare da cornice a questo quadro desolante stanno - sempre loro – i gravi problemi di mobilità (vedi

allegato [La mobilità di questa città]) e di degrado urbano che rappresentano la vera pietra al collo dell'economia locale, in quanto oscurano quanto di buono il territorio potrebbe offrire.

In tale stato di generale miseria, anche i comparti marginali dell'economia potrebbero aiutare a risollevare le gravi condizioni economiche in cui siamo. Invece, i settori della pesca e dell'agricoltura – storici e tradizionali dell'economia comunale – risultano in un intollerabile stato di crisi, specialmente se si considera che entrambi, oltre ad avere un'importante funzione economica in termini di produzione locale e riduzione dei prezzi al consumo, attraverso i meccanismi della filiera corta, hanno un'importanza strategica per quanto riguarda la conservazione del territorio e del paesaggio (l'agricoltura) e per la tenuta e la cura del mare (la pesca).

Il settore industriale versa in condizioni assai peggiori, risultando completamente inesistente, affidando il ricordo di un passato nemmeno tanto remoto alle diffuse testimonianze di archeologia industriale.

Il terziario, i servizi, in prevalenza privato, rappresentano, grazie al commercio, l'unico elemento positivo dal punto di vista economico, sebbene anch'esso oggi risulta in crisi, soprattutto a causa di alcune particolari caratteristiche della borghesia imprenditoriale della nostra città.

Il mito dell'imprenditore, a cui il modello politico ed economico attuale affida il benessere della società intera da queste parti non gode di esempi degni di nota. Gran parte delle imprese locali, dopo aver beneficiato di una congiuntura favorevole, non hanno restituito un'occupazione stabile preferendo a questa l'impiego di lavoro nero o l'uso di forme contrattuali precarie che rendono il lavoratore ostaggio di uno sfruttamento bieco, con un salario da fame, privo di qualsiasi tutela contrattuale. Allo stesso modo sfruttano il territorio, ideale, ad oggi, per un turismo di poche pretese, tuttavia mediocrementemente tenuto, privo di investimenti provenienti dalla massa di valore aggiunto che il territorio stesso consente di produrre.

Finora i commercianti di Formia sono riusciti a reggere l'urto, ma loro malgrado le condizioni pregresse che hanno consentito lauti profitti in passato, stanno venendo meno, soprattutto a causa del elevato frazionamento delle imprese, nonché degli scarsi investimenti, più che mai necessari per contenere la crisi e provare a rilanciare l'economia.

Ad oggi poche sono le imprese locali che hanno dimensioni tali da competere stabilmente sul mercato, in un'epoca in cui la competizione è durissima, a causa di nuovi operatori che, oltre a contare su capitali consistenti di dubbia provenienza, fanno leva sulle debolezze locali per distruggere il tessuto economico "indigeno".

Lo stesso vale per quanto riguarda altri due pilastri dell'economia comunale: i servizi e l'edilizia, ai quali si è assegnato il consolidamento delle fortune economiche di Formia, ma senza che ciò significasse in alcun modo un miglioramento in termini di sostenibilità e vivibilità, avendo puntato più sulla quantità, a

basso valore aggiunto, piuttosto che sulla qualità.

Non è casuale il fatto che in un generale andamento depressivo dell'economia, uno dei pochi elementi in crescita nel nostro territorio sono state le seconde case, inutili a soddisfare il fabbisogno abitativo ed allo stesso tempo incapaci di sostenere l'offerta turistica.

Formia ha vissuto sulla cresta dell'onda i fenomeni economici caratteristici della nazione, sviluppatasi in modo caotico, senza alcun governo e purtroppo senza riuscire a consolidare l'enorme valore prodotto, il quale, circostanziato nel tempo, risulta quasi inutile per qualsiasi piano di rilancio, con l'aggravante di aver logorato l'assetto sociale ed urbanistico ora esposto indifeso alla crisi attuale.

In questo contesto di crisi il problema delle infiltrazioni criminali è molto importante, soprattutto se si pensa all'usura che colpisce quei commercianti che hanno difficoltà ad accedere al credito ufficiale, nonostante nel comune vi siano 14 filiali di banche nazionali e locali. Il problema è reso ancor più grave dalla consolidata presenza di gruppi criminali sul nostro territorio da anni, pronti ad investire nella nostra città, perché nonostante tutto Formia, resta una città appetibile per lavare soldi sporchi e goderne i frutti.

Su questo punto, non può essere trascurata la responsabilità degli operatori del terziario – agenzie, professionisti, dirigenti – che possono essere coinvolti nelle operazioni di reinvestimento dei proventi di traffici illeciti, realizzando, acquistando e gestendo attività economiche ed imprese ideate allo scopo. In questo settore la questione morale deve essere posta con urgenza e senza timore.

Le cronache di questi mesi segnalano la difficoltà delle forze dell'ordine nel fermare questo enorme flusso, proprio perché la città non ha ancora prodotto anticorpi capaci di spazzare via quanto ha l'odore mefitico della criminalità organizzata.

Sulla base di questi elementi non desta sorpresa alcuna l'andamento demografico calante per una città priva di attrattive, nella quale esistono rilevanti problemi legati:

- alla balneabilità ed alla qualità della costa, ancora gravata da problemi di accessibilità non riconducibili esclusivamente alla cesura prodotta dalla litoranea, ma anche allo stato degli accessi alle spiagge che risultano carenti, in numero, in dotazione di parcheggi "pubblici" e marciapiedi (in special modo nel tratto centrale della costa di levante: Acquatraversa – San Pietro – San Giulio);
- al degrado urbano ed alla difficoltà legata alla fruibilità di servizi e strutture specifiche, presenti in modo consistente nel territorio, si pensi alla stazione ferroviaria, al porto esistente, al sistema scolastico ed all'ospedale civile, oltre il consistente sistema scolastico fatto di 40 scuole pubbliche e 11 private;

- alla mancata dotazione di infrastrutture di accesso, da cui conseguono i noti problemi di mobilità e quelli determinanti relativi alla fruibilità, in particolar modo proprio verso le strutture più importanti della città: centri urbani e coste;

Posto in questi termini, il quadro economico consiglierebbe una politica di ristrutturazione dell'esistente, che non necessita di premi di cubatura devastanti, come quelli previsti dal "piano casa" (vedi **allegato [PIANO CASA 2010]**, **allegato [Piano casa: "l'attacco alla legalità continua"]**, **allegato [Il Piano casa della giunta Polverini]**) della giunta Polverini, fortemente voluti dall'UDC del sindaco Michele Forte. Diversamente ed in direzione opposta a quella attuale, sarebbe opportuno eliminare prima i fattori critici e migliorare le qualità del territorio, per poi predisporre ad un serio rilancio.

Purtroppo non appartiene alla classe politica attuale un'operazione capace di tracciare una linea netta tra passato e futuro, ponendosi in netto contrasto con la costruzione di abitazioni sparse, che come si vede rendono il corpo di Formia, obeso e poco adatto alle sfide future di fronte alle quali è posta l'intera cittadinanza.

Sicuramente, un governo serio sarebbe partito da una ricognizione dello status "quo ante", senza proclami ed invocazioni, dimostrando la sua serietà proprio nell'attività preliminare di analisi e ricerca, quindi di produzione della base cognitiva da cui partire per impostare il tanto atteso rilancio. Invece, l'assenza di informazioni aggiornate, la posizione in cui è stato relegato lo studio socio economico propedeutico alla redazione dello strumento urbanistico, il modo stesso in cui sono stati impiegati i dati, lasciano intendere la scarsa importanza reale dello strumento stesso ed ancor più grave della condizione sociale ed economica reale in cui versa il comune ed il suo popolo. Da questo punto di vista, appare fondato ritenere che la variante del P.R.G., sia una vestizione formale di operazioni urbanistiche già decise.

Una classe politica seria e responsabile reagirebbe con forza di fronte allo stato di "coma" della città, invece di lasciarla nelle mani di chi investe nel cemento e nei servizi a basso valore aggiunto. Ciò denota la scarsa qualità dei nostri amministratori propensi a raccogliere vantaggi nel presente (la cicala) e a non seminare per il futuro (la formica).

Questo scenario di totale incompetenza da parte di chi è chiamato a proporre norme e politiche destinate allo sviluppo della nostra città è di una gravità assoluta nel momento in cui si decidono le sue sorti, facilitati dal fatto che ai più sfugge il significato in termini socio-economici della variante del piano regolatore disegnata dal prof. Purini.

3

Osservazioni al documento di indirizzi



Città	Formia
Provincia	Latina (LT)
Regione	Lazio
Zona	Italia Centrale
Popolazione Residente	37.571 (M 18.035, F 19.536)
Densità per Km ² :	511,0
Superficie:	73,53 Km²

3.1

Premessa

Il documento di indirizzi elaborato sotto la direzione dell'Ufficio Tecnico, e con l'alta consulenza del prof. Purini, per la redazione della variante al P.R.G. di Formia sembra impostata su principi condivisibili utili allo sviluppo sostenibile del territorio.

Effettivamente l'elencazione di sei "a": ambiente, archeologia, accoglienza, accessibilità, apertura, abitare e la "p" di partecipazione sono seducenti, tanto da lasciar pensare ad uno scenario affascinante per le magnifiche sorti e progressive della città di Formia.

Peccato, ahì noi, ahì tutti, che prima la lettura attenta del documento su "i fabbisogni abitativi della città di Formia" redatto dal professor Nicola Acocella, poi la consultazione del grafico di piano, abbiano evidenziato come le magnifiche premesse del documento di indirizzi non trovino riscontro nelle intenzioni e nella pratica di questa amministrazione.

Nel documento di indirizzi del P.R.G. è svolto un poderoso lavoro di teorizzazione dello sviluppo urbano, attraverso l'enucleazione di principi su cui fondare l'evoluzione futura del territorio. Tuttavia questi si scontrano, perdendo di significato e importanza, sia con la pratica politica dell'amministrazione di centrodestra in contrasto con i principi enunciati, in particolare per apertura ed accessibilità; sia con l'elaborato di zonizzazione poco aderente al documento di indirizzi, che al cospetto del grafico si trasforma in una sorta di commento postumo di giochi già fatti.

La distanza tra la teoria degli indirizzi e la pratica degli atti amministrativi trova la sua rappresentazione plastica nella definizione di "logo urbano", che – secondo il prof. Purini - dovrebbe essere una sorta di "marchio di fabbrica" evocativo dei principi ai quali si devono attenere le linee guida del nuovo piano regolatore. Uno slogan suggestivo di nuovi orizzonti, premessa di un futuro all'insegna della sostenibilità e del benessere, che sembra voler trascendere dalle cose concrete. Ed infatti trascende, ma in diversa direzione.

Che di slogan si tratti diventa chiaro fin da subito quando si verificano le posizioni dei progetti e delle zone sul territorio. Progetti come la funivia "mare e monti" (vedi **allegato [Funivia]**), il cimitero degli archi (vedi **allegato [L'ascesa al cielo del sindaco Forte]**), la zona di espansione estensiva di Ponzanello, l'"area di completamento" sul monte di Mola. Tutte macchie che offuscano l'evocazione astrale del progettista e restituiscono il senso dell'affare che si tratta in quelle zone.

Allora, superate le suggestioni iniziali, il contrasto tra indirizzi della variante di P.R.G. e zonizzazione

dimostra come il primo abbia la funzione di vestizione ideale e formale dei movimenti economici reali, occulti ai più, ma ben rappresentati nell'elaborato. Vale a dire che, al di là delle enunciazioni, valgono i progetti specifici definiti "centralità" dal progettista, i quali stanno in piedi anche fuori dal quadro del P.R.G. che viene ostentato come frutto di una deduzione teorica.

3.2

I metodi della variante: la contrattazione

Ben vengano, dopo anni di abusi edilizi e di edificazioni in sfregio alle previsioni di piano, una progettazione urbanistica incentrata sulle "buone condizioni di salute", con l'obiettivo di garantire "una città complessivamente più sostenibile", e scelte urbanistiche effettuate sulla base di "una consultazione estesa" o anche di una "contrattazione collettiva".

Tuttavia, solo osservando il metodo di governo dell'attuale amministrazione diventa davvero dura credere che tutto ciò avvenga in questa città dove valgono regole quali la chiusura degli spazi pubblici aperti, con grave danno per la collettività ed il favoreggiamento della propria parte politica.

E' difficile credere che chi governa in forte contrapposizione con il resto della città, soprattutto quando essa non rappresenta il proprio elettorato, possa poi favorire il confronto, l'apertura e l'accessibilità. Tant'è che la tanto decantata apertura ai cittadini, "la contrattazione con la popolazione" della discussione sugli obiettivi del P.R.G., corre seriamente il rischio di trasformarsi in "una contrattazione individuale" di bisogni di singole persone, abbandonando in tal modo l'impostazione iniziale strettamente collegata ai fabbisogni abitativi ed al raggiungimento degli standard urbanistici e della qualità di vita adeguata. In tal senso, il rifiuto di "prescrizioni fisse" corre seriamente il rischio di trasformarsi nella negazione dello studio e delle valutazioni poste alla base del piano stesso.

Un impostazione di questo genere confliggerebbe anche con la funzione d'indirizzo del consiglio comunale, chiamato di volta in volta e con metri diversi a decidere sulle trasformazioni urbanistiche della città.

Premesse di tal genere mortificano qualsiasi ottimismo sul futuro. Infatti se la variante di P.R.G. non interpreta lo stato reale del territorio, in coerenza con una previsione concreta, fattibile, del suo sviluppo, è possibile che lo strumento adottato sia bloccato da logiche speculative che lo limitino alla teoria trasformandolo in una rappresentazione ideale della città, superata dalla realtà e per questo inutile. Mentre invece è necessario imprimere un forte cambio di direzione allo sviluppo urbano locale.

Se non si coglie il significato fisico ed economico dei fenomeni e delle necessità di tutti i cittadini, opponendo l'interesse di pochi all'interesse di tutti, il territorio continuerà verso il degrado in cui attualmente versa. Un andamento del genere è già visibile osservando l'attuazione del piano regolatore vigente, per anni completamente assente dallo sviluppo del territorio, da cui sono spariti i servizi pubblici a favore di un edificazione caotica e praticamente inutile tanto che a dispetto delle piazze e

delle scuole sono state edificate case tanto da far esaurire il fabbisogno di vani abitativi nel nostro territorio in anticipo sulle previsioni del piano stesso. Come la relazione Acocella certifica nel momento in cui deve stabilire il fabbisogno di abitazioni prevedibile.

Chiaro è anche il rapporto tra carenza di standard urbanistici e l'insopportabile presenza di doppie case inutilizzate, che dà idea di come sia stata prediletta l'edilizia autonoma, privatistica e puntuale, trascurando colpevolmente quella pubblica, lineare (strade) ed areale (spazi).

Il fenomeno delle doppie case collima con il concetto che negli anni sia prevalsa la tendenza a fare del mercato il "paradigma" centrale dell'evoluzione urbana che Purini sembra voler superare.

Peccato che sostenendo la flessibilità del P.R.G., si rischia di ricadere in uno sviluppo che premia il portatore di interessi speculativi pronto a spostare il proprio pacchetto di voti sul consigliere deputato a difendere tali interessi.

Il fenomeno delle doppie case, favorito negli anni da una gestione miope del territorio, rappresenta una insopportabile zavorra per lo sviluppo del territorio. Infatti a fronte della necessità di vani ad uso alberghiero, offre vani, ad uso privato per non residenti, pertanto incapaci di sostenere la richiesta di alloggi temporanei da offrire ai turisti e pertanto incapaci di produrre valore aggiunto ad uso collettivo e inutili ad aumentare la domanda di lavoro.

Da ciò si deduce che prima di promuovere l'edificazione di nuovi vani sarebbe utile conoscere l'attuale disponibilità e favorirne il pieno utilizzo.

3.3

Fabbisogno Abitativo

Nel territorio comunale, storicamente, la costruzione di case non ha seguito l'andamento demografico. Nel senso che c'era da attendersi l'assorbimento dei vani sovrabbondanti da parte delle nuove famiglie. Invece il tempo ha dimostrato che il rapporto tra abitazioni non occupate, circa 5.518 nel '91, e famiglie è rimasto costante. Ciò significa che quanto costruito invece di essere destinato a chi ne ha bisogno, è stato impiegato dalla rendita che ha continuato ad aumentare la disponibilità di abitazioni per vacanze (circa 1.545 abitazioni), a fronte di nuove generazioni che continuano a restare senza abitazione, per questo costrette ad emigrare nei territori limitrofi.

La fase economica attuale, l'introduzione del precariato, rende impossibile l'acquisto di nuove abitazioni da parte delle nuove generazioni, da qui il dato allarmante del fabbisogno abitativo. Purtroppo, il bisogno di abitazioni per i giovani, se non gestito con trasparenza, corre seriamente il rischio di diventare il pretesto per realizzare volumetrie di discutibile necessità. Pertanto, invece di un ulteriore aumento di volumetrie, sarebbe opportuno pensare forme di riuso di quelle esistenti, come può essere la ripopolazione dei centri storici attraverso cessioni di alloggi non abitati a canone agevolato, prevedendo sistemi di collegamento al centro, ad impatto zero, evitando opere "monumentali".

La nostra città ha disperato bisogno di edilizia residenziale pubblica. La linea tenuta dal centrodestra regionale invece di affrontare il problema percorre strade fumose con lo scopo di curare alcuni interessi particolari, scegliendo la soluzione dell'Housing Sociale (vedi **allegato [Housing sociale: a che gioco giochiamo?]**), forse più adatta a soddisfare le proprie esigenze. Infatti non è da escludere che le abitazioni cedute a costo convenzionato nel giro di cinque anni rientreranno sul mercato immobiliare come abitazioni normali.

Sicuramente il documento di indirizzi non aiuta a sgombrare il campo dai dubbi, quando si afferma: "Gli ambiti da indicare per tale destinazione saranno oggetto di un organico piano decennale per l'edilizia agevolata basato sulle offerte di aree del bando ERP. Sono previsti quartieri di nuova realizzazione comprendenti il modello avanzato dell'Housing Sociale, conformemente a quanto disposto dalla Legge regionale 21/2009; il piano, peraltro conferma quanto già in atto circa la sperimentazione di tali modelli relativamente alla centralità Urbana n°10, che tratta proprio di Housing Sociale, visto come modello di trasformazione urbana in forma partecipata e concertata. Tali aree potranno essere individuate anche in zone di completamento o dove si renderà necessario procedere a interventi di riqualificazione

dell'esistente. Particolare attenzione sarà riservata alla progettazione degli interventi, che dovranno costituire altrettante occasioni per una sperimentazione avanzata sul piano della sostenibilità".

L'enunciato del documento d'indirizzi, senza l'impostazione di tipi urbani, studi di fattibilità e quanto necessario a dare idea di cosa si intende fare, può trasformarsi in una partita di giro usata dalla speculazione edilizia per portare nuove costruzioni sul mercato.

Un'ulteriore impostazione difficilmente comprensibile, se non con la provenienza del sindaco, è quella di accentrare l'attenzione su Maranola, tant'è che le aree per l'espansione residenziale sono state prioritariamente individuate lungo via Rotabile una delle direttrici del cosiddetto "grande carro" di Purini. Le suddette direttrici costituiscono l'ambito entro il quale realizzare piccoli nuclei insediativi, o anche interventi di riqualificazione e rammagliatura dell'esistente. Tali nuclei avrebbero la pretesa di rappresentare i condensatori di diritti edificatori da realizzare attraverso l'istituto della perequazione.

La formula "costruire nel costruito", al di là della suggestività, considerata la scarsa esigenza di nuove costruzione, deve essere un'occasione per aumentare gli standard urbani, ossia, la dotazione di spazi verdi attrezzati da aprire alla collettività, e non lo strumento per riempire oltre ogni limite zone già di per se sature.

In tal senso esemplare è il caso della fascia costiera da Don Bosco fino al monte di Gianola, fortemente compromessa da una edificazione oltremodo disordinata, che ha isolato terreni senza aprire spazi verdi, la riqualificazione urbana deve essere tesa a recuperare terreni da rendere aperti agli abitanti della zona, al fine di recuperare il gap in termini di spazi verdi.

