

## INFRASTRUTTURE L'iter

L'approvazione a maggioranza, varata a febbraio, subito utilizzata per la Barberino-Firenze Nord

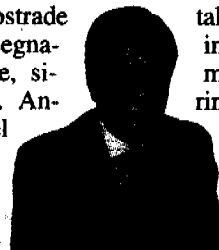
# Conferenza, la riforma funziona

Il veto di un singolo ente non ferma l'opera e i Comuni moderano le richieste

DI A. ARONA E M. CARBONARO

**L**a riforma della conferenza di servizi, che ha superato la regola dell'unanimità per la localizzazione urbanistica delle opere di interesse statale, sembra funzionare.

La Barberino-Firenze Nord, tratto dell'ammodernamento A1 Firenze-Bologna che era bloccato dal 2007 per il veto del Comune di Barberino di Mugello, è stata approvata grazie alle nuove regole. E il ministero delle Infrastrutture e la stessa Autostrade per l'Italia non segnalano altre, nuove, situazioni critiche. Anzi: la perdita del potere di veto avrebbe tolto potere ai Comuni nella stessa fase delle trattative, moderandone fortemente le richieste.



■ Gennarino Tozzi, direttore Nuove opere di Autostrade

### LA BARBERINO-FIRENZE

Grazie alla nuova normativa ha ripreso a marciare la Barberino-Firenze Nord. «L'approvazione della nuova legge - sostiene Gennarino Tozzi Direttore operativo Sviluppo rete, di Autostrade per l'Italia - è stata essenziale per sbloccare questo lotto. Solo così si è potuta raggiungere l'intesa Stato-Regioni. Ora noi stiamo preparando il progetto esecutivo da mandare all'Anas».

La tratta rientra tra gli interventi di potenziamento della A1 lungo la tratta Barberino-Incisa per un totale di 58,5 km e un investimento di 1,5 miliardi. La Barberino-Firenze Nord, un lotto da 17,5 km per 485 milioni di euro, ha avuto una storia molto travagliata: ci sono voluti tre anni per la procedura Via, avviata

nel luglio 2004 e chiusa con il decreto dell'allora ministro dell'Ambiente Pecoraro Scanio nel novembre 2007, e poi l'opera si è bloccata in Conferenza di servizi per l'opposizione del Comune di Barberino.

In realtà l'ultima seduta della conferenza è del 16 febbraio 2009, un paio di settimane dopo l'entrata in vigore della nuova normativa (il comma 10-bis).

### ALTRE CONFERENZE

Nessun'altra conferenza di servizi - raccontano al ministero delle Infrastrutture - è incorsa in intoppi dopo l'entrata in vigore della nuova norma. «Non c'erano - spiegano - casi aperti progressi, come la Barberino-Firenze Nord, da sbloccare. Ma non c'è dubbio che l'eliminazione del potere di veto induce i sindaci a moderare fin dall'inizio le loro richieste di modifiche e compensazioni. Se guardiamo il passato, infatti, quasi mai i Comuni davano esplicitamente voto negativo; più spesso le loro richieste producevano una faticosa ricerca di mediazione e consenso, alla fine dunque un allungamento dei tempi e un aumento del costo dell'opera».

### LE ULTIME APPROVAZIONI DI OPERE DI INTERESSE STATALE

DATA	OGGETTO	SOCIETÀ PROPONENTE	NOTE
<b>Vecchie regole</b>			
22/09/2008	Autostrada Asti-Cuneo, lotto 2.1	Società Asti-Cuneo Spa	Conclusa positivamente
11/12/2008	Autostrada A1, svinc. Ss 12-Modena Sud	Soc. Autostrade per l'Italia	Conclusa positivamente
<b>Nuove regole (conferenza "a maggioranza") (*)</b>			
16/02/2009	Autostrada A1, Barberino-Firenze Nord	Soc. Autostrade per l'Italia	Conclusa positivamente
18/03/2009	Metanodotto Massafr-Biccar	Snam Rete Gas Spa	Conclusa positivamente
14/07/2009	Rfi Nodo di Roma - Prg stazione Marino	Società Rfi	Conclusa positivamente
21/07/2009	Autostrada A14 svincolo di Petacciato	Soc. Autostrade per l'Italia	Rinviata a data da destinarsi
30/07/2009	Sede Fao, Padiglione esterno	Ente Onu per alimentazione	Avviata
10/09/2009	Nuovo Consolato Usa a Milano	Ministero degli Affari Esteri	In programma
03/10/2009	A1, terza corsia Firenze Sud-Incisa	Soc. Autostrade per l'Italia	Conf. prelim. in progr.
Ottobre 2009	Metanodotto Biccari-Campochiaro	Snam Rete Gas Spa	In programma

Fonte: ministero delle Infrastrutture (\*) Articolo 20, comma 10-bis, Dl 207/2008 convertito con legge 14/2009

**Il primo caso di stop superato e i ricchi compensi del passato**

**Il sindaco di Barberino: «Non ci hanno dato nulla»**



■ Carlo Zanieri

**R**espinte le prescrizioni e nessuna compensazione in denaro: ha rappresentato una debacle su tutta la linea la modifica della legge sulla Conferenza di servizi per il Comune di Barberino del Mugello. L'amministrazione toscana era il principale ostacolo alla conclusione della Conferenza dei servizi nell'ambito del potenziamento della A1 nel lotto Barberino-Firenze Nord. Principalmente il Comune era contrario alla realizzazione dell'area di servizio di Bellosguardo, che invece è rimasta nel progetto.

