

L'ANALISI

Da Porto Tolle a Monselice
viaggio nell'Italia dei Nimby

LUCA PAGNI

Un tempo erano le discariche, i depositi di scorie radioattive, le superstrade. Ora sono le centrali elettriche, i rigassificatori e gli impianti delle rinnovabili. Cambiano gli obiettivi, adattandosi alle mode, alla crisi economica e al mutare delle tecnologie. Ma non la sostanza: nel nostro paese è sempre più difficile conciliare sviluppo economico, carenza di infrastrutture e tutela ambientale. Detto in termini più crudi: aumenta, anno dopo anno, il numero di progetti industriali privati e opere pubbliche bloccate da contestazioni, ricorsi al Tar, procedure burocratiche senza fine.

► segue alle pagine 6 e 7

LUCA PAGNI

Segue dalla prima

Ma anche dalle scelte del governo che, a sentire gli operatori, a ogni finanziaria promette - sulla carta - di riaprire il rubinetto degli investimenti, salvo poi non deliberare i finanziamenti necessari.

Se il tema, nelle ultime stagioni, è stato dominato da episodi eclatanti come i blocchi ai cantieri dell'Alta velocità Lione-Torino, dalle barricate contro gli impianti di smaltimento dei rifiuti in Campania, o dai fondi che non arrivano mai per i cantieri della Pedemontana in Lombardia, negli ultimi giorni è tornato alla ribalta per il clamoroso stop imposto dal Consiglio di Stato alla riconversione a carbone della centrale Enel di Porto Tolle, in provincia di Rovigo. Dove l'aggettivo clamoroso si può adattare sia alle dimensioni dell'investimento, 2,5 miliardi per ammodernare i vecchi gruppi che ora bruciano olio combustibile, sia per il numero di lavoratori (oltre 6 mila in cinque anni) e imprese (fino a 400) coinvolte, indotto compreso. In un'area geografica, il Polesine, che non brilla certo per la ricchezza del tessuto industriale, lo scontro non è solo tra associazioni ambientaliste che hanno fatto e vinto il ricorso (Italia Nostra, Wwf e Greenpeace) e l'Enel. Ma anche tra interessi economici contrapposti: a favore della riconversione si sono schierati i sindacati, per una volta uniti, politici e persino la diocesi. Dall'altra ci sono gli operatori turistici della costa adriatica di Porto Tolle che si sono uniti agli ambientalisti contro il progetto.

Un caso analogo ancora in Vene-

to. A Monselice il Tar ha bocciato il "revamping" del cementificio della Italcementi (gruppo Pesenti), perché in contrasto con le norme che tutelano il Parco dei Colli Euganei (che pure aveva dato il via libera e per questa ragione è stato condannato a pagare 4 mila euro ai ricorrenti). Qui lo scontro non è solo cittadini e ambientalisti contro Italcementi, ma tra enti locali su fronti contrapposti: il comune di Monselice (appoggiato dalla provincia di Padova) contro i sindaci dei comuni confinanti.

Il fenomeno è ormai oggetto di studi universitari: ha preso il nome di Nimby, dall'acronimo inglese che sta per "Not in my back yard", che si può tradurre elegantemente con un "per favore, costruisco dove vuoi ma non dove abito io". Un fenomeno che nel nostro paese è cresciuto al tal punto da aver dato vita a osservatori specializzati come il Forum Nimby, che da 14 anni monitora tutti i casi di opposizione a «opere di pubblica utilità e agli insediamenti industriali». Nell'aprile scorso ha fornito i dati sul 2010: i fronti aperti sono stati 320, con una crescita del 13,1% sull'anno prima. Colpisce il fatto che, il maggior numero di opposizioni locali si trovi nelle aree più ricche del paese: il 50% dei casi coinvolge regioni del Nord. Con il record assoluto che appartiene - guarda caso - al Veneto, dove sono 43 le opere bloccate dalle proteste locali. Mentre Centro e Sud di dividono equamente il resto.

Una tendenza confermata anche da Bankitalia: anche usando altri criteri, via Nazionale ha calcolato che le contestazioni erano 85 nel 2006 e sono arrivate a 156 nel 2009.

Ma il Forum Nimby fotografa anche l'evoluzione delle proteste e dei suoi bersagli: il maggior numero di contestazioni, per il secondo anno consecutivo, riguarda il comparto dell'elettricità (58% dei casi), seguito dallo smaltimento dei rifiuti (32,5%), mentre più lontano ci sono infrastrutture (5,3%) e impianti industriali (4,1%). Ma non solo: seguiamo il dettaglio del settore elettrico, l'85% delle contestazioni riguarda impianti destinati alla produzione di energia rinnovabile, con un incremento notevole (+20%) per l'opposizione a centrali a biomasse.

Anche per quest'ultima voce il ca-

so più eclatante riguarda l'Enel. Sul fiume Mercure, al confine tra Basilicata e Calabria, ha investito 60 milioni per riconvertire una vecchia centrale degli anni '70 con un nuovo impianto dove bruciare scarti della lavorazione del legno. Ma tutto è bloccato dal veto incrociato delle Regioni: da Reggio Calabria è arrivato il via libera mentre lo stop è stato imposto da Potenza, che ha preso le difese dei responsabili del Parco naturale del Pollino, nel cui territorio si trova la centrale. L'episodio serve a spiegare come i progetti non vengano bloccati solo dai ricorsi dei comitati di cittadini o dagli ambientalisti. A mettersi di mezzo, spesso, sono i politici o la mancanza di politica. Nel primo caso, gli anglosassoni hanno coniato l'ennesimo acronimo che riassume la posizione degli amministratori locali che fanno parte del partito del no: viene indicato come Nimto, che sta per «Not in my term of office», ovvero "fatele ma non durante il mio mandato elettorale". Sempre il Nimby Forum calcolato nel 23% le opere bloccate dai politici locali, di poco inferiore al 25,4% degli stop imposti dai comitati dei cittadini.

Un caso clamoroso, in questo senso, è quello del rigassificatore di Brindisi, dove British Gas è bloccata da 12 anni, avendo contro tutti gli enti locali, senza trovare una soluzione per il suo impianto che dovrebbe trattare 8 miliardi di metri cubi di gas all'anno.

Ma anche l'assenza di politica diventa un freno alla realizzazione delle opere. Le difficoltà nascono anche dalla complessità delle norme, frutto di una mancata riforma delle amministrazioni pubbliche e di una semplificazione normativa, sempre promessa, mai realizzata.

Lo chiede, da tempo, a gran voce Confindustria. Che ha anche una sua ricetta. Ecco come l'ha spiegata, di recente, il vicepresidente di viale Astronomia con delega alle Infrastrutture, Cesare Trevisani: «Bisogna riformare il titolo quinto della Costituzione in modo da eliminare i veti incrociati tra opere regionali e opere di interesse nazionale». Detto in altri termini, per gli industriali, andrebbe messo nero su bianco che gli interessi nazionali superano quelli locali. Non solo: per Confindustria sarebbe anche il caso di sfrondare il numero degli enti locali che possano dire la loro sulla bontà di un progetto.

to. Nelle parole di Trevisani questo significa che alla conferenza di servizi, snodo fondamentale nel processo autorizzativo. «è giusto che ci siano i rappresentanti eletti negli enti locali, che rappresentano l'intero territorio» mentre «non si capisce perché debbano esserci anche soggetti plurimi e intermedi come gli enti parco». Si torna così al punto di sempre, come conciliare sviluppo e tutela ambientale e gli industriali hanno pochi dubbi su quale sia l'aspetto che dovrebbe comunque prevalere.

Di sicuro, la già cronica difficoltà dello Stato di finanziare con regolarità le grandi opere pubbliche è diventata patologia con lo scoppio della crisi. Il ministro Giulio Tremonti in nome della salvaguardia dei conti pubblici non ha tagliato solo scuola e cultura. Se ne sono accorti, per esempio a Milano, dove la Pedemontana avanza solo grazie ai fondi arrivati fino a due anni fa e con gli stanziamenti del precedente governo Prodi. O il sindaco uscente Letizia Moratti che si è vista lesinare anche i soldi per la gestione ordinaria dell'Expo. Tutto questo amplia sempre di più il "gap" con il resto d'Europa: quarant'anni fa, l'Italia aveva una dotazione complessiva di quasi 4 mila chilometri di autostrade, seconda solo alla Germania che ne aveva più di 6 mila. Oggi, il nostro paese ne ha 6.600 chilometri, ma la Germania è salita a 13 mila chilometri. E dei 16 mila chilometri di rete ferroviaria, solo mille sono ad Alta velocità, ultimo tra i paesi più avanzati dell'Europa occidentale.