Abitazioni NON occupate/100 famiglie

	1981	1991	2001
Formia	41	42	46
Latina	38	39	39
Lazio	25	25	22
Italia	24	27	24

Fonte: ISTAT, censimento famiglie

Rapporto fra case non occupate e famiglie (%) per motivo della non occupazione, 1991

	Utilizzata per la vacanza	Utilizzata per lavoro e/o studio	Utilizzata per altri motivi	Non Utilizzata	Totale
Formia	28,3	2,7	1,8	9,6	42,4
Lazio	12,9	2,0	1,9	8,1	24,9
Italia	13,6	2,1	1,8	9,1	26,6

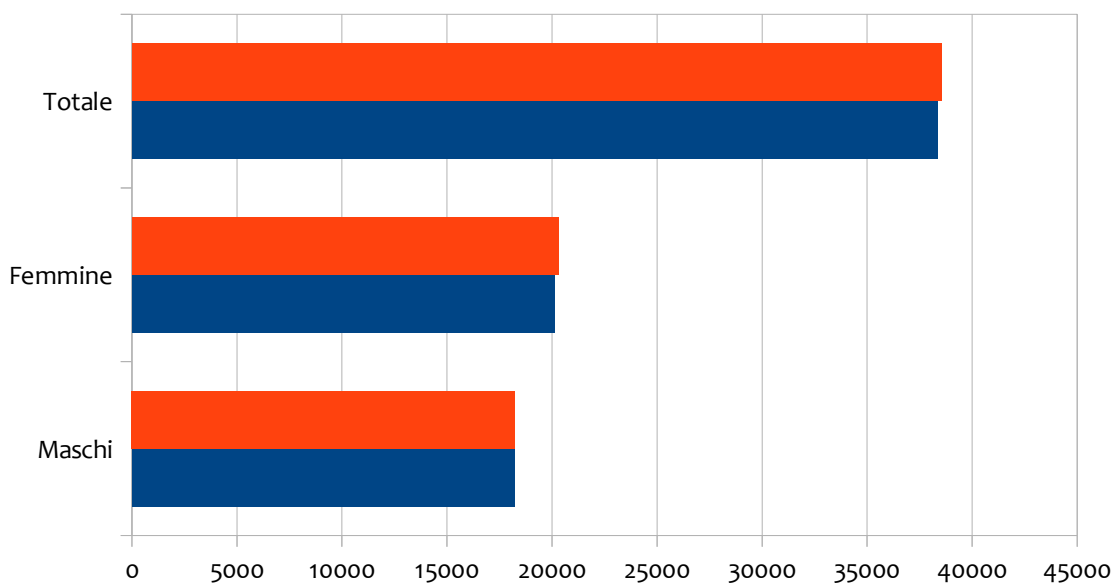
Fonte: ISTAT, censimento famiglie

Previsioni della popolazione e incrementi di popolazione di Formia a 10 e 15 anni

	Popolazione 1.1.2020	prevista al 1.1.2025	Variazione della 2009-2020	Popolazione 2009-2025
Maschi	18.214	18.236	410	498
Femmine	20.131	20.301	452	556
Totale	38.345	38.537	862	1054

Fonte: ISTAT, censimento famiglie

Previsioni della popolazione e incrementi di popolazione di Formia a 10 e 15 anni



Fonte: ISTAT, censimento famiglie

In arancione la data 1.1.2020, mentre in blu 1.1.2025

3.4

Zonizzazione

La zonizzazione del comune di Formia è poco convincente sotto diversi aspetti, perché: non chiarisce le relazioni esistenti tra le diverse centralità urbane; perché non chiarisce il modo in cui si svilupperà l'attività edilizia; perché non risponde alle esigenze di recupero degli standard urbani nelle parti di territorio edificate nelle zone definite dal P.R.G. precedente.

Le centralità urbane che dovrebbero costituire i punti di partenza del nuovo sviluppo sono prive di un percorso di collegamento che dovrebbe consentirne la connessione. In tal senso questo tema andrebbe sviluppato di pari passo con quello della mobilità conducendo lo studio su quali siano i modi di spostamento adeguati a consentire la fruizione di nuovi spazi con elevati livelli di sostenibilità. Infatti manca l'evidenza di quali saranno le vie scelte per collegare queste microzone, nella speranza che non si vorrà fare affidamento sulla viabilità esistente.

La proposta di zonizzazione presenta un elevato consumo di territorio, con zone di espansione estensive ed intensive distribuite in modo confuso, senza una ragione evidente e perciò dando l'impressione di essere posizionate secondo il famigerato "intuitu personae" del sindaco, finalizzato a soddisfare le esigenze dei sostenitori dell'attuale amministrazione.

Infatti, invece di seguire limiti naturali o strutturali del territorio, quali ad esempio i torrenti, curve di livello o strade, la definizione delle zone segue limiti particolari ben definiti da particelle catastali, coerenti con una divisione "elettorale" del territorio.

Da questo punto di vista, sia il concetto della rammagliatura dell'esistente e dei nuclei abusivi condonati, sia quello della fruibilità dell'offerta turistica, quand'anche fondati su principi condivisibili, lasciano intravedere l'altra faccia della medaglia, cioè l'intenzione già apparsa in passato di aggredire la montagna con modi che lasciano presagire la distruzione della parte di territorio ancora non ancora sufficientemente aggredito.

Negli indirizzi del P.R.G. da un lato emerge l'esclusione dei quartieri di levante, con l'unica eccezione Penitro. Dall'altro, la definizione di "città campagna", definita per indicare la presenza di edifici sparsi a servizio dell'attività agricola, dà l'idea di un intervento di adeguamento per nuove esigenze abitative, che lascia presupporre l'apertura della restante parte della zona agricola del comune all'edificazione residenziale. E' molto probabile che un intervento del genere prelude alla progressiva scomparsa della zona agricola nel territorio posto al di sotto della SP Maranola-Trivio-Castellonorato.

Qualora esistessero ancora dei dubbi sulla sorte riservata alle zone agricole nella parte bassa del territorio comunale, la valutazione degli effetti sul P.R.G. della L.R. 21/09 appena approvato dalla Giunta Polverini, altrimenti definita "Piano casa", li spazza via in un battibaleno [**vedi allegati sul piano casa**].

Infatti, nel momento in cui si parla di nuove edificazioni, non poteva non mancare il riferimento alla variante al piano casa, che al contrario di quanto sostiene il centrodestra, a regime comporterà l'alterazione di qualsiasi indirizzo pianificatore del comune.

La normativa, in via di definizione della variante del P.R.G. addirittura intende recepire la "cristallizzazione" dei benefici previsti dalla nuova versione della legge regionale relativa agli ampliamenti, consentiti una tantum e con maggiore premialità per gli organismi di dimensioni ridotte, e per operazioni di demolizione e ricostruzione.

Le zone agricole di margine urbano, quelle in cui si sono persi i caratteri agricoli preesistenti e sono interessati da una crescente pressione antropica, avranno una normativa conforme a quanto previsto dall'art. 56 della legge regionale 38/99 che disciplina gli "Insediamenti residenziali estensivi" in zona agricola, che potranno essere "classificate come zone di espansione di cui alla lettera C". Ciò significa premiare l'abusivismo permettendo ampliamenti e/o ricostruzioni a chi a edificato abusivamente con buona pace di chi ha rispettato la legge.

Da quanto detto si deduce che il verde, la natura specifica dell'ambiente, la sua biodiversità nel documento di indirizzi occupano una posizione marginale. Il primo segnale è dato dalla centralità del Monte Campese, eletto a moderna necropoli in pendenza, dove è prevista la realizzazione del nuovo cimitero monumentale lungo il suo fianco in località Archi, in una zona, evidenziata anche negli elaborati del Prof. Purini, a rischio "frana". Questa contraddizione, o meglio, paradosso è di per se un indice dei "criteri" secondo i quali è stata individuata l'area, nonché di quanto valore può avere il logo scelto dal progettista. Il cimitero dà l'idea del valore effimero e superficiale che la ricettività ha nell'attuale pianificazione, in quanto la sua posizione contrasta con quella di uno dei pochi alberghi aperti di recente in tutto il Golfo di Gaeta ed affossa una delle ultime aziende agricole del comprensorio. L'utilità discutibile del cimitero Archi è ormai nota, mentre sarebbe opportuno seguire la precedente linea guida che prevedeva l'ampliamento dei cimiteri esistenti e la realizzazione di un nuovo cimitero a Penitro in un'area già individuata allo scopo.

Il Monte Campese è al centro, inoltre, di un altro progetto discutibile: la "funivia del Redentore", che partendo dal Parco De Curtis, prevede una tappa intermedia sul monte, per giungere sulla cima del Redentore, obiettivo dichiarato delle nuove conquiste della attuale amministrazione, che in passato ne ha sostenuto l'elettrificazione.

Lasciamo ai cittadini immaginare il devastante effetto che questa scelta determinerà sul panorama,

quando si materializzeranno alti piloni che taglieranno la nostra città passando prima sulla cima del Monte Campese, poi su quella del Monte Redentore, senza avere uno straccio di idea su quante persone intendono realmente utilizzare tale sistema di trasporto. Con la prospettiva realistica che la nuova infrastruttura diventi il nuovo ecomostro di Formia, togliendo tale titolo alla Litoranea.

Evidentemente nelle intenzioni future si fa molto affidamento a questo elemento centrale del territorio comunale, tanto da reconsiderarlo anche nelle superfici da utilizzare per recuperare il gap esistente in termini di aree verdi. Sul punto è appena il caso di osservare che sebbene centrale, quest'area è avulsa da qualsiasi contesto urbano, per cui i quartieri nei quali più si soffre l'assenza di spazi verdi attrezzati continueranno ad avere il deficit esistente, con buona pace dei cittadini impossibilitati ad essere ristorati di quel benessere ambientale che il territorio sclerotizzato sottrae loro.

3.5

Turismo

Il turismo è il settore economico a cui da più parti si guarda per trasformare l'attuale visione della città. E' innegabile che Formia ha una spiccata vocazione turistica, oggi mortificata, ma è appena il caso di osservare che la nostra città in passato ha già avuto uno sviluppo di strutture ricettive, nel tempo chiuse e trasformate in strutture residenziali ad uso privato. Basta osservare la serie storica delle presenze sul territorio per accorgersi del calo (146 194 nel 2001 a 91 031 nel 2009) per rendersi conto del calo che si è verificato.

Quindi, prima di riaffermare il rilancio del turismo, sarebbe quanto meno opportuno chiedersi il perché del fallimento di tante attività turistiche nel comune negli ultimi anni.

Sicuramente pesano: da una parte la mancanza di un'offerta turistica adeguata dovuta alla mancata valorizzazione del patrimonio archeologico e dall'altra la scarsa iniziativa degli operatori turistici, propensi ad affidarsi di più ad investimenti pubblici che a mettere in campo iniziative private rischiando in proprio.

Negli indirizzi del P.R.G. è menzionata la valorizzazione del patrimonio archeologico, per dare una svolta culturale all'offerta turistica di Formia, tuttavia negli indirizzi manca l'indicazione della necessità di una mappatura del patrimonio archeologico, nonché della riconnessione delle diverse aree archeologiche del tutto prive di un itinerario turistico.

La sistemazione della costa è indubbiamente un argomento fondamentale per un narrazione impostata sul principio di "sostenibilità". Nel novero delle proposte sul "water front" riveste un importanza fondamentale il percorso costiero sulla spiaggia di levante, più volte prospettato mai realizzato, che insieme alla metropolitana del mare può cambiare il modo di vivere il mare sulla riviera di levante.

A queste aggiungiamo il collegamento dell'area archeologica del Parco di Gianola con la spiaggia di levante, da cui ancora risulta separata.

Anche in questo caso non sfugge la forte contrapposizione tra la riqualificazione della costa e la costruzione del porto turistico (vedi **allegato [Il Porto Ranucci tra evento storico e grave danno ambientale]**, **allegato [Il porto turistico, l'ennesima cattedrale nel deserto]**).

Sul porto turistico le perplessità sono tante ed iniziano dall'assenza di una valutazione dell'impatto della nuova opera sull'ecosistema marino. Peraltro ancora poco approfondito da quanto risulta allo stato.

Le dimensioni assunte dalla nuova portualità, insieme a quelle dell'erosione e dei ripascimenti, sono

spaventose e generano una forte preoccupazione, specie se si considera cosa può significare la consistente riduzione di superfici per la balneazione, prima per i cittadini, poi per l'economia turistica della provincia intera.

Il porto turistico più che essere quel grande evento storico e agognato motore di sviluppo per l'intero territorio, così come viene raccontato, è una vera e propria spada di Damocle che incombe minacciosa sulla costa di Formia e sui suoi abitanti. Quindi è opportuno pensare nella pianificazione urbana le misure necessarie per difendere la costa da quella opera.

In un contesto critico che coinvolge il territorio intero, affidare al porto turistico le speranze di sviluppo della ricettività appare eccessivo. Infatti, in termini quantitativi, considerando la riduzione di presenze che si è verificata, per quanto di dimensioni considerevoli, il porto, da solo, non può trascinare la ripresa del turismo. Diversamente dall'impostazione assunta dalle recenti amministrazioni è necessario prevedere lo studio interventi anche sulla parte restante della costa carente di infrastrutture utili allo scopo, in special modo per numero di accessi e per fruibilità dei diversi tratti.

Il porto, come il cimitero, è recepito nella variante in modo acritico. Mentre in fase di pianificazione sarebbe più che mai opportuna una valutazione attenta degli effetti che questo avrà sugli equilibri ambientali e sugli standard urbanistici della città. Al contrario, l'opera sembra restare a margine della variante senza sapere quale sarà il suo rapporto con il resto dell'organismo urbano, nonostante la notevole quantità di servizi e superfici che si appresta ad offrire soprattutto per i suoi ricchi utenti. Di questo passo è facile dedurre che quest'opera mastodontica si presenta come il nuovo vaso delle Danaidi, vale a dire un'altra opera che difficilmente vedrà la fine; che, come la litoranea, avrà effetti irreversibili e devastanti.

Ma se da un lato, il turismo assume il ruolo di "deus ex machina" a cui affidare il rilancio, fino all'estrema conseguenza che la città debba vivere solo di turismo, dall'altro gli altri comparti dell'economia – in particolare agricoltura e pesca – sono anch'essi inspiegabilmente lasciati a margine dello studio di variante, abbandonati ad un declino, segnato più che dalla cattiva congiuntura economica, dalla complessità del settore che richiede forse troppa conoscenza e capacità, a fronte del ridotto bacino elettorale. Probabilmente per ragioni diverse da quelle economiche ed urbanistiche, si vuole recitare il "de profundis" per ciò che per anni è stato il volano dell'economia comunale.

Impostare l'economia locale sul turismo è molto rischioso perché poco diversificata, nonché poco efficace sul versante occupazionale. Sotto questo aspetto, enorme è lo scetticismo sulle capacità occupazionali che il porto turistico è può offrire. Diversamente dai suoi sostenitori, riteniamo che l'attività del porto darà poca occupazione e soprattutto precaria e stagionale. Per tale ragioni preferiamo e proponiamo uno modello di sviluppo diversificato che punti su tutti i settori e favorisca lo

sviluppo di attività economiche solide che siano in grado di assicurare lavoro stabile.

Capacità ricettiva 1981-2009

Anno 1981	Alberghi	Campeggi	Altre strutture	Totale
Numero	16	3	n.d.	19
Posti letto	897	380	n.d.	1277
Presenze	87 412	33 901	n.d.	121 313
Anno 1991				
Numero	14	3	n.d.	17
Posti letto	967	900	n.d.	1 867
Presenze	120 028	20 481	n.d.	140 509
Anno 2001				
Numero	10	3	5	18
Posti letto	721	900	102	1723
Presenze	111 395	32 732	2 067	146 194
Anno 2009				
Numero	8	2	17	27
Posti letto	590	750	199	1 539
Presenze	61 344	24 497	5 190	91 031

Fonte: APT Latina

3.6

Spazi pubblici

Se la carenza di abitazioni spinge verso la costruzione di nuovi volumi, l'altrettanto scandalosa carenza di spazi pubblici non sembra destare grave preoccupazione negli indirizzi di P.R.G.. Eppure circa 560 000 mq in meno di parchi pubblici attrezzati, sacrificati sull'altare del dio mattone dai sacerdoti del voto di scambio, è un dato che incide pesantemente sulla qualità urbana del Comune.

Le centralità, i grandi magneti predisposti sul territorio dalla variante, sembrano concepiti per attrarre persone dall'esterno, per concentrare in un luogo una gran quantità di persone e quindi creare i presupposti di un interesse che sia anche commerciale.

D'altro canto, in una concezione duale dei progetti pubblico – commerciale, c'è il rischio che gli spazi costruiti con una dichiarazione di interesse pubblico, diventino mezzi ad uso prevalentemente commerciale. Continuando l'equivoco che la socialità si sviluppi attraverso il commercio, inganno che vorrebbe dare ad intendere che le nuove piazze siano nei centri commerciali.

Noi rifiutiamo questo assunto, opponendo ad esso il senso originario della piazza, intesa come "agorà – aghéiro", ossia come luogo di riunione dove discutere e decidere le vicende collettive. Il confronto pubblico deve riscoprire la funzione fondamentale di insegnare alle nuove generazioni una sensibilità etica ed estetica, che attraverso la espressione del pensiero consenta lo sviluppo delle proprie passioni in armonia con un nuovo senso civico che pone il suo centro nella valorizzazione del bene comune. Una forza politica democratica, degna di questo nome, accetta la sfida del confronto politico, aprendo le piazze per affermare il suo pensiero attraverso il confronto con quello alternativo. Purtroppo tutto ciò, nonostante l'enunciazione di buone intenzioni è e sarà al di là da venire.

Il sistema delle piazze è fondamentale per un sistema civico valido, in quei luoghi deve avvenire il confronto tra i cittadini, opposto ed alternativo alle piazze commerciali finalizzate al consumo "mordi e fuggi", relegando ai margini ogni forma di socialità. Su questa linea è da ritenere fondamentale la previsione di una piazza in ogni circoscrizione, mediante interventi di riqualificazione urbana. Al contrario di ciò, nella zonizzazione gli spazi pubblici, sono stati localizzati in aree decentrate e lontane dai quartieri ad alta densità abitativa dove più di ogni posto è necessario con urgenza reperire spazi ad per recuperare gli standard urbani attualmente assolutamente insufficienti. Invece nulla di tutto questo accade ed allora non stupisce che nell'elencazione delle centralità appaiono: il parco agricolo della porta di Cicerone, il parco della cultura di cui non è dato sapere nulla se non che è la centralità n°5, il parco

urbano di "Monte Campese".

Sullo stesso piano delle piazze sono i centri polivalenti e gli spazi pubblici che invece di essere resi fruibili alla cittadinanza, attualmente, sono chiusi e resi accessibili a pagamento. In contrasto al significato di apertura, di accoglienza, l'attuale maggioranza ha chiuso ed escluso parte della cittadinanza dagli spazi pubblici, con l'intenzione precisa di emarginare qualsiasi forma di pensiero alternativo.

Nel documento la contrapposizione tra edificazione residenziale e riqualificazione urbana è resa evidente dall'attenzione assegnata all'edilizia residenziale ed ai grandi progetti commerciali, rispetto agli altri standard urbani. Al contrario, l'analisi statistica degli standard dimostra che la città ha un eccesso di vani residenziali ed è carente, in termini di superfici dedicate all'istruzione, alle aree attrezzate a verde e sport e gli ospedali, vale a dire proprio quelle utili a rilanciare il progresso collettivo. L'importanza degli spazi e dei servizi pubblici può sfuggire a chi ha come unico interesse quello di garantire profitto. Contro questa scuola di pensiero, assai diffusa nel nostro comune, sosteniamo l'importanza della qualità ambientale e urbana, con queste, della cultura, della scuola e della ricerca, come valori aggiunti necessari per garantire la crescita sana del cittadino, successivamente chiamato a contribuire al progresso del suo territorio.

Per cui è necessario pensare un modello di sviluppo alternativo ed opposto a quello affermatosi negli ultimi anni, che produce figli prigionieri di nuove forme di schiavitù, privati delle capacità di incidere sui processi decisionali che apparentemente avvengono all'interno del palazzo comunale, ma che invece avvengono, lontano da occhi indiscreti, nelle "segrete" stanze del palazzo dove, insieme ai rendimenti degli investimenti, si decidono i nostri destini di individui.

L'attuale classe politica, ostinata nella propria convinzione, intende "la gente" bisognosa esclusivamente di beni materiali utili a soddisfare i bisogni primari, come il diritto all'abitare, da garantire con la costruzione di case, con poca attenzione al resto. Il risultato di questa politica miope è quello di contribuire a volte alla diffusione di fenomeni criminali, prodotti dalla violenza che si genera in contesti urbani degradati.

In fondo interessa a pochi se in Italia le possibilità di promozione sociale sono assai scarse per cui ormai è appare normale che non vi sia promozione sociale, ossia che il figlio del contadino resti contadino, o che il figlio del professionista erediti la professione del padre, principio più volte enunciato da Silvio Berlusconi e che chiarisce l'idea di società che ha in mente il centrodestra.

Standard urbanistici		Dotazione al 2010	Fabbisogno al 2010	Carenza al 2010
	mq*ab	A	B	C=(A-B)
Parcheggi	2,5	110.950	93.708	17.242
Istruzione	4,5	99.100	163.674	-64.574
Attrezzature civiche	2,0	112.640	74.966	37.674
Verde e sport	9,0	211.130	337.347	-126.217
Totale		533.820	674.694	140.873

Fonti: dati elaborati per la redazione della variante al P.R.G.

Standard territoriali		Dotazione al 2010	Fabbisogno al 2010	Carenza al 2010
	mq*ab	A	B	C=(A-B)
Istruzione superiore	1,5	49.495	56.255	17.243
Attrezzature ospedaliere	1,0	19.450	37.483	-69.574
Parchi pubblici urbani e territoriali	15,0	----	562.245	-562.245
Totale		68.945	674.694	-587.008

Fonti: dati elaborati per la redazione della variante al P.R.G.

2.7

Mobilità

Un elemento marginale del documento è la mobilità, nel senso che a fronte di un elevato dettaglio nella progettazione delle centralità urbane si riscontra un approccio, anche in questo caso poco approfondito, sulle soluzioni da adottare per risolvere i problemi degli spostamenti urbani, che rappresentano un problema enorme.

