

Il punto

Grandi opere con piccole opere

Vittorio Emiliani

MEGLIO ALCUNE GRANDI OPERE OPPURE TANTE, DIFFUSE PICCOLE OPERE?

DA TEMPO ECONOMISTI E TRASPORTISTI, ma anche politici (come Pier Luigi Bersani), sostengono che la seconda opzione sia preferibile: più agile, meglio condivisa dalle popolazioni e quindi più cantierabile. Il migliore antidoto contro la crisi occupazionale drammaticamente in atto. Una filosofia opposta all'enfasi berlusconiana delle Grandi Opere (e non meno Grandi Trafori) tanto cara a Lunardi e a Matteoli.

Prendiamo il comparto dell'edilizia gravemente depressa. Durante l'ultimo «boom» edilizio (2000-2008) l'offerta era fatta di seconde e terze case o di alloggi «di mercato», nulla per la angosciata domanda di edilizia economica e sociale (adesso fa fino chiamarla «social housing») per la quale l'Italia è finita in coda all'Europa con un misero 5 % (la Francia è al 17, l'Olanda al 34). La situazione occupazionale sarebbe meno disperata se, invece di finanziare la speculazione edilizia (e sempre nuovo consumo di suolo), si fosse impostato un serio piano plurien-

nale di recupero del patrimonio edilizio degradato, sfitto, precariamente occupato (a Roma 185.000 alloggi, a Milano 90.000, con uffici vuoti equivalenti a 30 grattacieli).

Il discorso vale per la messa in sicurezza anti-sismica e idrogeologica, strategiche nel nostro Paese sismico e franoso, per la riforestazione mirata, con le essenze autoctone, dell'Appennino. Ma sarebbe bastato non togliere ossigeno ai Parchi «motori», di per sé, di una nuova, diffusa economia agro-silvo-forestale, invece a rischio di soffocamento.

Le Grandi Opere sono fondate, in genere, su non meno Grandi Previsioni. Spesso fantasiose. Come il traffico passeggeri e merci fra Italia e Francia posto alla base della Tav, che sarebbe dovuto balzare a vette incredibili e invece è sceso nettamente. Per cui gli esperti di trasporto da anni invitano a ragionare e a progettare su dati reali. Anche il cosiddetto Corridoio Tirrenico da Livorno a Roma (oltre sul Tirreno non si va) è stato prima spacciato come un «obbligo europeo» e poi come opera comunque strategica. Malgrado i veicoli/giorno risultassero 18.000, pochi per un'autostrada a pedaggio. Non basta: quei 18.000, oggi calati del 20 %, sono per due terzi di maresmiani che giustamente invocano l'esenzione dal pedaggio, oppure il diritto (costituzionale) di fruire di complanari gratuite, costosissime da realizzare sul pia-

no finanziario e ancor più pesanti sul piano ambientale. Il tratto di gran lunga più pericoloso dell'Aurelia è quello fra Grosseto e Civitavecchia (sotto Capalbio una sola corsia di marcia per parte) con 0,87 incidenti/Km, il doppio della media Italia e della Rosignano-Grosseto. Dove invece, a Cecina, suo collegio, l'allora ministro Matteoli concentrò i pochi fondi disponibili. Per fortuna la Giunta Marrazzo aveva concordato e definito il progetto per la Civitavecchia-Tarquinia (una corsia soltanto) che ormai «vede» i primi cantieri. Rimane il nodo difficile di Orbetello. Comune e Provincia propongono una bretella al di là della collina a est che però trancia boschi, aziende biologiche, siti archeologici (Settefinestre). Bisogna studiare, discutere e ancora discutere, progettando tante piccole opere ben fatte anziché poche grandi opere impattanti, spesso infinite. «Dobbiamo insieme trovare le soluzioni più «», ha detto, ad un recente convegno a Orbetello (disertato da Comune e Provincia), Maria Rosa Vittadini, docente a Venezia. Nel 2001 il governo Amato approvò il sospirato Piano nazionale dei trasporti. Berlusconi lo buttò via. Ecco i risultati.

...

Dal Corridoio Tirrenico alla Tav: sarebbe meglio investire su piccoli interventi diffusi

