

Si Tav - No Tav

Da tempo ci rincorre l'amletico dilemma: «*Tav si o Tav no*». Il fronte del "No" si fa forte con congetture sul possibile inquinamento per la presenza di uranio ed amianto nel sottosuolo e con altre illazioni strampalate, come il recupero della linea storica del Frejus, e, ultima ciliegina, con l'attesa del parere negativo degli "esperti" della Commissione Costi e Benefici.

Vorrei illuminare questi "esperti" sul significato di "opere strategiche": opere necessarie all'ammodernamento e allo sviluppo di uno Stato, non necessariamente redditizie poiché servono da volano per l'economia.

Così è stato fatto negli USA durante la crisi del 1929, con la costruzione della diga di Hoover sul fiume Colorado, ancor oggi una delle maggiori produttrici di energia elettrica, che ha creato uno dei più grandi laghi per uso urbano e agricolo (da noi, dopo la tragedia del Vajont il piano idroelettrico è stato bloccato a favore dei petrolieri). Così in Germania con la costruzione dell'intera rete autostradale. In Italia, nello stesso periodo, strade e opere pubbliche hanno risollevato il paese, portando il valore della lira, nel 1933, alla parità con l'oro e al pareggio di bilancio senza debito.

Il debito dello Stato in opere pubbliche è investimento a lungo termine e crea le basi per il rilancio dell'economia.

La costruzione del ponte di Brooklyn nel 1867, è una delle imprese inizialmente considerate pazzesche che hanno segnato la via del progresso.

L'inverno del 1852 a New York fu particolarmente freddo per parecchie settimane e l'Est River, il fiume tra l'isola di Manhattan e il quartiere di Brooklyn, rimase congelato per giorni bloccando il passaggio dei traghetti che collegavano le due sponde. John Roebling, ingegnere dei ponti, rimase bloccato per ore su uno di questi traghetti. Fissando il panorama, gli venne l'idea di attraversare il fiume con una sua creazione. Iniziò così la costruzione del ponte di Brooklyn, che richiese capacità fisiche e mentali che coinvolsero tutta l'economia. Infatti, il fiume rimase bloccato per settimane, impedendo oltre 1.000 corse di traghetti al giorno.

Per costruire il ponte di Brooklyn, nel 1867, fu fondata la società *New York Bridge Company*. John Roebling, capo ingegnere, tre mesi più tardi presentò il progetto del monumentale ponte sospeso, lungo circa 1800 metri e con un impalcato sostenuto da quattro cavi tesi tra due torri di calcare e granito. Molti "esperti" gli dettero del matto, convinti che sarebbe stato impossibile realizzare una campata così lunga.

Nell'aprile 1883 la costruzione fu completata e iniziarono i preparativi per la sua apertura ufficiale il mese successivo. Uno dei ponti dalle fondamenta più stabili e il primo costruito in acciaio, dopo 135 anni è ancora in piedi. Rappresenta un'arteria vitale per New York e non dà segni di vecchiaia. La nostra opera d'arte, il ponte "Morandi" di Genova, costruito nel 1967, è miseramente crollato dopo 51 anni.

Oggi, dopo l'inaugurazione del nuovo traforo del San Gottardo in Svizzera, si vede benis-

simo dai dati più avanti riportati, la differenza di utilità tra la nuova e la vecchia linea. Ci sono voluti 17 anni di lavori e poco più di 11 miliardi di euro per terminare l'opera. Il tunnel ferroviario, che si collega su un asse di prolungamento diretto a Rotterdam sul Mare del Nord e a Genova sul Mediterraneo, entrato in servizio a dicembre del 2016, consente di decongestionare le strade per il trasporto merci. Il nuovo tunnel di base si differenzia dal vecchio tunnel di circa 15 chilometri, situato 600 metri più in alto e costruito tra il 1872 e il 1881. Attraverso il vecchio tunnel possono transitare solo treni fino a 1.300 tonnellate e, con due motrici, fino a 1.500 tonnellate, che devono inerparsi per valli strette e gallerie elicoidali. Con il nuovo tunnel i treni merci standard fino a 3.600 tonnellate saranno in grado di attraversare il passo. L'obiettivo è di far passare dal tunnel 260 treni merci e 65 treni passeggeri al giorno a una velocità di 100 km l'ora i primi e di 200 i secondi.

La previsione è che i passeggeri aumentino da 9 mila a 15 mila unità al giorno entro il 2020. Una perfetta analogia con la TAV, tra l'utilizzo in Valle di Susa della linea storica e la nuova che avrebbe dovuto interrarsi a Bussoleno e non a Chiomonte.

Siamo un Paese gestito da "impiastri", quando non sono impiastri sono "in malafede", dove la logica e l'intelletto non stanno più di casa.

Altro esempio dell'incapacità dei nostri amministratori è il primato nelle opere incompiute, come l'"Autostrada d'Acqua" Padova - Venezia.

Dopo 56 anni solo 17 dei 27 chilometri sono stati realizzati, 13 chilometri dall'interporto padovano, quattro e mezzo dalla laguna fino a piazza Vecchia. Basterebbe un investimento minimo, rispetto al nuovo passante di Mestre, per completare e rendere funzionante quest'opera che, sottolineo, è veramente intermodale e rispettosa dell'ambiente. Negli ultimi anni, pur in abbandono, è costata 150 milioni di euro.

Ricordiamo le innumerevoli opere pubbliche costruite e abbandonate oppure quelle che, come la Salerno-Reggio Calabria, sono uno scandalo senza fine: scuole, piscine, carceri, strade e chi più ne ha più ne metta. Siamo (senza offendere nessuno) un Paese gestito da una politica da "mandolinisti".

Questo è il risultato settantennale di sistemi mafiosi, chiamati "democrazia" e "politica", che hanno creato il nostro debito pubblico, gravato da una quantità spaventosa di funzionari statali che ricevono "stipendi d'oro" per non produrre niente. Nel vedere gli ultimi pargoli della politica di oggi, manipolati da qualcuno che manipola la Magistratura, mi viene da rimpiangere gli antiquati ma illuminati amministratori di un tempo, non venduti alle multinazionali e ad un'Europa dai dubbi fini. I loro palazzi sono ancora in piedi dal 1880, quando l'Italia umbertina costruiva per dimostrare la sua continuità nel tempo.

È raccapricciante vedere che la massa, con le fette di salame sugli occhi, vota in nome della "democrazia", ma questo è il risultato di un sistema democratico che ci sta costringendo alla più lunga crisi economica da noi subita (vent'anni), a causa dell'entrata in Europa e nell'euro, con perdita di sovranità e con l'ottusità di continuare a realizzare opere monche. Con queste pregiudiziali saremo sempre i "primi degli ultimi".

Roberto Chiaramonte