

## **ESITI E PROSPETTIVE DELLE POLITICHE INFRASTRUTTURALI E DELLA LEGGE OBIETTIVO**

Il documento è stato redatto, sulla base di indirizzi e di contributi dell'intera Commissione Politiche Infrastrutturali, dal gruppo di lavoro comprendente D. Caiulo, C. Giannino, G. Imbesi e S. Sampaolo e coordinato da S. Fabbro.

### **1. Premessa**

Il gap infrastrutturale dell'Italia è rilevante<sup>1</sup> e costituisce da tempo una palla al piede per il sistema Paese, per la sua l'economia, per la funzionalità di città, territori, regioni, al nord ed ancora di più al sud. La modernizzazione infrastrutturale è, quindi, un obiettivo centrale del Paese che prescinde anche dalle specifiche posizioni politiche.

La Legge n. 443 del 2001 "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive", altrimenti detta "Legge Obiettivo" nasceva con l'obiettivo politico di accelerare la realizzazione di grandi infrastrutture e di aprirne al più presto i cantieri. La convinzione di base era quella che, l'esistenza del progetto tecnico, la sua esecutività e la sua capacità ad immettere risorse economiche nel sistema, rappresentassero gli unici criteri validi di individuazione e selezione delle opere strategiche.

Contrariamente ai propositi iniziali, improntati ad una forte selettività delle opere, il Programma delle Infrastrutture Strategiche, approvato dal CIPE ai sensi dell'art. 1 della Legge Obiettivo, ha finito invece per raccogliere tutte le opere previste dai contratti di programma e dai piani e programmi di investimento di singoli soggetti aggiudicatori come Rete Ferroviaria Italiana, ANAS, Autorità portuali, Comuni, Interporti, Regioni, Società miste ecc.. Tali previsioni, tuttavia, risultano spesso prive di un ordine di priorità, di verifiche reali di fattibilità e risultano filtrate, a monte, solo da un Piano Generale dei Trasporti approvato nel 1986 e rimasto (a tutt'oggi), unico strumento generale di pianificazione (nel 1996 si ha l'ultimo aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti). In altre parole, invece che valutazioni di priorità delle opere basate prima di tutto sull'urgenza di migliorare le possibili relazioni territoriali, hanno prevalso criteri legati esclusivamente alla loro più rapida cantierabilità.

Nel periodo che va dal 2001 al 2008, le Intese Generali Quadro, corollario indispensabile alla declinazione in termini territoriali del Programma Infrastrutture Strategiche, sono state lo strumento esclusivo di programmazione per la realizzazione delle opere.

Attraverso la Legge Obiettivo il potere della programmazione economica è stato affidato al CIPE ed è proprio il CIPE oggi che approva le opere e destina le risorse realizzando di fatto il processo programmatico del Paese.

Contestualmente, per quel che riguarda l'interazione tra politiche di sviluppo e territorio, il Quadro Strategico Nazionale, approvato dalla Commissione Europea nel luglio 2007, ha fatto propri alcuni approcci e quadri interpretativi del territorio italiano che ritroviamo anche nei Programmi Operativi (PON) e, in particolare, nel PON "Reti e Mobilità" approvato dalla Commissione europea nel dicembre 2007. Particolarmente importante risulta l'approccio metodologico proposto dal Ministero delle Infrastrutture nel DPEF 2007-2013, e poi confermato nel PON "Reti e Mobilità", che fa propri tre approcci concettuali di grande impatto innovativo:

1. i progetti di territorio;

---

<sup>1</sup> In base alla classifica del World Economic Forum per il 2008-2009 tra 134 stati, l'Italia è al 54° posto per quantità delle infrastrutture e addirittura al 73° per qualità; posizione peraltro in via di peggioramento rispetto ai principali paesi dell'Ue.

2. la governance multilivello e di settore,
3. le piattaforme territoriali strategiche.

Per quel che riguarda quest'ultimo punto, cioè il tentativo di fornire una "vision" complessiva dell'armatura territoriale del Paese, si è configurata un'articolazione delle piattaforme in *Piattaforme transnazionali*, attestate sui corridoi transeuropei, che rappresentano gli spazi di saldatura dell'Italia al sistema europeo; *Piattaforme nazionali*, che rappresentano gli spazi di rafforzamento delle connessioni tra Corridoi transeuropei, nodi portuali ed armatura territoriale di livello nazionale; *Piattaforme interregionali*, che integrano e completano le piattaforme nazionali, a sostegno dello sviluppo policentrico per il riequilibrio territoriale.

