

il federalismo - Sole delle Alpi - Settimanale di approfondimento politico, economico e culturale.
 Direzione e Redazione: Via Bellerio, 41 - 20161 Milano - Fax 02.6459761
 E-mail: redazione@ifederalismo.net - Sito Web: http://www.ifederalismo.net/

Dal n.21 anno IX - del 23 maggio 2005 - pag. 15

Grandi Opere Grande Tormentone

Treni ad alta velocità, varianti di valico, Pedemontana, Ponte sullo Stretto...
 Interventi mitologici che costellano l'immaginario di più generazioni.
 E il paradosso di locomotive che andranno alla velocità delle Ferrovie del Duce

di Gilberto Oneto

Quando si sente parlare di "grandi opere" ci si deve preoccupare.

Nulla c'entra la melomania e anche il riferimento massonico non è sempre pertinente. Il problema sono le grandi opere stradali, ferroviarie o ingegneristiche che con inquietante frequenza riempiono le cronache politiche.

Di solito sono collegate - con un'associazione la cui coerenza è molto italiana - con olimpiadi, campionati di calcio, giubilei o altre occasioni di uguale pregnanza storica.

Altre volte sono la micidiale coda di catastrofi naturali: le "ricostruzioni" del Belice e dell'Irpinia sono costipate di "grandi opere".

Ma ci sono anche quelle "normali", "normalmente" legate a scadenze elettorali, a esigenze di regime o a più "normali" intraprese che prevedono l'utilizzo (e la fraterna distribuzione) di grandi risorse finanziarie.

Di questi tempi le "grandi opere" sono all'ordine del giorno.

Di alcune in realtà si parla da decenni: il ponte sullo stretto di Messina è - ad esempio - una sorta di incombenza mitologica su cui si sono esercitati gli spiriti più fantasiosi e per la quale si sono già spesi pacchi di miliardi (in progetti, preprogetti, studi di fattibilità, commissioni e sottocommissioni, valutazioni di impatto, eccetera) senza che (per fortuna) sia mai stato spostato un mattone.

Per altre si fa galoppare la più baldanzosa immaginazione: qualcuno ipotizza un tunnel subacqueo fra la Sicilia e la Tunisia, che sembra più la nostalgia di un antico legame che un esercizio di realismo.

Altre sono attese da anni e anni: la Pedemontana, il nodo autostradale di Mestre, le tangenziali esterne di Milano e Genova, la direttissima Milano-Brescia, il canale navigabile Milano-Adriatico, la variante di valico appennina. Ma sembrano essere solo sogni, anzi incubi per i milioni di automobilisti che ogni giorno devono soffrire in code snervanti e rischiare la pelle su strade antiquate, pericolose e intasate.

Alcune "grandi opere" trovano invece miracolosa e fulminea attuazione: siamo tutti rimasti folgorati dalla rapidità con cui si è costruita la grande Malpensa (non altrettanto dalla qualità dell'aggeggiamento, del suo inserimento ambientale e dei suoi collegamenti) e oggi rimaniamo a bocca aperta di fronte alle meraviglie dei cantieri della cosiddetta Alta Velocità (Tav, nel linguaggio burocratico, "Alta Voracità" in quello popolare).

Ci saremmo tutti illusi che si sarebbero affrontati i problemi più urgenti ma evidentemente la gerarchia delle priorità della gente comune non coincide con quella dei detentori del potere.

Sarebbe parso più opportuno trovare una rapida soluzione ai problemi degli spostamenti stradali e ferroviari sulle tratte a maggiore percorrenza (quelle solitamente intasate da merci e pendolari), sarebbe sembrato più saggio occuparsi dei milioni di persone che passano molte ore chiuse nelle proprie automobili o schiacciate in vagoni affollati e malandati, sarebbe sembrato più utile potenziare le linee metropolitane, i collegamenti con i grandi centri, gli snodi più intasati.

E invece si è data la priorità ai collegamenti ferroviari veloci, quelli che permettono a merci e persone di spostarsi fra le maggiori città con una velocità superiore a quella da funerale dei treni attuali.

Non si può obiettare sull'essenzialità di potere andare a Roma (e soprattutto, di tornarne) in poche ore, ma qualche dubbio ci viene circa l'identica pulsione a viaggiare - ad esempio - da Torino a Lione in un batter d'ali.