C'è chi sostiene che quello che sulla carta potrebbe essere un risparmio - perché i soldi promessi non vengono poi garantiti - in realtà è un costo sociale che l'Italia paga carissimo. È con questa idea che è nato il rapporto "I costi del non fare", diventato un appuntamento fisso di Agici Finanza di Impresa, un team guidato da Andrea Gilardoni, docente alla Bocconi in Economia e gestione delle imprese. «Il costo del non fare è una sorta di tassa occulta - spiega Gilardoni - che i cittadini pagano a causa della mancata realizzazione di infrastrutture necessarie allo sviluppo».

Nell'orultimo studio, hanno calcolato che il non fare una determinata serie di opere di cui l'Italia avrebbe bisogno per recuperare il gap infrastrutturale nell'arco temporale che va dal 2009 al 2024 potrebbe costare alla collettività fino a 384 miliardi di euro, il valore di almeno dieci finanziarie. Qualche esempio: la mancata costruzione di 5.500 chilometri di elettrodotti costerà al paese 20 miliardi di costi in più. Mentre la mancata realizzazio-

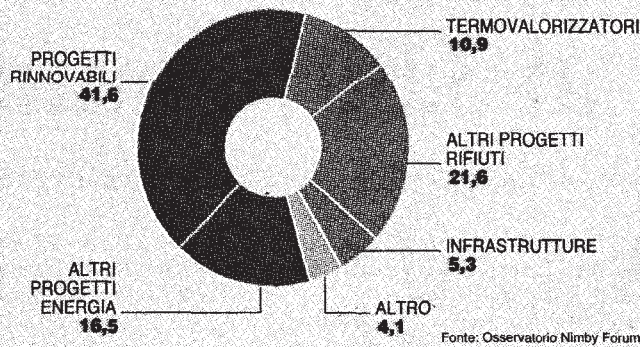
ne di 850 chilometri di alta velocità costeranno 65,4 miliardi. Forse non è convenuto a Tremonti lasciare i rubinetti chiusi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Parco dei Colli Euganei aveva dato il suo ok e ora è stato condannato a pagare i danni

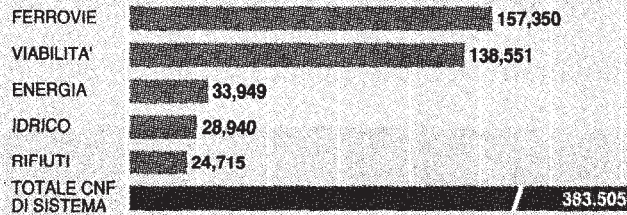
Energia: effetto Nimby sui progetti

I 320 progetti contestati in Italia nel 2010; per tipologia



I costi del non fare

I CNF sono costi che la collettività potrebbe sostenere se non venissero realizzate le infrastrutture previste, settore per settore, in miliardi di euro



Nei grafici: il blocco dei progetti ha prodotto molti studi, analisi e monitoraggi sul fenomeno

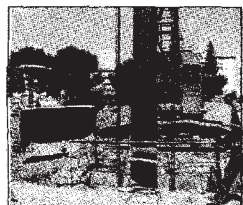
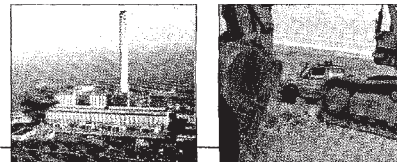


e rigassificatori, centrali a biomasse ma anche impianti per le altre energie rinnovabili. La pleora di soggetti coinvolti nelle conferenze dei servizi Più al Nord che nel resto del paese, più in Veneto che in Lombardia. E non sono rilevanti le tipologie: si bloccano ferrovie e nuove strade, cementifici

L'Italia ostaggio dei Nimby

Sono 320 le opere bloccate

Da Porto Tolle a Monselice: la mappa del non fare



BLOCCHI E PROTESTE

Qui sopra, manifestazione contro l'autostrada Tirrenica. A lato, da sinistra, la centrale Enel di Porto Tolle, l'impianto di rigassificazione di Brindisi, i lavori per la linea ad alta velocità tra Torino e Lione



Fulvio Conti, Ad Enel: oltre Porto Tolle si è visto bloccare un'altra centrale tra Calabria e Basilicata



Carlo Pesenti, Ceo Italcementi Il Tar ha bloccato il revamping del cementificio di Monselice



Sam Laidlaw, Ceo di Centrica, che controlla British Gas, bloccata da 12 anni sul rigassificatore di Brindisi