

... e le infrastrutture urbane?

Più potere decisionale ai Comuni per proporre interventi sul territorio ma resta fondamentale il sostegno dello Stato e delle Regioni per finanziare la realizzazione delle opere infrastrutturali nelle città

Francesca Cusumano

Parla il Presidente dell'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani Leonardo Domenici.

Progetto&Pubblico: Sono molti, ormai, a chiedere a gran voce una Legge Obiettivo anche per le città. Al convegno annuale dell'Oice il deputato ds, Michele Vianello, ha proposto un sistema di leggi obiettivo che siano di competenza locale per accelerare l'iter delle amministrazioni – committenti e per dare agli amministratori locali più potere decisionale. Lei è d'accordo?

Domenici: Alla notizia della predisposizione di una Legge Obiettivo per le città, da parte del Mini-

"Dall'emanazione della Legge Obiettivo (n. 443/2001), i Comuni rivendicano un ruolo chiave nella gestione del territorio, che non può essere affidato in via esclusiva allo Stato e alle Regioni. I Comuni devono essere pienamente inseriti all'interno della dinamica decisionale, mantenendo un ruolo forte di proposta riguardo gli interventi sul proprio territorio".

stero Infrastrutture e Trasporti, l'Associazione dei Comuni Italiani ha subito richiesto un incontro al Ministero per contribuire alla stesura del provvedimento, al fine di fornire un apporto costruttivo all'elaborazione di un'efficace strategia di incremento qualitativo e quantitativo delle infrastrutture urbane.

Dall'emanazione della "Legge Obiettivo" (n.443/2001), i Comuni rivendicano un ruolo chiave nella gestione del territorio, che non può essere affidato in via esclusiva allo Stato e alle Regioni. In quanto soggetti istituzionali titolari di funzioni proprie e competenze specifiche riguardanti il territorio, i Comuni devono essere pienamente inseriti all'interno della dinamica decisionale, attraverso

il confronto nella sede naturale e competente che è la Conferenza Unificata, mantenendo un ruolo forte di proposta riguardo gli interventi sul proprio territorio. L'Anci, pertanto, nelle opportune sedi istituzionali ha sempre sostenuto che il pieno coinvolgimento delle comunità locali nelle scelte riguardanti la gestione del territorio dovrebbe essere obietti-

vo comune, che consenta di evitare malcontento presso la cittadinanza al fine di individuare soluzioni più vicine ai problemi reali. In conclusione sarebbe auspicabile un sistema di leggi obiettivo di competenza locale che acceleri l'iter delle amministrazioni committenti, in quanto l'emergenza delle aree urbane non permette ulteriori rinvii, ma necessita di un forte, immediato intervento.

Progetto&Pubblico: Come pensa che le amministrazioni locali possano fare fronte al taglio delle risorse decise dalla finanziaria e a procedere ugualmente con i loro programmi riguardo alle opere pubbliche?

Domenici: L'Anci ha da tempo sottolineato la necessità immediata di un intervento collegiale del Governo, per avere garanzie circa l'esistenza di risorse adeguate alle dimensioni del problema relativo alla realizzazione delle opere infrastrutturali. Purtroppo, anche quest'anno, i Comuni debbono fare i conti con i tagli ai trasferimenti previsti dalla finanziaria. Abbiamo espresso forte preoccupazione per l'assenza in Finanziaria di risorse adeguate a finanziare iniziative nel settore della mobilità sostenibile ed in particolare nel Trasporto Pubblico Locale.

L'attribuzione di risorse per le infrastrutture di mobilità urbana, ad esempio, avrebbe fornito i

"Sarebbe auspicabile un sistema di leggi obiettivo di competenza locale che acceleri l'iter delle amministrazioni – committenti, in quanto l'emergenza delle aree urbane non permette ulteriori rinvii, ma necessita di un forte, immediato intervento".



"L'Anci ha da tempo sottolineato la necessità immediata di un intervento collegiale del Governo, per avere garanzie circa l'esistenza di risorse adeguate alle dimensioni del problema relativo alla realizzazione delle opere infrastrutturali".

mezzi per risolvere con una procedura accelerata, i problemi latenti ed i nodi irrisolti di una riforma che, proprio nella fase di avvio definitivo, ha registrato più di un motivo di *impasse*. Ad ogni modo, nel formulare la domanda si stanno confondendo due piani distinti. Il taglio ai trasferimenti erariali operato dalla Finanziaria riguarda le spese correnti, ossia la gestione dei servizi. Il problema del finanziamento degli interventi infrastrutturali, invece, si colloca su di un piano diverso. Dalla riforma dei trasferimenti erariali non c'è più stato un finanziamento sistematico degli investimenti, tranne in casi sporadici ben determinati come la legge n. 211/92, che riguardava gli investimenti nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa ed il cui flusso si è interrotto a partire dalla Legge Finanziaria del 2001. Ormai da diversi anni, quindi, non ci sono più fondi per finanziare gli investimenti, inoltre solo pochi Comuni avrebbero grosse pos-

sibilità di manovra in tal senso. Pertanto, crediamo che il sostegno dello Stato e delle Regioni sia fondamentale per finanziare la realizzazione delle opere infrastrutturali nelle città. Anche la dismissione del patrimonio disponibile degli enti locali, non può che rappresentare un'una tantum che comunque non risolverebbe il problema del finanziamento di questa tipologia di interventi.

