

Le grandi opere nel cassetto (per fortuna)

Nel 2011 scade un decennio da due eventi, certo di gravità molto diversa ma entrambi luttuosi: l'attacco alle torri gemelle di New York e la proclamazione alla lavagna di Bruno Vespa (senza tuttavia apposito plastico) della Legge obiettivo per le grandi opere.

Vediamo, per il secondo evento, qualche aspetto di metodo: di metodo anzi non si potrebbe proprio parlare, trattandosi di un elenco eterogeneo di opere di cui non è stata spiegata al volgo plaudente l'origine, se non come parto della benevolenza del principe (con i soldi del volgo suddetto, ma neanche questo gli è stato spiegato affinché non si turbasse). D'altronde ce n'era un po' per tutte le regioni, per strade, ferrovie... Di solito però, per la pubblicità televisiva di un prodotto se ne illustrano le qualità. In questo caso, per esempio, si sarebbe potuto parlare dei ridotti costi per lo Stato e/o dei rilevanti traffici serviti (cioè qualche analisi quantitativa, magari anche un po' ottimistica). Di conti, invece, neanche l'ombra; sono pericolosi, a qualcuno potrebbe venire in mente di controllarli.

Meglio quindi tenersi sul generale: in fondo, occorre fidarsi del principe benevolo. Una cosa si nota subito: sono quasi tutte opere per il traffico di lunga distanza (minoritario), mentre sembrano assenti le città e le aree metropolitane, dove non solo c'è la maggior parte del traffico, ma anche i maggiori problemi ambientali e la maggiore congestione, che genera costi elevati a famiglie e imprese. La presentazione portava sconcerto iniziale nell'opposizione, che negli anni precedenti aveva tentato, seppur goffamente, di fare piani di trasporto che parlassero anche di servizi, gestione e priorità. Questo sfolgorante elenco televisivo appariva invece l'immagine del nuovo: basta chiacchiere intellettualoidi, è il momento del «fare»! Dopo una breve e ondeggiante perplessità, il centrosinistra, tornato al governo, decideva che l'inaugurare le grandi opere, se l'inauguratore era quello giusto,

andava tutto sommato bene. Il populismo costruttivo-cementizio diventava bipartisan. Ma la faccia andava pur salvata: si cancelli subito il Ponte sullo stretto! Opera costosissima e inutile al paese (si tratta di meno del 10% del costo complessivo delle grandi opere). Sul resto, eloquentissimo silenzio. Anzi, da allora, si passa «all'inseguimento», rinfacciando ai governi di centrodestra di non aver fatto quanto promesso al popolo, e addirittura rivendicando alcune opere come frutto della propria solerte iniziativa. E, già che s'insegue, s'insegue anche nel metodo, oltre che nel merito: non si fa nessuna analisi quantitativa, «terza» e comparativa, elementi che sarebbero le ovvie premesse di un dibattito democratico e trasparente sulle priorità nello spendere i soldi pubblici. Sui costi poi si continua a tollerare stime inaccettabilmente ottimistiche; proprio mentre, nel silenzio bipartisan, i costi della maggiore grande opera, l'Alta velocità, triplicano e diventano grottescamente inconfontabili con quelli dei paesi vicini. Ma certo non tutti piangono per questa esplosione (costruttori, enti locali, ambientalisti). Si potrebbe dire: molti costi, molti nuovi amici (forse però non molto onore: non sarà mica meglio farsi qualche nemico in più, a motivo del motto originale «molti nemici, molto onore»?). Vediamo ora qualche sviluppo specifico e illuminante del dibattito (se così si può definire) comunque emerso. Un tema emergente: «priorità alle grandi opere per il Sud, ai fini di sviluppo di un'area svantaggiata». Lasciamo da parte le innumerevoli analisi di quanto le grandi opere civili giovino, al Sud, soprattutto alla malavita organizzata. Il Nord strilla contro: «noi abbiamo più traffico, per cui i soldi devono arrivare prima al Nord». I numeri però sono sempre i grandi assenti. E le opere insensate al Nord non hanno nulla da invidiare con le opere insensate al Sud, è una gara nobilissima a chi butta via meglio i soldi dei contribuenti. Altro elemento del dibattito, ma meno vivace perché tutti sono d'accordo: «più ferrovie che strade, perché le ferrovie servono all'ambiente». Peccato che sia un argomento rigorosamente falso: le ferrovie in Italia soffrono di carenza di domanda, non di offerta (tre quarti della rete sono drammaticamente

sottoutilizzate). La stessa costosissima Alta velocità ha sottratto un po' di traffico all'aereo, ma i numeri sono modesti: corrispondono ad alcuni treni al giorno su una capacità aggiuntiva di 300 treni/giorno. E per costruire l'opera le emissioni di CO2 da cantiere sembrano essere dello stesso ordine di grandezza della CO2 risparmiata col cambio modale indotto. Infine, altro slogan bipartisan: i privati devono contribuire agli investimenti. Peccato che gli investimenti ferroviari siano pozzi di denari (cara grazia se si ripagano i costi di esercizio): nessun privato metterebbe un euro se non fosse garantito che alla fine lo Stato paghi tutto, e con interessi più che adeguati. Il contrario è per le autostrade: in buona misura possono essere pagate dagli utenti, che mostrano così di gradirle infinitamente di più anche dei migliori servizi ferroviari. Ma questa distinzione non sembra politically correct, per cui si parla d'infrastrutture in genere e, anzi, ci si lamenta (come i Verdi) dei troppi investimenti nel settore stradale. Alcune «perle» aggiunte successivamente. Dall'anno scorso si possono finanziare lotti «costruttivi» e non più solo lotti «funzionali»: si possono cioè aprire moltissimi cantieri (sotto elezioni) anche se non ci saranno mai i soldi per finire le opere. Una grande priorità è stata poi ribadita a opere ferroviarie vistosamente inutili, come le tratte Torino-Lione e Napoli-Bari (basta guardare i dati di traffico ufficiali). Manca solo il tunnel Trapani-Tunisi, progetto proposto dall'ex governatore della Sicilia Salvatore Cuffaro, che tuttavia non può momentaneamente occuparsene. Dopo questo quadro poco edificante, è d'obbligo chiudere con una nota di ottimismo: la scarsità di denari ha indotto a qualche maggior ragionevolezza. L'autostrada tirrenica, opera sommamente inutile e lesiva per l'ambiente nel progetto originario, sarà realizzata in asse con la statale Aurelia con costi molto ridotti, e la nuova linea ferroviaria Venezia-Trieste sarà costruita con interventi successivi, realizzati in funzione della crescita del traffico, oggi modestissimo. Speriamo che i soldi continuino a mancare. Ma forse occorrerebbe sperare invece che crescano la razionalità e il senso civico dei decisori. «Ogni denaro pubblico sprecato è sottratto a qualche servizio sociale

essenziale» è il mantra della Banca mondiale.

About Author



[marco_ponti](#)

[See author's posts](#)

[!\[\]\(c694a3ff3b077d76910920a6a1593ab4_img.jpg\) Condividi](#)