La pianificazione urbana è un momento decisivo nella riorganizzazione delle direttrici dello spostamento urbano. E' in questa fase che si scandisce la scala dei valori delle diverse strade, assegnando la giusta importanza alle vie ed ai sistemi a cui sarà affidato il tremendo compito di risolvere uno dei problemi più gravi del comune.

Su questa strada ci saremo aspettati particolare attenzione allo studio delle strade ed alla posizione dei parcheggi, ai quali deve essere dedicata un'attenta attività di studio volta a sperimentare quali siano i percorsi che permettono di abbattere i tempi di spostamento, riducendoli entro limiti accettabili. La necessità di un approccio diverso è reso ancor più urgente; oggi che è chiaro che la Pedemontana non si farà (vedi **allegato [La Tragicommedia della Pedemontana]**).

Sul tema, va posta particolare attenzione al reperimento degli spazi necessari per posizionare i nodi di scambio tra sistemi di trasporto alternativi all'automobile, come i trasporti pubblici, a cui si aggiungono le diverse forme di condivisione dello spostamento come il car sharing ed il bike sharing.

Al contrario di quanto ci aspettiamo, l'impianto stradale della variante di P.R.G., oltre ad essere un altro duro colpo per il "grande carro", presenta delle soluzioni al quanto discutibili:

- la realizzazione della funivia che dovrebbe collegare il parco De Curtis al Redentore, sembra più il capriccio di un potente che la soluzione risultante da un'esigenza manifesta e da uno studio di fattibilità;
- la realizzazione di una nuova strada Farano (Itaca) – Castellonorato, di nuova costruzione, su una sede che non prevede l'impiego di strade esistenti, appare inspiegabile con il rischio di un impatto devastante sulla zona in cui insisterà.

In questa fase, deve essere compiuto uno sforzo maggiore per quanto riguarda la previsione del potenziamento di strade esistenti, o anche il miglioramento di attraversamenti pedonali inesistenti o

pericolosi.

Su questo punto, l'enunciato metodo della perequazione riveste particolare interesse, se impiegato per liberare le aree attraverso cui far passare nuove strade con adeguate caratteristiche volte a smaltire le punte di traffico, quale quello stagionale.

L'unico elemento degno di rilievo è la funivia di cui avremmo voluto apprendere di più rispetto a quanto riportato negli indirizzi, appare il vero e proprio convitato di pietra del documento di indirizzi. Sempre che non ci si voglia convincere che il futuro del trasporto pubblico locale sarà la "funivia del Redentore"

4

Conclusioni e proposte

Il Circolo "Enzo Simeone" ritiene importante che la città venga dotata di uno strumento urbanistico in grado di **razionalizzare** il territorio, ed è ancora più importante che esso sia aggiornato secondo i moderni principi della pianificazione urbanistica, nonché, adeguato ai **reali bisogni della collettività**. Tale strumento si rende oltremodo necessario, tenendo conto che il nostro territorio è stato saccheggiato negli anni dagli individualismi personali e politici che spesso sono legati tra di loro direttamente o indirettamente e che hanno generato uno sviluppo urbanistico caotico. Tuttavia l'idea di razionalizzazione del tessuto urbano che riteniamo valida possiede pochi punti in comune con quella riportata nel documento di indirizzi redatto dal Prof. Purini, che appare una formalizzazione degli "indirizzi politici" dell'Amministrazione.

Un esempio calzante in tal senso è la definizione di "rammagliatura", in realtà, non sono altro dei mini condoni realizzati mediante la creazione a macchia di leopardo di zone di espansione a bassa intensità in aree limitate e già aggredite dall'abusivismo, inoltre, dall'esame dell'elaborato grafico di indirizzi vengono proposte ulteriori zone di espansione a chiaro carattere speculativo, come quella posta in località Costamezza che assume gli aspetti di un clone della famigerata lottizzazione realizzata a S.Maria la Noce tra la fine degli anni ottanta e l'inizio degli anni novanta, mai completata, rimane una cicatrice sul territorio che, ricordiamolo, è figlia della politica degli anni ottanta. Oltre a queste compare una strana zona di completamento sul Monte di Mola. Su questi punti noi siamo chiari e diretti. Siamo contrari! Come siamo contrari, ad esempio, al progetto della assurda funivia del Redentore, che vedrà coinvolto anche il parco De Curtis che rivestirà il ruolo di stazione di partenza. Probabilmente il vero motivo per cui il comune di Formia ha chiesto l'acquisizione dello stesso alla regione Lazio.

Proponiamo di affrontare il problema della pianificazione in senso razionale ponendo come base i seguenti punti:

1) Standard Urbanistici e Territoriali

Vogliamo che vengano colmate le carenze in termini di standard urbanistici (scuole e verde e sport) e territoriali (ospedali e parchi pubblici urbani e territoriali), come già evidenziato in precedenza. Questo deve essere il primo obiettivo da perseguire, perché, ricordiamolo, le dotazioni

standard da garantire sono un obbligo di legge. Qui si parla di numeri, non di proposte di progetti faraonici che lasciano il tempo che trovano.

Le volumetrie e le superfici possono essere recuperate anche nei siti industriali dismessi da riqualificare. Per quanto concerne la carenza di standard territoriali, in termini di servizi sanitari, questa potrà essere colmata con la realizzazione del Policlinico del Golfo. Tra le ubicazioni proposte, proprio nell'ottica di una razionalizzazione, per superare gli attuali problemi di accessibilità dell'attuale ospedale, riteniamo più opportuna la localizzazione iniziale nel sito del ex ENAOLI. Tuttavia riteniamo che sia stata una occasione persa il non avere preso in considerazione l'integrazione dei servizi espletati dall'attuale struttura ospedaliera e delle strutture complementari con il reperimento degli spazi in aree prossime all'attuale ospedale o alle aree industriali dismesse.

2) Edilizia

Vogliamo un P.R.G. che garantisca a tutti la prima casa, dove l'edilizia popolare, economica, convenzionata e sovvenzionata abbia un ruolo primario e che non mascheri speculazioni, soddisfi le esigenze reali della popolazione, che vada a colmare gli squilibri del passato. Una edilizia popolare che non venga relegata in ghetti dormitorio, ma pienamente integrata con l'edilizia privata. In quest'ottica proponiamo di ripartire gli le volumetrie di progetto secondo le seguenti aliquote:

- 70% edilizia sovvenzionata;
- 20% edilizia convenzionata;
- 10% edilizia privata/familiare.

Allo stesso tempo è necessario valutare tutte le forme di recupero del patrimonio edilizio esistente da riportare nel mercato delle locazioni.

3) Ambiente

Vogliamo un P.R.G. che salvaguardi l'ambiente e che non incida su quanto di verde è rimasto, in particolar modo sulla fascia a nord della Variante Appia Formia – Garigliano dove rimangono gli ultimi uliveti e dove si vuole realizzare un cimitero monumentale. Pertanto proponiamo che il Monte Campese, Castellonorato e località Pella siano inglobate nella perimetrazione del Parco Regionale dei Monti Aurunci ed eventualmente realizzare un parco suburbano autonomo che inglobi almeno il Monte Campese, per poi intitolarlo a Lello Cicione.

4) Portualità

Siamo contrari a nuove opere a mare: siamo per la riorganizzazione dell'attuale porto di Formia che, rinunciando allo scalo merci, insieme al costruendo porto di levante e lo storico porticciolo Caposele può fornire un considerevole numero di posti barca turistici, insieme alla conservazione e potenziamento dello scalo passeggeri, indispensabile per il collegamento con le isole tenendo conto anche della presenza della stazione ferroviaria.

5) Economia

Siamo convinti che Formia non può vivere solo di turismo e terziario ma debba anche conservare quel che rimane della pesca e dell'agricoltura di qualità, oltre che favorire il decollo definitivo delle aree industriali esistenti che possono ospitare tutte quelle attività inquadrabili con la filiera corta. Si tenga presente che la zona industriale di Penitro da poco sta incominciando a somigliare ad un nucleo industriale e che svariati lotti appaiono ad oggi ancora liberi o con capannoni inutilizzati.

6) Turismo

Per quanto concerne il turismo siamo favorevoli ad un turismo di qualità che deve derivare dalla valorizzazione del patrimonio archeologico e storico di Formia e che soprattutto esso debba essere fruibile. Per quanto concerne la balneazione noi sosteniamo che gli arenili, prima di tutto, debbano essere accessibili, cosa, ad oggi, alquanto difficile per la riviera di levante.

7) Mobilità

A Formia è sempre attivo il dibattito sulla Pedemontana, opera pubblica ormai diventata una chimera. Fare affidamento sulla Pedemontana a breve termine è una ipotesi di lavoro che non è realisticamente applicabile, per svariati motivi, sui quali ci siamo già espressi nel nostro documento sulla mobilità.

Noi non siamo contrari alla Pedemontana a prescindere. Il tracciato deve innanzitutto salvaguardare le sorgenti, in primis la sorgente Mazzoccolo. La soluzione interamente in galleria, pur salvaguardando il paesaggio non salvaguarda le falde sostanzialmente drenandole, creando un danno irreparabile ad una delle risorse più preziose della città e dell'intero comprensorio. Siamo

favorevoli prendere in considerazione soluzioni tecniche che tengano conto: della salvaguardia delle sorgenti, dell'impatto ambientale e della funzionalità dell'opera. Ci rendiamo conto che il problema non è si facile soluzione. Per le soluzioni a breve termine si rimanda al documento sulla mobilità **allegato [La mobilità di questa città]**.

Siamo favorevoli alla riattivazione della ferrovia Formia-Gaeta nel tempo più breve possibile sia come raccordo merci, a servizio del porto di Gaeta, sia come servizio viaggiatori fino a Serapo. Si ricorda che la linea è stata ripristinata dalla stazione di Formia fino all'interporto di recente realizzazione in località Bevano (Gaeta) con la funzione di raccordo merci, tuttavia la linea rimane, ad oggi, fuori servizio. Mentre la rimanente parte della linea non è stata ripristinata.

8) Riconversione dei siti industriali dismessi

Nel territorio di Formia sono presenti due siti industriali dismessi di considerevoli dimensioni: la D'Agostino e la SALID, entrambe ex fabbriche di laterizi ed entrambe di proprietà privata, entrambe prossime al centro cittadino, vista la difficoltà di espropriare tali aree vogliamo che, attraverso lo strumento della perequazione, li vengano previste quelle strutture utili a colmare i deficit almeno in termini di standard urbanistici. In particolare il sito della D'Agostino dovrà essere riqualificato ponendo particolare cura alla tutela della sorgente Mazzoccolo, si intende, sia in termini di rispetto delle distanze, sia in termini delle destinazioni d'uso da definirvi.

Nel segno della continuità, concludiamo riannodandoci alle posizioni già espresse dal circolo il 29/09/1995: "Non vogliamo una città solo "paradiso" di chi ha un reddito di cinque milioni al mese, ma una città dove strutturalmente possano vivere tutti; con un indirizzo politico ed economico che vada verso una redistribuzione della ricchezza; una città che garantisca una vita dignitosa a tutti, anche e soprattutto dal punto di vista economico".

PIANO CASA 2010

02 dicembre 2010

La città è un bene comune, dove tutti hanno la responsabilità delle trasformazioni che la attraversano. La città deve essere intesa come un organismo nel quale tutte le parti sono solidalmente legate tra loro e non la somma di interessi individuali, di famiglie e di gruppi.

Va ristabilito il principio secondo cui il suolo sul quale la città è costruita appartiene alla collettività, che, come tale, è padrona delle scelte che concorrono a fare della città uno strumento utile alla società.

Le trasformazioni della città devono avvenire nel rispetto della sua natura di organismo, pertanto anche la modifica di una sola delle sue parti influisce sul funzionamento delle altre. Tutto ciò implica consistenti trasformazioni nel sistema dei valori della società, negli atteggiamenti delle persone e nei meccanismi istituzionali e legislativi. Tutto ciò è al di là dal venire.

Il Piano Casa della Giunta Polverini è l'ennesima conferma di quanto sia "Forte" il legame tra l'attuale centrodestra e la speculazione edilizia, un vero e proprio regalo servito su un piatto d'argento ai costruttori, nonché la conferma dei loro legami, in molti casi anche familiari, con la politica.

Con la scusa di risolvere l'emergenza abitativa e contrastare la crisi economica, si prende un provvedimento che infliggerà un'ennesima ferita al nostro territorio e non risolverà i problemi di quanti vivono il dramma della mancanza di una "casa". Mentre si offrono "cubature" a buon mercato, non si prende minimamente in considerazione l'abbattimento delle liste d'attesa per l'assegnazione delle case popolari.

Noi siamo contrari al Piano Casa perché: mette da parte la pianificazione urbanistica regolarmente approvata nei consigli comunali, rinunciando a priori ad aggiornare gli strumenti urbanistici esistenti; non dice nulla sulle effettive necessità abitative del territorio. Si parla sempre dell'emergenza abitativa e di costruire case ma non si conosce quale sia il reale fabbisogno.

Il Piano Casa che si vuole approvare, ovvero il provvedimento di modifica della L.R. 21/2009 - che Rifondazione Comunista non ha approvato - è solo un tampone dettato più dalle necessità dei palazzinari di monetizzare nel breve i loro immobili e dei furbi di continuare a fare i furbi (la crisi si è fatta sentire anche per loro), che di rispondere alla enorme richiesta di case a basso canone da parte di chi versa in serie difficoltà economiche. Chi è nell'impossibilità di pagare un canone a prezzo di mercato può affrontare la spesa di un ampliamento?

In merito all'aspetto urbanistico denunciemo l'assoluta superficialità con cui si affronta il problema casa, perché un piano urbanistico – in quanto tale – deve partire dalla ricognizione del fabbisogno abitativo e dalla disponibilità di abitazioni sul territorio e prospettare una soluzione, generale e non individuale.

Tutto ciò non è stato fatto. Se consideriamo che le previsioni dei piani regolatori sono state sovradimensionate e le cubature previste sono state in gran parte di realizzate, sono evidenti le perplessità che si hanno su quali siano effettivamente i beneficiari.

Questo piano predilige in maniera evidente il liberismo urbano alla pianificazione democratica e popolare. Si fa scudo degli abitanti, e del loro disagio abitativo, per aumentare le rendite dei costruttori, senza nemmeno considerare il conseguente problema dell'immediato abbattimento degli standard urbanistici e della de-qualificazione del territorio, senza alcuna previsione sui suoi reali effetti.

Basti considerare che quello del 2009, fin troppo benevolo nei confronti dei costruttori, nel Lazio ha prodotto appena duecento richieste relative ad interventi di questo genere, di cui venti nella provincia di Latina. Un vero è proprio flop tanto da spingere la giunta provinciale a chiedere un intervento diverso rispetto a quello in via approvazione.

Ancora una volta si premia l'abusivismo edilizio con la concessione di un ulteriore premio di cubatura, nonostante abbia arrecato danno al territorio ed alla comunità, e gravato sulle casse comunali. Come dire oltre al danno si aggiunge la beffa per chi ha rispettato le regole.

Gli effetti si vedranno soprattutto nelle zone agricole (zone E), sicuramente le più colpite dal fenomeno dell'abusivismo, mortificandole ancora di più. Si potrebbe obiettare a queste osservazioni dicendo che in tali zone si consentono solo ampliamenti senza cambi di destinazione d'uso, incentivando le produzioni agricole. Ma quanti depositi agricoli in realtà sono ville?

La novità dei cambi di destinazione d'uso creerà notevoli squilibri nei territori perché da un lato aumenterà la disponibilità di vani residenziali, ma dall'altro ridurrà la disponibilità di vani per attività e servizi.

In tal senso, l'esclusione delle zone industriali (D) ed agricole (E) dagli interventi finalizzati al cambiamento di destinazione d'uso da non residenziale a residenziale, è insufficiente; in quanto dovevano essere escluse dal provvedimento anche quelle destinate ad attrezzature ed impianti d'interesse generale (zone F), al fine di spingere i comuni a ridurre il cronico deficit di aree verdi ed impianti sportivi o culturali.

Inoltre, i profeti del turismo non hanno considerato che la riconversione ad uso abitativo delle attività produttive dismesse nelle zone di completamento urbano (zona B) e nelle zone di espansione (zona C), sottrarranno volumetrie utili all'economia di quelle zone.

Mentre, il premio di cubatura del 30%, per alloggi da dare in locazione a canoni agevolati rappresentano

solo una blanda cortina fumogena dietro la quale nascondere le speculazioni, ossia un misero contentino, o meglio, un osso gettato ai cani.

Gli alloggi a canone agevolato pensati per gli studenti universitari sanciscono la definitiva rinuncia alla costruzione di alloggi per studenti, destinando quest'ultimi in pasto al mercato privato degli affitti, con buona pace del diritto allo studio.

Da quanto osservato fino ad ora, è evidente il netto contrasto del Piano Casa con gli standard urbanistici, definiti nel DM 1444/1968 e s. m. i., che negli articoli 3 e 4 dispone i limiti inderogabili per il rapporto tra spazi destinati a insediamenti residenziali e spazi pubblici (attività collettive, verde pubblico, a parcheggi), obbligando le amministrazioni comunali a precisare come siano altrimenti soddisfatti i fabbisogni dei relativi servizi ed attrezzature, nonché di reperire gli spazi necessari al bisogno. Questo aspetto assume toni ancor più gravi se si pensa che proprio nel nostro territorio tali limiti sono violati.

Il centrodestra, consapevole di ciò, ha tentato di mascherare la violazione degli standard urbanistici subordinando qualunque intervento all'esistenza delle opere di urbanizzazione ovvero al loro adeguamento o alla realizzazione in relazione al maggior carico urbanistico apportato.

La stessa norma offre la scappatoia disponendo che qualora venga comprovata l'impossibilità dell'adeguamento, o della realizzazione, delle opere di urbanizzazione secondaria, gli interventi sono comunque consentiti, dietro pagamento di un contributo straordinario pari al 50% degli oneri concessori dovuti. "Basta pagare" e si può fare tutto, tanto "poi si vede".

Infatti, su qualsiasi intervento, compresi gli adeguamenti sismici ed energetici sono incentivati sempre con premi di cubatura, quasi mai con sgravi fiscali. A rimetterci è sempre l'urbanistica e con essa la qualità della vita, mai le casse dello Stato.

In tal modo, invece di consolidare i nuclei urbani esistenti anche con piani di recupero, sorgerà l'esigenza di urbanizzare territori disarticolati senza la previsione e l'assenso preliminare del consiglio comunale e con esso della comunità, su cui graveranno tali investimenti immobiliari.

Non si fa inoltre cenno ad incentivi per il recupero ed il miglioramento o l'adeguamento sismico degli aggregati edilizi, tipologia molto diffusa nei nostri centri storici, e di così complessa gestione poiché le unità abitative sono addossate le une alle altre oltre ad essere di proprietà diverse.

In tutto questo non poteva mancare la logica della spartizione. Nell'Art. 4 (interventi di sostituzione edilizia con demolizione e ricostruzione degli edifici) viene data facoltà al soggetto proponente l'intervento di sostituzione edilizia di usufruire di un ulteriore premio di volumetria pari al 5% qualora esso provveda attraverso la procedura del concorso di progettazione attraverso gli ordini professionali competenti e l'intervento venga realizzato in conformità al progetto vincitore.

Ora questo potrebbe apparire un fatto positivo in quanto dovrebbe promuovere la qualità edilizia ed architettonica degli edifici e del tessuto urbano, in realtà si tradurrà in un ulteriore vantaggio ad uso e consumo di pochi, in quanto questi interventi saranno a vantaggio dei "soliti noti".

Dal punto di vista legislativo il Piano Casa, così come uscito fuori dalla conferenza Stato- Regioni del 2009, è un atto incostituzionale in quanto: 1) introduce la de - pianificazione del territorio, 2) comprime l'autonomia degli enti locali – in primis la funzione pianificatrice dei comuni; 3) sottrae allo Stato la tutela del paesaggio, come sancito dall'articolo 9 della Costituzione. Ragioni per cui abbiamo motivo di ritenere che l'attuazione di questo provvedimento solleverà una serie di conflitti tali da renderlo inapplicabile.

Diversamente da questo obbrobrio chiediamo, così come meglio descritto nella Proposta di Legge popolare sul diritto alla casa e all'abitare frutto di un serio confronto con le associazione di chi vive il disagio abitativo, depositata presso la regione Lazio, la ripresa di una seria politica di edilizia residenziale pubblica rivolta a quanti hanno la "reale" necessità di un alloggio.

A questa politica devono essere affiancati degli interventi volti al recupero dell'edificato esistente ed al consolidamento dei nuclei urbani all'interno dei quali – anche attraverso l'autorecupero e l'autocostruzione – devono essere reperiti nuovi alloggi, da destinare a chi ne ha veramente bisogno.

Nel caso di Formia chiediamo alla giunta Forte di dire qual'è il reale fabbisogno abitativo di Formia, di utilizzare il patrimonio edilizio pubblico ad iniziare dal blocco di ulteriori vendite del patrimonio pubblico.

Di impegnarsi con la Regione Lazio a recuperare, nell'ambito dei piani previsti dalla legge n.457/1978, gli immobili, destinati a finalità diverse da quelle di edilizia residenziale pubblica, rimasti inutilizzati da più di tre anni e/o in evidente stato di degrado, al fine di recuperarli anche in concorso con cooperative di autorecupero (L.R. 55/1998) e autocostruzione.