«Non siamo mai stati contrari alla realizzazione della terza corsia - ha commentato il sindaco di Barberino, eletto nella primavera scorsa, Carlo Zanieri - ma avevamo posto alcune prescrizioni oltre a richiedere un finanziamento perché il Comune potesse assumere del personale per vigilare sulla corretta esecuzione dell'opera e sull'impatto ambientale».

«Per la nostra opposizione la Conferenza è durata due anni - ammette il sindaco - ma si tratta di una delle più grandi aree di servizio d'Europa, in pratica un centro commerciale. Non certo un'opera di pubblica utilità come appunto la terza corsia dell'autostrada. Sono previsti quasi 400 posti auto, più altri 70 per i mezzi pesanti». Le preoccupazioni maggiori per Barberino sono di natura ambientale: i lavori

verranno realizzati nei pressi di una delle sorgenti dell'invaso di Bilancino, e l'area di Bellosguardo è zona turistica.

Tutt'altra storia fu, sempre a Barberino, quella del lotto della A1 La Quercia-Barberino. Autostrade racconta che il primo progetto risale al 1985, ed è stato definitivamente approvato dal Consiglio dei ministri nell'agosto del 2001 (c'era il problema della Via "troppo severa" sulla Variante di valico). Nel novembre 2001 è terminata la Conferenza dei Servizi che ha imposto oltre 1.000 prescrizioni, determinando la necessità di ulteriori autorizzazioni. Dopodiché - spiega sempre Autostrade - anche nel corso di altre 4 successive Conferenze dei Servizi, e affidati i lavori, sono stati aperti i primi cantieri nel marzo del 2004 (finiranno nel 2012).

«Erano altri tempi - ricorda con un certo rimpianto Gian Piero Luchi, sindaco di Barberino dal 1994 al 2009 - le Conferenze di servizi rispondevano a esigenze di consenso nel territorio e poi tutto era molto più legato alla politica». Il Comune - ricorda Luchi - ottenne per la tratta La Quercia-Barberino circa 9 milioni di euro per le compensazioni al territorio, senza vincoli su come spenderli. «Già nel 1990 - racconta - abbiamo dato il nostro assenso al raddoppio della tratta appenninica dell'A1. E nel 1992 con il governo dell'epoca, guidato da Giulio Andreotti, firmammo una convenzione che prevedeva per tutto il territorio interessato 85 miliardi di vecchie lire da spendere come risarcimento socio-ambientale. Ma ricordiamoci che allora anche Autostrade era una società pubblica».

M.Car.

## Lainate-Como, ultimo caso del passato

**È** un caso di scuola di opera bloccata in Conferenza di servizi e sbloccata solo grazie all'articolo 81. Nei giorni scorsi Autostrade per l'Italia (Aspi) ha consegnato alla sua controllata Pavimental i lavori per la realizzazione della terza corsia del tratto Lainate-Como Grandate della A9. L'intervento, previsto nel IV° atto aggiuntivo di Aspi prevede un investimento di 355,8 milioni di euro, per una lunghezza di 23,2 km. La procedura di approvazione del progetto era iniziata nel maggio del 2005 con la Via, ma dall'aprile del 2007 la Conferenza dei servizi si era arenata per l'opposizione del Comune di Uboldo contrario alla realizzazione di uno svincolo nel suo territorio. Per sbloccarla ci è voluto la procedura dell'articolo 81, ovvero il rinvio della decisione al Consiglio dei ministri, con il Dpr del

13 ottobre scorso. «Questo ampliamento - ha spiegato Giovanni Castellucci Ad di Autostrade per l'Italia all'apertura ufficiale dei cantieri dei lavori su questa tratta - ha avuto un iter rallentato, ci sono voluti quasi cinque anni per arrivare a questo punto. Soprattutto la Conferenza dei servizi si è sbloccata solo con il decreto del Presidente della Repubblica nello scorso ottobre, mentre in meno di cinque mesi l'Anas ha approvato il progetto definitivo ed esecutivo». Ora restano da superare i circa mille espropri e le 300 interferenze: Autostrade ritiene di farcela in sei mesi, per poi arrivare alla chiusura dei cantieri in tre anni. Il 30% dei lavori andrà in subappalto: «Cercheremo - dice Tozzi, Autostrade - soprattutto società del territorio che garantiscano qualità e capacità».

M.Car.