

BASTA CON L'ITALIA DEI CANTIERI FERMI I SOLDI CI SONO ORA SI DEVE RIPARTIRE

Rispettare l'ambiente si può,
lo abbiamo già fatto (a
cominciare dal Ponte San
Giorgio). Cavilli
e false preoccupazioni
non fermino lo sviluppo

di **Ferruccio de Bortoli e Sabino Cassese** 2, 4

UN PAESE A OSTACOLI TROPPI CANTIERI FERMI SI PUÒ FARE MOLTO DI PIÙ RISPETTANDO L'AMBIENTE

Dal raddoppio della ferrovia tra Pescara e Bari bloccato per il rischio di disturbare l'uccello fratino all'incompiuta della Valdastico Nord. Ci sono però anche esempi virtuosi, tra tutti il Ponte di Genova

Dovremmo fare come i francesi: coinvolgere i residenti. Ma poi decidere

di **Ferruccio de Bortoli**

Quasi fosse una figura leggendaria, l'uccello fratino fece la sua comparsa, domenica 6 settembre, nella sala dell'hotel Villa d'Este che ospitava l'ultima giornata del workshop Ambrosetti. Lo portò idealmente Paola De Micheli, ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, citandolo nel suo appassionato discorso

sullo stato di avanzamento delle grandi e piccole opere in Italia. Il raddoppio della linea ferroviaria tra Pescara e Bari, in particolare nel tratto Termoli-Lesina, è bloccato dalle preoccupazioni del ministero dell'Ambiente sul futuro di una specie protetta: l'uccello fratino. L'allestimento del cantiere e soprattutto il rumore dei lavori potrebbero impedire la nidificazione.

Le idee

I movimenti ambientalisti sono impegnati da tempo nella



protezione dell'avifauna del territorio. Hanno tutto il diritto di farlo. Ma il dibattito va avanti da troppi anni e forse prima o poi una decisione andrebbe presa. Il raddoppio della linea ferroviaria adriatica è un'opera strategica già inserita come nella legge Obiettivo del governo Berlusconi nel 2001. Anche la ministra De Micheli la ritiene assolutamente indispensabile, ed è tra le 140 opere prioritarie di Italia Veloce. Altrimenti inutile parlare di alta velocità ferroviaria lungo la dorsale adriatica.

Gli esempi internazionali di opere rispettose della tutela del paesaggio, della vita degli animali, non mancano. Soprattutto in Paesi con una coscienza ecologica superiore alla nostra. Interventi che, alla fine, si risolvono in una cura più attenta alle biodiversità. Il potenziamento della diga sull'Alaco, in Calabria, fondamentale per l'approvvigionamento idrico di circa cento comuni nei versanti ionico e tirrenico, venne approvata nel 1998 dalla commissione Via (Valutazione impatto ambientale) — dopo quasi trent'anni che se ne discuteva — con l'impegno a proteggere l'habitat dell'ululone dal ventre giallo. È stata collaudata definitivamente nel 2017. Il nuovo ponte San Giorgio a Genova è *bird friendly*. Sono state realizzate vetrate con speciali marcature. La Tangenziale esterna di Milano (Tem) ha otto chilometri di tunnel sotterranei per favorire gli spostamenti degli animali selvatici. Sulle spiagge tra San Foca e Melendugno, che sarebbero state deturpate dal gasdotto

Tap (Trans adriatic pipeline)

ne) i bagnanti quest'estate

non si sono accorti di nulla e hanno goduto della bellezza del luogo. Gli espianti di ulivi hanno consentito di combattere meglio la diffusione della xylella. Infiniti invece i casi di abbandono e di incuria dei quali poco si parla e per i quali pochi si disperano. E la natura ne soffre. Anche di più. I maggiori ostacoli alla realizzazione delle grandi opere sono sicuramente quelli, già illustrati più volte su *L'Economia*, legati ai tempi dilatati delle autorizzazioni, ai troppi contenziosi che bloccano i cantieri.