Allo stesso tempo, nell'immediato, proponiamo ai cittadini del nostro territorio la costituzione di laboratori (osservatori) di quartiere perché possano partecipare già nelle fasi iniziali della formazione delle scelte. C'è da lavorare molto per sollecitare i cittadini a partecipare alla progettazione del futuro luogo dove vivono.

Il sistema industriale italiano è ormai fallito, la politica e i grandi gruppi di interesse si affidano alla rendita immobiliare per risolvere i gravi problemi di lavoro che riguardano i cittadini. I fautori del fallimento economico dell'Italia sono al lavoro per condurci da quello che è un possibile progresso al Medioevo.

Piano casa: "l'attacco alla legalità continua". Ora ci provano con le coste

27 settembre 2011

Il centrodestra, con la sua ostinata subordinazione agli interessi speculativi dei suoi grandi e piccoli elettori, continua a disporre atti legislativi contrari alla normativa dello stato italiano. E' così, che nel nome di non si sa quale sviluppo edilizio, il centrodestra, con l'approvazione del articolo 42 dello scellerato piano casa (della legge regionale n°10 del 13/8/2010), per avere le mani libere e mettere "le mani sulla città", ha voluto abrogare la legge regionale n°30 del 2/7/1974 sulla tutela delle coste e delle rive dei laghi. Un abominio legislativo, normativo ed ambientale, creato da chi non ha assolutamente idea di quale possa essere il bene della comunità che è chiamato ad amministrare.

La norma contro cui la Federazione della Sinistra, Sinistra Ecologia e Libertà, Verdi, Italia dei Valori, Lista Bonino e Partito Socialista Italiano, hanno richiesto l'impugnazione di legittimità davanti alla corte costituzionale, è incostituzionale per i seguenti motivi:

il primo riguarda il contrasto tra l'art. 2 del piano casa "ambito d'applicazione" e la legge nazionale 394/91 sulle aree naturali protette che genera il conflitto di competenza in materia di tutela dell'ambiente e del paesaggio assegnato, diversamente dalla gestione, allo stato. Infatti, l'articolo 117 della Costituzione afferma: "Lo Stato ha legislazione esclusiva nelle seguenti materie:" ... comma "s) tutela dell'ambiente, dell'ecosistema e dei beni culturali." Questo coerentemente con quanto esplicitamente affermato dall'articolo 9 della Costituzione che afferma "La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione." E più in generale, vista la relazione tra urbanizzazione e inquinamento, dall'art. 32 che afferma "La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività, e garantisce cure gratuite agli indigenti." Non a caso, in piena coerenza con i suesposti principi, è vigente il DLgs 42 del 22/1/2004 che all'articolo 142 nel novero delle "Aree tutelate per legge" riporta proprio i territori costieri per una fascia di 300 metri, i territori contermini ai laghi, fiumi, torrenti, parchi e riserve nazionali; di cui l'abominevole piano casa intende fare strame per donarlo alla speculazione. Sempre il DLgs 42/2004 dispone (art. 143) le procedure per la redazione del Piano Paesaggistico Regionale che deve avvenire in modo congiunto tra Ministero Beni Culturali, Min. Ambiente e Regione, proprio per i succitati motivi e che maldestramente con un nuovo raffazzonato dettato normativo la regione intende modificare brutalmente senza seguire le procedure previsto allo

scopo dall'articolo 135 del DLgs 42/2004.

Il secondo motivo, concerne l'articolo 25 del piano, che riguarda disposizioni per favorire il recupero dei nuclei edilizi abusivi. Qui, la fantasia del centrodestra regionale ha disegnato una procedura di semplificazione delle domande di sanatoria incompatibile con la legislazione nazionale. Infatti, è allo stato che spetta fissare l'ampiezza dei limiti del condono. Così facendo la legge si pone in aperto contrasto con tutte le leggi nazionali sul condono: artt. 32 e 35 legge 47/85, art. 39 L. 724/94 e art. 32 L. 326/2003. Questa ultima norma, stabilisce due principi: 1) gli abusi commessi in zone vincolate sono soggetti al parere favorevole delle amministrazione preposte alla tutela del vincolo; 2) le nuove costruzioni residenziali realizzate in zona vincolata non sono sanabili, è consentita solo la sanatoria per abusi minori (tipi 4-5-6 ex legge 47/85).

Come illustra la breve disamina del ricorso presentato da parte delle opposizioni del consiglio regionale, tra le quali spicca, incomprensibile, l'assenza del partito democratico, l'atto di forza del centro destra è segno della disperazione nella quale versano i costruttori (grandi e piccoli), stremati dalla crisi. Solo in questi termini, ossia con l'inutilità della sua applicazione al territorio edificabile, si può spiegare quanto sia disperata la mossa del "piano casa", che ha determinato la scelta di sacrificare le superfici economicamente appetibili, perché esclusive, perché vincolate, pur di garantirsi una probabilità minima di successo senza tema di mettersi contro lo Stato e la sua Costituzione.

A quanti ignorino l'importanza della LR 30/74 e di tutta la disciplina della tutela delle coste, portiamo un confronto tra un esempio negativo ed uno positivo: il primo si riferisce alla mancata applicazione della legge sulla costa formiana che ne ha irrimediabilmente compromesso ambiente e paesaggio, in particolare quella di levante dove sono state costruite case di dubbia utilità e gusto fino a pochi metri dal mare, il secondo riguarda la costa di Sabaudia che ha consentito – in larga parte - la salvaguardia di quel territorio. Il caso di Gianola grida vendetta, come lo spazio sottratto al mare ha distrutto la duna mediterranea anche lì presente ed impedito lo sviluppo di spazi di servizio vitali per un turismo di qualità, con un rilevante danno ambientale prima ed economico poi.

Le problematiche di carattere normativo – come peraltro sostenuto dall'INU (istituto nazionale di urbanistica) - aggravano ancora di più quelle di carattere urbanistico pensiamo in particolar modo alle disposizioni che affidano la riqualificazione ambientale e delle periferie a progetti edilizi autocertificati da un tecnico privato, in deroga ai piani approvati. Oppure quelle che ammettono cambi di destinazione d'uso delle aree produttive, demolizioni e ricostruzioni nelle zone storiche, interventi di sostituzione edilizia ed ampliamento nei parchi e nelle aree di pregio. Misure che, secondo l'INU, non corrisponderebbero a una vera e propria riqualificazione, che avrebbe invece bisogno di piani urbanistici comunali in grado di esprimere gli indirizzi pubblici sui diversi contesti territoriali, e programmi di

intervento per il recupero delle rendite generate dalle trasformazioni a vantaggio della città esistente. In parole povere, una autentica cessione di sovranità dei consigli comunali agli imprenditori distintisi per incapacità economica, come la crisi attuale ci dimostra.

Di fronte al programmato scempio del territorio, il mutuo sociale che la destra agita come conquista appare un contentino in pasto al popolino, affinché non disturbi il "bacchanale luculliano" che i servi degli squali hanno apparecchiato. Le difficoltà sono evidenti: per i tagli che la Regione subirà nei trasferimenti dallo stato di cui già si contano: 2 miliardi in 2 anni nel trasporto pubblico, cancellazione del reddito minimo garantito, quaranta milioni in meno per il diritto allo studio, annullamento del prestito d'onore e per soci di cooperative truffate. Per la difficoltà da parte delle banche di poter garantire mutui di fronte alle variazioni negative di Spread e tassi Euribor che possono portare in breve tempo ad un aumento del costo reale del denaro e quindi, e come al solito, ai cittadini in capo a cui resta sempre il rimborso del capitale. Ciò ammesso e non concesso che diritto all'abitare significhi acquisto di una casa e non affitto a condizioni agevolate dell'enorme quantità di vani disabitati già disponibili sul territorio.

Ma che il centro destra agisca contro Stato e Costituzione pur di favorire gli interessi dei propri sodali è un fatto assodato, nonostante dichiarare la propria "ossessione" per l'articolo 3 della Costituzione che afferma "Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali."

Infatti, ormai triste consuetudine, i governanti tentano di cambiare la legge quando è in contrasto con i propri particolari scopi. Così è il caso – ad esempio della proposta in discussione al consiglio comunale del 26 p.v. che intende chiedere la modifica dell'art. 10 della legge quadro n. 353 del 21 novembre 2000, relativo alle aree percorse dal fuoco, che sembra proprio tagliato ad arte per permettere ad una cooperativa targata UDC, formata da dirigenti, candidati e parenti di appartenenti al partito del sindaco e del vicesindaco, di costruirsi la propria casa in centro.

Operazione che qualifica nel modo peggiore quest'amministrazione degna erede di quella democrazia cristiana che ha consentito lo sfregio di Formia con la sommersione sotto tonnellate di cemento dell'area archeologica e verde del centro, quindi con la costruzione della Litoranea; che ha permesso il sacco di Gianola con l'espansione edilizia abusiva ed assurdamente intensiva; e che ora mai sazio si presta ad assaltare il monte di Mola, per presentarsi alla città ed alla storia come gli artefici di disastro di proporzioni immani, con buona pace di quelle dichiarazioni rassicuranti circa il risparmio di suolo che ci sono venute dall'assessore all'urbanistica Benedetto Assaiante, che a questo punto, è lecito pensare, toccherà a quanti non votano il partito del sindaco.

Funivia, l'antipasto mari e monti

19 ottobre 2011

Nel comune evidentemente non ci deve essere bisogno di altro se il sindaco Forte, orfano della "Pedemontana", pensa ad un collegamento mare e monti con una funivia. La variante del P.R.G. presenta un enigmatico progetto di una via che partendo dal parco De Curtis, punta a raggiungere il Monte Redentore, passando sulla cima del monte Campese.

Lo smacco subito con il fallimento del progetto della "Pedemontana", che ha irrimediabilmente compromesso l'immagine del sindaco Forte, dimostratosi nonostante le chiacchiere incapace di realizzare una grande infrastruttura, costringe la maggioranza a ricercare un nuovo miraggio da spendere nelle future campagne elettorali per ridare lustro a quel costume di modernità, rovinato dalle numerose bugie che negli anni si sono rivelate tali. Così, la nostra classe politica, capace di produrre esclusivamente inutili palazzi, considerato come questi siano disabitati, allo scopo di garantire ai costruttori lautissimi profitti.

Purtroppo le case non sono strade e come tali richiedono una perizia ed una capacità tecnica ed amministrativa che l'amministrazione non possiede. Così al di là dell'annuncio nulla si sa della funivia se non che sarà una linea retta che collegherà, la parte costiera con la parte montana della città. Un piatto "mari e monti" servito in pasto all'opinione pubblica da chi pensa che siano queste le vere priorità del comune.

La contrarietà ad un'opera ha diverse ragioni, di ordine urbanistico, economico ed ambientale. Dal punto di vista urbanistico, pensare di realizzare una funivia inutile per la mobilità locale, quando, eccetto la pedemontana, non una parola, non un progetto è stato prodotto per alleviare i notevoli problemi di traffico dei cittadini è un'aberrazione che si commenta da sola. Dal punto di vista economico, con questi chiari di luna, pensare di destinare soldi su un obiettivo del genere, significa sottrarre risorse importanti all'economia del comune, oppure, come è facile immaginare si farà ricorso ad un project financing per il quale ci si giustificherà un improbabile interesse pubblico oppure e peggio si interverrà con capitali pubblici, per cedere successivamente la gestione ai privati. Distraendo una considerevole cifra dalle risorse pubbliche ai mercanti privati, come l'esempio "Acqualatina" sta lì a dimostrare. Dal punto di vista ambientale è davvero singolare come una città che deve puntare sul turismo - di cui l'ambiente ed il paesaggio sono parte integrante - venga deliberatamente sfregiata con un'opera ad elevato impatto

ambientale.

Ma se la fattibilità dell'opera è tutta da dimostrare visto che non è stato reso pubblico nessun documento, nel quale si argomenta in sostanza un rapporto benefici/costi che giustifichi l'opera, la politica scellerata di questa giunta verso le periferie è sotto gli occhi di tutti.

Ormai è fuori di dubbio che il parco "De Curtis" non è mai stato al centro degli interessi dell'attuale amministrazione, se non come mezzo per chiedere contributi pubblici, come dimostra la delibera di Giunta Comunale N° 188 del 28/06/2011 con la quale vengono chiesti, alla regione Lazio, 1 milione di euro per la sistemazione del parco ex Gil. Altrimenti come spiegare lo stato di abbandono in cui versa attualmente il bellissimo parco urbano, così faticosamente recuperato alla fruizione pubblica dopo anni di occupazione abusiva da parte di un privato, che lo aveva sfruttato per anni usandolo come camping. Un abuso "tollerato" per molti anni da chi doveva salvaguardare l'interesse pubblico e non lo ha fatto. Lo stato del parco, ad eccezione del taglio dell'erba fatto saltuariamente, è peggiorato dall'inizio dell'amministrazione Forte. Lo stesso edificio ristrutturato pochi anni fa al suo interno, con fondi pubblici, concepito per dotare la città di un centro giovanile volano di una lunga serie di attività culturali, vive ai margini del parco senza avere una funzione definita, tant'è che è chiuso.

Gli abitanti di S.Janni e di Gianola più volte hanno fatto notare l'assurda situazione di abbandono, senza ricevere alcuna assicurazione sul suo recupero, se non le solite frasi di rito. Un atteggiamento incomprensibile a quel tempo, oggi molto più chiaro. Il sindaco Forte evidentemente non poteva concedere alcuna seria assicurazione ai suoi concittadini, considerata l'idea della funivia così ben avviata, ma non spendibile nel breve ed a Gianola, perché sicuramente avrebbe trovato da subito l'opposizione degli abitanti del luogo.

Sicuramente di fronte alle pressanti richieste degli abitanti, il sindaco deve aver pensato l'opportunità di far calmare le acque per dare tempo all'antipasto mari e monti di essere servito. Peccato che questo significherà per la città il secondo disastro ambientale firmato dalla giunta Forte, subito dopo il porto Ranucci, se mai si farà.

Non possiamo esimerci dall'esprimere un parere negativo su gli effetti che avrà sul versante dell'impatto ambientale e paesaggistico, probabilmente si procederà senza alcuna cura per dei vincoli e l'assetto idrogeologico. Un pugno in occhio nei confronti di chi spera nella possibilità che lo sviluppo urbano futuro possa essere all'insegna della sostenibilità e della cura del territorio, perché da sempre tutto ciò che è posto a tutela del paesaggio viene visto come un ostacolo allo sviluppo e non come l'occasione per ridisegnare la città a misura d'uomo.

Avremo invece un panorama perennemente occupato da un mostro d'acciaio e di cemento, di cui crediamo la città non abbia assolutamente bisogno ed invece sarà probabilmente l'architrave dello

sviluppo della parte montana della città. Un sogno da sempre agognato dal nostro sindaco ma che non potrà che trasformarsi in iattura per noi semplici cittadini, che sulla montagna non abbiamo nessun altro interesse, se non quello di poterci godere il magnifico panorama che ci ha regalato la natura, mentre intanto i bisogni primari dei cittadini continueranno ad occupare l'ultimo posto della scaletta della priorità della giunta targata Forte.

Housing sociale: a che gioco giochiamo?

12 Agosto 2010

In merito alla proposta di nuovo Piano di Zona 167 di Penitro nel campo della edilizia residenziale sociale, come non essere d'accordo con un iniziativa in un campo in cui Paolo Ferrero, attuale segretario di Rifondazione Comunista ed allora ministro delle Politiche sociali, con la legge n°9 del 9.2.2007 ed il tanto vituperato governo Prodi, hanno dato il loro contributo.

Allo stesso tempo sembra venga accolta l'istanza da noi promossa, quando, opponendoci al progetto di nuovo porto turistico, chiedemmo più case popolari, visto che esiste – nella nostra città - un reale problema della casa, che investe soprattutto chi è colpito dall'emarginazione in ogni sua forma (precari, disoccupati, mono-redditi, ...)

Un problema tanto grave che Rifondazione nel Lazio ha raccolto le firme, insieme alle associazioni, ai sindacati degli inquilini ed ai comitati di lotta per la casa, per una legge regionale di iniziativa popolare per il 'diritto alla casa e all'abitare', con cui proponiamo – tra l'altro - la realizzazione in sei anni di centomila alloggi pubblici, con uno stanziamento di circa 8 miliardi di euro, da recuperare sottraendoli ad opere inutili come l'autostrada Roma-Latina.

Alcuni dati che dovrebbero far riflettere chi sta disegnando in questi mesi il futuro urbanistico della nostra città:

1. sono 5114 (dato istat 2001) le abitazioni non occupate, pari al 30% del totale, quindi con un consistente spreco edilizio al quale le varie amministrazioni che si sono succedute in questi anni hanno contribuito in buona parte favorendo l'abusivismo edilizio ed il "sacco di Formia" degli anni 80;
2. una scarsità di spazi verdi che ammontano a poco più di 1mq/abitante contro i 9 mq/ab richiesti dalla legge;
3. una cronica carenza di infrastrutture e servizi che assume livelli insopportabili specie nelle periferie.

Ed invece purtroppo non possiamo non rilevare che l'amministrazione comunale di Formia inizia dalla parte sbagliata, per le seguenti ragioni:

1. avrebbe potuto promuovere programmi di riqualificazione o di recupero urbano all'interno dell'edificato, con particolare attenzione alle zone B di completamento, al fine di consolidare e

migliorare il tessuto edilizio esistente; invece di sottrarre un'ulteriore quota parte di zona agricola in un territorio fortemente frammentato e compromesso, aumentando il consumo di territorio;

2. prima di individuare le classi sociali alle quali destinare i nuovi vani che andrà a realizzare, nonché i prezzi agevolati e le superfici a cui cedere o locare gli alloggi, ha già individuato gli operatori immobiliari con i quali intraprendere l'iniziativa.

Tutto ciò ci lascia molto perplessi. Non vorremmo che l' "housing sociale", diventi la foglia di fico dietro la quale gli attuali amministratori nascondono le "cambiali elettorali" da scontare ai detentori dei pacchetti di voti, su cui costruiscono il loro consenso.

Non vorremmo che l'edilizia convenzionata diventi un modo poco elegante per assicurare un'abitazione a quanti possono sostenere un mutuo grazie ad un impiego pubblico assicurato dal loro vassallaggio.

Non vorremmo che la furia edificatrice alteri l'equilibrio necessario che deve esserci tra abitazioni e urbanizzazione primaria e secondaria consegnandoci un altro pezzo di periferia degradata che potrebbe non solo divenire facile preda della criminalità organizzata e di dinamiche malavitose, ma anche incubatrice di un forte disagio sociale.

Per questo chiediamo:

1. che i nuovi alloggi realizzati siano locati a conduttori con reddito annuo lordo complessivo familiare inferiore a 27.000 euro, che siano o abbiano nel proprio nucleo familiare persone ultrasessantacinquenni, malati terminali o portatori di handicap con invalidità superiore al 66 per cento, purché non siano in possesso di altra abitazione adeguata al nucleo familiare nella regione.

2. che i nuovi alloggi rispettino i parametri dettati dalla normativa sul risparmio energetico in edilizia e siano alimentati da fonti di energia rinnovabile.

3. che sui cantieri sia rispettata la normativa in materia di sicurezza sul lavoro e sia contrastato il lavoro nero.

Sappiamo che tutto ciò va contro gli interessi dei costruttori, i quali tenderanno a fare profitto risparmiando su quanto è destinato alla collettività ed al bene comune, per questo vigileremo e chiediamo a tutti di vigilare affinché un programma dedicato ai più deboli non diventi gioco e profitto per i più forti, con l'ennesimo sacrificio di territorio che oggi – vorremmo ricordare a quanti consapevolmente o meno trascurano il problema – ci impedisce di reperire lo spazio da destinare alla "Pedemontana", a suo tempo divorato dall'abusivismo edilizio che ha costruito, sottraendole alla comunità, sulle aree destinate dal Piano Regolatore a quello scopo.

Il Porto Ranucci tra evento storico e grave danno ambientale

03 agosto 2011

Una cosa è certa. Il porto turistico più che essere quel grande evento storico e agognato motore di sviluppo per l'intero territorio, così come ci è stato raccontato, è una vera e propria spada di Damocle che incombe minacciosa sulla costa di Formia e sui suoi abitanti.

E' però l'intero litorale laziale ad essere in pericolo, infatti nei prossimi anni verranno realizzate in 13 località opere a mare, divise tra porti e approdi turistici, che porteranno complessivamente il numero di posti barca in regione a 17.460. Con un ulteriore aggravante: l'assenza di un piano dei porti, che ha un significato chiaro: ogni amministrazione comunale va per proprio conto, alla faccia di quanto ci viene continuamente ripetuto sulla necessità di fare squadra.

Distribuite su nove nuovi approdi: 1) Foce del Marta (Tarquinia) 2) molo Matteuzzi (Civitavecchia) 3) La Frasca (Civitavecchia), 4) Fosso dell'Arrone (Fiumicino), 5) Fosso di Pratica di Mare (Pomezia), 6) Nettuno, 7) Lago Lungo (Sperlonga), 8) Marina di Castellone (Formia), 9) Foce del Garigliano (Minturno)) e quattro ampliamenti: 1) Canale dei Pescatori (Roma); 2) Porto Badino (Terracina); 3) Canale Sant'Anastasia (Fondi); 4) darsena San Carlo (Gaeta).