Queste visioni e questi approcci programmatori non hanno, tuttavia, mai veramente interagito con i meccanismi della Legge Obiettivo che hanno proceduto secondo una loro logica autoreferenziale. La definizione delle scelte e delle priorità infrastrutturali ha continuato a muoversi attraverso meccanismi che hanno visto protagonista quasi unico il governo centrale il quale ha interpretato la modernizzazione del Paese solo in termini di "emergenza infrastrutturale". In altre parole, si è puntato a ridurre complessità e incertezza sia sui fini, sia sui mezzi della politica infrastrutturale, attraverso l'irrigidimento decisionistico piuttosto che attraverso la costruzione di un più ampio consenso da parte di istituzioni e stakeholder.

## **2. Esiti della Legge Obiettivo**

La Legge Obiettivo, varata nel 2001, ha in parte mancato il suo scopo anche se partiva da una diagnosi corretta delle criticità. Nel 2007, infatti, solo circa il 7 per cento delle opere previste risultava completata (8 opere per un valore complessivo appena superiore ai due miliardi di euro). Tempi e costi, inoltre, si sono ulteriormente dilatati anche rispetto ad opere che non erano state incluse nel piano di intervento straordinario.

Le questioni mancate dalla Legge Obiettivo sono diverse: incapacità di definire priorità rispetto alla carenza di risorse, conflitti con i cittadini e le comunità territoriali, mancata integrazione con le altre risorse del territorio, "semplificazioni" normative che non hanno ridotto i tempi ma hanno offerto spazi alla illegalità, velocizzazioni dei procedimenti impediti da troppi formalismi giuridici, conflitti di interesse a tutti i livelli, egoismi settoriali, frammentazione dell'apparato amministrativo ma anche di quello insediativo, produttivo ecc.<sup>2</sup>. Tutte problematiche a cui la Legge Obiettivo non è riuscita a portare efficaci soluzioni.

Sintetizzando un po', le diverse carenze sono riconducibili soprattutto ad una criticità di fondo: la legge non ha ridotto ma semmai ha accresciuto e diffuso il contenzioso territoriale (vedi anche il Rapporto di Italiadecide). Ciò, in particolare, quando le trasformazioni infrastrutturali si riferiscono agli impianti per la produzione e distribuzione di energia (impianti eolici, centrali a carbone, elettrodotti ecc.) o per lo smaltimento dei rifiuti (discariche, termovalorizzatori, ecc.). Ma anche se parliamo di infrastrutture di trasporto i deficit di consenso si sono dimostrati decisivi come hanno dimostrato le vicende della Val di Susa.

Ma se la cosiddetta sindrome NIMBY riguarda tutti i paesi avanzati e non è una prerogativa solo italiana, come mai, allora, in Italia appare più aspra, radicale e diffusa?

- certamente perché il territorio italiano è particolarmente difficile (c'è ormai poco suolo utile per localizzazioni importanti; i valori storico-culturali ed ambientali del territorio sono elevati e diffusi; la densità abitativa, sui suoli più facilmente urbanizzabili, è alta);

---

<sup>2</sup> Vedi Rapporto 2009 sulle "politiche pubbliche per le infrastrutture di interesse nazionale" elaborato dall'associazione "Italiadecide".

- ma anche perché programmi e progetti, non si sono confrontati, allo scopo di suscitare consenso o almeno un certo grado di fiducia, con le precedenti difficoltà e sono stati spesso percepiti, quindi, con sospetto e diffidenza<sup>3</sup>.

