

Emiliani Trappola silenzio-assenso *a pag. 21*



TRAPPOLE ITALIANE



» VITTORIO EMILIANI

Al ministro dei Beni Culturali Dario Franceschini deve girare la testa o deve essere sparita da qualche parte la bussola. Infatti ha detto di no, come Ministero, al voto (un emendamento) col quale il Consiglio Regionale del Lazio si è opposto al testo del Piano paesaggistico del Lazio appena co-pianificato col suo MiBACT e come tale, in altri casi, pacificamente vigente. La pretesa regionale: interferire nella pianificazione **urbanistica** del Comune di Roma.



Il grande timoniere
 Dario Franceschini, ministro dei Beni Culturali
 FOTO ANSA

Ponte di Genova disegnato da Renzo Piano, ripete instancabile: niente

gare, niente appalti, niente di niente. Come se così si potesse sul serio combattere la corruzione.

Del resto Matteo Salvini è coerente: ricordo ancora un suo dibattito pre-elettorale con l'allora sottosegretario del governo Gentiloni Maria Elena Boschi, in quell'epoca ancora iscritta al Pd, dove, furibondo col soprintendente lombardo, per la bocciatura dell'ennesima variante lacuale (alla Tremezzina) minacciava la cancellazione delle Soprintendenze stesse e la sottosegretaria Boschi gli andava a ruota, dicendo: "Noi, del resto, abbiamo cercato di ridimensionarne i poteri". Come vuole l'altro Matteo, Renzi, autore del libretto *Stil Novo* che si compendia in uno sprezzante "sovrintendente, ma de che?".

NEGLI ELENCHI dei cantieri da sbloccare attorno a Roma, ce n'è per tutti i gusti: una autostrada vera e propria (a pedaggio) per Latina, non una ben attrezzata e gratuita superstrada che a Latina finisce. Mentre l'autostrada a pedaggio è destinata a proseguire con un percorso di vero e proprio sfondamento a Sud. Oppure la bretella autostradale Cisterna-Valmontone, essa pure avversatissima da comitati di base e dalle maggiori associazioni ambientaliste.

Ci sono progetti da portare a conclusione, finalmente, dopo anni di frustrante attesa (non si sa perché) come la chiusura dell'anello ferroviario dopo il rilevato di Tor di Quinto: cinque chilometri appena ma decisivi. Non che esso possa dare alla Capitale il respiro metropolitano che avrebbe consentito invece l'anello ferroviario (austro-ungarico) di Milano, se il fascismo non avesse fatto la fesseria storica di interrare il tratto Centrale-Garibaldi, rendendo indispensabile l'omonimo costosissimo passante sotterraneo poi realizzato nel capoluogo lombardo qualche anno fa.

IL SILENZIO/ASSENSO CHE C'FA MALE

LE TROPPE SCELTE SBAGLIATE Che cosa non va nel panorama complessivo dei Beni Ambientali dopo il Decreto Semplificazione e perché deve inquietare i ministri Franceschini, Costa e Speranza

Con un precedente dunque distruttivo: un Piano Casa regionale che gonfiava le cubature dei Villini appena al di là dell'ammirato e fantasioso quartiere liberty Coppedè e autorizzava la speculazione su Villa Paolina. A quel punto lo stesso ministro e Ministero dà il via ad un vincolo generale che copre la direttrice Nomentana fra generali (quasi commossi) consensi di urbanisti e studiosi di storia di Roma.

LO STESSO MINISTRO PERÒ, A CAUSA DEL CORONAVIRUS, sospende per un certo numero di mesi la validità degli interventi della "sua" Soprintendenza statale nella spinosa questione dei tavoli e tavolini dei locali del centro storico, lasciati dilagare per ogni dove nel disperato tentativo di non impoverire troppo i consumi del tempo libero o del turismo, in attesa del ritorno a una circolazione internazionale.

E A LIVELLO GOVERNATIVO, AHINOI, ACCETTA NEI DECRETI di semplificazione alcuni principi che scardinano la tutela. "All'articolo 10", rileva il coordinatore dei Verdi Angelo Bonelli, "autorizza infatti la demolizione e ricostruzione di edifici con aumenti di cubature previsti dai Piani Casa regionali che vanno dal 20 al 30 per cento, consentendo così l'aumento delle altezze oltre che la modifica delle sagome. E include anche i centri storici, vietandone l'applicazione solo agli edifici puntualmente vincolati che sono una piccolissima parte del totale". Roma inclusa, vincolata a macchia di leopardo (solo a Urbino vige un vincolo generale entro le mura). Oppure nomina alle grandi opere pubbliche Commissari che potranno scavalcare norme e leggi, in particolare il Codice degli appalti. Negli elenchi delle opere allegati ai decreti, poi, se ne leggono di ogni colore, come ammucciate alla rinfusa: ecco quelle stradali, quelle autostradali e quelle ferroviarie.

Verranno rivisti, selezionati, razionalizzati in qualche fase successiva? C'è da augurarselo vivamente. Altrimenti saremmo al "salvinismo" più spinto, al Salvini che, attribuendo a sé i meriti e le decisioni per il nuovo

PERÒ L'ANELLO FERROVIARIO di Roma, secondo trasportisti come l'ex vice-sindaco Walter Toeci, può dare alcuni vantaggi pure alla città e soprattutto con l'Alta Velocità per il carico merci a Fiumicino. Qui però spunta (dagli attuali elenchi dei decreti) la quarta pista aeroportuale del Leonardo da Vinci che andrebbe a invadere (sai che indennizzi...) la tenuta di Maccarese dei Benetton e, ovviamente, il Parco del Litorale. Mentre la nuova pista di Malpensa cancellerebbe gran parte del Parco regionale del Ticino. Tutte opere aeroportuali davvero ugualmente indispensabili? E l'economia *green* a che cosa si riduce allora? A un "business verde" da giocare.

MA TORNIAMO ALLA FILOSOFIA DEL DECRETO SEMPLIFICAZIONE che è quella che conta davvero e che dovrebbe stare a cuore sia a Dario Franceschini, ministro ai Beni Culturali e paesaggistici, sia al collega Sergio Costa dell'Ambiente e magari pure a Roberto Speranza, ministro della Salute e sostenitore di un "partito rossoverde".

C'è un altro passaggio molto contestato: quello relativo al silenzio/assenso nella Valutazione di Impatto Ambientale (VIA). Dopo un certo numero di giorni cioè si approva a babbo morto e buonanotte. È noto ai più che i progetti non subiscono ritardi per "colpa della burocrazia", di funzionari incapaci o scrupolosi fino all'acribia, bensì per le gravi carenze dei progetti che esigono indagini, integrazioni, ecc. Insomma, il silenzio/assenso andrebbe a vantaggio dei proponenti più laconici e inadeguati. Se tutti i progetti, anche di grandi e difficili opere, fossero completi, potrebbero essere approvati - si assicura - entro i centoquaranta giorni dalla presentazione con un massimo di trentotto giorni in condizioni decisamente particolari.

E ci sono tanti cantieri che si potrebbero subito allestire. Penso al Foro Italico dove sta andando in rovina la splendida Accademia della Scherma di Luigi Moretti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA