

Grandi opere inutili: ecco le alternative

di **Daniele Martini**

Il ladro più odioso per antonomasia è il Robin Hood alla rovescia, quello che ruba ai poveri per dare ai ricchi. Le grandi opere italiane, soprattutto quelle messe in cantiere dal 2001 in poi con la berlusconiana e criminogena legge Obiettivo, sono come una gigantesca foresta di Sherwood dove si sono annidati per anni e continuano ad annidarsi tanti Robin Hood al contrario contornati da bande di manigoldi. Quante risorse hanno sottratto allo Stato italiano e quindi a tutti noi? Quanti quattrini negati per utilizzi più certi e socialmente vantaggiosi sono stati incanalati verso la costruzione di quelle oltre 400 infrastrutture in larga parte considerate utili soltanto da chi le fa e da chi, politici in prima fila, le ha volute senza uno straccio di studio sul rapporto tra costi e benefici, senza uno scopo preciso che non fosse quello dell'arricchimento di pochi e il conseguente impoverimento di molti? Quante cose utili per la vita dei cittadini si sarebbero potute fare con i quattrini rimasti appiccicati alle mani di direttori lavori accomodanti, politici felloni, facilitatori, intermediari, mazzettari di professione?

Costi aumentati del 40 per cento

Si potevano fare più investimenti nella ricerca medica che nel nostro paese è vergognosamente a livelli di povertà, per esempio. Oppure si sarebbero potuti rimborsare senza affanni i pensionati defraudati o riparare i soffitti delle scuole che cadono in testa agli studenti. O comprare nuovi treni per i pendolari al posto di quelli inguardabili in circolazione. O proteggere dalle frane e dalle alluvioni almeno una parte di quell'80 per cento del territorio nazionale considerato dall'Ispra (Istituto per la protezione e la ricerca ambientale), dall'Anbi (l'Associazione delle bonifiche) e dall'Ance (Costruttori) ad elevato rischio di catastrofi e inondazioni.

La contabilità delle grandi opere è una specie di cabala che pochi riescono a padroneggiare. Gli uffici della Camera dei deputati hanno impiegato mesi per arrivare ad una conclusione relativa al decennio 2004-2014. Questa: il piano complessivo definito dalla legge Obiettivo ha raggiunto la cifra di 383 miliardi e 800 milioni di euro e nell'ambito di questo imponente programma le 97 opere esaminate hanno subito lo stratosferico aumento dei costi del 40 per cento. In compenso le infrastrutture terminate davvero sono appena l'8 per cento del totale. Gli uffici della Camera non possono dirlo, ma è evidente che tra le poche infrastrutture finite ce ne sono alcune di cui l'Italia avrebbe potuto benissimo fare a meno. Come la Brebemi, l'autostrada Brescia-Bergamo-Milano voluta a tutti i costi da una lobby potente.

Le ruberie si annidano proprio e soprattutto in quel 40 per cento di aumenti che riguardano sia le grandi opere

utili di cui l'Italia avrebbe davvero bisogno avendo ormai una dotazione infrastrutturale mediamente del 15 per cento più scarsa di quella tedesca o inglese (fonte: studio Bankitalia) sia le opere pensate solo per gli ulteriori arricchimenti dei general contractor. Sono davvero pochi gli aumenti plausibili, dovuti a reali imprevisti in corso d'opera, a incrementi certificati dei costi dei materiali, a varianti progettuali dettate da necessità indiscutibili. Il resto è il grasso della corruzione. In Gran Bretagna, tanto per avere un elemento di paragone, gli scostamenti tra costi preventivati e finali delle opere non superano in media il 5 per cento.

In Italia gli aumenti di costo sono un sistema. Non a caso si chiama «Sistema» l'inchiesta dei magistrati fiorentini sui grandi appalti, quella che al momento più di altre è riuscita a penetrare nei meccanismi del malaffare. E non a caso il nuovo ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, appena varcato il portone del palazzo di Porta Pia ha voluto opportunamente far sapere che intendeva rivedere drasticamente il libro dei sogni delle grandi opere (con annesse ruberie) riducendole drasticamente, dalle 51 elencate dal predecessore Maurizio Lupi a 25. Salvo poi fare una mezza marcia indietro dichiarando che le infrastrutture in parte già finanziate si devono finire.

Sono tante le opere in odor di inutilità e di mazzetta, alcune passate in rassegna dai magistrati fiorentini, altre elencate dall'ufficio studi della Cgia di Mestre. La metro C di Roma è al momento la più grande infrastruttura in costruzione (a parte la Salerno-Reggio che è un caso a sé) e nessuno oserebbe insinuare che è un'opera inutile in una città dove il traffico è incontenibile e che tra meno di un anno ospiterà il Giubileo. Ma con molta sagacia la stanno facendo diventare tale avendo messo in cantiere non solo il problematico prolungamento da San Giovanni fino a piazza Venezia proprio sotto i Fori Imperiali di cui molti mettono in forse l'utilità, ma addirittura stanno preparando un incomprensibile allungamento senza fermate di oltre 3 chilometri fino a Ottaviano, sostenuto fino a poche settimane prima dell'arresto dal ministro ombra dei Trasporti, Ettore Incalza, con una spesa prevista di al-

meno mezzo miliardo di euro. Che sommato al mezzo miliardo di sfornamento già incamerato per via della bellezza di 47 varianti in corso d'opera fa 1 miliardo

tondo tondo.

Autostrade inutili o ricerca medica?

Se questi soldi invece di essere usati in quel modo andassero alla ricerca biomedica (cancro, malattie cardiovascolari e genetiche etc...) l'Italia uscirebbe dalle posizioni di coda nella tabella dei confronti internazionali in cui è stata relegata da anni. E i malati se ne gioverebbero. Oggi l'investimento pubblico diretto in questo campo non arriva allo 0,1 per cento del Pil, all'incirca 1 miliardo e mezzo di euro in cifra assoluta, sotto la media Ocse e europea e al trentesimo posto a livello mondiale (fonte: rapporto Ocse 2013 su Scienza&Tecnologia).

La già citata autostrada Brebemi era preventivato costasse 1 miliardo e 400 milioni di euro, ma quando hanno tagliato il nastro la spesa era salita a 2,4 miliardi. Che sia inutile non è un'opinione, ma è la sentenza decretata dagli automobilisti che secondo i mirabolanti studi a sostegno dei piani finanziari dell'opera avrebbero dovuto essere 60 mila al giorno e invece sono appena 20 mila. Con quei 2,4 miliardi di euro ci si sarebbero potute fare tante cose migliori. Per esempio si sarebbe potuta avviare la gigantesca operazione di messa in sicurezza di quelle città e quei paesi ad elevato rischio di frane ed inondazioni dove vivono la bellezza di 6 milioni e 100 mila italiani. Secondo un piano presentato di recente dai costruttori dell'Ance «per far ripartire l'Italia» con 5.300 opere di piccole e medie dimensioni, sicuramente utili, si dovrebbero investire 5 miliardi per tentare di impedire che ogni autunno si ripetano le catastrofi. A spartane con i 2 miliardi e mezzo della Brebemi si poteva realizzare metà di ciò che servirebbe mettendo quindi al sicuro circa 3 milioni di persone.

Anche il Terzo Valico tra Genova e Milano è un'opera di dubbia utilità. Le vicende che l'accompagnano sono finite dritte dritte nell'inchiesta sulle grandi opere dei magistrati fiorentini. Molti sostengono che bucando l'Appennino in quelle zone (39 dei 53 chilometri della linea dovrebbero correre in galleria) c'è il rischio di trovare tanto amianto con tutto ciò che ne consegue in termini di salute e di incremento di costi. Il vantaggio sarebbe di accorciare di appena una mezz'ora il tempo di percorrenza dei treni tra Genova e Tortona-Novi Ligure.