Gli aspetti critici di questa estesa attività edilizia sulle coste causerà una vera e propria alterazione degli ecosistemi (fauna e flora), a causa dei nuovi apporti inquinanti, dovuti alle variazioni del regime delle correnti sul litorale.

L'erosione costiera - che nel Lazio coinvolge una lunghezza di costa sempre crescente circa 80 km su 360 totali di costa - risente moltissimo del fattore antropico, in particolare sia dell'incremento dell'urbanizzazione della costa con distruzione delle aree dunali (che costituisce una riserva naturale di sabbia per la compensazione di eventi estremi), sia della realizzazione di opere rigide nei pressi della battigia (muri di contenimento, scogliere, ecc.) legate all'incremento delle affluenze turistiche con nuova richiesta di aree per le attività balneari, molto spesso realizzate senza alcuna autorizzazione (e forse solo dopo condonate).

L'intensità del fenomeno ha reso necessario numerosi e sempre più consistenti interventi di dragaggio e ripascimento su tutto il litorale laziale. Anche Formia è stata interessata da un attività di questo tipo nel 2007 con un volume di circa 506mila mc di sabbia apportato al litorale. Se si considera che il costo medio dell'operazione di dragaggio vale circa 10mila Euro a metro cubo, si ha una prima idea del costo che

comporterà la difesa della linea di costa contro i fenomeni di erosione. Ovviamente tutto a carico dei cittadini.

Le dimensioni assunte dalla nuova portualità, insieme a quelle dell'erosione e dei ripascimenti, sono spaventose e generano preoccupazione, specie se si considera cosa potrebbe significare la consistente riduzione di superfici per la balneazione, prima per noi cittadini e poi per l'economia turistica della nostra provincia.

Ultimamente anche il segretario provinciale del partito democratico, è intervenuto sul tema della portualità ammettendo la necessità una moratoria sulla realizzazione dei nuovi porti turistici, in modo da dare tempo a che si facciano le verifiche tecniche del caso per valutare gli effetti di questi moderni «ecomostri». Saremmo ben lieti della novità - da non sottovalutare, vista la fonte autorevole - se non fosse che "l'ecomostro" che minaccia la nostra città sarà realizzato su iniziativa di un autorevole esponente del Partito Democratico capo del raggruppamento «Marina di Cicerone SpA», costituita da Gruppo Ranucci Partecipazioni e Finanziaria di Roma, Impresa Pietro Cidonio di Roma e da Sacen di Napoli.

Non sappiamo se la storia "politica" del dott. Raffaele Ranucci abbia avuto qualche influenza in questa scelta. Sebbene un ragionevole dubbio sorge se si considera che dal 2005 è stato Assessore regionale allo Sviluppo Economico, Ricerca, Innovazione e Turismo nella Giunta Marrazzo. Fino al 2007 quando ha lasciato l'incarico per diventare Amministratore delegato di Trambus SpA, la società di trasporto pubblico locale più grande d'Italia, su nomina del allora sindaco di Roma Walter Veltroni (Pd). Dal 2008 è Senatore della Repubblica e vicepresidente della relativa commissione Lavori pubblici sempre nelle file del partito Democratico, così come descritto nella scheda pubblicata sul sito del "Senato".

Sicuramente, sarebbe interessante capire, visto che di nuovi porti parla il segretario provinciale del Partito Democratico, se la moratoria varrà anche per quelli in fase di realizzazione, come ad esempio il realizzando della città di Formia. Perché sarebbe veramente "strano" se l'unico a salvarsi, dalle attenzioni del segretario Forte, fosse proprio quello targato PD.

Dispiace che l'allarme lanciato dal PD provinciale cada nel silenzio dei circoli di Formia, sebbene c'era da aspettarselo visto come gli esponenti istituzionali, primo tra tutti l'allora sindaco Bartolomeo, abbiano sempre sostenuto l'opera, adoperandosi affinché la stessa venisse approvata comunque.

La chiarezza, inoltre, da sempre invocata a gran voce in maniera bipartisan, intanto inizia ad apparire un lusso.

Prendiamo ad esempio il diniego posto dalla società Marina di Castellone alla nostra richiesta di accesso agli atti relativa proprio al Porto Turistico, con la quale poter entrare in possesso di una copia cartacea dell'intera documentazione e comunicataci in data 13 Luglio 2011, per tramite del settore Urbanistica ed

Edilizia del comune di Formia.

La motivazione è che il procedimento è ancora in itinere ed è quindi possibile solo una semplice visione degli atti, anche qui parziale perché sono esclusi gli elaborati che presentano soluzioni tecnologici all'avanguardia. Ma andiamo avanti, infatti quasi contemporaneamente alla prima è partita una seconda missiva, questa volta indirizzata alla regione Lazio, per tramite del nostro consigliere regionale Peduzzi, con la quale chiedevamo la stessa cosa: una copia degli atti. La risposta della direzione regionale trasporti, datata 18 luglio 2011, è che tale documentazione è da chiedersi al sindaco del comune di Formia e si aggiunge, poi, alla fine della lettera: «Si informa che allo stato attuale la Conferenza (n.d.a. di Servizi) risulta sospesa in attesa della presentazione del progetto definitivo da parte del della società Gruppo Ranucci S.r.l.».

Saremmo grati al sindaco Forte se volesse spiegarci come mai, ci pare di capire, si sia ancora lontani dal raggiungere il tanto agognato traguardo, per cui si è speso tantissimo.

E soprattutto perché invece secondo lui era tutto già bello e pronto, tanto da affrettarsi ad organizzare una presentazione pubblica? Evidentemente qualcosa non quadra.

In ultimo: lungi da noi dall'intervenire nel dibattito interno di un partito che non è il nostro, ma chiediamo che sia fatta chiarezza in merito alla posizione del partito democratico nei confronti della tutela della costa e portualità, diviso come appare tra la linea neo - ecologista del suo segretario provinciale e la linea filo imprenditoriale dei suoi illustri rappresentanti ed esponenti locali.

Vogliamo ringraziare Legambiente, in quanto i dati citati nel nostro articolo sono stati presi dal Rapporto 2010 di Goletta Verde. A loro va tutto il nostro sostegno e ringraziamento, per la meritoria opera di divulgazione circa il pericolo a cui vanno incontro le nostre coste a causa del virus "cemento" che ha infettato i nostri amministratori.

Il porto turistico, l'ennesima cattedrale nel deserto

20 giugno 2011

Il progetto del porto turistico di Formia ricalca pedissequamente la politica economica seguita, dall'inizio degli anni 90 ad oggi, dai governi di centro-destra e di centro-sinistra, vale a dire quella di vendere a società private risorse naturali e settori industriali importanti, prima costruiti e poi gestiti negli anni passati con soldi pubblici, poi venduti con la giustificazione del miglioramento della qualità dei servizi e delle risorse.

Lo abbiamo visto per l'acqua, per l'energia, per i trasporti, per le telecomunicazioni, ceduti a basso prezzo ammalati dall'enorme vantaggio che sarebbe derivato dal mercato e dalla competitività. Negli anni abbiamo assistito ad operazioni finanziarie che, da un lato, hanno generato lautissimi profitti per il capitale finanziario, dall'altro, hanno impoverito le risorse ed i redditi e, da ultimo ma non meno importante, precarizzato il lavoro, con un notevole danno per la qualità della vita dei lavoratori.

Il porto turistico - nostro malgrado - non si sottrae a questo meccanismo. Perché, ad esser chiari, noi siamo favorevoli alla ricerca ed all'innovazione, quindi alla modernizzazione del sistema infrastrutturale ed alla valorizzazione del territorio, ma a condizione che tutto ciò avvenga in un contesto di pianificazione territoriale approfondita e verificata, e non che sia solo utile all'investitore privato, ma non al cittadino.

Invece, al contrario di quanto avremmo desiderato, il progetto di "Recupero delle aree portuali e delle aree archeologiche adiacenti" interviene in una situazione caotica di cui non è dato sapere quale sia la via d'uscita e soprattutto quale sia il reale vantaggio per l'interesse generale. In questo stato di cose, il porto appare più un tentativo, una testa di ponte, costruito nel futuro della città senza aver ben chiaro in che modo si attraverserà il guado, col grave rischio di costruire l'ennesima cattedrale nel deserto (e Formia fa invidia a Roma per cattedrali di questo tipo) il cui senso e storia sarà destinato a perdersi nella memoria degli abitanti.

Quest'opera, vista da questo lato, rischia di divenire proprio come il parcheggio del porto, realizzato trent'anni fa per lo sviluppo industriale di Formia e rimasto lì inutilizzato per anni. Oppure come la strada litoranea che ha favorito i collegamenti tra nord e sud della nazione, producendo enorme vantaggio per i comuni limitrofi, ma ben poco ha lasciato alla città di Formia, se non il grave danno in termini di consumo di territorio, di distruzione di paesaggio e siti archeologici, di qualità ambientale.

Quindi, se da una parte l'investitore finanziario - in pieno conflitto d'interessi - dorme sogni tranquilli dentro una botte di ferro, noi siamo agitati dalle conseguenze che quest'opera produrrà nel futuro per la nostra città.

Infatti, per quanti non sanno o fanno finta di non sapere, è vero che il privato gestirà il nuovo porto turistico per 600 posti barca medio grandi tra cui 112 maxi yacht fino a 70 metri. Come è anche vero che, nel malaugurato caso in cui il porto turistico dovesse soffrire una crisi dovuta anche alla vicinanza dei numerosi porti turistici che altre città limitrofe prevedono di costruire, il concessionario potrà contare sull'area commerciale che andrà a realizzare sul piazzale Vespucci, area demaniale di cui prima non si comprendeva il senso visto l'uso, ma che ora ne ha uno e ben chiaro.

Già allora la realizzazione del piazzale Vespucci, per il nostro territorio, non è stata indolore considerato il potente fenomeno di erosione della costa di levante, di cui ben sanno gli operatori balneari alle prese con un ripascimento annuale a causa della riduzione delle spiagge.

Oggi, invece di pensare ad una riqualificazione del waterfront, con un respiro più ampio e mirato a risolvere le discontinuità prodotte da un'edificazione storica e selvaggia che mortificano il rapporto mare - città, si pensa di penetrare nel mare con un nuovo avanzamento, per costruire una cittadella per 600 nababbi con ville galleggianti, che lascia irrisolti tutti i problemi della costa centrale.

Perché, lasciando da parte i toni trionfalistici provenienti da più parti, di problemi ce ne sono e più di uno.

Il primo riguarda la variazione dell'equilibrio naturale della linea di costa con la determinazione di un grave squilibrio tra il processo di deposizione e quello erosivo. Su questo oltre ai fenomeni naturali, tipo innalzamento del mare e la subsidenza, incidono non poco sia la cementificazione delle coste fluviali e marine, sia opere marittime e grandi porti, che alterano il trasporto solido nell'acqua. Nel Lazio l'erosione dei litorali interessa il 45% della costa, il fronte in arretramento è di 128,5 Km sui 338,5 totali. A causa di ciò il sistema ambientale su cui poggia l'economia derivante dal turismo è messo in serio pericolo. La valutazione dei dati legati al fenomeno mostra come strutture e infrastrutture rigide protese in mare, quali porti, e approdi, favoriscono i fenomeni erosivi, deviando verso il largo i sedimenti fluviali che costituiscono il materiale di ripascimento naturale con la deposizione sulle coste sabbiose. Il comune in tal senso deve iniziare a monitorare lo stato delle spiagge per provvedere tempestivamente al eventuali modifiche della linea di costa. Iniziando a prevedere interventi di mitigazione diversi dalle orrende scogliere costruite sul litorale di Santo Janni, proprio per difendere la costa e che hanno danneggiato non poco la zona deturpandone il paesaggio.

Il secondo riguarda le opere di collegamento da realizzare tra la città ed il nuovo porto e gli effetti sul traffico, visto che appare inverosimile la prossima realizzazione della pedemontana. Se non avverrà

come da tempo chiediamo, una riduzione del traffico nella zona centrale del territorio, temiamo che il nuovo porto graverà sul sistema viario urbano già al collasso senza apportare alcun vantaggio. Allo scopo, quanto meno sarebbe stato utile introdurre la nuova opera in un territorio con una mobilità diversa e proiettata verso sistemi di spostamento alternativi.

Alla stessa stregua, la realizzazione del nuovo porto, invece di trascurare la dislocazione della cantieristica locale, per concentrarsi sull'area portuale, avrebbe dovuto affrontare la questione ricercando delle soluzioni che consentissero la continuità delle attività cantieristiche e la fruibilità da più punti della costa da parte dei normali cittadini, espropriati del mare. Come già peraltro sperimentato in passato con il bando di concorsi di idee riguardanti i temi urbani della nostra città, che quanto meno hanno consentito di offrire una sventagliata di soluzioni progettuali, in parte poi anche realizzate.

In questo scenario, il contributo a fondo perduto di 1,1 milioni di Euro che la società concessionaria, peraltro dovuto, visto l'oggetto dell'intervento che - ricordiamo - riguarda anche Recupero delle aree archeologiche adiacenti appare ben poca cosa rispetto alle modifiche che l'introduzione della nuovo porto renderà necessario.

In conclusione, quest'opera con la sua struttura economica e sociale piramidale, dove la redditività dell'opera diminuirà terribilmente dall'alto, accessibile ai pochi finanziari e politici, verso il basso accessibile alla gran parte della cittadinanza, appare come l'ennesima beffa per gran parte degli abitanti di Formia, i quali si vedranno espropriati di un altro pezzo importante del proprio territorio per far arricchire chi è già ricco, ricevendone in cambio poco salario e molto lavoro precario.

La Tragicommedia della Pedemontana

06 agosto 2011

La realizzazione della Pedemontana è una chimera a cui sembra credere ormai solo il sindaco Forte e forse nemmeno più lui, visti gli ultimi accadimenti. Infatti, il CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica) - nella seduta del 03 Agosto 2011 - ha dato il via libera al Piano per il Sud, senza comprendere tra le infrastrutture "finanziate" la Pedemontana, nonostante la consistenza degli investimenti. che secondo fonti stampa, dovrebbero ammontare ad oltre 7 miliardi di euro, tra soldi già stanziati e soldi da stanziare.

La crisi, nelle crisi, in cui versa il settore delle infrastrutture e la assoluta incapacità del governo a provvedere allo scopo è manifesta da tempo. Infatti - già prima dal Piano per il Sud, ultimo ed improbabile, tentativo di recuperare il tempo perduto, le rilevazioni delle principali organizzazioni del settore per quanto riguarda in campo investimenti ed appalti parlano chiaro.

Dal 2008 il settore Lavori Pubblici italiano è in profondo rosso a causa della riduzione degli stanziamenti su infrastrutture ed il persistente blocco del piano Cipe. Il bollettino dell'Osservatorio congiunturale dell'Ance sull'andamento degli ultimi 5 anni, cioè dal 2008 al 2012, rileva come il settore delle costruzioni ha perso il 22,3% in termini reali, ed allo stesso modo, i lavori pubblici sono scesi ben del 28,7%. Nel settore costruzioni l'unico segno positivo è dato dagli interventi di ristrutturazione. Anche il rapporto OICE - Informatel relativo alle gare per servizi in appalti pubblici ha un tenore analogo. Per il terzo anno consecutivo il primo trimestre si chiude con un segno fortemente negativo, -34,5% in valore nel 2011 rispetto al 2010. Peraltro, molto modesta (2,9%) appare la quota del nostro Paese sul numero totale di gare europee pubblicate, risultando di gran lunga inferiore a quella di altri paesi di rilevanza economica paragonabile: Francia 45,2%, Germania 11,4%, Polonia 6,5%, Spagna 4,5%, Gran Bretagna 4,3%).

A dispetto di ogni prudenza conseguente al preoccupante quadro economico delle infrastrutture, ancora ieri (Marzo 2010) il nostro sindaco affiggeva lo striscione con il progetto della Pedemontana sulla lamiera che nasconde Piazza Aldo Moro, l'altro fantasma di Formia. A cui sono seguiti, - a conferma di quanto l'attuale amministrazione comunale abbia scommesso pesantemente sulla "grande opera" - la delibera di Giunta Comunale n° 218 del 28/06/2011 e la delibera di Giunta Comunale n° 217 del 28/06/2011, con cui sono stati chiesti circa 2 milioni e 500 mila euro per opere di "VIABILITA' ALTERNATIVA ACCESSORIE ALLA PEDEMONTANA" alla regione Lazio. Senza alcuna minima considerazione

evidentemente su un'alternativa nel caso in cui quest'opera fosse interrotta, o comunque non tali da essere di sollievo all'annoso problema della viabilità.

Dopo la sonora smentita giunta da quel di Montecitorio, forse il sindaco - ben lungi dal chiedere scusa per il tempo perso inutilmente - inizierà a porsi seriamente la questione di un'alternativa a quella strada, abbandonando per una volta la tentazione di aggrapparsi alle solite improponibili cifre, per provare ad indagare su quel che resta di un territorio sclerotizzato, nuove possibili soluzioni capaci di rendere più fluidi gli spostamenti dei suoi cari concittadini.

Lo scetticismo sulla possibilità che ciò accada, inutile dirlo, abbonda. Già a suo tempo - a dispetto di coloro che ci rappresentano come polemici e disfattisti - abbiamo espresso nella news: 87011 delle proposte concrete che, senza alcuna pretesa di voler essere soluzione definitiva, potevano quanto meno rappresentare uno spunto per un'ipotesi di lavoro. Invece, da allora tutto tace, senza nemmeno l'indicazione di un'alternativa. Con buona pace dell'assessore ai trasporti, per nulla angustiato dal problema.

Ora che fortunatamente il mantra della Pedemontana è terminato ed il sindaco sembra aver perso uno dei suoi più fidi cavalli di battaglia, siamo in attesa di sapere quale sarà la prossima sorpresa che salterà fuori dal cappello. Due sono le possibilità: la prima la riproposizione convinta della Pedemontana; la seconda il cimitero degli archi. Inutile dire che siamo disposti a credere alla prima pur di distogliere l'attenzione dalla seconda. Nell'attesa, sicuri che nulla di nuovo sorgerà all'orizzonte, solo per dare un'idea del tempo scorso inutilmente, vi allietiamo con il tragicomico romanzo della Pedemontana.

----- CRONOLOGIA -----

Dicembre 2001

Il Cipe prende atto che il documento di programmazione economica e finanziaria 2002-2006 prevede un 100.000 miliardi di lire (con finanziamento per il 50% a carico del bilancio pubblico e per il 50% mediante ricorso al project-financing) e delibera l'approvazione degli interventi strategici di preminente interesse nazionale (Legge Obiettivo n° 443 del 21 dicembre 2001), nella quale trova posto il completamento Corridoio Tirrenico meridionale (Pontina - A 12 - Appia).

Gennaio 2003

Presentazione nella Sala Ribaud del Palazzo municipale il primo schema progettuale della Variante alla SS n.7 Appia: una strada interamente a quattro corsie (due per verso di marcia, e per le gallerie la doppia canna), come previsto dalla Legge Obiettivo nella quale è stata inserita come "Corridoio tirrenico", a completamento della tratta Civitavecchia-S.Croce. Intervenuti i parlamentari Conte e Forte. Il costo

complessivo dell'opera è stimato intorno ai 560 miliardi delle vecchie lire, di cui 230 sono già disponibili. Non desta però preoccupazione il reperimento dei 300 miliardi mancanti: in tal senso un incontro è già stato fissato con il Ministro Lunardi; ma si pensa anche a finanziamenti regionali e dell'ANAS.

Novembre 2005. Il progetto ottiene il consenso della conferenza Stato-Regioni, con la quale viene dato il via libera al Dpef che contiene il piano delle opere e delle infrastrutture strategiche, già approvato dal relativo Ministero e dal Governo Berlusconi e che comprende anche la fondamentale arteria formiana.

Febbraio 2006

Il deputato Conte (Pdl) accusa l'allora senatore Forte (Udc) di prendersi meriti non suoi per quanto riguarda l'iter della Pedemontana, in quanto l'inserimento della stessa nella lista nelle dieci opere prioritarie da realizzare con i fondi della Legge Obiettivo è da ascrivere totalmente al lavoro fatto dalla Camera dei Deputati perché quando il testo dell'emendamento è uscito dal Senato questo non conteneva nessun discorso relativo alla Pedemontana di Formia.

Marzo 2006

Il Cipe approva, con delibera n.75/2006, finanzia con un contributo quindicinale di 1,650 milioni di euro, il progetto definitivo della "Variante alla S.S. 7 Appia in Comune di Formia", nota come Pedemontana. Il contributo in termini di volume di investimento è di 18,456 milioni di euro.

Marzo 2006

Il Cipe approva, con delibera n.98/2006, il progetto preliminare per la realizzazione della Pedemontana, nota ufficialmente come "Variante alla S.S. 7 Appia in Comune di Formia", il cui costo è valutato in 439 milioni di euro, di cui 320 milioni per lavori a base d'asta (inclusi oneri della sicurezza) e di 119 milioni per somme a disposizione.

Novembre 2006

Michele Forte al Senato: urgente la realizzazione della Pedemontana, per la quale è stato approvato un suo ordine del giorno nelle commissioni Bilancio e Finanze.

