la Repubblica

12-GEN-2019
da pag. 4
foglio 1

Dir. Resp.: Mario Calabresi

www.datastampa.it

Tiratura: 283387 - Diffusione: 220198 - Lettori: 2080000: da enti certificatori o autocertificati

Superficie: 20 %

La polemica

NIENTE CRESCITA SENZA OPERE

Sergio Rizzo

C'è qualcosa che stona assai nell'evocare un miracolo bis e insieme dichiarare guerra alle infrastrutture.

Lo riconosce perfino il capo del Movimento 5 stelle quando dice che il prodigio del dopoguerra fu figlio delle autostrade, per poi assolversi garantendo che il prossimo sarà anch'esso figlio delle autostrade, ma "digitali". Una suggestione vacua, e identica a quella di tutti i governi degli ultimi vent'anni.

pagina 4

Il commento

L'ILLUSIONE DEL MIRACOLO SENZA GRANDI OPERE

Sergio Rizzo

C'è qualcosa che stona assai nell'evocare un miracolo bis e insieme dichiarare guerra alle infrastrutture. Lo riconosce perfino il capo del Movimento 5 stelle quando dice che il prodigio del dopoguerra fu figlio delle autostrade, per poi assolversi garantendo che il prossimo sarà anch'esso figlio delle autostrade, ma "digitali". Suggestione identica a quella di tutti i governi degli ultimi vent'anni. Silvio Berlusconi nominò perfino un ministro: Mister I, Lucio Stanca. Promettendo anche una rivoluzione digitale, ma solo per ciò che gli stava davvero a cuore. Ovvero, la tivù. Per Mario Monti l'agenda digitale avrebbe «trasformato il Paese». Enrico Letta giudicò quella del digitale «la principale riforma». E Matteo Renzi «la più grande occasione per l'Italia». Ma nessuno con risultati all'altezza dei roboanti propositi, se è vero che la banda larga è una chimera per la maggior parte degli italiani: con il Sud lontanissimo. Nel frattempo, siamo scivolati sempre più in basso pure nella classifica delle dotazioni infrastrutturali tradizionali. Le statistiche dicono che abbiamo 140 metri di autostrade, ferrovie e metropolitane ogni mille abitanti: contro 210 della Germania, 220 della Francia e ben 430 della Spagna. Un divario enorme, mentre nel Paese che trabocca di opere inutili (censite circa 700) e di orrori edilizi si completa una strada ogni generazione.

Eppure non era partita così. Gli economisti definiscono "miracolo economico" il periodo compreso fra il 1956 e il 1964, esattamente gli anni in cui venne costruita l'Autostrada del Sole. E durante i quali il prodotto interno lordo e i lavori di quell'opera pubblica progredivano entrambi a ritmi cinesi. Il pil nominale cresceva fra il 9 e il 13 per cento e il cantiere dell'A1 viaggiava a 94 chilometri l'anno con un costo paragonabile a 4 milioni di euro per chilometro. Pochi decenni dopo, per adeguare la Salerno-Reggio Calabria, lunga la metà, ci sono voluti quasi vent'anni e 27 milioni a chilometro. Che cosa è successo l'ha spiegato molto tempo fa Fedele Cova, l'inventore dell'Autosole, in una intervista al *Corriere della sera*: «Nel '64, con la fine dell'autostrada, cominciarono gli appetiti, le interferenze... Pretendevano questo e quello ed era difficile vivere...». I politici avevano scoperto il tesoro degli appalti: un'opera pubblica serviva soprattutto per il consenso e per i soldi che faceva girare. Così pian piano anche la corruzione allagò il Paese. Fra tangenti e leggi finalizzate a renderle inevitabili, fare strade e ferrovie diventava sempre più difficile mentre la crescita rallentava fino a fermarsi del tutto. Operazioni folli come la Legge obiettivo di Berlusconi si rivelarono fallimentari e gli scandali scoppiavano a ripetizione. Il governo Monti calcolò rincari fino al 40 per cento del costo di un'opera pubblica a causa della corruzione. Ed è questo il punto. Evviva le autostrade digitali: magari le avessimo. Ma il vero miracolo sarebbe quello di tornare a fare strade e ferrovie con tempi e costi giusti, massima onestà, trasparenza e nel pieno rispetto dell'ambiente. Senza preconcetti ideologici mascherati da strampalate analisi costi-benefici. Con tale logica, l'abbiamo già detto, sessant'anni fa non si sarebbe fatta l'Autostrada del Sole. E il boom ce lo saremmo sognato.

Toscana Notizie