Terzo Valico o scuole più sicure?

Val la pena spendere tutti quei soldi, oppure non sarebbe meglio usare quei 6 miliardi che sarebbero proprio quelli necessari per mettere al sicuro gli studenti delle 30 mila scuole costruite prima del 1974 senza precauzioni antisismiche e le altre che si trovano in zone di frane e alluvioni?

Nel 2009, governo Berlusconi, fu buttato al vento quasi mezzo miliardo di euro per ospitare i grandi della Terra al G8 alla Maddalena, ma poi il summit si tenne all'Aquila. Per la Città dello Sport di Torvergata a Roma che non ha mai funzionato sono stati scialacquati altri 200 milioni, mentre 20 sono volati per la piscina di Valco San Paolo pensata per i Mondiali di nuoto di 6 anni fa e mai ultimata. Sulla Salerno-Reggio che non è un'autostrada inutile, ma che è la regina delle incompiute e degli sprechi, sul discusso lotto calabrese 3.2 tra Laino Borgo e Morano affidato alla direzione lavori dell'arrestato Stefano Perotti e su cui i magistrati fio-

rentini hanno acceso un riflettore, il costo iniziale previsto è schizzato di botto nel 2013 da 424 milioni di euro a 600. Sommati tutti questi scempi si arriva ad un totale di 946 milioni circa con cui si potrebbe rinnovare l'intera flotta dei treni per i pendolari. Considerato che uno Swing (il più economico) costa 3 milioni e 400 mila euro se ne potrebbero acquistare 278.

Alta velocità o pendolari?

Infine l'Alta velocità ferroviaria che è allo stesso tempo una grande opera infrastrutturale e un gigantesco spreco. Il rapporto sulla corruzione della Commissione Europea ha accertato che ogni chilometro di linea in Italia è costato oltre 60 milioni di euro. Le Fs contestano il calcolo e ne offrono un altro: 35,6 milioni a chilometro. Che sono comunque il triplo di quanto l'alta velocità è costata in Spagna e in Giappone. Dal momento che il costo della rete Torino-Milano-Napoli è stato di 32 miliardi di euro, se in Italia si fosse proceduto in modo diverso si sarebbero potuti risparmiare una ventina di miliardi. Una cifra enorme. Ci si potrebbe sbizzarrire a ipotizzare come potevano essere usati meglio. Si potrebbe chiedere un aiuto ai 16 milioni di pensionati a cui la ministra Elsa Fornero sottrasse 4 anni fa con un colpo di bacchetta magica 18 miliardi di euro.

MEGLIO BREBEMI O LOTTA ALLE ALLUVIONI?

LE OTTO CORSIE IN LOMBARDIA GIUDICATE INUTILI SONO COSTATE 2,4 MILIARDI, IL TERZO VALICO NE COSTERÀ 6. CON LE STESSE CIFRE SI POTEVANO RISANARE LE ZONE A RISCHIO IDROGEOLOGICO OPPURE LE SCUOLE CADENTI



Le alternative ad asfalto e cemento

2,4 MLD
IL COSTO DELLA
BREBEMI
IN LOMBARDIA

AUTOSTRADA SENZA AUTO
La Lombardia è stata invasa da un fiume di autostrade volute da potenti lobby. Simbolo della loro discutibile utilità la Brebemi: previsti 60mila veicoli al giorno, sono invece solo 20mila

1,4 MLD
GLI INVESTIMENTI
PER LA RICERCA
BIOMEDICA

FANALINI DI CODA Mentre i costi della Brebemi sono lievitati di un miliardo, l'Italia resta sempre agli ultimi posti per i finanziamenti alla ricerca, in particolare quella biomedica così utile per l'industria. E la salute.

