

Ecco quanto ci costa l'oltranzismo della sindrome Nimby

Entro la fine di luglio è atteso il decreto sblocca Italia. Bene, anzi benissimo, perché sono tante le opere incompiute. Un macigno che grava sulla competitività del paese e sugli investimenti stranieri. Perché queste opere sono bloccate? Alcune perché invischiata in pastoie burocratiche, molte altre a causa delle contestazioni nimby. L'acronimo inglese di "Not in my back yard", che in italiano significa "Non nel mio cortile", indica le proteste che bloccano opere di pubblico interesse, talvolta persino strategiche. Il caso della Tav in Val di Susa è noto. Per un caso noto a tutti, ve ne sono centinaia di altri sconosciuti. Tante opere bloccate che assieme bloccano il paese. Sì, l'Italia ha davvero bisogno di essere sbloccata. Sarebbe utile che il governo, oltre a far ripartire le opere, cogliesse l'occasione per riformare la normativa sulle infrastrutture, eliminando alla radice le cause del fenomeno Nimby. Alcune proposte le ho avanzate in una ricerca recentemente realizzata per l'Istituto Alti Studi Strategici e Politici di Milano, e che cercherò tra poco di riassumere.

Secondo i dati dell'ultimo rapporto Nimby Forum 2013, i casi Nimby in Italia sono ancora saliti, facendo registrare un più 7 per cento. Il comparto elettrico con 222 impianti continua a essere il più colpito dalle proteste e ben il 62,7 per cento del totale delle opere censite afferisce a questo settore. Proprio oggi si presentano a Roma i nuovi dati del rapporto 2014. Il prezzo più salato che paghiamo per questo fenomeno però è quello che non si vede.

Quanta ricchezza avrebbero potuto creare queste opere una volta compiute? Quante opportunità di lavoro, scambio di conoscenze, ulteriori investimenti, avrebbero potuto creare? Secondo i calcoli dell'Osservatorio sui "Costi del Non Fare", la mancata realizzazione di opere previste

causerà al paese un danno di 500 miliardi di euro nel periodo 2013-2027. Il rapporto mette poi in evidenza i costi della mancata realizzazione di opere in alcuni settori strategici. Energia, oltre 110 miliardi di euro di costi se non si realizzeranno 28.000 mw di impianti di produzione - soprattutto rinnovabili - 6.750 km di reti elettriche e oltre 200.000 mw di impianti per l'efficienza energetica. Trasporti, 230 miliardi di euro se non si realizzeranno 1.800 km di autostrade - nuove e ampliamenti - e 1.330 km di ferrovie tra alta velocità e convenzionali. Sono solo alcuni numeri ma bastano per dare un'idea.

Per il governo non sarebbe poi così difficile aggredire il problema. Proviamo a dare qualche suggerimento in tre semplici punti. Punto primo, basta con la logica del blitz. Se il governo decide di realizzare un'opera su un determinato territorio, occorre avviare un percorso di dialogo preventivo, con regole e tempi certi, informando la popolazione locale e ricevendo anche richieste, laddove praticabili, di modifiche al progetto. Per fare questo occorre investire del tempo? Sicuramente sì, ma quando non lo si fa i tempi si allungano sine die. E allora tanto vale prevenirlo fissando dei paletti. Occorre che i progetti dell'opera incorporino forme di dialogo strutturato con le comunità locali. La buona capacità di comunicare il progetto deve essere importante tanto quanto le sue caratteristiche tecnico ingegneristiche. Gli ingegneri devono imparare a lavorare fianco a fianco con chi è in grado di dialogare con il territorio e valorizzare il progetto. Punto secondo, non inventiamoci l'acqua calda e guardiamo alle esperienze che all'estero hanno funzionato meglio che da noi. Il caso francese, del débat public, è il più citato dalla letteratura e potrebbe essere un ottimo punto di partenza.

Altri spunti vengono anche dal modello tedesco, dove il dialogo con la comunità locale è facilitato da un mediatore professionista, terzo e addirittura iscritto a un apposito albo. Punto terzo, ripartiamo da alcune buone proposte già avanzate in questa direzione.

In Parlamento giace un disegno di legge presentato da Ermete Realacci (Pd) in questa legislatura, mentre sul finire del 2012 un'iniziativa analoga è stata presentata dall'allora ministro dello Sviluppo, Corrado Passera. Entrambe si richiamano al modello francese. Perché non ripartire, e velocemente, da qui? Dobbiamo smetterla di essere il paese del paradosso. Mentre la Tav in Val di Susa è vista da molti come il demone, l'alta velocità che in tre ore collega Milano con Roma, e poi via via con molte altre città, ha migliorato la vita di italiani e turisti, facilitato i viaggi di lavoro e di piacere. Ancora, secondo uno studio di At Kearney del 2011, se da Singapore si deve spedire via mare una merce con destinazione finale Milano, si fa prima a passare da Anversa che da Genova. Intanto mentre blocchiamo infrastrutture strategiche costruiamo cattedrali nel deserto. Alcuni numeri. Aeroporto di Bolzano: 83 passeggeri in media al giorno nel 2013; Brescia: 32; Crotone: 83; Cuneo: 844; Foggia: 18; Forlì: 132; Grosseto: 12; Parma: 587; Perugia: 660; Siena: 0.86 (fonte: B. Pagliaro, "Senza rete. Infrastrutture in Italia: cronache del cambiamento", Guerini e Associati, 2013). Allora si potrebbe chiedere al governo Renzi: che facciamo con la sindrome Nimby, la sblocciamo?

Roberto Adriani

Specialista di Crisis Communication e Public Affairs. La ricerca è stata condotta in collaborazione con IASSP (Istituto Alti Studi Strategici e Politici)

