

ANALISI**È cruciale
passare
velocemente
al decreto**di **Giorgio Santilli**

Una buona notizia in una campagna elettorale che ignora totalmente il nodo delle infrastrutture. Sia pure con qualche ritardo, il Governo dà il via al piano nazionale per lo sviluppo aeroportuale avviato tre anni fa. Il ministro Passera ha detto ieri che il piano degli aeroporti si aspettava da 26 anni, da quando cioè, nel 1986, fu approvato il primo piano generale dei trasporti.

Vale la pena di ricordare, però, soprattutto che è il piano uno strumento che ci allinea ai migliori standard europei: non solo perché finalmente abbiamo un piano - e non è poco -, ma anche perché è un buon piano. Gran parte del merito di questa operazione va allo studio realizzato da One Works, Kpmg e Nomisma ormai due anni fa per l'Enac: quel documento ha costituito l'ossatura del piano e soprattutto ha ammodernato il modo di fare pianificazione dei trasporti in Italia grazie a un processo di consultazione che ha tenuto sempre fermi i principi e gli obiettivi fondamentali.

Non il solito piano generico, ambiguo e freddo che spesso si è visto in Italia quando si parla di trasporti e urbanistica, ma un piano in linea con le migliori prassi continentali. In tre anni, da quando è cominciato l'iter del piano, è cambiata la pianificazione aeroportuale in Italia e anche la percezione che della pianificazione hanno gestori, territori e istituzioni.

La razionalizzazione degli scali secondo criteri europei, l'eliminazione di ogni forma di contributo statale agli scali minori in perdita (la cui

competenza passa alle Regioni), il tentativo di pianificare gli investimenti in relazione alle esigenze di traffico sono punti qualificanti del lavoro svolto. Anche la decisione di Passera di andare oltre il lavoro tecnico e cancellare l'ipotesi di apertura dei nuovi scali di Viterbo e Grazzanise arriva da considerazioni serie.

Ora è importante che questo strumento arrivi in porto e dalle linee guida si passi al vero e proprio decreto. Questo potrà farlo solo il prossimo Governo, da cui ci si aspetta non solo continuità con il lavoro svolto, ma anche che recuperi i due capitoli del piano che si sono persi per strada (o almeno sono praticamente scomparsi dalla presentazione): quelli di un piano puntuale (e non ambiguo) dei collegamenti intermodali (soprattutto ferroviari) e quello dei piani (e dei tavoli) territoriali che dovrebbero comporre gli interessi urbanistici, locali, di sviluppo delle aree. Sono due categorie di interessi forti senza i quali la pianificazione, globale e locale, sarebbe comunque mancante di un pezzo importante.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

