volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

TAV e grandi opere. Movimento 5Stelle e vecchia politica

Autore: Fabio Balocco

Un recente articolo del prof. Marco Ponti, che conosco e stimo da anni, sulla tratta AV Brescia-Padova, fornisce lo spunto per ragionare sul tema ambientale all'interno della politica di questo Governo, e in particolare di quella dei Cinquestelle.

Buona parte di chi li ha votati alle ultime politiche lo ha fatto perché credeva in una svolta nel campo della politica ambientale e una prima delusione l'ha patita leggendo il contratto di governo stipulato con la Lega. Solo affermazioni di principio, e laddove ci sono affermazioni cogenti esse rasentano il ridicolo, come quando si afferma che «per una risorsa rinnovabile (suoli, acqua, foreste), la percentuale sostenibile di impiego non può essere maggiore di quella di rigenerazione», quasi che sia possibile creare del nuovo suolo dopo che l'hai consumato. Nulla sul tema caldo dell'abusivismo edilizio. E, su quello delle grandi opere, solo questo: «Con riguardo alla Linea ad Alta Velocità Torino-Lione, nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia, ci impegniamo a sospendere i lavori esecutivi e ridiscuterne integralmente il progetto. Con riferimento invece alla realizzazione del "terzo valico" ci impegniamo al completamento dell'opera».

Restiamo sulle grandi opere, visto che sono quelle che maggiori danni arrecano ad ambiente e territorio.

Poteva residuare una piccola speranza che, se le analisi costi-benefici volute dal Ministero proprio relativamente alle infrastrutture fossero negative, il Governo si adeguasse agli studi dei tecnici. Così finora non è stato.

Si è cominciato con il TAP, l'infrastruttura del gas destinata a creare uno scempio territoriale e ambientale in Puglia: in realtà per essa non è stata fatta un'analisi, ma solo una valutazione dei costi nel caso di abbandono dell'opera. Risultato: costa troppo l'abbandono.
Si è proseguito con il Terzo Valico. Qui l'analisi costi benefici viene fatta, ma si decide di andare avanti comunque (del resto era già previsto dal contratto di governo), nonostante l'analisi dica che è un'opera impattante e inutile.
Infine il TAV per eccellenza, la linea Torino-Lione. Anche qui l'analisi è fortemente negativa (in valle lo sapevano anche i bambini), ma fino ad oggi il Governo ha taciuto. Anzi, peggio, non ha sospeso i lavori come previsto dal contratto. Quindi è anche inadempiente verso sé stesso. E Di Maio a Torino ha pure pronunciato questa frase sibillina che invito i lettori a decriptare: «Non dico certo che siamo diventati a favore del TAV ma fermarci oggi ci costerebbe il triplo delle energie».
E siamo alla AV Brescia-Padova, di cui sopra. Ponti ci spiega che l'analisi è negativa, che abbandonare l'opera sarebbe comunque conveniente, eppure si va avanti e il MIT afferma che costerebbe troppo, senza offrire uno straccio di prova.

Sempre il MIT si para il didietro affermando che ahimé queste sono opere ereditate dal passato. Ma cosa dire allora dell'AV (ormai le ferrovie normali non esistono più…) Napoli-Bari, i cui lavori non sono ancora iniziati e per la quale stranamente non è prevista un'analisi costi-benefici? E infine che dice il Governo riguardo alla superstrada Orte-Civitavecchia, opera ad alto impatto ambientale fortemente voluta dal Governo Gentiloni, e sospesa da una sentenza del TAR Lazio?

Ora, si può dire che quando formi una compagine di governo devi scendere a compromessi, esattamente come accade in un matrimonio. E scendere a patti con un partito che affonda le proprie radici nel cemento come la Lega significa concedergli appunto qualcosa. Ma ci chiediamo: il M5S ha concesso qualcosa o ha semplicemente tirato giù le brache? E allora ci domandiamo anche: quanto erano genuine le lotte alle grandi opere a suo tempo portate avanti, visto che oggi nulla cambia? Intanto, i Cinquestelle hanno perso circa metà del consenso popolare. Certo il perseguimento di una politica di sfascio del territorio non spiega del tutto la perdita, ma in parte certamente sì.