

La polemica

NIENTE CRESCITA SENZA OPERE

Il commento

L'ILLUSIONE DEL MIRACOLO SENZA GRANDI OPERE

Sergio Rizzo

C'è qualcosa che stona assai nell'evocare un miracolo bis e insieme dichiarare guerra alle infrastrutture. Lo riconosce perfino il capo del Movimento 5 stelle quando dice che il prodigio del dopoguerra fu figlio delle autostrade, per poi assolversi garantendo che il prossimo sarà anch'esso figlio delle autostrade, ma "digitali". Suggestione identica a quella di tutti i governi degli ultimi vent'anni. Silvio Berlusconi nominò perfino un ministro: Mister I, Lucio Stanca. Promettendo anche una rivoluzione digitale, ma solo per ciò che gli stava davvero a cuore. Ovvero, la tivù. Per Mario Monti l'agenda digitale avrebbe «trasformato il Paese». Enrico Letta giudicò quella del digitale «la principale riforma». E Matteo Renzi «la più grande occasione per l'Italia». Ma nessuno con risultati

Sergio Rizzo

C'è qualcosa che stona assai nell'evocare un miracolo bis e insieme dichiarare guerra alle infrastrutture. Lo riconosce perfino il capo del Movimento 5 stelle quando

all'altezza dei roboanti propositi, se è vero che la banda larga è una chimera per la maggior parte degli italiani: con il Sud lontanissimo. Nel frattempo, siamo scivolati sempre più in basso pure nella classifica delle dotazioni infrastrutturali tradizionali. Le statistiche dicono che abbiamo 140 metri di autostrade, ferrovie e metropolitane ogni mille abitanti: contro 210 della Germania, 220 della Francia e ben 430 della Spagna. Un divario enorme, mentre nel Paese che trabocca di opere inutili (censite circa 700) e di orrori edilizi si completa una strada ogni generazione. Eppure non era partita così. Gli economisti definiscono "miracolo economico" il periodo compreso fra il 1956 e il 1964, esattamente gli anni in cui venne costruita l'Autostrada del Sole. E durante i quali il prodotto interno lordo e i lavori di quell'opera pubblica progredivano entrambi a ritmi cinesi. Il pil nominale cresceva fra il 9 e il 13 per cento e il cantiere dell'Al viaggiava a 94 chilometri l'anno con un costo paragonabile a 4 milioni di euro per chilometro. Pochi decenni dopo, per adeguare la Salerno-Reggio Calabria, lunga la metà, ci sono voluti quasi vent'anni e 27 milioni a chilometro. Che cosa è successo l'ha spiegato molto

dice che il prodigio del dopoguerra fu figlio delle autostrade, per poi assolversi garantendo che il prossimo sarà anch'esso figlio delle autostrade, ma "digitali". Una suggestione vacua, e identica a quella di tutti i governi degli ultimi vent'anni.

pagina 4

tempo fa Fedele Cova, l'inventore dell'Autosole, in una intervista al *Corriere della sera*: «Nel '64, con la fine dell'autostrada, cominciarono gli appetiti, le interferenze... Pretendevano questo e quello ed era difficile vivere...». I politici avevano scoperto il tesoro degli appalti: un'opera pubblica serviva soprattutto per il consenso e per i soldi che faceva girare. Così pian piano anche la corruzione allagò il Paese. Fra tangenti e leggi finalizzate a renderle inevitabili, fare strade e ferrovie diventava sempre più difficile mentre la crescita rallentava fino a fermarsi del tutto. Operazioni folli come la Legge obiettivo di Berlusconi si rivelarono fallimentari e gli scandali scoppiavano a ripetizione. Il governo Monti calcolò rincari fino al 40 per cento del costo di un'opera pubblica a causa della corruzione. Ed è questo il punto. Evviva le autostrade digitali: magari le avessimo. Ma il vero miracolo sarebbe quello di tornare a fare strade e ferrovie con tempi e costi giusti, massima onestà, trasparenza e nel pieno rispetto dell'ambiente. Senza preconcetti ideologici mascherati da strampalate analisi costi-benefici. Con tale logica, l'abbiamo già detto, sessant'anni fa non si sarebbe fatta l'Autostrada del Sole. E il boom ce lo saremmo sognato.