Il Rapporto 2009 sulle “politiche pubbliche per le infrastrutture di interesse nazionale” elaborato da Italiadecide introduce questa interessante valutazione sugli esiti della Legge Obiettivo: per risolvere i problemi di accelerazione “la legge 443/2001 è intervenuta nel pluralismo istituzionale dei decisori delegando al governo il compito di elaborare, per alcune infrastrutture rilevanti, un regime autorizzativo più snello. Così facendo, la legge ‘stralcia’ una serie di opere dalla programmazione ordinaria degli interventi per lo sviluppo, e le affida ad una diversa *governance*. Questa architettura istituzionale si è rivelata però, nel tempo e con l’uso, meno semplificatrice del previsto. Non solo la legge e il successivo decreto attuativo 190/2002 sono stati letti come un tentativo di costruire una competenza esclusiva nazionale sulle infrastrutture, generando un numero significativo di ricorsi –dichiarati poi inammissibili o infondati dalla sentenza 303/2003 della Corte Costituzionale-. Soprattutto, le norme non hanno evitato che i ritardi si ripresentassero –anche nella forma, particolarmente delicata e visibile, della mobilitazione e del conflitto locale. Le resistenze dei territori si spiegano facilmente, come reazione alla riduzione del loro peso decisionale deliberata in legge e ancor più per decreto. L’analisi delle attribuzioni del testo, e le testimonianze di molti degli attori coinvolti negli interventi, rivelano però come questa marginalizzazione rappresenti solo un lato del disegno di *governance* cui le norme, con l’intenzione dell’efficienza, hanno affidato il processo. La successiva revisione della *regulation* non ha peraltro modificato la distribuzione dei poteri e delle capacità, e quindi le ragioni del conflitto. Paradossalmente, ciò che è mutata nel tempo è invece l’attenzione da parte delle società incaricate della messa in opera verso il consenso del territorio come condizione chiave di ‘legittimità pratica’ e viabilità dell’infrastruttura. Oggi è infatti da loro che spesso proviene la domanda di strumenti per l’*e-democracy*, e loro è il tema della scarsa legittimità delle infrastrutture promosse attraverso la legge obiettivo”.

In sintesi la politica delle infrastrutture della Legge Obiettivo, che doveva dare una grande accelerazione ai processi di modernizzazione del Paese, si è rivelata poco produttiva rispetto alle promesse pur provocando corti circuiti esiziali nei processi di decisione democratica. Si è caratterizzata, cioè, come politica neocentralista neanche molto efficace. I punti su cui è mancata sono quelli inerenti alla costruzione di una legittimazione, da parte dello Stato, ad esercitare un ruolo di programmatore ed esecutore autorevole e credibile in un contesto costituzionale che è ormai, inevitabilmente, di sussidiarietà verticale ed orizzontale ed in un contesto europeo centrato sulla “coesione territoriale”.

### **3. Prospettive legislative e di governance**

Una seria riconsiderazione delle politiche infrastrutturali, pur rimanendo come obiettivo inderogabile quello della modernizzazione del Paese, deve porsi, allora, una domanda chiave: come aumentare il consenso nei confronti delle politiche e delle previsioni infrastrutturali? Irrigidendo i meccanismi decisionali (attraverso ulteriori concentrazioni di potere verso l’alto) o, invece, dando

---

<sup>3</sup> Secondo l’Associazione PIMBY (*Please in My Back Yard*) “il contenzioso è determinato (a) dalla complessità scientifica e tecnica delle questioni da affrontare, (b) dall’incertezza relativa agli scenari futuri e (c) dalla percezione di un’iniqua distribuzione di costi e benefici”. In altre parole, secondo questa associazione che si propone di andare oltre al contenzioso promuovendo moderni processi di partecipazione democratica, NIMBY, almeno in Italia, non è la causa ma l’effetto di un processo decisionale che non si confronta in maniera soddisfacente o credibile con, appunto, (a) la complessità scientifica e tecnica delle questioni da affrontare, (b) l’incertezza relativa agli effetti futuri delle azioni trasformative (c) la reale, o percepita, iniqua distribuzione di costi e benefici nel tempo e nello spazio.

risposte credibili alle problematiche reali poste da territori e cittadini? La nostra cultura politica sembra oggi ad un bivio. Il modello dei Commissariamenti sembra seguire la prima strada<sup>4</sup>. Quello dell'Osservatorio Tav Torino Lione, la seconda. Bisogna scegliere quale di queste esperienze debba diventare lo stabile riferimento per la Pubblica Amministrazione!

INU (ma anche altre associazioni, come, per esempio, Italiadecide, PIMBY (*Please in My Back Yard*) o ARIS, Agenzia di ricerche, informazione e società) pensa che il Paese si debba modernizzare non riducendo ma semmai assicurando le giuste garanzie al territorio ed ai cittadini. Solo così si può restituire credibilità ed efficacia alla PA. Solo così si possono rimuovere i no pregiudiziali ad ogni trasformazione territoriale.