Qualcosa comunque è stato fatto o annunciato. La gronda genovese è stata inclusa tra gli investimenti di Autostrade. Ampliata la possibilità di ricorrere agli affidamenti diretti dei lavori da parte delle stazioni appaltanti. Il decreto Semplificazioni ha tagliato diverse procedure. A costo anche di ridurre la concorrenza. Troppe però le deroghe ai certificati antimafia. «Ma siamo ancora molto indietro — sostiene Andrea Mascolini, direttore generale dell'Oice, l'associazione che riunisce le organizzazioni di ingegneria e architettura — nella digitalizzazione dei documenti amministrativi». Ciò ritarda licenze e autorizzazioni. Difficile per esempio ricostruire sul sito del ministero lo stato di avanzamento dei vari progetti. «La digitalizzazione è ripetuta come un mantra — aggiunge Mascolini — tutte le volte che parliamo di come impiegare i fondi dei programmi europei. Con un sistema informatizzato per tutti i passaggi buro-

cratici avremmo realizzato già un significativo upgrading in termini di efficienza e trasparenza. E si saprebbe chi è responsabile di ogni incaglio del procedimento amministrativo». Ma ci sono ostacoli anche legati alle diatribe locali. Qualche esempio.

Discussioni locali

La Valdastico Nord è una delle grandi incompiute. Vent'anni di contrapposizioni politiche, soprattutto fra Pd e Lega o fra Regione Veneto e Provincia Autonoma di Trento. Acerrime rivalità tra gestori. Il tracciato è stato riprogettato per la quarta volta. La metrotranvia di Seregno era prevista per l'Expo 2015, ma il progetto esecutivo non c'è ancora. Troppe le richieste di varianti delle varie amministrazioni interessate. Anche in questo caso siamo alla quarta revisione.

Un'altra annosa vicenda è quella del Crescent sul lungomare di Salerno. Dopo un ricorso di Italia Nostra, il Consiglio di Stato ha annullato il parere del Comune e ha rinviato tutto alla Soprintendenza che già aveva dato in passato il suo via libera al progetto originario. L'elenco potrebbe essere sterminato. I cantieri sono sempre un disagio. Qualche volta un danno immediato. Ne sanno qualcosa, tanto per fare un esempio, i residenti lungo il tracciato della linea metropolitana 4 di Milano che proprio nei giorni scorsi ha completato, con la caduta dell'ultimo diaframma, lo scavo sotterraneo. Il lockdown degli esercenti durerà ancora a lungo. E si è sommato a quello primaverile. Come loro tanti altri in Italia. I risarcimenti sono ovviamente indispensabili. Ma ancora di più, a livello generale, una comunicazione attenta ad avvertire per tempo la popolazione degli inevitabili disagi e renderla partecipe dei progetti, coinvolgendo il maggior numero di persone, accettando modifiche e spiegando gli effetti positivi nel tempo su reddito e occupazione. valori.

Nella prima fase dei lavori della linea ad alta velocità Torino-Lione, il progetto rispondeva quasi esclusivamente a una logica di efficienza ferroviaria, insensibile alla complessità ambientale e sociale. «Il dialogo che si è poi instaurato con le comunità locali — spiega Mario Virano, direttore generale di Telt — ha portato all'elaborazione di un nuovo progetto, isolando gli estremisti». Il *débat public*, che la Francia adottò nel 1995 con la legge Barnier, è stato introdotto nel nostro ordinamento solo nel 2018. L'opposizione all'opera del sindaco di Lione, il verde Grégory Doucet, non dovrebbe comportare ritardi. Parigi coinvolge con il *débat public* le comunità, ma poi decide. «Per le opere complesse e rilevanti — aggiunge Virano — i francesi prevedono anche un meccanismo, affidato ai prefetti, di *demarche grands chantiers*, soprattutto sul versante della formazione, delle ricadute sul lavoro e la riqualificazione del patrimonio, uno strumento anche per combattere lo spopolamento di alcuni comuni. Le compensazioni non bastano, bisogna far capire che le opere servono, soprattutto alle prossime generazioni. E qui non è una questione di norme o capitali, bensì di cultura democratica».



Polemiche verdi Il raddoppio della linea ferroviaria tra Pescara e Bari, in particolare nel tratto Termoli-Lesina, è bloccato dalle preoccupazioni del ministero dell'Ambiente sul futuro di una specie protetta: l'uccello fratino