

Anna Donati

## *Blocca città*

Nel decreto Sblocca-Italia ci sono molte autostrade, qualche ferrovia, poche reti tramviarie e metropolitane, niente per l'acquisto di autobus e treni per i pendolari.

La solita lunga lista di grandi opere che vengono direttamente dal passato a base di asfalto, cemento, petrolio, consumo di suolo. Dunque la politica del governo Renzi sulla mobilità e le infrastrutture non "cambia verso".

Per le grandi opere sono destinati 3,9 miliardi, spalmati dal 2014 al 2020. Sommando le previsioni tra i diversi progetti, si ottiene che ben il 47% andrà a strade e autostrade, il 25% a ferrovie e solo l'8,8% a reti tramviarie e metropolitane.

Il resto sarà destinato alle opere idriche, aeroporti ed opere dei Comuni. Quindi lo Sblocca-Italia continua a sostenere lo sviluppo dell'asfalto, mentre per muoversi in città e nelle aree urbane, il vero dramma italiano, quasi nulla.

Inoltre, anche dei 989 milioni destinati alle ferrovie, ben 520 milioni sono per tre nuove tratte ad alta velocità, Terzo Valico Milano-Genova, Tunnel del Brennero, AV Brescia Padova e solo la restante parte per le ferrovie ordinarie.

Il Terzo Valico AV è un'opera inutile da 6 miliardi di euro, di cui è in costruzione il primo lotto da 700 milioni di euro, avviato il secondo da 800 milioni. Con lo Sblocca-Italia arriveranno altri 200 milioni di euro.

Un'opera che avanza "a pezzi" nonostante la retorica delle infrastrutture strategiche dai "tempi certi e costi certi", che adesso è diventata quella dei "lotti costruttivi", cioè si sa da dove si comincia ma non dove e quando si finisce.

Altre due tratte ferroviarie, la Napoli-Bari e la Palermo-Catania-Messina, sono inserite nello Sblocca-Italia per accelerare le procedure, di cui l'amministratore delegato di FS viene nominato Commissario straordinario. In deroga alle norme, in caso di "dissenso di un'amministrazione preposta alla tutela ambientale, paesaggistico territoriale, del patrimonio storico artistico, tutela della salute e pubblica incolumità" decide il commissario con l'intesa delle regioni interessate. E questo è davvero un pessimo modo di progettare le infrastrutture ed il loro inserimento ambientale.

Da questa lista “sembrano mancare” le grandi autostrade, invocate ogni giorno come la soluzione ai problemi di mobilità ed occupazione del paese. Alcune in effetti sono sparite dall’elenco, come l’Autostrada della Maremma e la Valdastico Nord, che il Governo rassicura saranno nel prossimo “ddl Stabilità”.

Le altre in realtà ci sono. C’è l’autostrada Orte-Mestre, opera promessa in autofinanziamento del valore di oltre 10 miliardi di euro, con una norma retroattiva per superare le obiezioni della Corte dei Conti, ed assicurare 2 miliardi di aiuti pubblici al promotore privato. Risorse pubbliche che invece si dovrebbero usare per mettere in sicurezza la E45 e la Romea, invece di inutili e devastanti 400 chilometri di nuova autostrada.

Ma ci sono anche le altre autostrade, attraverso un articolo (il 5) che consente ulteriori proroghe della scadenza delle concessioni per realizzare nuove opere ed evitare gare europee. Vuole la proroga AutoCisa per realizzare il Tibre Parma-Verona, la società Autovie Venete per la terza corsia Venezia-Trieste, l’Asti Cuneo, nuova autostrada in parte realizzata, che per il completamento deve investire 1,5 miliardi di euro.

C’è il caso dell’Autobrennero, la cui concessione è scaduta il 30 aprile 2014, sui cui era stata avviata una gara poi annullata da un ricorso e che adesso chiederebbe 30 anni di proroga per allargare la sua rete e per i lavori delle autostrade Cispadana, Ferrara-Mare e Campogalliano-Sassuolo.

Anche per Centropadane e A21 si fa l’ipotesi una proroga, magari per costruire la nuova autostrada Mantova Cremona. Infine anche Autostrade per l’Italia fa ventilare la necessità di una proroga per realizzare la Gronda di Genova, nonostante la concessione scada al 2038 ed abbia 750 milioni di euro di utile netto all’anno.

Un diluvio di nuove autostrade, che oltre a cementificare il territorio, faranno crescere traffico e inquinamento, come ha enunciato Daniel Goudevert, ex presidente della Ford Germania: “Chi semina strade e parcheggi, raccoglie traffico e code”.

Con lo Sblocca-Italia si insiste dunque con le distorsioni della Legge Obiettivo, che prevede 2.000 chilometri di nuove autostrade, lunghi pezzi di alta velocità ferroviaria a partire dalla Torino-Lione alla Milano-Genova, e qualche risorsa per le metropolitane. Una lunga lista di 403 grandi opere da 375 miliardi, di cui ben 178 miliardi di euro sono strade ed autostrade, 146 miliardi di euro sono ferrovie e circa 24 miliardi sono metropolitane.

Ma questi sono numeri “impossibili” per risorse pubbliche e private, ed anche da questo deriva il fallimento della Legge Obiettivo.

Dal confronto con altri Paesi europei, si comprende che il vero deficit in Italia è nelle città e nelle aree urbane, dove mancano davvero chilometri e

chilometri di reti metropolitane, tranviarie, ferrovie locali e servizi per i pendolari, piste ciclabili, per essere allineati alle più competitive ed efficaci esperienze delle città europee.

Non dimentichiamo che ogni giorno si spostano sull'Alta Velocità poco più di 130.000 persone e che ben tre milioni sono i pendolari che utilizzano i treni locali. Ma non servono solo infrastrutture urbane, ma autobus, tram e treni per aumentare la qualità dei servizi di trasporto collettivo, oggi davvero scarsa.

Qui dovrebbero concentrarsi le scarse risorse pubbliche e tutte le garanzie e protezioni pensate per il sistema autostradale italiano, per migliorare la mobilità urbana, dove si spostano due terzi della popolazione, per aprire cantieri utili, per dare occupazione e sostegno ad un green *new deal* utile al Belpaese.

Ma di questo non vi è traccia nello Sblocca-Italia.

A volte le grandi opere ritornano. Speriamo non sia il caso del Ponte sullo Stretto, che già si profila all'orizzonte.

da "*Rottama Italia*"

Altreconomia edizioni  
ottobre 2014