Lione è una città simpatica, ha un nome celtico e una sicura radice arpitana, ha un centro straordinario ed è abitata da gente simpatica che è gentile con gli ospiti e non li borseggia, ma insistiamo nell'essere perplessi sull'esigenza di una ferrovia superveloce che permetta di arrivarci in una manciata di ore in meno di quanto avvenga oggi.

Soprattutto ci sembra per lo meno azzardato:

- 1) dare priorità a questo collegamento rispetto ad altri ben più urgenti e importanti per la nostra economia e per il nostro benessere sociale;
- 2) spendere una spropositata quantità di soldi prelevati ai contribuenti per un'opera del genere;
- 3) creare un'enormità di guasti ambientali del tutto sproporzionati ai vantaggi dell'opera.

Simile è il caso della Milano-Torino o della Milano-Venezia, linee nelle quali in ogni caso prevale l'interesse dei collegamenti locali, che sono i più importanti.

Oggi per andare da Milano a Torino ci vogliono due ore e la cosa fa ridere. In auto ci vuole quasi lo stesso tempo e si rischia la pelle a ogni chilometro.

Ma bisogna scindere il problema in due:

- 1) lo spostamento delle merci e dei pendolari che ha bisogno di duplicazioni o quadruplicazioni di linee, di stazioni più efficienti e di materiale più civile e pulito;
- 2) e il collegamento rapido fra grandi centri per un numero congruo di utenti.

Ma perché per questi ultimi non si è pensato a qualcosa di più leggero e meno impattante, come treni navetta veloci e piccoli che viaggino - ad esempio - al centro delle corsie autostradali. Questo avrebbe evitato di dover fare costruzioni mastodontiche, le "grandi opere" appunto.

Chi percorre l'autostrada Milano-Torino in questi mesi viaggia in mezzo a un pericoloso cantiere che non è finalizzato a un sostanziale miglioramento della strada (ricordiamo che è a tre corsie strette, senza corsia di emergenza: è scandaloso che si debba pagare un pedaggio) ma alla costruzione della Tav: ponti altissimi, svincoli grandiosi, piloni, muri, massicciate, tutto un costosissimo ambaradan che permetterà a un treno di percorrere ad alta velocità la distanza Milano-Torino, la più parte della quale sarà però impegnata in accelerazione e decelerazione (non farà in tempo a raggiungere la velocità massima che dovrà cominciare a decelerare), e che - se farà soste intermedie - viaggerà a una velocità simile a quella del 1939.

Giova infatti ricordare che la velocità media delle grandi percorrenze ferroviarie di allora era di 120 chilometri e oggi di 90. Il Fascismo metteva in galera la gente ma faceva arrivare i treni in orario, la prima e la seconda Repubblica hanno mantenuto il Codice Rocco ma hanno perso la puntualità.

Tutto questo costa in termini di soldi, che sono sottratti a cose più urgenti e utili, ma che allietano molti beneficiati.

Ma costa anche in termini ambientali, sia estetici che funzionali.

In altre parole rovina il paesaggio percettivo e crea un sacco di inconvenienti fisici: rumore, spostamento di reti di irrigazione, eccetera. Ci si dice che il tutto sia stato sottoposto a scrupolose valutazioni di impatto. Ma è un trucco. Le procedure sulla valutazione di impatto sono voluminose, micraniose, complicate, richiedono un sacco di adempimenti e timbri, e sono fatte per spendere altri soldi, fare esercitare piccoli poteri e grandi ricatti, gettano fumo negli occhi ma hanno scarsissimo valore pratico.

Le valutazioni serie servono a migliorare la qualità dei progetti e non a ottenere le autorizzazioni o - peggio - a mascherare le nefandezze ambientali. Le schifezze restano schifezze anche se hanno una costosa e complicata certificazione, spesso così complicata che nessuno riesce a leggerla ed è in genere quello che si vuole.

La pianura novarese e vercellese è devastata ma la tratta in Val di Susa lo è ancora di più. Più il paesaggio è prezioso e delicato più la ferita è sanguinosa.

Più la "grande opera" costa, più si fanno felici i "grandi operatori".

Gilberto Oneto