CORRIERE FIORENTINO

GRANDI OPERE, DIBATTITO PUBBLICO CONTRO I SIGNORNÒ

di **Vincenzo Di Nardo***

Caro direttore,
mai come negli ultimi anni si è dibattuto sulla necessità di investimenti pubblici per sostenere la crescita economica, non solo per l'effetto moltiplicativo della fase di investimento, ma per la partecipazione di tali opere al processo di sviluppo dell'economia. Il contributo delle infrastrutture alle potenzialità di crescita del Paese prosegue nel tempo per l'effetto che il miglioramento della dotazione di capitale fisico produce sulla competitività del sistema. Spesso, però, la necessità e la volontà di investire nelle opere pubbliche si è scontrata con una generale inefficacia ed inefficienza, dalla fase di pianificazione fino a quella di gestione dell'opera. Un'incapacità diffusa che riguarda tutti i soggetti coinvolti, e a cui si aggiunge una vera e propria patologia: la contrarietà dei territori a qualsiasi nuova infrastruttura. Si prenda il caso della tramvia di Firenze. La decisione di realizzare l'opera è stata assunta dopo un referendum promosso da Adalberto Scarlino, assessore in tempi ormai lontani. Nonostante ciò, le cronache fiorentine sono state per molto tempo occupate dalle notizie di comitati e associazioni che ostacolavano la realizzazione dell'opera. Per giorni abbiamo assistito a cittadini letteralmente appollaiati sugli alberi che, con la scusa dell'ambientalismo, impedivano il loro abbattimento, impedendo, paradossalmente, la realizzazione di un'infrastruttura elettrica, sostenibile e a basso impatto ambientale. Ora che la linea 1 è stata realizzata e che vi è un 30% in più di passeggeri rispetto alle ottimistiche previsioni preliminari di Ataf, nessuno osa più contestarla. Al momento ci sono in ballo due opere molto importanti per il territorio fiorentino che hanno alimentato la campagna elettorale di Sesto Fiorentino: l'Aeroporto e il Termovalorizzatore di Case Passerini. Non si può negare che chi si oppone a questi interventi, in molti casi lo faccia per fini opportunistici: creare dissenso intorno a queste opere non fa che aumentare il consenso intorno a sé. Pensiamo all'Aeroporto. Dopo decenni di dibattiti e confronti, e liti e dissidi campanilistici, siamo arrivati alla soluzione che doterà Firenze di un'infrastruttura indispensabile. Ma ecco apparire, proprio in fase di avvio della realizzazione, l'opposizione dei Comitati per il No. Le cose non possono continuare così. È necessario abbandonare la logica del non fare o peggio del disfare, e partire da un assunto, talmente banale da diventare rivoluzionario: bisogna realizzare ciò di cui il Paese ha bisogno. È evidente che la scelta degli interventi infrastrutturali necessita di una preliminare e attenta analisi costi-benefici, che sappia individuare le reali priorità. In questo processo l'Ance ha sempre evocato l'uso del «dibattito pubblico», su modello francese, che coinvolgesse la popolazione con attività informative sul progetto e i suoi effetti. Nel caso dell'aeroporto non si può dire che il dibattito non ci sia stato! Certo la realizzazione delle infrastrutture non si esaurisce alla fase di programmazione e progettazione. È la fase di cantiere quella più critica che incontra ulteriori ostilità da parte del territorio. Il Nuovo Codice dei Contratti interviene sul tema del dibattito pubblico, in particolare l'articolo 22 prevede, per una maggiore trasparenza, che gli enti aggiudicatori debbano pubblicare i progetti dei grandi interventi infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale, che hanno impatto su ambiente, città o territorio, nonché degli esiti della consultazione pubblica e degli incontri con i portatori di interesse. Entro un anno un decreto del presidente del Consiglio dei Ministri, fisserà i criteri per individuare le grandi opere, per le quali è obbligatorio il ricorso alla procedura di dibattito pubblico, e definirà le modalità di svolgimento e il termine di conclusione della procedura.

*vice presidente Ance

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.