



Consenso LOMBARDIA

Un ostacolo che per Roberto Formigoni, presidente della regione Lombardia, è superiore alla scarsità delle risorse economiche, riguarda il consenso, in parte giustificato dalla difficoltà di intervenire in uno dei territori più densamente urbanizzati d'Europa. Va segnalato però l'accentuarsi nella regione anche di tendenze distorsive, che complicano ulteriormente la realizzazione dei progetti: la ricerca di scorciatoie procedurali e un uso strumentale delle ragioni del dissenso. Il tentativo di velocizzare si spinge fino a mettere in discussione le stesse procedure della Legge Obiettivo, che già riduce notevolmente i tempi rispetto alla Merloni: il presidente della Brebemi Spa, Francesco Bettoni, nel maggio scorso ha chiesto provvedimenti speciali da parte del Governo per aprire i cantieri subito, quando ancora il progetto era (ed è) a livello di Preliminare, a sua volta sviluppato in soli quattro mesi. Il risultato è una riduzione dei margini per una corretta progettazione, rendendo meno accurato l'inserimento nel territorio, accentuando quindi contestazioni e resistenze, ma anche un aumento dei rischi di errori progettuali, fino al paradosso di disegnare infrastrutture non compatibili o in contrasto con altre (la Brebemi, ad esempio, ha conflitti di sovrapposizione con la nuova linea AV Milano-Venezia). Da qui un aumento dei costi e, non ultimo, un progetto definitivo difforme dal preliminare – la stessa Unione europea è intervenuta su questo problema, avviando nei mesi scorsi una procedura d'infrazione contro l'Italia – tanto da costringere al rifacimento del progetto e alla ripetizione delle procedure.

L'altro aspetto, quello dell'uso politico del dissenso, presenta alcuni casi emblematici a Milano, fra i quali spicca quello legato alla realizzazione dello svincolo di piazza Maggi, punto d'arrivo dell'autostrada Milano-Genova e da sempre nodo critico della viabilità milanese: qui una serie di comitati ha sostenuto che la zona sarebbe stata devastata da un mostro ecologico e il traffico sarebbe aumentato; dopo la sua realizzazione nessuno contesta più, perché il traffico è diminuito, così come l'inquinamento atmosferico e acustico, e i comitati militanti si sono spostati a protestare contro un'altra infrastruttura (oggi il parcheggio sotto la Darsena, che dovrebbe consentire il recupero e la pedonalizzazione dei navigli e in seguito la realizzazione del porto turistico di Milano, fiore all'occhiello dell'idrovia Locarno-Venezia).

Con la giunta Albertini il problema del consenso è in parte superato – sostiene Giorgio Goggi, assessore ai Trasporti e alla mobilità del Comune di Milano – nel senso che non si fa bloccare dai dissensi strumentali: l'atteggiamento è quello di studiare attentamente gli interventi, tener conto che gli elettori agiscono per delega e non per democrazia diretta, oltre che del fatto che molto spesso la democrazia diretta è manipolata ed è quindi importante, innanzitutto, il consenso nelle forze politiche di maggioranza, e poi una valutazione tecnica delle ragioni del dissenso.

Estratto dalla rivista Quarry and Construction, Dossier Lombardia, Agosto 2004