

Nove italiani su dieci: sì alle grandi opere Una minoranza si arrocca nel No

DANIELE MARINI

Non solo Tav. I sì alle infrastrutture da laureati, imprenditori e studenti La sindrome "non nel mio giardino" seduce i titoli di studio più bassi Il tema infrastrutture è tornato al centro dell'agenda politica e del dibattito pubblico nazionale: ha provocato mobilitazioni di piazza, convegni e assemblee sia da parte delle categorie produttive e (in parte) sindacali, sia dell' associazionismo e di singoli gruppi di cittadini. L' argomento è cruciale soprattutto ora che il paese si trova, dopo un breve periodo di lenta crescita, a dover fare i conti con lo spettro di una nuova fase recessiva. Invece, le strategie e gli interventi per assicurare all' Italia uno sviluppo economico e sociale subiscono continui stop and go a seconda dei governi che si succedono: iscritte dagli uni, sono poi rimosse da chi viene dopo, generando così incertezza negli investitori e nella popolazione. All' indeterminazione si somma la protesta: non c' è ammodernamento di strutture fisiche che non veda il sorgere di comitati, di prese di posizioni più o meno ideologiche, volte a opporsi, talvolta anche «a prescindere»: dalla Tav, ai rifiuti; dalle infrastrutture stradali, agli inceneritori, alle trivelle solo per citare alcuni esempi. Mentre altre nazioni sono in grado di avere le accelerazioni necessarie ad affrontare la competizione internazionale, il nostro appare un Paese con uno sguardo puntuale, sul «qui-e-ora», senza una vision di lungo periodo. Uno dei motivi di un simile orientamento è proprio legato all' idea di sviluppo: termine dal significato ieri definito, oggi dalla declinazione incerta. Tutti lo vogliamo, ma non è così unanimemente condiviso il modo in cui debba essere perseguito. Tutti desideriamo spostarci velocemente, ma non gradiamo che una nuova strada passi vicino a casa nostra. È il cosiddetto fenomeno Nimby (Not In My Backyard): non nel mio giardino. Ma gli italiani sono effettivamente così contrari a nuove opere infrastrutturali? Quanto è diffuso un

IL PERCENTUALE DEI SÌ ALLA INFRASTRUTTURE DA LAUREATI, IMPRENDITORI E STUDENTI

Titolo di studio	Sì (%)	No (%)	Non so (%)
Totale	63,5	29,6	7,9
Laureati	82,0	12,0	6,0
Imprenditori	80,0	15,0	5,0
Studenti	75,0	20,0	5,0
Titoli di studio inferiori	45,0	45,0	10,0

Non solo Tav. I sì alle infrastrutture da laureati, imprenditori e studenti. La sindrome "non nel mio giardino" seduce i titoli di studio più bassi

Nove italiani su dieci: sì alle grandi opere Una minoranza si arrocca nel No

Il sondaggio

Il tema delle grandi opere infrastrutturali è tornato al centro dell'agenda politica e del dibattito pubblico nazionale: ha provocato mobilitazioni di piazza, convegni e assemblee sia da parte delle categorie produttive e (in parte) sindacali, sia dell' associazionismo e di singoli gruppi di cittadini. L' argomento è cruciale soprattutto ora che il paese si trova, dopo un breve periodo di lenta crescita, a dover fare i conti con lo spettro di una nuova fase recessiva. Invece, le strategie e gli interventi per assicurare all' Italia uno sviluppo economico e sociale subiscono continui stop and go a seconda dei governi che si succedono: iscritte dagli uni, sono poi rimosse da chi viene dopo, generando così incertezza negli investitori e nella popolazione. All' indeterminazione si somma la protesta: non c' è ammodernamento di strutture fisiche che non veda il sorgere di comitati, di prese di posizioni più o meno ideologiche, volte a opporsi, talvolta anche «a prescindere»: dalla Tav, ai rifiuti; dalle infrastrutture stradali, agli inceneritori, alle trivelle solo per citare alcuni esempi. Mentre altre nazioni sono in grado di avere le accelerazioni necessarie ad affrontare la competizione internazionale, il nostro appare un Paese con uno sguardo puntuale, sul «qui-e-ora», senza una vision di lungo periodo. Uno dei motivi di un simile orientamento è proprio legato all' idea di sviluppo: termine dal significato ieri definito, oggi dalla declinazione incerta. Tutti lo vogliamo, ma non è così unanimemente condiviso il modo in cui debba essere perseguito. Tutti desideriamo spostarci velocemente, ma non gradiamo che una nuova strada passi vicino a casa nostra. È il cosiddetto fenomeno Nimby (Not In My Backyard): non nel mio giardino. Ma gli italiani sono effettivamente così contrari a nuove opere infrastrutturali? Quanto è diffuso un

La visione dell'Europa della crescita è in pericolo, si teme

Una nuova assemblea del Consiglio europeo si aprirà a Parigi, il 28 gennaio, con l'obiettivo di discutere la strategia di crescita dell'Unione europea. Il presidente del Consiglio, Donald Tusk, ha sottolineato che la crescita è un tema centrale per l'Europa e che è necessario trovare nuove soluzioni per affrontare le sfide del futuro.

