

Il manifesto

venerdì 13 settembre 2013

La folle giostra delle grandi opere di PAOLO BERDINI

Un Paese che guarda al futuro deve avere una struttura di programmazione pubblica in grado di avere il controllo del quadro complessivo delle opere da realizzare in coerenza con l'Europa. E al variare dei parametri in gioco questa struttura dovrebbe essere in grado di compiere scelte nell'interesse generale.

Ritorna dunque il nodo scorsoio cui l'Italia è stata appesa dalle scellerate politiche di deregulation che hanno cancellato i pochi strumenti di pianificazione dei trasporti che l'Italia si era data con molta fatica. Era infatti costata venti anni di discussione l'approvazione nel gennaio 2001 del Piano generale dei trasporti e della logistica, un quadro certo imperfetto, ma simile a quelli in uso negli altri paesi europei, e cioè una bussola per orientare il sistema paese. Nel dicembre dello stesso anno nasce la cultura delle «grandi opere» senza alcuna coerenza tra loro ma guidate dagli appetiti delle lobby: Con il secondo trionfo elettorale berlusconiano nasce la legge Obiettivo (443 - dicembre 2001). Con la consueta bravura mediatica subito amplificata dalla disinformazione imperante, quella decisione fu descritta come il passaggio da una "visione burocratica" alla modernità. In realtà era il contrario: si colpiva al cuore la già debole funzione pubblica e ci allontanavamo dai paesi che conservano gli strumenti programmatori.

Un solo esempio. Il primo programma delle infrastrutture strategiche del dicembre 2001 conteneva 115 opere mentre attualmente esse sono diventate 390: un gigantesco puzzle senza coerenza e efficacia. E mentre il primo fiume di soldi pubblici che doveva sostenere le opere spesso inutili era giustificato da segnali economici flebili ma positivi, dal 2008 siamo piombati nella più grave crisi economica mondiale. Eppure tutto continua peggio di prima: il primo programma prevedeva di 126 miliardi pubblici; oggi sono diventati 367. Contemporaneamente si continua a colpire senza pietà il welfare urbano e le reali condizioni di vita dei cittadini.

A causa della crisi economica mondiale, il 21 marzo 2012 il governo portoghese ha annunciato l'abbandono dell'alta velocità ferroviaria e sono note le disastrose condizioni dei paesi dell'Est europeo. La fantastica spina dorsale dell'Europa - così è stata descritta - Lisbona-Kiev si è ridotta alla modesta tratta Torino - Lione. E addirittura il 12 luglio di quest'anno il Sole24Ore riporta la seguente affermazione di Mario Virano, commissario di governo per l'opera: «La ratifica del trattato internazionale da parte di Francia e Italia e l'ok dell'Europa a garantire il 40% di copertura dell'opera» sono le condizioni per partire. Condizioni senza le quali, aggiunge il Sole, «probabilmente i francesi potrebbero tirarsi indietro forse anche prima degli italiani».

Dunque abbiamo una grande "operetta" inutile di fronte ad una prospettiva del corridoio del San Gottardo in grado di garantire l'ancoraggio tra nord e sud Europa entro pochi anni. Se avessimo quella struttura pubblica di controllo scientificamente competente e indipendente dalle lobby che fu cancellata dalla cultura berlusconiana ci sarebbero le condizioni per ripensare il sistema di trasporto transnazionale alla luce delle mutate condizioni. Non se ne vedono le condizioni. Il ministro Lupi presidia la cassaforte per le grandi opere e il governo pensa solo a misure di polizia contro la popolazione della Val di Susa. Ma non è con la criminalizzazione di tutte le persone che non sono d'accordo con i cacciatori di soldi pubblici che si risolvono i problemi di prospettiva del sistema Italia. Bisogna invece prendere atto che è la deregulation che ha dominato il paese negli ultimi 20 anni la causa principale della mancanza di un moderno sistema di infrastrutture e del fallimento economico in cui ci dibattiamo. E' questa l'unica prospettiva per uscire dal tunnel.