Dicembre 2006

La Legge Finanziaria 2007 (Legge n. 296 del 2006) prevede per la realizzazione della Pedemontana, un contributo quindicennale di 5 milioni di euro a decorrere dal 2007, in grado di attivare, in termini di investimento 55,928 milioni di euro, a valere sulle risorse di cui al decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con modificazioni dalla legge 24 novembre 2006, n. 286.

Agosto 2007

Incontro tra il senatore Michele Forte, vice Presidente della Commissione Bilancio, il senatore Mario Baccini, vice Presidente del Senato, il senatore Francesco D'Onofrio, capogruppo Udc al Senato e il ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro per accelerare la realizzazione della Pedemontana.

Novembre 2007

Michele Forte (Udc): «1 milione di euro all'anno per i prossimi 15 anni per la Pedemontana, che si vanno ad aggiungere ai 5 milioni già stanziati lo scorso anno per lo stesso periodo di tempo. Un altro passo in avanti verso la realizzazione di un'importante arteria stradale, fondamentale per lo sviluppo di tutto il centro-sud.»

Dicembre 2007

La Legge Finanziaria 2008 (Legge n. 244 del 2007), per la realizzazione delle opere accessorie riferite alla Pedemontana di Formia, autorizza un contributo di 3 milioni di euro per il 2008 e di 2 milioni di euro per il 2009.

Aprile 2008

Il vicesindaco Assaiante risponde alle critiche dell'ex consigliere comunale Carta, ricordandogli che i ritardi nella realizzazione dell'opera sono da addebitare all'inerzia del presidente della Regione Lazio Piero Marrazzo, mentre glorifica l'operato del Sindaco Forte, che invece, nelle allora vesti di vicepresidente della Commissione Bilancio del Senato, era riuscito a recuperare i fondi necessari.

Luglio 2009

Il senatore Ranucci, con l'Ordine del Giorno n. G2.187 al DDL n. 1209, chiede al governo di assumere le necessarie iniziative normative al fine di facilitare la realizzazione della Pedemontana.

Settembre 2010

Durante una visita della Polverini, il sindaco Forte ribadisce l'urgenza di realizzare la Pedemontana, confidando nella sensibilità del presidente della regione Lazio.

Novembre 2010

Il Presidente dell'ANAS S.p.A, durante l'audizione svolta presso la Commissione dei Lavori Pubblici e Comunicazioni al Senato, informa che "il costo complessivo, come risulta dal progetto definitivo recentemente approvato da ANAS, è di circa 735 milioni di euro (506 milioni di euro per lavori e servizi da affidare, 133 milioni di euro per somme a disposizione e 96 milioni di euro per oneri d'investimento)". E che inoltre sono stati stanziati 84,750 milioni di euro, di cui 5 milioni di euro già impegnati (contributo dell'ANAS alla Regione Lazio per la progettazione)". E che inoltre il progetto definitivo, redatto dalla regione Lazio con la supervisione dell'ANAS, è stato da quest'ultima approvato per poi essere trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e agli altri soggetti competenti per l'approvazione ed il finanziamento ai sensi della Legge Obiettivo. "

Dicembre 2010

Il Sindaco Forte accusa il senatore di Ranucci di prendersi meriti non suoi e ricorda, invece, che quando era assessore regionale remò contro l'inserimento dell'opera tra le infrastrutture prioritarie da

finanziare come Regione Lazio.

Maggio 2011

Il progetto definitivo sulla Pedemontana di Formia approda in conferenza dei servizi al Ministero dei Trasporti e Infrastrutture. Alla presenza di tutti gli attori interessati alla realizzazione dell'opera. Soddisfazione per l'esito della conferenza è stata espressa dal sindaco di Formia: "I pareri positivi conferiti dagli Enti al progetto definitivo confermano la validità del lavoro svolto. Siamo ormai alle battute finali di un lungo iter progettuale e di un'istruttoria tecnica per l'approvazione definitiva del progetto da trasmettere al Cipe per i finanziamenti.

Maggio 2011

Sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio è stato pubblicato la delibera di Giunta Regionale n° 116, riguardante l'approvazione del documento tecnico sulla Nuova Intesa Generale Quadro con l'integrazione degli interventi infrastrutturali di rilevanza strategica sovra-regionale e di rilevanza regionale, strettamente interagenti con quelli di rilevanza nazionale. All'interno trova spazio la Pedemontana, considerata tra le opere strategiche.

Giugno 2011

Durante una conferenza stampa del sindaco annuncia: "La Pedemontana è finalmente arrivata!"

Giugno 2011

La giunta comunale di Formia approva, con delibera G.C. n.217 del 28.06.2011, approva una richiesta alla regione Lazio per un finanziamento di 1milione 500mila euro da utilizzare per la realizzazione di un ponte di attraversamento in località Acqualonga e prolungamento dell'ex Sparanise, considerate opere accessorie alla Pedemontana.

Luglio 2011

La finanziaria 2012 ha cancellato i fondi per la Pedemontana.

Luglio 2011

Nicola Riccardelli, presidente della commissione Lavori pubblici del Comune di Formia e consigliere in quota Udc, annuncia che l'amministrazione Forte non si dà per vinta e che quindi si cercherà una soluzione alternativa per finanziare la Pedemontana.

Come dire al peggio non c'è mai fine

Fonti

<http://memolander.blogspot.com>

www.latina-oggi.it

www.telefree.it

Partito della Rifondazione Comunista
Circolo "Enzo Simeone" - Formia
Osservazioni al documento di indirizzi variante Piano Regolatore Generale di Purini

www.golfonews.it

www.provincialatina.tv

www.iltempo.it

www.h24notizie.com

www.areagolfo.it

www.raffaeleranucci.it

La mobilità di questa città

01 Gennaio 2011

Il problema della congestione veicolare della viabilità di Formia nasce, in buona parte, dalla sovrapposizione dei flussi di traffico che hanno origini e destinazioni esterne al territorio comunale con i flussi di traffico urbani a causa dell'assenza di un passante viario che dovrebbe essere, nelle buone intenzioni dei governanti da qualche decennio a questa parte: la Pedemontana, che, essendo un'infrastruttura strategica, non può essere onere del solo Comune di Formia.

Ormai siamo tutti ben consapevoli che non si può fare affidamento sulla Pedemontana per la risoluzione dei problemi di viabilità a breve e medio termine perché sono accertate le croniche mancanze di fondi, le oggettive difficoltà tecniche dovute all'orografia dei luoghi ed alla loro configurazione idrogeologica, oltre ai recidivi annunci trionfalistici riguardanti i tempi inerenti la progettazione e la realizzazione dell'opera da parte dell'ex Senatore Forte e sempre disattesi anche per i motivi di cui sopra.

E' dovere dell'Amministrazione Comunale di Formia prendere tutti quei provvedimenti che rientrano nelle sue competenze per minimizzare la congestione del traffico veicolare necessaria per garantire ai Cittadini di Formia, ed a coloro che la vogliono visitare, una qualità della vita decisamente superiore a quella attuale.

Il contributo che quest'amministrazione potrebbe dare, e purtroppo non dà accecata com'è dal miraggio della realizzazione della Pedemontana, opera monumentale che ancora non ha trovato una collocazione tra le grandi opere del governo Berlusconi, è la realizzazione della terza strada di attraversamento del centro. La strada di collegamento di via Madonna di Ponza alla stazione ferroviaria via delle Fosse - via Solaro - stazione. Semplice, a due corsie, ma in grado di scaricare - in parte - il traffico della litoranea, di via E. Filiberto e via Divisione Julia. Unitamente al completamento della riqualificazione della via Sparanise che avviene a singhiozzo e secondo una priorità di progettazione e realizzazione delle infrastrutture mancanti che ci lascia perplessi. Ci riferiamo, per esempio, alle realizzazioni del ponte in località S. Croce, a scapito del ponte di via Pietra Erta. La riqualificazione della via Sparanise andrebbe a formare con il collegamento Madonna di Ponza-stazione ferroviaria un unico asse viario alternativo che correrebbe da S. Croce fino alla Stazione ferroviaria e che collegandosi alle viabilità esistenti (via P. Testa, via Olivetani, via Appia) formerebbe un passante interno, secondario, ma in grado di smaltire sicuramente una portata veicolare non trascurabile, oltre a creare il collegamento

pedonale tra la stazione ferroviaria ed i rioni Rio Fresco e Madonna di Ponza che contribuirebbe ulteriormente a ridurre il traffico veicolare.

Altro caso davvero singolare è il ponte Tallini. Anche ad un occhio inesperto è evidente lo stato di degrado della struttura, quindi ci domandiamo se l'Amministrazione si sia interessata al problema per salvaguardare l'incolumità delle persone e visto che allo stato attuale il ponte rappresenta un'infrastruttura importante per la città. Inoltre il ponte è l'unico modo per un disabile di raggiungere il porto dal centro cittadino, dato che il sottopasso di Largo Paone ed il sovrappasso della Villa Comunale non sono fruibili.

Il problema del ponte di Mola, è un caso eccezionale, ma allo stesso tempo, è l'esempio di ciò che ci aspetta e che quotidianamente si verifica sulle strade della nostra città a causa dello stato critico della mobilità. Ciò è il frutto di una politica economica centrata sull'uso degli autoveicoli che, in una prospettiva di crescita della popolazione, giocoforza conduce all'acutizzarsi di questo stato, producendo un consumo indiscriminato del territorio, il degrado dell'ambiente che invece andrebbe profondamente riqualificato sottraendolo all'aggressione dell'inquinamento, del traffico e dei parcheggi.

Allo stesso tempo preoccupano i risvolti negativi che il traffico ha sulla salute dei cittadini. Secondo uno studio dell'Osservatorio sulla mobilità sostenibile per la prima volta l'indice di motorizzazione delle 50 città prese come campione è in diminuzione. Se tale studio avesse considerato anche Formia probabilmente saremmo nelle ultime posizioni, visto come siamo dominati dall'auto, con tutto ciò che ne consegue sia in termini di invivibilità che di rischio per la nostra salute, con quest'ultimo sempre taciuto, evidentemente per paura di creare allarmismo, tanto che si continua a far finta di nulla.

Diversamente, poiché la salute è un diritto fondamentale del cittadino, sarebbe molto utile conoscere quanto volte in un anno è stata superata la soglia del PM10, sigla che identifica i prodotti derivati dai processi di combustione dei motori a combustibile fossile. Questi prodotti, ignorati dai più, sono molto pericolosi. In Italia i decessi causati da un quantità eccessiva di PM10 nell'aria sono oltre 30mila (fonte UE).

In epoca recente, nel centro di Formia sono state rilevate concentrazioni di PM10 superiori ai limiti di legge, quindi allo stesso tempo riteniamo e chiediamo che siano fatte ulteriori indagini ed approfondimenti su queste concentrazioni.

Dato l'attuale stato di cose, la politica deve cambiare il proprio approccio al problema, per avviare la collettività sulla strada che conduce, se non alla soluzione, all'attenuazione del problema entro limiti compatibili con quella di una maggiore qualità dell'ambiente, con conseguenti ricadute positive sulla nostra salute.

Lo stato di emergenza, che pervade il nostro quotidiano, deve essere lo stimolo per un sostanziale cambiamento della politica comunale sulla mobilità, in modo da trasformarla da passiva, ossia succube dell'azione caotica e scoordinata dei diversi soggetti che agiscono sul nostro territorio, in attiva ed integrata, interagente con tutti soggetti, sensibilizzati e motivati, quindi finalizzata alla diffusione di modi di spostamento sostenibili per tutta la collettività.

Discutere di soluzioni al problema della "mobilità" nella nostra città presuppone uno studio serio ed approfondito, che affronti i nodi cruciali del problema quali ad esempio: la domanda di trasporto (origine-destinazione) nel nostro comune, l'analisi del comportamento degli utenti della viabilità comunale, l'abbattimento dell'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico, la riduzione delle emissioni di CO₂ per combattere il riscaldamento globale.

In tal senso occorre dotare la città del PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ (PUM) (differente dal Piano Urbano del Traffico) per definire: 1) le zone critiche, di cui ne abbiamo individuato almeno tre: centro (via Vitruvio, via Lavanga, via Divisione Julia, via XXIV maggio); svincolo Appia – variante – via Unità d'Italia (rotonda dei Carabinieri); spiagge (Vindicio – Santo Janni), nonché i progetti adeguati relativi al sistema territorio-trasporti, con le ipotesi di investimenti in infrastrutture ed innovazioni gestionali da attuarsi nel medio periodo, sia su scala urbana che su scala metropolitana e sovra-comunale.

La redazione del PUM presuppone la redazione di un'analisi degli spostamenti e quindi dei flussi veicolari e dell'analisi della domanda e dell'offerta di spostamento. Nella suddivisione del territorio in aree omogenee secondo determinate caratteristiche (zoning) e contestualmente all'individuazione delle zone ad accesso limitato devono essere individuate delle zone parcheggio, alcune delle quali già presenti, di tipo complementari, nelle quali deve avvenire lo scambio di mezzi privato-pubblico. Inoltre il piano deve essere sviluppato secondo tre principi di riferimento: 1) migliorare i servizi di prossimità in modo tale da ridurre la necessità di spostamenti automobilistici sia in termini numerici che di distanze; 2) ridurre il costo generalizzato del trasporto sostenibile allocando parte della superficie stradale a suo uso esclusivo a scapito dei veicoli privati il cui costo generalizzato viene così ad aumentare; 3) la realizzazione di una rete intermodale di trasporto che consenta spostamenti più veloci di quelli permessi da un sistema basato solo sugli autoveicoli privati.

Uno studio da condurre anche in fase di redazione del P.R.G., sede opportuna per dare quelle risposte senza le quali inesorabilmente ci troveremo per anni ad affrontare emergenze sistematiche, simili a quella verificatasi in occasione della ristrutturazione del ponte di Mola, senza idee e senza i sistemi necessari per affrontare le esplosioni di traffico con quella caotica serie di provvedimenti tampone, che non solo non risolvono il caos, ma lo aggravano, dando la misura dell'improvvisazione e del ritardo con cui si affronta la crisi e di quanto sia inefficiente ed inadeguato il settore deputato alla soluzione dei

problemi della viabilità di Formia.

Lo studio deve essere la necessaria fase preliminare a cui deve seguire l'adozione di un sistema di gestione della mobilità (mobility management), che da un lato sappia analizzare i fattori che determinano la crisi attuale e dall'altra che predisponga i piani da adottare per il suo superamento, con particolare attenzione ad una verifica continua sull'efficacia della loro attuazione, una modalità real-time che analizzi le criticità e le risolva all'istante.

Da questa prima valutazione è evidente che devono essere avviate e potenziate delle organizzazioni e delle pratiche ambientali che necessitano di un incentivazione pubblica.

I nodi da affrontare sono tanti. Ne individuiamo in via provvisoria, alcuni:

Produzione di una MOBILITA' FERROVIARIA METROPOLITANA, utilizzando la rete ferroviaria per porre in essere una metropolitana leggera tra la stazione centrale ed altre periferiche, ma condizione necessaria è il completamento del ripristino della linea Formia-Gaeta ancora in alto mare. Peccato che purtroppo a fronte della promessa di destinare almeno l'1% del bilancio regionale ai pendolari, da parte della giunta Polverini, sono previsti tagli dal Governo per 71,6 milioni di euro nel 2011 (fonte Legambiente), Aggiungiamo poi che a fronte dei tanto pubblicizzati aumenti previsti dalla regione Lazio, nella finanziaria, del governo Berlusconi di quest'anno è stato previsto che i finanziamenti delle tratte ferroviarie locali siano legati alla crescita del prezzo dei biglietti, per cui ci aspettiamo a breve sostanziosi aumenti: per i treni regionali si stima un rincaro del 25% e gli abbonamenti del 15%, cosa che non potrà che disincentivare l'uso dei mezzi pubblici a favore di quelli privati.

Sviluppo della MOBILITA' CICLABILE: redazione di BICIPLAN, la costruzione di piste ciclabili e l'implementazione di servizi di BIKE SHARING (specie nel periodo estivo), con l'installazione in più punti della città di postazioni dove è possibile prelevare e lasciare a costo minimo bici comuni e mosquitos, adottando il sistema elettronico con tessera magnetica (Milano, con le 1.400 biciclette e 100 punti di prelievo ne è un esempio valido). Riteniamo fondamentale la realizzazione di una pista ciclabile con la funzione di collegamento di tutta la costa, suddivisa in tre tratti (Gianola – Mola; Mola – Marina di Castellone – Marina di Castellone – Vindicio). La regione ha già stanziato dei finanziamenti da poter utilizzare allo scopo.

Sviluppo della MOBILITA' PEDONALE, che significa favorire l'accessibilità e la fruizione universale degli spazi pubblici, con la redazione di PEDIPLAN, con interventi di eliminazione delle barriere architettoniche nei percorsi, con la realizzazione dei percorsi sicuri casa-scuola e del Pedibus.

Il ritorno all'isola pedonale, cosa stoltamente abbandonata dall'attuale amministrazione, così miopi da non capire, al contrario di come pensano, che può contribuire fortemente alla ripresa economica della città. Estendendo la sua durata, in termini di giorni e di orario, fino ad averla sette giorni su sette. Ma

come si può parlare dei benefici dell'isola pedonale ad una classe di commercianti come quella a cui appartengono coloro che sostengono di essere stati tagliati fuori dalla viabilità cittadina a seguito dell'allontanamento della carreggiata di pochi metri dai loro negozi?

MOBILITA' VEICOLARE da controllare mediante la GESTIONE della DOMANDA: moderazione del traffico (traffic calming), limitazioni della circolazione veicolare, introduzione di servizi di car sharing e trasporto a chiamata; promozione del car pooling; utilizzo di sistemi di information technology (ITS) per la gestione dei flussi veicolari (es. instradamenti ai parcheggi, info dinamiche sulle strade, navigazione satellitare, ecc). Sotto quest'aspetto devono essere considerati:

Pianificazione della MOBILITA' AZIENDALE delle principali aziende ed istituzioni (Enti pubblici, dipendenti delle Forze dell'ordine, Poste, Ferrovie, Agenzie): redazione del Piano spostamenti casa-lavoro, implementazione di sistemi di telelavoro, introduzione della figura del mobility manager.

La RIORGANIZZAZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO, intervenendo con: a) il coordinamento tra gli attuali gestori (CO.TRA.L, Atp, Riccitelli) i quali, a loro volta dovranno coordinare le corse con gli orari di arrivo e partenza dei treni; b) il potenziamento dell'offerta; c) la soluzione dell'annoso problema del capolinea; d) l'introduzione del biglietto unico a tempo, come avviene nelle grandi città; e) la realizzazione di un sistema informativo che migliori la comunicazione delle informazioni che riguardano il trasporto pubblico, con la diffusione su portali web e su insegne stradali (alimentate ad energia solare) degli orari dei mezzi e del relativo tempo di attesa.

Politiche di TARIFFAZIONE: Pedaggio urbano (accesso a pagamento in particolari zone urbane), PARK PRICING (sosta a pagamento); PARK AND RIDE (agevolazione nell'interscambio tra automobile e mezzo pubblico, obiettivo semplice data la ormai ampia disponibilità di parcheggi di cui dispone il centro di Formia, realizzati grazie alla precedente amministrazione ma inaugurati dal Sindaco Forte con invidiabile entusiasmo; crediti di mobilità. Su questo punto, a nostro avviso è necessario anche il contributo della gestione della sosta, che sappia, nonostante il demone del profitto, collaborare interagendo con il pubblico, per rispondere al bisogno di una mobilità sostenibile. Tariffe dei parcheggi modulate al fine di incidere sulla riduzione dei prezzi dei biglietti dei mezzi pubblici e sul potenziamento delle numero di corse e sulla riduzione dei tempi di spostamento con corsie preferenziali e precedenza.

Nell'ambito del commercio e dei servizi: l'incentivazione e la promozione della consegna a domicilio dei prodotti; l'introduzione dell'e-government, cioè la possibilità di poter usufruire dei servizi comunali, di uso comune quali ad esempio certificati, visure, direttamente da casa, senza doversi spostare inutilmente in centro.

In tal senso, è da valutare la richiesta dello stato di emergenza, per ottenere fondi da impiegare nella direzione da noi indicata, perché si risolva una volta e per sempre la soluzione di questo grave problema,

senza dover aspettare la realizzazione della Pedemontana, ormai un'opera la cui "infinita" attesa serve a mascherare l'incapacità progettuale di chi governa la nostra città, in quanto come tutti sanno è un'opera che mai si farà, non essendoci i finanziamenti.

In conclusione ancora meglio sarebbe se tutto ciò fosse condiviso con la cittadinanza, ma questo sappiamo essere assolutamente pleonastico per un'amministrazione che gestisce in maniera personalistica la cosa pubblica.

Ricordiamo che durante lo sviluppo del Piano di Azione Locale dell'agenda 21 è stata proposta l'istituzione di un Osservatorio dell'Edilizia Sostenibile. Noi vorremmo andare oltre, proponendo un OSSERVATORIO sulla SOSTENIBILITA' che oltre di EDILIZIA tratti i temi dell'ENERGIA, dell'AMBIENTE e della MOBILITA', aperto ai contributi di tutti i cittadini, consapevoli come siamo che è necessario ripartire dal basso per garantire un futuro "sostenibile" alla nostra città.