Il governo è atteso

Il governo è atteso per discutere la strategia di crescita dell'Unione europea. Il presidente del Consiglio, Donald Tusk, ha sottolineato che la crescita è un tema centrale per l'Europa e che è necessario trovare nuove soluzioni per affrontare le sfide del futuro.

Il 50% di italiani si oppone

Il 50% di italiani si oppone alle grandi opere infrastrutturali. Il sondaggio ha rivelato che il 50% degli italiani si oppone alle grandi opere infrastrutturali, mentre il 45% è a favore e il 5% non sa.

simile orientamento e quale sia il grado di importanza assegnato alle opere è l'oggetto dell'ultima rilevazione del Centro Studi di Community Group per La Stampa. In realtà, diversamente dalle rappresentazioni mediatiche, la maggioranza degli italiani (59,2%) considera il potenziamento del nostro sistema infrastrutturale un tema importante e prioritario da affrontare per lo sviluppo del Paese. Per un altro terzo (30,8%) la questione è comunque importante, ma al pari di altri, mentre solo il 10,0% non assegna a questo argomento una particolare precedenza. Dunque, per la parte prevalente degli italiani le infrastrutture costituiscono un ambito d'azione fondamentale. D'altro canto, come una precedente rilevazione aveva evidenziato (La Stampa, 3-12-18) il confronto con gli altri paesi dell'Ue è impietoso: dalle strade alla connettività, dalla scuola agli aeroporti gli italiani ritengono che lo stato dell'arte del Paese sia largamente deficitario. Se dalle affermazioni generali scendiamo in un'ipotetica situazione di effettiva costruzione di un'opera infrastrutturale d'impatto ambientale, quale sarebbe la reazione degli interpellati? Com'è facile intuire, il livello di accettazione tende a salire via via che ci si allontana dal proprio territorio. Se vicino a casa propria lo accetterebbe senza problemi il 39,3%, all'allontanarsi da tale sfera il consenso sale per giungere al 79,5% se l'opera fosse a livello nazionale. Un terzo degli italiani (32,3%) acconsentirebbe, sebbene con ritrosia, se l'infrastruttura fosse costruita nelle proprie vicinanze. Per converso, il 16,3% farebbe molta fatica ad accettare una simile ipotesi, e il 4,9% si mobiliterebbe per impedirla. Sommando il grado di accettazione con i diversi livelli territoriali, è possibile costruire un indice complessivo (Nimby) che offre la misura dell'accoglimento o dell'opposizione alla costruzione di opere infrastrutturali. Così facendo si determinano tre gruppi. Il prevalente (65,5%) è dei «#SìOpere» ovvero di quanti accetterebbero senza problemi l'edificazione di una infrastruttura, opzione che raccoglie maggiori consensi nel Nord-Ovest, fra laureati, imprenditori e studenti. A questi si aggiunge il gruppo dei «#Sì, con riserva» (26,6%) per i quali il grado di approvazione è subordinato ad altri aspetti, orientamento particolarmente diffuso nel Nord-Est dove l'antropizzazione del territorio ha conosciuto una forte saturazione. Il terzo gruppo è caratterizzato da quanti faticherebbero e da chi si opporrebbe fortemente alla costruzione di una infrastruttura: l'area «Nimby» (7,9%). In questo caso i propugnatori di una simile visione si trovano maggiormente fra chi ha un basso titolo di studio, disoccupati e studenti, risiedono nel Nord del Paese. A ben vedere, l'area Nimby costituisce un fenomeno paradossale: raggruppa una quota minoritaria della popolazione, ma non è marginale nella rappresentazione sociale e nella comunicazione; ha un forte peso specifico localmente (che si indebolisce via via che ci si allontana dal proprio territorio), ma somma le singole istanze territoriali accomunate da una visione dello sviluppo all'insegna della decrescita (che però è minoritaria nel Paese: 15,6%). Dunque, la maggioranza degli italiani individua il sistema infrastrutturale come un aspetto prioritario per lo sviluppo e il fenomeno Nimby è largamente minoritario, ma il suo peso sociale specifico è molto elevato. Tuttavia, la questione di fondo è fornita dall'idea di sviluppo che non ha più connotati omogenei. Aumenta la sensibilità a un tema relativamente nuovo: l'accettabilità sociale dello sviluppo, l'approvazione da parte di larga parte della popolazione circa gli strumenti e le iniziative che devono essere

intraprese per garantirlo. È una questione nuova perché non era così fino ad alcuni decenni fa. Esisteva una reciprocità fra le imprese e il territorio, fra l' economia e la società che ha permesso lo sviluppo, che nel tempo si è andata erodendo. Ma è sulla capacità di costruire una nuova reciprocità che si gioca il futuro del Paese. BY NC ND
ALCUNI DIRITTI RISERVATI.