



DIBATTITO APERTO SUL NUOVO PROGETTO TAV E SULLE RICADUTE

## Opere pubbliche 'stop and go' «E' una tecnica collaudata sotto elezioni»

Un famoso professore universitario, Marco Ponti, esperto di economia dei trasporti, ha definito "stop and go" il metodo italiano di realizzazione applicato alle grandi opere pubbliche. Si tratta in sostanza della pratica demenziale di allungare gli elenchi delle opere definite prioritarie, da parte dei governi senza farne partire realmente nessuna in modo decente. Questa pratica assume la massima visibilità in occasione delle varie campagne elettorali, tanto per acccontentare il maggior numero di "grandi elettori", come gli industriali, le lobbies ed i gruppi di potere. La tecnica è semplice: prima li si rassicura sulla partenza delle opere, poi ci si dimentica di metterci i finanziamenti. Ad ogni elezione la prassi è la stessa: propositi tanti, fatti zero.

Ciò non dovrebbe stupire in fondo perché i politici ed i partiti sono notoriamente più interessati alle grandi opere, visibili, chiacchierate e pubblicizzate sui giornali piuttosto che a quelle piccole, diffuse sul territorio oppure alle manutenzioni o sistemazioni di strutture esistenti. Le conseguenze? Che le grandi opere, quelle che costano di più e che spesso sono anche inutili prosciugano le poche risorse disponibili, senza che se ne abbia qualche vantaggio per la collettività, mentre quelle necessarie ed in genere poco costose, immediatamente realizzabili, devono aspettare per mancanza di risorse. Tutti discutono sulla Torino-Lyon, sul Ponte di Messina, e nel frattempo l'entroterra ligure crolla, le case dei terremotati restano da costruire, le fogne e gli acquedotti aspettano.

Nel caso specifico della Torino-Lyon, che rientra perfettamente nel panorama sopra descritto, il cosiddetto "stop and go" dura ormai da quasi un lustro, ma potrebbe

perdurare per chissà quanti anni ancora (sempre ammesso che non rinunci). Mancano infatti gli elaborati progettuali degni di questo nome, manca la condivisione dei territori e soprattutto non ci sono le risorse. Il nuovo patto di stabilità europea complicherà la situazione presto, ed ancora di più. Realisticamente solo degli sprovveduti potrebbero avventurarsi in un'opera simile in queste condizioni.

La domanda è: sono sprovveduti? No di certo, hanno solo troppi interessi da difendere e probabilmente c'è qualcosa che non ci hanno mai detto, che tengono opportunamente per sé. Troppo grande il rilievo mediatico, gli interessi politici, la quantità di poliziotti mobilitati per credere che si tratti solo di una linea ad alta velocità o capacità. A dirla tutta, è anche ben strano che la Ue non approfondisca i progetti, i rischi ambientali, sociali, sanitari. Ma c'è dell'altro: un colpevole menefreghismo o una sufficienza di alcune categorie sociali che in certi territori non riescono proprio a fare fronte comune. Faccio un esempio: se dovessero partire con un qualsiasi cantiere sulla Torino-Lyon i primi ad essere coinvolti sarebbero i cittadini dell'alta valle di Susa, le loro attività turistiche e immobiliari. Ma questi operatori sembrano non accorgersene.

Se in bassa valle già oggi, prima che comincino, non si vendono più immobili, provate ad immaginare cosa succederebbe in alta valle allorché ben due corsie dell'autostrada (una in discesa ed una in salita di noti bene (due su quattro, ed in galleria), verrebbero chiuse al traffico per essere riservate ai mezzi di cantiere della Maddalena! Altrettanto dannosi per la viabilità diretta in alta valle anche gli altri

cantieri previsti nei progetti di Ltf come lo spostamento a Susa della statale 24, la realizzazione della galleria sulla statale 25 e la chiusura dell'autostrada, sempre a Susa, per realizzarne un nuovo percorso rialzato di due metri (per far spazio alla stazione internazionale). Per qualche anno il traffico veicolare privato turistico e commerciale dovrebbe utilizzare la statale 24 da Susa per raggiungere le stazioni turistiche di Oulx, Sauze, Cesana, Claviere, Monginevro, Sestriere, Bardonecchia e perfino per arrivare a Modane ed in Francia.

Insomma, lo "stop and go" non riguarderebbe solo l'opera, ma tutta l'economia turistica valdusina. Per alcuni anni se le opere non subissero interruzioni, per decenni se mancassero i fondi o se qualcosa bloccasse i lavori. Non sfuggirà che se il flusso turistico dovesse prendere altre strade (Valle d'Aosta, Trentino, Cuneese), prima che l'area dell'alta valle riprenda un "appeal olimpico" ci vorrebbero anni, forse decine di anni, ed ingenti risorse spese in pubblicità. Non è escluso che in una situazione simile, per di più nel momento economico che viviamo, molte attività dell'alta valle sparirebbero, chiudendo, fallendo o mandando a casa gran parte degli attuali occupati. Magari arriverebbero anche gli sciacalli, comprando tutto per pochi euro. E che nessuno pensi di ottenere un qualche risarcimento dei danni da Ltf o dallo Stato: risorse non ne hanno e ne avranno sempre meno!

Di fronte ad una simile situazione forse gli operatori economici locali dovrebbero cercare di attivarsi e prima che sia troppo tardi provare a fare fronte comune. Dunque auguri a tutti, anche se ne vercherà potrebbe diventare davvero dura! Se le cose si

mettessero male, ovvero se provassero ad iniziare qualche scavo, quella che sta per cominciare potrebbe essere l'ultima "stagione turistica" degna di questo nome per molti anni a venire. Speriamo bene! Dopo tanti anni di lavoro e speranze questa sarebbe davvero l'ultima beffa per le nostre bellissime montagne olimpiche. Tutto ciò non è assolutamente tollerabile, peggio che mai se non viene dimostrata l'utilità dell'opera ed un favorevole rapporto costi/benefici. Si noti bene che oltretutto non è mai stata dimostrata neppure la fattibilità dell'opera, tanto è vero che il tunnel geognostico che dovrebbe verificarlo non c'è.

Naturalmente nel panorama turistico futuro dell'alta valle andrebbe verificato a tavolino e prima che comincino i lavori, anche il modello di esercizio della nuova linea, che a parer mio favorirebbe turisticamente la Francia. Ma c'è la volontà e la capacità di fare simili valutazioni da parte degli operatori economici locali? Infatti i futuri treni della neve attestati a Bussoleno o Susa renderebbero un servizio pessimo alle località turistiche invernali. Ma questi sono altri discorsi e ci sarà tempo per approfondirli se qualcuno tra gli operatori turistici dell'alta valle avrà occasione di leggerli i progetti di Ltf. Ancora tanti auguri a tutti noi perché questa volta siamo davvero tutti sulla stessa barca! Tutti nella stessa valle. Anche gli amministratori dell'alta valle che andranno a Roma, invitati dal governo, dovrebbero ragionare su queste questioni cercando di remare per una volta tutti a favore della valle. Ma anche qui temo che "a sarà dura".

**OSCAR MARGAIRA**  
capogruppo di minoranza consigliere  
di Villar Dora