

Movimenti contro le Grandi opere: in direzione ostinata e contraria

Gualtiero Alunni*

Da *Liberazione*, 07/01/2009

Il 18 dicembre 2008 il Cipe ha deciso di rilanciare il "Corridoio Tirrenico Cecina-Civitavecchia", costo 3.780 milioni, con l'approvazione del progetto preliminare e il piano finanziario. Ha assegnato 4,8 miliardi del fondo aree svantaggiate (Fas) al piano delle infrastrutture 2009. Ha confermato la disponibilità di 359 mln di euro per il "Corridoio Intermodale Roma-Latina", costo complessivo 2.200 mln di euro. Insieme al Ponte sullo stretto di Messina e alla Tav Torino-Lione, il governo Berlusconi si accinge a dare un duro colpo all'ambiente, alle comunità locali, ai pendolari e all'agricoltura. Queste grandi opere utili solo ai poteri economico-finanziari peseranno come macigni sulle spalle dei cittadini nonostante siano dannose e onerose.

Per esempio la Tav ha triplicato i costi a carico dello Stato rispetto alle previsioni iniziali per cui di conseguenza, dividendo il nuovo totale per ogni cittadino/a, possiamo valutare che peserà economicamente su ogni famiglia media composta da quattro persone non meno di quattromila euro e questo si tende a non farlo sapere per evitare la giusta indignazione; però si fa facile propaganda quando si dice che bisogna aiutare le fasce popolari e le famiglie che non arrivano a fine mese e poi nel concreto non si fa nulla, anzi in Finanziaria non si trovano soluzioni neanche per poche centinaia di euro che potrebbero essere recuperate tra diminuzioni delle tasse e sussidi vari. Le dichiarazioni della Presidente della Regione Piemonte, Mercedes Bresso: «la Torino-Lione è un'opera essenziale» e del Presidente della Regione Lazio, Piero Marrazzo: «il corridoio Roma-Latina è l'opera delle opere», lasciano sbigottiti per tanta pochezza e strumentalità. Ma per le nostre comunità, a cosa potrebbero attribuire un valore altamente sociale degno di questo nome?: una galleria e un viadotto, oppure la rinascita delle nostre città sempre più degradate e invivibili? E ancora, non sarebbe meglio potenziare le linee ferroviarie utilizzate da milioni di pendolari e di turisti, arrivare in orario, acquistare i mille treni promessi, pulire i vagoni e rendere efficienti i servizi igienici? Per questo va data priorità ad investimenti infrastrutturali sulla rete ferroviaria nazionale esistente e sulle stazioni, alla sicurezza del lavoro, acquistando materiale rotabile e abbandonando i progetti autostradali a favore del miglioramento delle reti stradali interprovinciali. Il percorso partecipato e condiviso tra le Istituzioni e le comunità locali è l'altro grande assente che offende la democrazia e la responsabilità primaria va assegnata alla Legge Obiettivo. Se poi vogliamo anche considerare la minaccia di Berlusconi di far intervenire la Polizia per intimorire i conflitti e quindi trasformare un problema socio-ambientale in un problema di ordine pubblico, questo la dice lunga sul ruolo del Governo: gendarme a difesa degli interessi speculativi dei grandi poteri finanziari. Solo per fare alcuni esempi sulla Tav Torino-Lione il tunnel incontrerà amianto e uranio, provocherà danni idrogeologici e al paesaggio; il corridoio Tirrenico Rosignano-Civitavecchia sventrerà quel polmone verde che è la Maremma toscana e le preesistenze archeologiche della Tuscia etrusca; il corridoio Roma-Latina spaccherà in due il parco Regionale di Decima-Malafede interferendo con il Sito d'interesse Comunitario di Castel di Decima e Capocotta; il ponte sullo stretto di Messina si poggerà su terreni alluvionali forieri di dissesto idrogeologico, per

non parlare del pericolo sismico, del progressivo allontanamento (un cm. l'anno) della Calabria dalla Sicilia e sarà una gallina dalle uova d'oro per gli appetiti mafiosi.

In ultimo c'è un altro elemento da analizzare rappresentato dal rapporto tra i costi di queste grandi opere e il loro beneficio. Un esempio su tutti: per il corridoio Roma-Latina ora è stato preventivato dalla Giunta Marrazzo un costo di 1.400 mln di euro per una lunghezza di 54 km.; balza subito agli occhi il paragone, tra questo ed il primo preventivo elaborato dalla precedente Giunta Storace, che per la stessa lunghezza del tracciato solo due anni fa richiedeva 875 mln di euro, ma anche con il preventivo di 3.780 mln di euro del corridoio Rosignano-Civitavecchia che ha una lunghezza di circa 200 km. Dalla comparazione dei costi si può vedere che questi due esempi che abbiamo messo a confronto hanno un onere economico del 40% in meno. In sintesi, il beneficio per i pendolari che attualmente viaggiano sulla Pontina e sull'Aurelia, che ricordiamo dovranno pagare un salato pedaggio perché le autostrade verranno costruite in project financing (intervento economico dei privati) sarà insignificante, anzi per coloro che percorreranno la Roma-Latina ci sarà anche la beffa di continuare a fare file interminabili per l'impossibilità di accedere alla Capitale. E' conseguente e lecito interrogarsi se tutto questo c'entra qualcosa con la questione morale. I sostenitori dei mostri d'asfalto e cemento dichiarano che le autostrade incentiveranno lo sviluppo, ma è molto elementare dimostrare il contrario. Infatti, l'inquinamento atmosferico e gli espropri inevitabili colpiranno a morte centinaia di aziende agricole, agrituristiche e biologiche, generando ulteriore disoccupazione tra i braccianti, i contadini e gli operatori del settore, insieme a molte civili abitazioni. Il nostro territorio è un bene comune da difendere, come deve essere difesa la sua vocazione naturale dalla Sicilia al Piemonte. Per la loro forte anemia politica i nostri governanti hanno bisogno di una massiccia dose di cura del ferro perché con le bugie non si fanno camminare i treni. «Per chi viaggia in direzione ostinata e contraria», come cantava Fabrizio De Andrè, non rimane che la resistenza, il conflitto e il mutuo soccorso.

*responsabile nazionale Trasporti del Prc