L'ascesa al cielo del sindaco Forte

16 maggio 2011

L'adagio elettorale "Il futuro è adesso", impiegato dalla famiglia Forte, deve aver causato più di un pensiero al Forte padre, visto come impone con decisione il problema delle sepolture all'attenzione pubblica. Il sindaco, forse, considerato il suo corso, lungo ma non eterno, si pone il problema di realizzare un nuovo cimitero, immerso nel verde e con panorama, per garantirsi la sua ascesa al cielo.

Vero è che un nuovo cimitero solleverebbe la città dalla cronica carenza di luoghi di inumazione. Pur tuttavia, l'incombenza, al cospetto di altre più pressanti, non appare così urgente. Comunque, dato il fatto, non possiamo non domandarci, i nostri molti e consueti perché?! Perché realizzare il cimitero in località Archi? in quella posizione con quella orografia accidentata e piena vincoli? Quali sono gli interessi che sottendono tale scelta? Perché, diversamente, l'indicazione degli archi è una scelta irrazionale.

Quindi, se da un lato sui pro incombe il mistero ed il silenzio; dall'altro s'affollano ed urlano i motivi contrari, che sconsigliano la realizzazione del cimitero in località Archi. Infatti, non sono poche le spiegazioni - con cui concordiamo - che sconsigliano l'orientamento assunto dai Forte. Ricordiamo, come già spiegato e meglio da altri, che:

a) buona parte della area da destinare ricade non solo in zona sotto tutela ambientale e paesaggistica ma anche tra le "aree sottoposte a tutela per pericolo di frana", in quanto soggetta a rischio idrogeologico;

b) la relazione geologica, commissionata dal Comune per l'area in questione, agli atti della commissione urbanistica, evidenzia la NON idoneità dell'area per la costruzione di un cimitero, con più motivazioni;

c) la costruzione del cimitero che, da quanto si vede, necessita di grandi muri di sostegno, invece di inserirsi nel contesto ambientale, lo modificherebbe notevolmente distruggendo migliaia di ulivi e diverse centinaia di pini, deturpando un luogo a vocazione turistica e agrituristica, rovinando uno degli ultimi tratti del paesaggio collinare di Formia. Già provato dall'abusivismo edilizio, che il sindaco conosce bene.

d) alle ragioni tecniche e normative, si aggiungono quelle economiche. Infatti parte dell'area da dedicare ai defunti è viva, vegeta e produce Olive di Gaeta DOP, che rendono l'azienda agricola leader nel settore. Oltre ciò, come se non bastasse, nelle prossimità sorge un nuovo albergo a 4 stelle, l'Hotel Kora Park, il quale sarebbe tutt'altro che favorito dalla nuova attrattiva, anzi con tutta probabilità uno

degli ultimi alberghi rimasti aperti, seguirebbe in breve tempo la triste sorte delle attività ricettive in città;

Le alternative non mancano ed la giunta Forte le conosce. Parliamo del cimitero a Penitro in area incolta, inutilizzata e già vagliata dal comune, che lì intendeva allocare la domanda di sepolture che legate alla crescita demografica peraltro attesa proprio in quella zona dopo le recenti urbanizzazioni. Alla disponibilità del luogo è da aggiungere, cosa che in zona Archi manca, la urbanizzazione dell'area, peraltro di modesto pregio paesaggistico - ambientale. Come si evince da quanto appena esposto l'indicazione degli Archi rifugge da qualsiasi spiegazione logica, chiamando in causa, ora ci vuole davvero, il trascendente. Ma non è finita.

Spiegati gli ostacoli di ordine tecnico ed economico che rende la questione poco praticabile, pertanto degna dei nostri amministratori. S'è indagato il motivo scatenante di tutto ciò: la crescita demografica. Dai dati disponibili sulla crescita della popolazione si vede che c'è una enorme discrepanza tra la quantità di sepolture previste dal piano cimiteriale (ventitremila) e la mortalità che si desume dallo studio demografico svolto per il P.R.G. dal Prof. Acocella, che non giustifica la previsione del piano e quindi la costruzione del nuovo cimitero Archi. Invece, e contro ogni logica si e' stato pianificato un soddisfacimento di un fabbisogno presunto per 50 anni, fino al 2061, sulla base di studi demografici discordanti.

Alla luce di tutto ciò, in tempi di carestia, come ci ricordano dal comune, riteniamo più sensato l'ampliamento dei cimiteri esistenti e la costruzione di un nuovo piccolo cimitero a Penitro, facilmente realizzabile nel breve termine, di minor impatto ambientale ed economico, utile per risolvere la carenza di luoghi di sepoltura.

Davanti alla testarda decisione di realizzare un'opera come il cimitero Archi - che è uno scempio - le buone intenzioni declamate dal Prof. Purini per il nuovo P.R.G. con tanto di evocazione della tutela del paesaggio e della vocazione turistica, appaiono davvero fuori luogo. Per cui è ragionevole pensare che quanto scritto dal professore neanche è stato letto e/o prese in considerazione dalla attuale Giunta, troppo presa dal mettere "carne a cuocere" senza un obbiettivo. Tuttavia, non c'è da meravigliarsi nemmeno poi tanto della nuova moda funebre, tanto in voga a palazzo, se lo stesso Prof. Purini vede bene un "acropoli" sul monte Campese. A questo punto, dobbiamo solo sperare, che un refuso non c'abbia illuso facendoci confondere Acropoli con Necropoli, considerato che i refusi negli atti comunali non sarebbero una novità.

Concludiamo sottoponendo alla città l'opera di questo Sindaco e della sua maggioranza, che da un lato fanno vedere di stracciarsi le vesti per il bene di questa città, dall'altro le sottraggono, senza alcun problema e scrupolo, zone ad elevato valore ambientali, riducendo il territorio ad una distesa informe e

dequalificata, esausta ed incapace di offrire una biodiversità ed una valida attrattiva. Ma quando si comincerà a capire che il valore di una città e di chi la popola non è nelle belle ville, nelle belle case - peraltro costruite a margine di strade fatiscenti - ma nell'unicum costituito da territorio urbano e naturale? E' giunto il momento per capire che gli spazi pubblici nella vita dell'individuo hanno uguale valore di quelli privati? Come si chiede cura e pretende rispetto per il proprio giardino, così si deve chiedere cura per il territorio che - non smetteremo mai di dirlo - è una risorsa limitata.

Il Piano casa della giunta Polverini è un grave errore

26 dicembre 2011

L'interpretazione che viene data dai più circa l'ipotesi che il piano Casa votata dalla giunta Polverini possa diventare un volano per la nostra economia non sta in piedi per nulla, perché se da un lato porterà ad un marginale aumento dei posti di lavoro nell'edilizia, 2mila per i diretti e mille per gli indiretti (stime Ance Lazio), dall'altro significherà assestare un duro colpo a ciò che rimane dell'immenso patrimonio ambientale di cui la nostra provincia è ricca. E' da anni che il ricatto occupazionale è lo strumento utilizzato per far passare leggi che devastano il territorio, ci privano della possibilità di sottrarlo alle mire espansionistiche degli speculatori. E proprio in un settore dove il lavoro nero la fa da padrone e in molti consigli comunali, il nostro non è esente, vi sono professionisti affermati che dal cemento traggono notevoli profitti personali.

Ed invece noi siamo alla presenza di un unicum che nessuno ha mai voluto valorizzare ed è per questo che ci trova agli ultimi posti per quanto riguarda la qualità della vita. In particolare lo sviluppo disordinato dalla nostra città l'ha di fatto trasformata in una pattumiera nella quale vengono gettati in maniera disordinata milioni di metri cubi di cemento. Ed invece sarebbe proprio il caso di offrire ai cittadini uno sviluppo diverso, il più possibile ordinato, con il quale rispondere ai veri bisogni dei cittadini, e quindi una città a misura d'uomo, dove vi sia una maggior cura non tanto per gli egoismi dei singoli, ma per la valorizzazione dei luoghi dove è possibile far crescere il senso di comunità.

E' necessario rispondere a questo desolante panorama con esperienze di movimento che proprio da questa contraddizione devono trarre alimento e sviluppare proposte da proporre all'opinione pubblica, evidenziando il più possibile quelle che sono le contraddizioni di uno sviluppo che danneggia più che aiutare.

Edifici pubblici devono essere lasciati nel loro attuale stato di abbandono oppure possono trasformarsi in un spazi di cultura indipendente? Sorgerà nuova edilizia oppure va riutilizzata quella abbandonata ? Continueranno i programmi per le grandi opere o la spesa pubblica si riverserà sulla manutenzione della città? Una politica di salvaguardia dei beni comuni o la svendita completa del patrimonio pubblico? Peccato che l'attuale classe politica avverta come un impaccio questa domanda di democrazia diretta e risponde in senso opposto, immaginando di semplificare la funzione pubblica, tagliando e riducendo, privatizzando e commercializzando tutto ciò che è pubblico. Al punto da ripristinare una logica di

comando che si sottrae a ogni passaggio democratico le scelte che si compiono all'interno del palazzo comunale.

E' sicuramente un lavoro che costa tempo e fatica, ma prezioso soprattutto quando ci sarebbe molto da fare, pensiamo alla messa in sicurezza del territorio.

Se qualcuno prova a dare un'occhiata alla cartografia delle aree sottoposte a tutela per pericolo d'inondazione, di frana e aree d'attenzione presenti nel comune di Formia e pubblicata sul sito del consorzio industriale del sud pontino, di cui è presidente il consigliere comunale Salvatore Forte, noterà che tutta la zona collinare che domina Formia è a rischio frana, in particolare Monte Pagnano, Monte di Mola e la zona delle Fosse.

In particolare proprio quest'ultima è a nostro avviso in uno stato di pericolosità estrema.

Da un nostro sopralluogo abbiamo infatti notato che la via sciarra che l'attraversa dall'alto è lesionata, il rischio è che una pioggia abbondante possa causarne un suo scivolamento verso il basso, con esiti disastrosi ; dal lato esterno, cioè della cava che da anni la domina, non vi è nessuna protezione, come ad esempio un guardarail che eviti pericolose cadute; sempre dal lato esterno ci sembra che la sommità della collina non sia sufficientemente sicura. Dal lato interno invece qualcuno ha alzato un terrapieno, per nascondere probabilmente dei lavori fatti illecitamente, infatti guardando bene vi è una pala meccanica il cui braccio meccanico si nota a mala pena. Insomma ci sarebbero tutte le condizioni per intervenire per la sua messa in sicurezza.

Ed invece di tutto questo l'assessore Assaiante impegna il suo tempo a celebrare le lodi di un piano francamente inutile, perché non aggredisce i veri problemi della nostra città, ma anzi amplifica le debolezze di un territorio alla mercé degli interessi di pochi.

Il vero programma amministrativo del centrodestra

12 Marzo 2012

Qual è il vero programma amministrativo della maggioranza del consiglio comunale? Cosa fanno lì? Discutono della città o degli affari loro? Giudicando dagli atti del consiglio e delle forze dell'ordine si può affermare che discutono dei loro interessi personali. Il 24/9/2010 il sindaco Forte all'indomani della delibera per la partecipazione al piano regionale per l'housing sociale esultava mostrando l'atto come esempio delle "risposte concrete al fabbisogno abitativo che penalizza parte della popolazione che non accede al libero mercato e non riesce a soddisfare il bisogno primario della casa".

Oggi vediamo cosa intendeva il sindaco allora. La vicenda della cooperativa "luci sul Golfo" che ha ottenuto l'approvazione del piano di zona per un insediamento di "edilizia convenzionata" (sic!) giunge al suo misero epilogo, con la revoca degli atti concessi ad una cooperativa la cui composizione assomiglia a quella della direzione locale del UDC. Un altro esempio di "risposta concreta al fabbisogno abitativo" lo abbiamo avuto nei giorni scorsi con la convalida del sequestro di 3376 mc di lottizzazione abusiva con cambio di destinazione d'uso in località Acquatraversa, progettata dal presidente del consiglio comunale ingegnere Erasmo Picano, in area con vincolo paesaggistico, avviata in contrasto con il P.R.G., senza approvazione del consiglio comunale, senza opere di urbanizzazione primaria e secondaria, senza nulla osta paesaggistico per il cambio di destinazione d'uso (e chi ne ha più ne metta).

Ma è tutta la politica urbanistica del centro destra a crollare miseramente. Il 10/3/2012 un altro pilastro viene meno con il sequestro preventivo dell'ex pastificio Paone dopo l'accertamento della realizzazione, in assenza delle prescritte concessioni, di opere finalizzate al mutamento di destinazione d'uso di 30 000 mq di superficie. In questo caso sono stati deferiti in stato di libertà all'autorità Giudiziaria, insieme ad altre due persone: il presidente del consiglio ingegnere Picano progettista e direttore dei lavori della variante architettonica, l'amministratore della società proprietaria dell'immobile, nonché consigliere comunale, Stefano Paone.

Quello del consigliere Paone è un caso esemplare della politica attuale. L'imprenditore, passato al centrodestra, dopo un'apparizione lampo nel centrosinistra, dove è stato eletto con la carica di vice

sindaco in pectore, è diventato vicepresidente del consorzio industriale del sud pontino (COSIND), presieduto dall'avvocato Salvatore Forte consigliere comunale e coordinatore PDL di Formia, nonostante il fatto che Paone, porti con se il conflitto di interessi tra la vicepresidenza del COSIND e l'amministrazione della proprietà del pastificio posto nella zona industriale di Penitro, sotto il controllo del COSIND stesso.

A questi illustri dottori noi, modesti cittadini, ricordiamo l'articolo 54 della Costituzione che afferma: "Tutti i cittadini hanno il dovere di essere fedeli alla Repubblica e di osservarne la Costituzione e le leggi. I CITTADINI CUI SONO AFFIDATE FUNZIONI PUBBLICHE HANNO IL DOVERE DI ADEMPIERLE, CON DISCIPLINA ED ONORE, PRESTANDO GIURAMENTO NEI CASI STABILITI DALLA LEGGE." Poiché abbiamo il fondato motivo di ritenere che questi cittadini con la loro condotta stanno disonorando la Repubblica e le funzioni affidategli, chiediamo le dimissioni dei consiglieri Picano e Paone, o in via subordinata la loro sospensione fino a quando la magistratura non accerterà le loro responsabilità.

Poiché riteniamo che questi consiglieri difficilmente retrocederanno dagli incarichi ostentando la miseria del loro operato, chiediamo agli altri consiglieri comunali di non partecipare ai consigli indetti da questo Presidente e/o a cui partecipi il consigliere Paone. Al prefetto di Latina chiediamo ancora una volta di sollecitare il ministro dell'interno affinché nomini una commissione di accesso agli atti per verificare la legalità degli atti dell'amministrazione comunale.

I cittadini di Formia, le persone oneste, meritano di essere amministrate da persone che, devono comportarsi da servi delle istituzioni, e non invece da chi pensa di essere il padrone della città, intendendo i cittadini al pari di sudditi.

Piano triennale (2012-2014) delle opere pubbliche: «il solito sperpero di denaro?»

19 Aprile 2012

Il programma triennale delle Opere Pubbliche dell'amministrazione comunale di Formia per il 2012 approvato con la delibera di consiglio comunale n.5 del 13 febbraio 2012, prevede Duecentosettadue milioni e duecentosettasette euro di investimenti previsti, come risulta dalle quattro schede allegate alla delibera e pubblicate sul sito del comune. Che i conti non tornino si capisce già da una lettura sommaria dell'elenco da cui risulta che le risorse disponibili in tre anni (227.277.000 euro per il 2012; 23.740.000 euro per il 2013; 21.250.000 euro per il 2014; totale 272.267.000 euro) sono superiori alla somma delle spese previste per ogni opera per opera, nel primo anno (2012) si prevede un importo di 210.750.000 euro, da cui mancano circa 17 milioni di euro. Ad un esame più attento ci si accorge che dall'elenco delle opere alcune già sono state abbandonate in partenza, considerando come i progressivi saltano dal 134 al 141, probabilmente per scelta dell'amministrazione obbligata a fare economia, anche se non si capisce perché non sono state impiegate tutte le risorse disponibili.

Eppure i soldi non mancano, considerando come il comune mettendo da parte i gli interessi di tutti i cittadini, si dedichi ad alcuni o particolari o apparentemente imprevisti. Infatti, osserviamo come circa 2 milioni di euro sono destinati a sostegno della curia e delle chiese, 500 mila euro per "l'allestimento e la valorizzazione della fruizione del complesso della chiesa di S. Teresa", già interessata da lavori per un importo pari a 204.000 euro. A cui si aggiungono spese, di cui non è dato sapere il costo, per la pulizia straordinaria eseguita dalla dalla Cofely italia (determina n.66 del 08/03/2012 dei servizi manutentivi). Altra opera pubblica del comune è il restauro del presepe e organo della Chiesa s. Maria dei martiri chiesa a cui è destinato un altro importo consistente del programma. Forse ci sfugge un tacito accordo tra il sindaco ed il vescovo che dispensa servizi di assistenza ai poveri al posto del comune che in cambio cura gli immobili della chiesa. Maranola è sempre Maranola, alla frazione collinare vanno oltre 9 milioni di euro (dal recupero della cinta muraria fino alla sistemazione piazza Ricca, passando per il piano di zona).

A grande richiesta e con una certa sorpresa nell'elenco spicca l'impegno di 8 milioni per la sistemazione del parco "De Curtis", segnando in tal modo l'inversione di marcia, operata dal sindaco che prima, da Ponzio Pilato dei tempi nostri si è lavato le mani, affermando che il parco non era cosa sua ma della regione; dopo, a suon di proteste, ha fatto trapelare l'esistenza di una trattativa per il tanto sospirato

trasferimento al comune. Purtroppo però, non sfugge il nuovo ecomostro che "assomma" sul parco, dietro le mentite spoglie di "PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE CABINOVIA DI COLLEGAMENTO FORMIA - REDENTORE", che vale 10 milioni euro. Non ci è sfuggito il tremendo segno posto dal "paesaggista" Purini sui grafici della variante di P.R.G., una linea retta che unisce S.Janni ed il redentore, con tappa su monte di Campese. Un'altra opera inutile rispetto alla reale necessità di realizzare infrastrutture per il turismo, che non potrà che compromettere il polmone verde di 4 ettari che i cittadini di Gianola stanno difendendo con tutte le loro forze. La cabinovia, purtroppo mette in luce la profonda carenza di questa amministrazione in tema di viabilità dove, considerando gli importi destinati alle opere religiose, le risorse destinate sono insufficienti.

Tanto che la previsione di spesa per il triennio 2012-2014 di 15 milioni per l'intervento che prende il nome di "VIABILITÀ' ALTERNATIVA OPERE ACCESSORIE ALLA PEDEMONTANA" assume il tratto della farsa. Probabilmente significherà regalare soldi agli studi a cui saranno commissionati i progetti visto che la Pedemontana è scomparsa da qualsiasi documento ufficiale del governo italiano che a causa della crisi ha deciso di tagliare i rami secchi, incluso l'opera tanto amata dal sindaco Forte, tanto da diventare la sua personale ossessione, peccato che a pagare saremo chiamati noi cittadini.

Veniamo poi ai morti. Anche qui si apre un capitolo interessante. Iniziamo con una spesa di circa 26 milioni di euro per l'"AMPLIAMENTO DEI CIMITERI COMUNALI" e per la "COSTRUZIONE DI NUOVI GRUPPI LOCULARI NEI TRE CIMITERI COMUNALI", ma non finisce qui perché poi dobbiamo aggiungerci altri 37 milioni di euro per la "REALIZZAZIONE del NUOVO CIMITERO COMUNALE IN LOC. ARCHI - CAMPESE". Insomma nella nostra città s'intende investire molto più per i morti che per i vivi. Per quanto riguarda quest'ultimo monumento funerario, però siamo all'apoteosi della follia, visto che è previsto che sia realizzato in "project financing". In sintesi, quando l'Amministrazione pubblica non ha i fondi per realizzare opere pubbliche di particolare rilevanza, ricorre ad un finanziatore privato, che anticipa i soldi ed in cambio riceve la possibilità di poter gestire l'opera per un numero molto lungo di anni, in modo da poter rientrare dall'esborso effettuato. Nel caso di opere quali il cimitero è difficile comprendere l'utilità di una tale modalità di finanza dato che l'opera non genera utili, se non nella vendita dei loculi; non crediamo che il comune di Formia intenda far pagare il biglietto per entrare oppure far svolgere attività commerciali all'interno del nuovo cimitero.

Con la stessa tecnica saranno realizzati il "PARCHEGGIO MULTIPIANO IN PIAZZA S. ERAMO IN COLLE" (5 milioni di euro), la "COPERTURA MERCATO ORTOFRUTTICOLO VIA O. SPAVENTOLA" (3 milioni di euro) e l' "IMPIANTO SPORTIVO IN LOC. PENITRO" (2 milioni e 400 mila euro). Questa volta sicuramente qualcuno ci guadagnerà, ma non certo il cittadino, visto che in genere l'utilizzo del "project financing"

lascia debiti a non finire.

Altra opera di sicuro interesse è la "REALIZZAZIONE E COMPLETAMENTO TRATTI DI CONDOTTA FOGNARIA", previsione di spesa 2 milioni e 500 mila euro. E non lasciamo niente da costituire alla società tanto cara al sindaco Forte? I soldi saranno prelevati dalle nostre tasche, ma i lavori saranno sicuramente appaltati ad Acqualatina. Accettiamo scommesse. Infine a questo punto è lecita una domanda: ma un'amministrazione che dal 2008 ad oggi, ancora non ha concluso i lavori di sistemazione di largo Paone, è in grado di condurre a termine un'opera pubblica?

