

Errori dell'Anas e sfregi bipartisan alla bellezza

GIUSEPPE GUIDA

PARLARE di una questione al posto di un'altra è un utile marchingegno, retorico, ma anche operativo, per spostare il ragionamento su un binario senza fine, lungo il quale tutti possono dire tutto e il suo contrario. L'utilità di un'opera pubblica, ad esempio, non si qualifica soltanto per la bontà tecnica

IL CASO

del progetto. È necessario inquadrare la questione in uno scenario più ampio, di cui le istituzioni dovrebbero sempre dotarsi e attra-

verso il quale coordinare gli interventi e renderli efficaci, evitando di generare imprevisti, sprestando il danaro pubblico. Le grandi infrastrutture, com'è noto e ovvio, generano sui territori effetti che possono essere anche disastrosi e insolubili se non vengono correttamente previsti.

SEGUE A PAGINA XII

ERRORI DELL'ANAS ESFREGI BIPARTISAN ALLA BELLEZZA

GIUSEPPE GUIDA

←SEGUE DALLA PRIMA DI CRONACA

QUELLO che è successo con l'enorme galleria che collega Castellammare, e cioè il resto d'Italia, con il piccolo vallone di Seiano, è la prova di come l'assenza di studi adeguati, di qualità gestionale, di qualificazione tecnica, l'ignoranza dei caratteri del paesaggio di pregio dove si va a intervenire, generino situazioni di crisi di cui nessuno si prende la briga di dare conto e determinino un utilizzo quantomeno avventato dei fondi pubblici.

Chiunque abbia percorso quella lunga canna scavata nel calcare sorrentino, si rende conto dello squilibrio avventato tra l'opera e il territorio che attraversa. Un'infrastruttura che è un monumento imperituro e insensato all'automobile, che le politiche regionali e la dirigenza dell'Anas hanno voluto pervicacemente erigere contro il genius loci di quella terra oggi in piena fase di stupro. Gli ingorghi automobilistici che si creano, sono, in sostanza, solo un belletto, una punta di un iceberg sotto il quale si nasconde il bubbone più grande dell'iniziativa priva di rischio e fatta con i soldi pubblici, della declinazione delle politiche pubbliche a favore di interessi di tipo speculativo con un orizzonte di medio-breve periodo, con l'aggravante che tutto ciò non è affidato a scelte di tipo politico, ma al gusto rivoluzionario di dirigenti di società pubbliche. Società che tra l'altro non appaiono nemmeno in grado di progettare come si deve. Solo il giorno prima dell'apertura ci si accorge che il tunnel non è attraversabile dagli autocarri oltre le otto tonnellate di massa complessiva. Dovranno attraversare il povero centro storico di Vico Equense, per poi comungerci con tutti i vacanzieri sul ponte di Seiano. Un delirio tecnico-gestionale che resterà senza responsabili e che da solo qualifica l'intera operazione.

Ma comunque non è questo il nodo.

Tra Castellammare e Seiano si è realizzata una connessione tra interessi diversi, tutti legittimi ma tutti accomunati dalla stessa idea di fondo: erodere il territorio, cambiandone i connotati per arraffare in pochi anni quello che si può. E poi si vede.

L'esito è una politica della mobilità che fa il paio con i quasi diecimila box interrati incredibilmente costruiti in Penisola Sorrentina, realizzati con il supporto del centrosinistra e del centrodestra regionali in pochi anni, con ritmi co-

struttivi da periferia di una città cinese. Una politica che fa il paio anche con l'assoluta mancanza di volontà nel risolvere i problemi, ad esempio, della Circumvesuviana, che oramai viaggia su base volontaria di pochi addetti, quasi tutti in attesa della pensione, o del cancellare senza una ragione precisa (che non sia quella di mortificare il turismo e possibilità alternative di mobilità) il Metro del Mare.

I 115 milioni di euro spesi per correre a tutta velocità sul ponte di Seiano si sarebbe potuti utilizzare per mettere in sicurezza l'attuale rete stradale, per rilanciare la Circumvesuviana, per rifinanziare il Metro del Mare? No, con le condizioni date non sarebbe stato possibile. I fondi pubblici, soprattutto da queste parti, hanno perduto la regia politica, un'idea strategica per il territorio, la condivisione delle comunità locali sulle quali il progetto viene calato. E quindi le priorità vengono invertite.

In ultimo, insopportabili, ci sono le beffe. Per chi è diretto a Sorrento, l'Anas consiglia di affidarsi al Valico di Chiunzi per non intasare la galleria, mentre per "risolvere" il nodo di Seiano viene suggerita un'unica soluzione: affidarsi al grande ecomostro costruito nel vallone di Seiano. Un altro monumento sulla tomba del paesaggio sorrentino, realizzato come strada di cantiere del depuratore di Punta Gradelle, quando il depuratore, però, era già stato completato, con dimensioni inferiori a quelle regolamentari e per questo illegittimo. Se non si stesse narrando la triste vicenda della spoliatura di uno dei paesaggi italiani di eccellenza, ci sarebbe persino qualcosa di comico nel vedere che la soluzione che tecnici e dirigenti pagati con danaro pubblico suggeriscono per lenire una mobilità fatta impazzire, è affidata a un'opera oramai abbandonata e semiabusiva, il cui destino, in un qualsiasi paese che ha a cuore il proprio destino, sarebbe solamente la demolizione.

E pur tuttavia non c'è nulla di nuovo. Soprattutto in tempi di crisi, infatti, i paesaggi di pregio restano gli unici ancora remunerativi, dove tuttora conviene mettere le ma-



Peso: 1-5%, 12-26%

ni, in una corsa al rialzo che, una volta innescata, è senza fine. Non a caso l'Anas offre anche un'altra soluzione al disastro che ha combinato: realizzare un ulteriore tunnel fino a Meta di Sorrento, spostando l'ingorgo da un punto all'altro, e poi a un altro ancora, in un processo entropico demente e senza una fine logica.

Il tutto sostenuto dall'idea, scaltra e implicitamente suicida, che in fondo poi ci si adatterà, il territorio si piega, le persone si abitua, la politica si accontenta. Come scriveva Dostoevskij, «Hanno piantato un po', poi si sono abituati. A tutto si abitua quel vigliacco che è l'uomo».

Gli ingorghi
sono solo la
punta di un
iceberg sotto
il quale si
nascondono
le politiche
pubbliche
a favore
di interessi
di tipo
speculativo



Peso: 1-5%,12-26%