Progetto&Pubblico: Lei ritiene che le grandi opere infrastrutturali funzionino da volano per lo sviluppo economico delle città italiane? E qual è il giusto mix tra tutela e sviluppo per l'immagine vincente delle città d'arte?

Domenici: L'obiettivo di sostenere iniziative di valorizzazione delle strutture urbane, al fine di contribuire al potenziamento infrastrutturale del territorio, in una prospettiva di sviluppo del sistema delle città (contenuto anche nel punto 9.10 dedicato alle città dell'allegato sulle infra-

strutture al DPEF approvato dal Governo), non può comunque prescindere dalle previsioni di uso del territorio contenute negli strumenti urbanistici delle amministrazioni locali ed, inoltre, deve contenere un'indicazione dell'efficacia degli interventi proposti rispetto agli obiettivi generali di sostenibilità ambientale, con particolare riguardo alle città d'arte dove la realizzazione di un'opera infrastrutturale, indispensabile per lo sviluppo del territorio, dovrà necessariamente avvenire con modalità tali da rispettare l'integrità delle città stesse, facendo attenzione soprattutto alle loro parti più "sensibili" dal punto di vista storico, artistico e paesaggistico.

Progetto&Pubblico: Sulla loggia degli Uffizi progettata da Isozaki è stato sollevato un gran polverone, di fatto è rimasto tutto bloccato. Cosa ha in progetto di fare il comune di Firenze?

Domenici: Questa rischia di diventare una ferita aperta nel cuore di Firenze. Io non ne faccio una questione di natura politica, estetica o ideologica: quello che a me interessa, come fiorentino e come sindaco, è salvaguardare la città e scongiurare il rischio che in piazza del Grano, dove è prevista la nuova uscita del museo, resti un cantiere aperto e fermo per chissà quanto tempo. Il progetto di Arata Isozaki ha vinto un concorso internazionale bandito nel '98 dalla Commissione per i Nuovi Uffizi istituita dal ministero per i Beni culturali, ed oggi l'opera avrebbe dovuto già essere conclusa. Siamo invece ancora nella totale incertezza. Per questo, insieme al presidente della Regione Martini, ho scritto al ministro Giuliano Urbani per proporre l'istituzione di un 'luogo istituzionale' dove esaminare e verificare la situazione; non solo riguardo le valutazioni tecnico-scientifiche sul valore dei reperti trovati durante gli scavi archeologici nella piazza, che di

fatto stanno bloccando i lavori, ma anche e soprattutto sull'intero grande intervento in atto per la riqualificazione e l'ampliamento degli spazi della Galleria. Penso che mai come in questo caso sia necessaria una leale collaborazione interistituzionale fra i vari livelli di governo, visto che si parla del futuro di un bene di assoluto interesse non solo per lo Stato, ma per la città e per i suoi cittadini. Mi auguro davvero che la proposta di un tavolo fra Ministero, Regione e Comune, coerente con



Planimetria generale di Aurelio Galfetti sul tratto terminale dell'autostrada in ingresso alla città di Locarno.

lo spirito di coordinamento previsto anche dal nuovo Codice per i Beni culturali, possa aiutare a trovare una soluzione: credo che nessuno voglia mandare avanti all'infinito l'attuale situazione, con l'uscita di uno dei maggiori musei del mondo delimitata da una recinzione che sembra un bandone arrugginito. Non è un caso, aggiunto, se prestigiosi intellettuali, architetti e uomini di cultura, da Gae Aulenti a Zubin Mehta a Richard Rogers, hanno sottoscritto un appello al ministro Urbani perché i patti siano rispettati e l'opera finalmente realizzata.

"L'obiettivo di sostenere iniziative di valorizzazione delle strutture urbane, al fine di contribuire al potenziamento infrastrutturale del territorio, non può comunque prescindere dalle previsioni di uso del territorio contenute negli strumenti urbanistici delle amministrazioni locali e, inoltre, deve contenere un'indicazione dell'efficacia degli interventi proposti rispetto agli obiettivi generali di sostenibilità ambientale, con particolare riguardo alle città d'arte".
