



Grandi Navi Se la politica ignora le leggi

Come si sceglie un'opera pubblica importante come un canale o una infrastruttura portuale? E, in particolare, un'opera di fatto reclamata come urgente per Venezia dal decreto Passera-Clini dell'ormai lontano 2012, all'indomani del disastro della Concordia, e per la quale un ordine del giorno approvato all'unanimità dal senato, nel 2014, aveva impegnato il governo ad assicurare tutte le valutazioni opportune?

Dopo l'inconclusione dei passati governi e dell'autorità portuale (nonché di comune e regione che pure hanno voce in capitolo), la croce è ora sulle spalle del ministro delle infrastrutture. Trapela da tempo il numero (14) di progetti e ipotesi sul tavolo. Trapela la notizia di richiesta del ministero a l'autorità portuale di valutarne in particolare alcune (3) soluzioni, ... ma in base a quale procedura? Mentre le scorciatoie procedurali a suo tempo assicurate dalla Legge Obiettivo (legge 443/2001), sono ora cassate dall'opportuna abrogazione di

quella normativa operata dall'ultimo correttivo del codice degli appalti (decreto legislativo 56/2017), vorrei qui ricordare che, a prescindere dalle soluzioni verso le quali si vuole andare a parare - dentro o fuori laguna che siano - ci sono fior di normative che stabiliscono come si debba procedere. A rischio di apparire sacciente, ma per desiderio piuttosto di una sana "normalità" nella gestione delle questioni che attanagliano - come si diceva un tempo - la nostra Venezia, ricordo innanzitutto il titolo III del citato codice degli appalti (decreto legislativo 50/2016 e successive modifiche), ivi comprese le nuove procedure di dibattito pubblico, sia il decreto legislativo 228/2011 che regola la valutazione degli investimenti per opere pubbliche, nonché le relative "linee guida" emanate nel giugno 2017 dal ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i settori di propria competenza. Vi si richiede "perfino" la valutazione ex ante dei fabbisogni, l'individuazione delle diverse

soluzioni progettuali possibili, le analisi non solo ambientali, ma anche costi-benefici, costi-efficacia, di redditività sociale e di sostenibilità economico-finanziaria, di rischio, ecc. Sì, è vero: a volte i testi normativi sono pure ben fatti, soprattutto quando più rimessi alla tecnica, peccato che talvolta la politica gli ignori o voglia fare diversamente e di suo.

Marco Zanetti
ass. Venezia Cambia



Peso: 12%