Quali, allora, i punti su cui si deve incidere? Crediamo che, al fine di assicurare credibilità ed autorevolezza all'intero processo decisionale, la fase decisiva sia quella iniziale e cioè quella di pianificazione delle opere. E' in questa fase, infatti, che si annuncia e si dispiega la sostenibilità dell'intero processo e, quindi, anche della azione complessiva della PA, in particolare:

- dimostrando la necessità e l'utilità delle opere in un coerente disegno di sviluppo di livello nazionale;

- sapendo scegliere, tra le opere utili e necessarie, quelle che presentano le soluzioni più sostenibili.

La necessità ed utilità delle opere oggi è sostenuta principalmente su base politica (gli accordi Stato-Regione) ed imposta dall'alto con atto autoritario<sup>5</sup>. Ciò, se da una parte, sul piano puramente formale, sembra limitare il contenzioso, rischia di scatenare reazioni, conflitti (o accordi non trasparenti) sui piani extra-istituzionali e con gli attori che vengono esclusi dal processo (come si è già detto).

Riteniamo che, nella fase di pianificazione, si debba intervenire in particolare su due aspetti:

- una strumentazione tecnica capace di rispondere ai problemi posti dal territorio;
- modalità efficienti e credibili della interazione inter-istituzionale e della partecipazione pubblica.

---

<sup>4</sup> E' in arrivo, peraltro, una nuova generazione di commissari straordinari per le grandi opere. E' appena stato emanato, infatti, il decreto che individua nove infrastrutture prioritarie e le affida ad altrettanti responsabili. Nulla a che fare con i poteri straordinari di Protezione civile e di ordinanza che furono attribuiti al commissario per il Passante di Mestre, forse l'unico caso vincente di commissario per le grandi opere degli ultimi dieci anni. Di successo non si può parlare invece né per i commissari "sblocca-cantieri" inventati dal governo Prodi nel 1998 né per i commissari della legge obiettivo voluti dal governo Berlusconi nel 2005. Per i nuovi commissari è però prevista la possibilità di estendere con un decreto successivo del presidente del Consiglio i poteri sostitutivi, in presenza di difficoltà specifiche.

<sup>5</sup> Secondo il Rapporto di Italiadecide la legge obiettivo impone una significativa riduzione delle capacità di partecipazione di enti e soggetti sub-regionali in due modi principali. Primo, il testo costruisce una speciale categoria di opere, definite "di preminente interesse nazionale", alle quali prevede si applichino procedure riformate di valutazione di impatto ambientale, autorizzazione integrata ambientale, concessione, aggiudicazione e realizzazione dei lavori pubblici; e delega al governo il compito di definire queste nuove procedure via decreto. Le nuove procedure impattano quindi negativamente sulla discrezionalità dei soggetti locali che 'ordinariamente' utilizzano il potere di autorizzazione e valutazione come diritto di veto, anche per far pesare le proprie ragioni -più o meno legittime- sul disegno o la ratio dell'opera. Secondo, la legge predispose anche una modifica delle conferenze dei servizi in modo che, in quella sede, "tutte le amministrazioni competenti a rilasciare permessi e autorizzazioni comunque denominate" siano autorizzate a prendere visione del progetto preliminare, ma per proporre "prescrizioni e varianti migliorative che non modificano la localizzazione e le caratteristiche essenziali delle opere" (co.2, d; enfasi aggiunta). Queste 'varianti migliorative' si configurano dunque come aggiustamenti a margine di un intervento già determinato; peraltro, vengono inserite nel progetto definitivo non in modo automatico, ma a seguito di decisione del Comitato interministeriale per la programmazione economica "integrato dai presidenti delle regioni interessate" (co.2, c). Il decreto 190/2002 aggiungerà peraltro alla procedura un nuovo progetto, quello 'esecutivo', in cui il soggetto incaricato della messa in opera può rifiutare di incorporare le varianti non legate alla localizzazione e che comportano un incremento dei costi. Lo stesso decreto imporrà agli enti locali, una volta chiusa la progettazione, semplicemente di "provvedere all'adeguamento degli elaborati urbanistici" (capo I, art.4 co.5).