6 MLD
PER IL TERZO VALICO
TRA LIGURIA
E PIANURA PADANA

SARÀ DAVVERO UTILE? I partiti di centrosinistra e centrodestra non hanno dubbi: il Terzo Valico s'ha da fare. Così avanti tutta, nonostante previsioni molto incerte. Se ne andranno oltre 6 miliardi.

6 MLD
LA SPESA PER I PRIMI
INTERVENTI CONTRO
LE ALLUVIONI

DAVVERO INDISPENSABILI Per i primi interventi di messa in sicurezza contro le alluvioni che ogni anno uccidono sarebbero necessari 5/6 miliardi di euro. Così si salverebbero vite umane e si darebbe lavoro.

1 MLD
DENARI NECESSARI
PER ACQUISTARE
TRENI PENDOLARI

NON SOLO TAV Tra gli sprechi per il G8 (mai tenuto) alla Maddalena e altre grandi opere mai terminate se n'è andato un miliardo. Abbastanza per rifare il parco treni dei pendolari. Invece si punta tutto sull'Alta Velocità

Grandi opere inutili: ecco le alternative

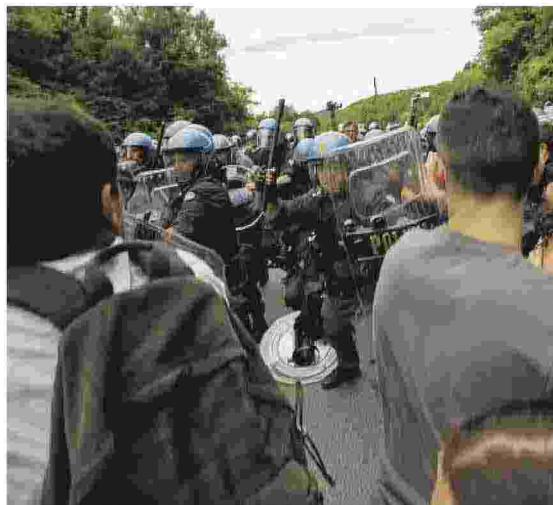
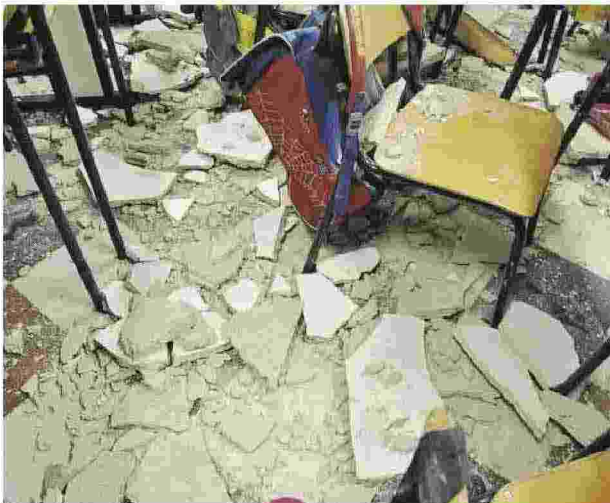


PER POCHI INTIMI

L'autostrada Brebemi, fortemente voluta dal Governatore Formigoni. Doveva costare 1,4 miliardi, ma la cifra è lievitata di un miliardo. Delle 60mila auto previste ne transitano 20mila *Fotogramma*



VERE PRIORITÀ Qui sopra e nelle due foto sotto, caos di pendolari a Roma, una scena quasi quotidiana; i laboratori di ricerca italiani sempre a corto di finanziamenti e il crollo di un soffitto in una scuola *Matrona*



OPERE DAVVERO UTILI? Nelle tre foto qui sopra: gli eterni cantieri dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria; i lavori della Metro C di Roma, dove il tracciato prosegue senza stazioni; proteste per i lavori del Terzo Valico tra Liguria e Pianura Padana *Matrona*