ExGIL (ora parco De Curtis): la storia si ripete?

09 Luglio 2012

Quanto sta accadendo in questi giorni al parco De Curtis è la conferma che non c'è spazio per le legittime richieste dei cittadini di Gianola e dintorni, che da anni chiedono che la struttura venga riqualificata, ma con finalità ben diverse da quelle che sottintendono le scelte dell'attuale giunta comunale.

Infatti, con la pretesa di dotare la città di Formia di una zona dove far sostare i camper, di fatto si regala una parte dell'area ad un privato, sottraendola quindi nuovamente ai cittadini, e soprattutto senza aver sentito l'obbligo morale di ascoltare l'opinione di questi ultimi.

Il sindaco della gente, come spesso egli stesso si definisce, non è in grado assolutamente di tutelare gli interessi dei suoi concittadini, ma solo quelli del gruppo di potere che a lui fa direttamente riferimento.

Sarebbe interessante poi conoscere la legittimità dell'operazione, visto che non ci risulta esserci stata alcuna deliberazione da parte della giunta comunale in tal senso, oppure è una concessione sulla parola? E' poi qual'è il ruolo che sta giocando la regione Lazio in questa orrida faccenda?

Siamo purtroppo abituati ad una gestione "di parte" dell'immenso patrimonio pubblico di cui dispone la nostra città e su cui abbiamo intenzione di ritornare per svelare alla cittadinanza l'assenza di regole che accompagnano detti affidamenti (sembra che basti una semplice domanda).

Purtroppo quella dell'ex GIL è una storia che si ripete. Ricordiamo che solo nel 2005 la struttura venne restituita alla città, e successivamente resa usufruibile alla cittadinanza intera con una lunga serie di opere di riqualificazione, per dotare il polmone verde di un minimo di vivibilità.

Erano dovuti passare oltre dieci anni perché il contenzioso tra la Regione Lazio ed il locatore, il cui contratto era scaduto nel 2000, giungesse ad un lieto fine e quindi si potesse procedere all'avvio della restituzione dell'ex GIL, divenuto nel frattempo parco "Antonio De Curtis", al quartiere di Gianola-S.Janni, da sempre bisognoso di spazi di socializzazione, essendone completamente privo.

Peccato che con il centrodestra il processo abbia avuto una brusca frenata. Più volte sollecitato a rispondere dal comitato di quartiere, dai cittadini, dalle forze politiche, sul perché di un atteggiamento di indifferenza nei confronti di un bene così prezioso, che nel frattempo andava sempre più deteriorandosi, il sindaco Forte si è sempre negato.

Poi abbiamo raccontato che consultando la variante al piano regolatore del comune di Formia, affidato all'architetto Purini, è venuto fuori che l'attuale amministrazione comunale ha intenzione di fare dell'area ex GIL una delle due terminazioni della cabinovia, che dovrebbe collegare la zona "mare" con la zona "monti". Un'opera faraonica che fortunatamente rimarrà nel libro dei sogni del sindaco Forte.

E questo nonostante dagli uffici comunali sia partita la richiesta di un finanziamento di oltre 8milioni di euro per la "sistemazione dell'area ex GIL", (pagina 137 del documento "Master Plan: "Le città del golfo e le isole del pontine") e che subito dopo qualche consigliere di centrodestra abbia pubblicizzato l'intenzione dell'attuale amministrazione di chiedere alla regione Lazio la cessione della struttura.

Ora si tratterebbe di capire se all'interno della "sistemazione dell'area ex GIL" troverà spazio anche l'area camper, e se questa diventerà, nelle intenzioni di chi ha autorizzato tale assegnazione, una struttura permanente.

La stessa area che la precedente giunta di centrosinistra aveva assegnato temporaneamente alla Formia Servizi, poi fallita.

Ci rendiamo conto che non è nel suo stile, ma ci domandiamo (inutilmente) se questa volta il sindaco Forte troverà il tempo per discutere con i suoi concittadini su quale sia la sua idea di sviluppo per la nostra città.

Negli anni siamo stati costretti ad assistere alla privatizzazione di ampie aree di Formia, quando invece la battaglia deve essere per una città capace di valorizzare i legittimi interessi dei cittadini, affinché non si continui a svendere l'immenso patrimonio umano e culturale di cui è dotata Formia, che altrimenti si avvierà verso un declino inarrestabile.

Senza questa discriminante, i tanto osannati (dalla giunta di centrodestra) milioni di euro che arriveranno tramite il P.L.U.S. (Piano Locale Urbano di Sviluppo) si trasformeranno nell'ennesimo spreco di soldi pubblici.

Piano casa: «Una cambiale firmata UDC»

31 Luglio 2012

Se qualcuno non lo avesse ancora capito, il piano casa è una delle più grandi cambiali che la giunta regionale deve ai suoi grandi elettori, per ottenere nuovamente i voti da spendere nella prossima tornata elettorale. La cambiale consiste nelle operazioni immobiliari possibili quando grandi parti di territorio, oggi oggetto di tutela, saranno liberate dal controllo delle autorità e degli enti locali.

La prova dell'urgenza di scontare la cambiale è la caparbia con cui il provvedimento è stato voluto ed approvato, per mano di Luciano Ciocchetti, assessore all'urbanistica della giunta Polverini e dell'Udc, nonostante due distinti pareri del governo - del 13/02/2012 e del 30/04/2012 - sull'incostituzionalità del piano casa legata "alla pianificazione paesaggistica" che hanno bocciato duramente il progetto parlando di "escamotage terminologici", "vizi di fondo legati alla condonabilità degli abusi", "formulazioni ambigue e disordinate".

Per nulla spaventato dal grave giudizio già dato dal governo, l'assessore si è reso autore nottetempo di un maxiemendamento per approvare nuove norme che, secondo lui, sono state concordate con il governo, dopo l'impugnazione di parte della legge di fronte alla Corte costituzionale, cosa successivamente smentita dal Ministero Beni Attività Culturali. Ragion per cui il piano è stato deliberato senza che il titolare delle tutele di quei vincoli, che di fatto hanno bloccato il piano, non solo lo abbia approvato, ma addirittura senza che sia stato consultato.

La determinazione di Ciocchetti si spiega con i milioni di euro di investimenti, appalti, indotto, centri commerciali che gravitano sul piano. Infatti, il piano, presentato un anno fa, s'è fatto subito notare per i milioni di metri cubi di cemento, pronti ad invadere la regione, e più in generale per un'attitudine alla cementificazione selvaggia e alla speculazione edilizia in una prospettiva in cui l'emergenza abitativa risiede all'ultimo posto delle priorità.

Infatti su questo punto la legge contiene solo una norma quadro sul mutuo sociale, secondo cui la regione dovrebbe costruire alloggi di edilizia sovvenzionata, acquistabili da nuclei familiari con reddito Isee fino a 40mila euro senza garanzie sufficienti per ottenere un prestito, accedendo a un mutuo da pagare in rate non superiori al 20 per cento del reddito mensile.

Il colpo di mano, prima di scuotere l'economia, già preannuncia ricorsi al tribunale a cui presto si potrebbero aggiungere altri interventi, a cominciare da quello della Corte dei Conti. Ragione per cui, il tanto sperato impulso potrebbe restare un altro cavallo zoppo di una destra, tanto boriosa, quanto pasticciona.

L'enorme conflittualità che il piano sciagurato porta con sé, deve aver spinto i cattolicissimi UDC ad ingraziarsi le attenzioni della chiesa - altro grande elettore - introducendo un maxi sub emendamento sempre a firma dell'assessore all'urbanistica Ciochetti, che dice: "Per garantire agli Enti istituzionalmente competenti le risorse finanziarie per l'ampliamento degli edifici di culto è consentita la realizzazione di strutture ad uso residenziale, commerciale e turistico".

In altre parole viene data facoltà al Vaticano ed alle sue parrocchie di edificare su terreni di loro proprietà, in deroga al piano regolatore, anche uffici, case e centri commerciali, occupando fino a tremila metri quadrati di terreno, al fine di recuperare soldi per la realizzazione e l'ampliamento di chiese ed oratori, senza provvedimento alcuno per scuole ed edifici pubblici al servizio dello Stato.

In tal modo si garantisce agli enti religiosi la possibilità di realizzare operazioni immobiliari di notevole convenienza, anche nel sud pontino, dove la chiesa gestisce un immenso patrimonio immobiliare. Un'altra agevolazione che si aggiunge all'esenzione dall'IMU, che grava in gran parte sulle spalle di noi cittadini; all'8 per mille delle tasse governative, all'8% delle somme raccolte dalle urbanizzazioni secondarie devolute agli edifici di culto.

D'altronde si è ormai capito chi detta gli ordini, tant'è che oltre all'IMU, di cui sopra, ricordiamo le decine di migliaia di euro spesi per il restauro dei luoghi di culto, i finanziamenti per le attività sociali riconducibili alle parrocchie sparse sul territorio e le assegnazioni di beni pubblici a enti riconducibili alla chiesa.

Da questa sporca vicenda, come da tante altre firmate dall'UDC, possiamo concludere che il piano di "casa", di diritto all'abitare, parla davvero poco, spinto com'è verso operazioni immobiliari in territori di particolare pregio che fanno pensare a tutto tranne che all'edilizia residenziale per chi ne ha effettivamente bisogno.

Infatti, ci devono spiegare cosa c'entrano i centri commerciali con il Piano casa? Cosa c'entrano le aree sottoposte a tutela ambientale con l'edilizia residenziale sovvenzionata? Con i cittadini, bisognosi di abitazioni a basso costo: niente. Con palazzinari, alla ricerca di tassi di rendimento a due cifre: molto.

Le vittime di questa storia assurda sono il territorio e la pianificazione urbanistica, elementi fondamentali per lo sviluppo sostenibile del territorio, messi da parte in nome di una crisi economica,

che proprio nella "deregulation" ha trovato la sua fonte.

La stessa variante al P.R.G. che l'UDC si propone di approvare diventa insignificante di fronte alle trasformazioni urbane che il piano potrebbe apportare.

La nostra idea è in antitesi con tutto ciò e per questo che proveremo nelle prossime settimane ad indicare una diversa idea di sviluppo, che interpreti i bisogni reali dei cittadini, soprattutto delle fasce più povere.

L'ineffabile sindaco Forte ne combina un'altra delle sue

04 Agosto 2012

Il problema del piazzale IV Novembre antistante la stazione ferroviaria, da più parti evidenziato, ci obbliga a porre una domanda e subito dopo di sottoporre all'attenzione dell'opinione pubblica una considerazione su quale sia l'idea di sviluppo dell'attuale amministrazione di centrodestra.

La prima riguarda il progetto. Come è possibile che un progetto di riqualificazione urbana, di così notevoli dimensioni, abbia cancellato il nodo di scambio bus – treno così importante senza valutare le conseguenze sui flussi di mobilità?

La seconda riguarda la mobilità della città e la strategia di gestione, ovvero caos e immobilismo. Infatti, il netto peggioramento del servizio di trasporto locale, che si aggiunge al mai troppo pessimo trasporto ferroviario, è parte di un problema più grande che del solo smaltimento del traffico cittadino.

Da allora nulla è stato fatto, quanto meno, per capire la dimensione del problema. Per cui oggi, al già insopportabile traffico, si deve aggiungere anche il problema di quanti devono cambiare bus con treno e viceversa.

L'impreparazione a far fronte allo spostamento, ha creato un danno notevole sia ai lavoratori pendolari che ai turisti, soprattutto quelli che risiedono fuori dalla nostra città, che devono sobbarcarsi un ulteriore onere per spostarsi alla ricerca dei mezzi pubblici, se non vogliono ricorrere al trasporto privato, cosa che andrebbe ovviamente evitata, ma da questo orecchio le amministrazioni passate e presenti non hanno mai voluto sentirsi, relegando Formia agli ultimi posti nella classifica delle città cosiddette "sostenibili".

Ad essere danneggiati sono anche ai lavoratori della CO.TRA.L, l'azienda della regione Lazio che si occupa di trasporto extraurbano, il cui gabbiotto è stato spostato sul marciapiede nei pressi del ponte ferroviario di via Pasquale Testa, in una zona priva di qualsiasi servizio, e che risulta anche pericolosa essendo in prossimità di un incrocio.

Nella nostra città i cittadini sono visti solo come limoni da spremere, soprattutto se pensiamo al proliferare dei parcheggi a pagamento e alla cronica carenza di strisce bianche, concentrate soprattutto

nella zona dell'ex scalo merci marittimo (piazzale Vespucci). Le stesse che probabilmente andranno a sparire nei prossimi anni, visto che nelle intenzioni del sindaco la zona diventerà in un futuro, parte integrale del porto turistico targato Ranucci.

Lo spostamento della stazione delle autolinee nel porto può costituire un vantaggio, a condizione che il collegamento tra piazzale Vespucci e piazza IV Novembre sia rapido ed efficace che, inevitabilmente, si traduce nell'aumentare la frequenza delle corse e diminuire volumi di traffico nel centro.

Questo significa gestire gli accessi e la sosta, ragion per cui sono coinvolte le aziende di trasporto e di gestione della sosta. Per brevità ci fermiamo qui, rimandando quanti abbiano a cuore il problema al documento in cui a suo tempo il circolo più approfonditamente affrontò la questione.

Nulla di tutto questo è stato fatto. Quando i lavori saranno finiti il sindaco correrà ad inaugurare i lavori incolpando gli altri dei disagi e tutto rimarrà come prima senza che nulla cambi.

Le parole d'ordine dell'ineffabile Purini e cioè accoglienza, accessibilità, apertura, saranno tristemente "arrostate" dall'inesorabile passaggio delle auto dentro la città, che tra qualche anno cammineranno anche sui marciapiedi.

Non è fantasia è realtà. Andate a Gianola per vedere.

Testi consigliati

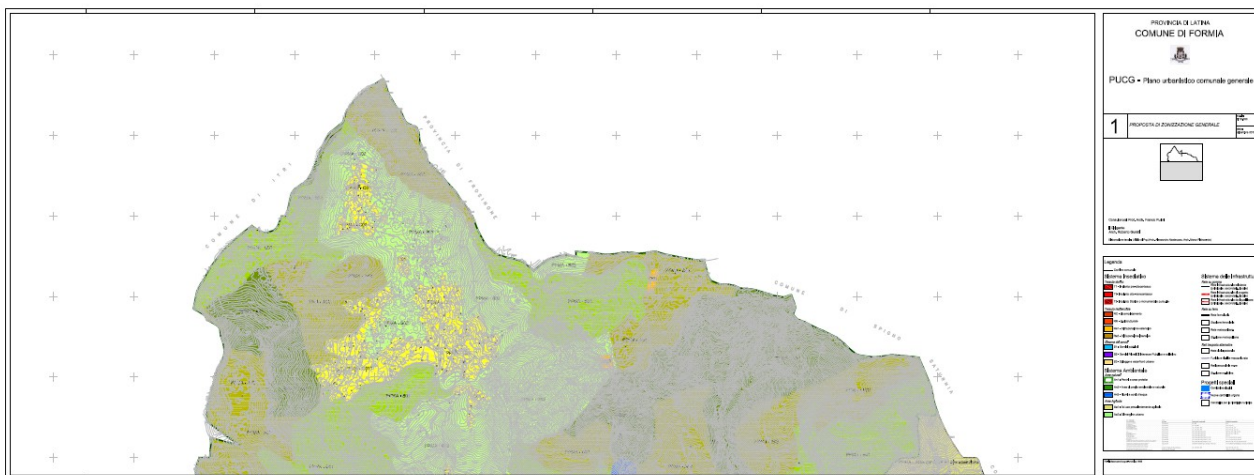
- › Città di quarzo. Indagando sul futuro a Los Angeles, Davis Mike, 2008, Manifestolibri
- › Agonia di Los Angeles, Davis Mike, 1994, DataneWS
- › Viaggio al termine della città. Le metropoli e le arti nell'autunno postmoderno (1972-2001), Lippolis Leonardo, 2009, Eleuthera
- › Progettare per abitare. Dalla percezione delle richieste alle soluzioni tecnologiche, Paoletta Adriano, 2003, Eleuthera
- › città imprevista. Il dissenso nell'uso d La città imprevista. Il dissenso nell'uso dello spazio urbano, Cottino Paolo, 2003, Eleuthera
- › Il senso delle periferie. Un approccio relazionale alla riqualificazione urbana, Bazzini Davide, Puttilli Matteo, 2008, Eleuthera
- › Ma dove vivi? La città raccontata, Salzano Edoardo, 2007, Corte del Fontego
- › Memorie di un urbanista. L'Italia che ho vissuto, Salzano Edoardo, 2010, Corte del Fontego
- › Fondamenti di urbanistica. La storia e la norma, Salzano Edoardo, 2007, Laterza
- › L'architettura della città, Rossi Aldo, 2011, Quodlibet
- › Luoghi. La produzione di località in età moderna e contemporanea, Torre Angelo, 2011, Donzelli
- › La fine della città, Benevolo Leonardo, Erban Francesco, 2011, Laterza
- › Professione: urbanista Professione: urbanista, De Lucia Vezio, 2010, Diabasis
- › Le opinioni di un urbanista. Scritti per eddyburg, De Lucia Vezio, 2008, Maggioli Editore
- › Se questa è una città. La condizione urbana nell'Italia contemporanea, De Lucia Vezio, 2006, Donzelli
- › Spazio pubblico. Declino, difesa, riconquista, cur. Bottini F., 2010, Ediesse
- › Promemoria di urbanistica, architettura, politica e altre cose, Meneghetti Lodovico, 2010, Maggioli Editore
- › Mussolini urbanista. Lo sventramento di Roma negli anni del consenso, Cederna Antonio, 2006, Corte del Fontego
- › I vandali in casa Disponibilità immediata, Cederna Antonio, 2007, Laterza
- › Architettura e potere. Come i ricchi e i Architettura e potere, Sudjic Deyan, 2011, Laterza
- › Il potere degli impotenti. Architettura e istituzioni, cur. Mucci E., Tazzi P. L., 1984, Dedalo
- › Ripensare la città. Atti del convegno (Roma, ottobre 2009), a cura di Baccharini E.; Bonavoglia A.;

Maccariello A.2010, Punto Rosso

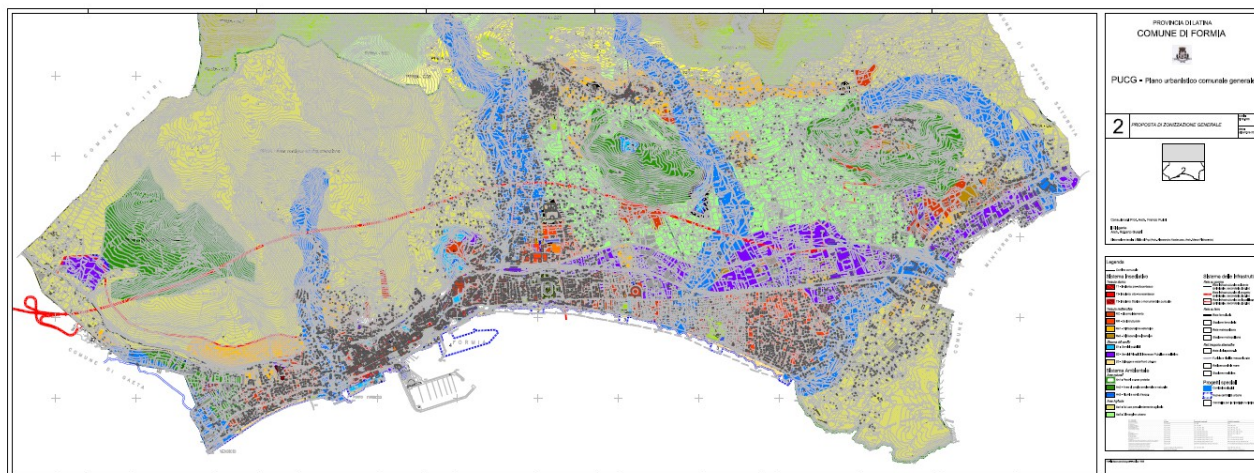
- > Spazio e convivenza. Come nasce la marginalità urbana, Ferrarotti Franco, 2009, Armando Editore
- > Ina Casa Tuscolano. Blografia di un quartiere romano, Sotgia Alice, 2010, Franco Angeli
- > Origini e sviluppo della città moderna, Aymonino Carlo, 2009, Marsilio
- > La civiltà del riuso. Riparare, riutilizzare, ridurre, Guido Viale, 2011, Editori Laterza
- > Beni comuni. Un manifesto, Ugo Mattei, 2011, Editori Laterza
- > L'Ape e l'architetto. Paradigmi scientifici e materialismo storico, Saggi di Borrelli, Ciccotti, Cini, de Maria, Jona-Lasinio, Lippi, Narducci, Parisi, 2011, Franco Angeli
- > Città mediterranee e deriva liberista, Salvatore Palidda, Mesogea

Tavole

Zonizzazione Nord



Zonizzazione Sud



Partito della Rifondazione Comunista
Circolo "Enzo Simeone" - Formia
Osservazioni al documento di indirizzi variante Piano Regolatore Generale di Purini

Contatti:

sede: Via Maiorino 31, Formia (LT)

web: www.rifondazionecomunistaformia.it

email: rifondazionecomunistaformia@gmail.com