#### 4. La strumentazione tecnica nella pianificazione

Il progetto tecnico se è necessario non è più sufficiente a garantire la qualità tecnica del processo che precede la realizzazione dell'opera. Ci vogliono, a monte del progetto stesso, e cioè, appunto, in fase di pianificazione, elaborazioni costruite secondo procedure scientificamente e tecnicamente soddisfacenti, capaci di fare i conti, fin dall'inizio, con vincoli, qualità e opportunità del territorio:

1. individuata la domanda di infrastrutture si devono identificare le diverse alternative possibili di organizzazione dell'offerta e di localizzazione fisica con i relativi pro e contro ai diversi livelli (compresa l'opzione zero);
2. la partecipazione delle istituzioni e del pubblico deve essere assicurata fin dall'inizio del processo, sulla base di sistemi di conoscenze condivise, non solo in termini di informazione ma anche in termini di contributi e proposte;
3. infine, piani strategici territoriali, dei vari sistemi infrastrutturali alle diverse scale, devono fare da guida reale dei processi di programmazione economico-finanziaria e di progettazione tecnica.

Due condizioni sembrano però rilevanti al fine di assicurare qualità e credibilità al processo: la completezza e trasparenza del processo e la terzietà della valutazione. Ci vuole, a questo fine, una figura istituzionale che sia garante della corretta esecuzione dell'intera procedura decisionale, della partecipazione del pubblico come della indipendenza della valutazione (sia economica che ambientale) (come accade in Francia<sup>6</sup> e nel Regno Unito<sup>7</sup>). Le valutazioni, inoltre, devono permettere di comparare vantaggi e svantaggi insiti nelle opere in sé e nelle loro alternative di sistema, attingendo anche a metodologie quantitative che altri paesi probabilmente hanno sviluppato più di noi.

Un punto essenziale, almeno per l'INU, attiene anche alla qualità tecnico-scientifica della pianificazione. Senza una pianificazione credibile non vi può essere neppure un processo decisionale, della PA, credibile. Su questa questione l'INU è il soggetto culturalmente responsabile. Un primo punto su cui dovrebbe pronunciarsi chiaramente è l'indipendenza della attività di

---

<sup>6</sup> La Commissione nazionale del dibattito pubblico (CNDP) è un'istituzione pubblica che ha il compito, fin dal 1995, di decidere sull'opportunità di organizzare il "dibattito pubblico" sulle grandi opere infrastrutturali. La CNDP:

- vigila sul rispetto delle buone condizioni d'informazione del pubblico nella fase di realizzazione dei progetti dei quali essa sia stata investita fino al collaudo delle strutture e dei lavori;
- può organizzare un "dibattito pubblico" sulle scelte generali in materia di ambiente o di gestione del territorio su richiesta del Ministro dell'ambiente, congiuntamente al Ministro competente per il progetto;
- svolge attività consultiva nei confronti delle autorità competenti e di tutti i *Maîtres d'ouvrage* su qualsiasi problema concernente la "concertazione" con il pubblico lungo tutta l'elaborazione di un progetto;
- ha il compito di adottare tutti i pareri e raccomandazioni a carattere generale o metodologico che favoriscano e sviluppino la "concertazione" con il pubblico.

<sup>7</sup> Nel Planning Act del 2008, si ha una semplificazione del regime delle autorizzazioni ed uno snellimento delle procedure per la realizzazione di opere di rilevanza nazionale in alcuni macro-settori (trasporti, smaltimento dei rifiuti, acque, particolari fonti di energia)<sup>101</sup>. La maggiore speditezza delle procedure è bilanciata, nel disegno del legislatore, da previsioni poste a garanzia della trasparenza del processo decisionale, della partecipazione pubblica e funzionali alla chiara individuazione delle responsabilità in ogni sua fase.

Un ruolo fondamentale è assegnato alla Infrastructure Planning Commission (IPC), configurata come centro unitario di imputazione delle attività (prima ripartite tra i Ministeri negli ambiti di loro competenza). Il Planning Act delinea una fase antecedente e propedeutica all'esame, da parte della IPC, delle richieste relative a progetti infrastrutturali. In questa fase (preapplication procedure) è fatto obbligo al richiedente di consultare determinati soggetti o categorie di soggetti (istituzionali o privati) i cui ambiti di competenza od interessi siano incisi dalla realizzazione del progetto previsto. E' egualmente prescritta la consultazione delle comunità locali interessate, dopo aver dato adeguata diffusione ai contenuti del progetto.

conoscenza del territorio (dei suoi rischi e valori come delle sue opportunità), dagli interessi trasformativi impliciti in piani, programmi e progetti infrastrutturali. Ciò è il presupposto metodologico essenziale affinché i processi valutativi ed in particolare la Vas, siano considerati effettivamente neutrali rispetto agli interessi trasformativi.

