volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Conti, fatti e misfatti

Autore: Angelo Tartaglia

Recentemente un certo interesse hanno sollevato le valutazioni fatte dalla European Court of Auditors (ECA – Corte dei Conti Europea, rapporto 10/2020: http://www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2020/06/ECA-SR_Transport_Flagship_Infrastructures_IT.pdf) a proposito di otto "grandi opere" infrastrutturali di trasporto previste all'interno dell'Unione, fra cui la Nuova Linea Torino-Lione. La Corte, pur avendo una impostazione di fondo favorevole al modello economico corrente, grandi opere incluse, osserva che in generale questi progetti non potranno concludersi, come ufficialmente previsto, entro il 2030 e che la loro convenienza dal punto di vista economico non è per nulla assodata. Nel caso specifico della Nuova Linea Torino-Lione la Corte nota che i calcoli relativi ai vantaggi che l'opera genererebbe si basano su previsioni di traffico inattendibili e per di più che gli obiettivi di riduzione dell'impatto climatico potrebbero essere conseguiti non prima del 2055 e sempreché il traffico evolvesse secondo le previsioni dichiarate inattendibili; diversamente il ritorno in termini di riduzione delle emissioni di CO_2 si allontana verso la fine del secolo e oltre. È appena il caso di osservare – pur se questo la Corte non lo richiama – che la "scadenza" per contenere il disastro climatico è posta al 2030, data entro la quale le emissioni di CO_2 dovrebbero essere dimezzate. La stessa Unione Europea lo riconosce ufficialmente e anzi pone nel 2050 il termine entro il quale raggiungere la parità del carbonio: zero emissioni nette.

I maggiori mezzi di comunicazione hanno riportato la notizia in forma piatta e senza eccessivi commenti. Non è stato più di tanto evidenziato che le argomentazioni della Corte riproducono né più né meno che quelle espresse in varia forma, da una trentina d'anni, da parte degli oppositori alla Torino-Lione e in particolare dalla componente tecnica.

Il comune lettore comunque ha avuto l'impressione che questa uscita dell'ECA sia una novità, ma non è così. La Corte si era già espressa nel rapporto n. 19/2018 in cui veniva valutata la rete ferroviaria europea ad alta velocità. Il titolo stesso di quel rapporto manifestava in modo efficace e sintetico il contenuto: *A European high-speed rail network: not a reality but an ineffective patchwork* («Una rete ferroviaria europea: non una realtà ma un inefficace insieme di pezze»). Vi si osservava tra le altre cose che, nel realizzare tali linee, le valutazioni costi/benefici erano marginalizzate e le decisioni venivano prese su basi politiche, senza perder tempo ad analizzare la convenienza di interventi atti a ottimizzare l'esistente che avrebbero potuto generare risultati migliori a costi più bassi.

Restando nell'ambito delle magistrature contabili, la Corte dei Conti italiana aveva già pubblicato nel 2009 un proprio rapporto intitolato «Risultanze del controllo sulla gestione dei debiti accollati al bilancio dello Stato contratti da FF.SS., RFI, TAV e ISPA per infrastrutture ferroviarie e per la realizzazione del sistema "Alta velocità"» scrivendo tra l'altro a pag. 5: «la vicenda in esame è considerata dalla Corte paradigmatica delle patologiche tendenze – della finanza pubblica – a scaricare sulle generazioni future oneri

relativi a investimenti, la cui eventuale utilità è beneficiata soltanto da chi li pone in essere, accrescendo il debito pubblico, in contrasto con i canoni comunitari». Pensando al Movimento dei Fridays for *Future*, direi che le parole della nostra Corte dei Conti sono emblematiche e profetiche, ma ovviamente il grande pubblico non le conosce.

Per completare il quadro dovrei chiamare in causa anche la Court des Comptes francese che ha sia specificamente sollevato dubbi sull'utilità della Torino-Lione, che tutt'al più si sarebbe potuta prendere in considerazione se la parte maggiore del costo fosse stata a carico degli italiani, sia criticato la convenienza della politica francese riguardo al proprio sistema *Grande vitesse* che ultimamente tende a essere sostanzialmente ridimensionato.

Insomma niente di nuovo, ma per i maggiori mezzi di comunicazione queste non sono notizie e in ogni caso non val la pena di pubblicarle: fatti e argomenti sono marginali rispetto a un'impostazione fanaticamente ideologica volta a preservare una struttura economico-sociale basata sull'insostenibilità globale e sulle disuguaglianze. Nel nostro Paese il 10% più ricco della popolazione detiene circa il 29,5% del reddito totale, mentre il 50% più povero ne riceve il 24,5%. L'ideologia giustifica la condizione elevata di chi sta in alto e propone a chi sta in basso l'illusione di poter entrare nel club attraverso il mito della crescita e della competizione. Fatti e argomenti, in questo contesto, sono solo un disturbo e se viaggiamo tutti insieme verso un collasso complessivo, be': «chi vuol esser lieto sia, del doman non v'è certezza».

E la politica? Non batte ciglio. I suoi criteri sono altri. Fatti e argomenti sono del tutto marginali. Tutt'al più nella retorica ideologica troveremo che «bisogna saper scommettere», «bisogna lanciare il cuore oltre l'ostacolo» e, implicitamente, che bisogna saper guardare al di là dell'orizzonte di quattro grigi "ragionieri" quali sono i magistrati contabili. Sarà pur vero che negli ultimi decenni tracce di questa "lungimiranza" politica proprio non se ne vedono, ma, ancora una volta, che peso volete che abbia una constatazione come questa? Restiamo nell'ambito dei fatti. Così che vale chiedersi quale rilevanza possa avere la "lungimiranza" per chi ha un orizzonte temporale reale che generalmente è limitato alle prossime elezioni, sempre dietro l'angolo, e ha il problema di assicurarsi un adeguato sostegno per la sempre prossima, se non permanente, campagna elettorale?

Intanto l'attuale Presidente del Consiglio può tranquillamente basare il "rilancio" nazionale sull'Alta Velocità senza perder tempo ad analizzare cosa ciò significhi al di là della convenienza immediata per chi la realizza (con denaro pubblico). Il dubbio che l'efficienza del sistema complessivo dei trasporti si possa più proficuamente conseguire con investimenti diffusi piuttosto che con "grandi opere" gestite da pochi sembra non lo sfiori, checché ne dicano le varie Corti dei Conti, nonché gli oppositori nemici del progresso.

Eh sì, la "politica" guarda così lontano da preferire essere parte del problema piuttosto

che della soluzione.