## **5. La governance multilivello**

Gli strumenti di cui al precedente punto devono servire ad alimentare i processi di confronto e sintesi tra i diversi livelli istituzionali coinvolti. In un contesto istituzionalmente pluralista e sussidiario è necessario che le Conferenze dei Servizi superino gli attuali blocchi e formalismi e si trasformino in vere occasioni di confronto e sintesi tra le previsioni infrastrutturali e le problematiche territoriali ai diversi livelli. Il confronto, che deve comunque essere temporalizzato, deve basarsi su una procedura decisionale trasparente e completa ed alimentarsi con strumenti conoscitivi e previsivi (precedenti punti 1 e 2) capaci di favorire il riconoscimento delle diverse posizioni e la successiva sintesi.

## **6. L'esperienza delle "Piattaforme Territoriali Strategiche" e la proposta dell'INU**

Come si è detto in precedenza, il Ministero delle Infrastrutture ha tentato, in occasione della elaborazione del Quadro Strategico Nazionale (e, quindi, a fini di programmazione essenzialmente economica), un approccio innovativo alla pianificazione territoriale delle infrastrutture basato sulla individuazione di sedici "Piattaforme Territoriali Strategiche", approccio che, però, non ha avuto gran seguito sul piano della interazione con la Legge Obiettivo. Crediamo che quel tentativo vada recuperato e rilanciato con forza. Le "Piattaforme Territoriali Strategiche", al di là di alcune debolezze strutturali che le contraddistinguono e che dovranno essere rimosse per renderle più convincenti soprattutto alle scale territoriali più vicine ai cittadini, permettono di andare oltre il vecchio Piano Generale dei Trasporti perché possono offrire il vantaggio di costituire, al contempo:

1. un quadro di riferimento strategico rispetto a cui valutare le priorità di intervento e le diverse alternative di offerta infrastrutturale;
2. una visione del territorio atta a consentire e promuovere dialogo interistituzionale e partecipazione pubblica;
3. una guida reale dei processi di programmazione economico-finanziaria.

Le Piattaforme, pertanto, opportunamente riviste e ridefinite<sup>8</sup> (per restituirne il senso profondo di "sistemi territoriali interregionali strategici"), possono offrire quel quadro di riferimento, sia infrastrutturale e sia territoriale capace di favorire quelle sintesi multisettore e multilivello di cui si è detto in precedenza.

---

<sup>8</sup> In linea di massima, ci sono diverse debolezze, in parte concettuali ed in parte nominalistiche, delle Piattaforme che vanno affrontate ed adeguatamente superate:

- Le Piattaforme rimandano ad un lessico di origine trasportistica (le "Piattaforme logistiche") e, come tali, danno l'impressione di riguardare solo una funzione, per quanto importante (quella, appunto, trasportistica), del territorio;
- Se, invece, sono lette in senso più generale, restituiscono una idea troppo astratta del territorio e, quindi, troppo lontana dalla percezione che, dei problemi urbani e territoriali, ne hanno i cittadini in quanto "abitanti di luoghi" e non di "piattaforme";
- Operativamente poi, le Piattaforme non aiutano molto i processi di localizzazione puntuale delle infrastrutture perché non sono basate su conoscenze appropriate a questo scopo. Ciò significa che il processo di decisione localizzativa rimane separato da quello di definizione ed implementazione della Piattaforma: ma se questo viene prima della Piattaforma rischia di metterla in crisi; se invece viene dopo, è la localizzazione che rischia di apparire subalterna alla sola logica funzionale della Piattaforma mentre invece sappiamo che questa è anche l'esito di verifiche dettagliate di compatibilità.

L'INU è impegnata su questo fronte e, su questa questione, sta già lavorando con la sua Commissione per le Politiche Infrastrutturali e intende promuovere un convegno nazionale nel 2010 a cui invita a partecipare, fin d'ora, tutte le istituzioni e le organizzazioni che si riconoscono in queste problematiche.