volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

La destra vince in Svezia e ferma l'alta velocità

Autore: Monica Quirico

Come si fa a essere contro l'alta velocità? Me lo sono sentita chiedere più volte da compagn? svedesi, quando raccontavo la storia del movimento NO TAV; intuivo una certa ironia sulla refrattarietà dei popoli mediterranei al progresso tecnologico. Un mezzo che consente collegamenti più veloci riducendo al contempo le emissioni di combustibili fossili non può che essere positivo, era l'argomento ricorrente. Le coordinate del dibattito sull'alta velocità sono tuttavia cambiate radicalmente, nel paese nordico, dopo le elezioni dell'11 settembre.

Contesto politico. Il risultato delle elezioni ha destato scalpore in tutta Europa: **la coalizione di destra** (Moderati, Cristianodemocratici, Liberali e Democratici di Svezia) **per tre seggi ha battuto i Socialdemocratici e i loro alleati**, il Partito di centro, i Verdi e il Partito della sinistra. I Democratici di Svezia hanno scelto di non entrare nel governo, preferendo stringere un accordo su specifici punti con i tre partiti che formano l'esecutivo di Ulf Kristersson (leader dei Moderati), in cambio del loro appoggio esterno. Una scelta scaltra, che, se da un lato riflette la loro consapevolezza di riuscire indigesti a una parte non trascurabile dell'opinione pubblica (per la continuità tra la loro condotta attuale e le origini neonaziste del partito), dall'altro è abbondantemente ripagata dai posti di spicco che hanno ottenuto in parlamento e in comitati nazionali e transnazionali e dal trionfo della loro agenda: la lotta alla criminalità e all'immigrazione, indissolubilmente intrecciate, nella loro retorica, che – questo è il vero *punctum dolens* – ha infettato l'intero panorama politico, a partire dai Socialdemocratici.

Alta velocità? No, grazie. Nell'allarme generale sull'avanzata dell'estrema destra anche nel paese simbolo del Welfare State e del neutralismo attivo (entrambi smantellati) è però passata del tutto sotto silenzio, sui media italiani, una notizia che invece in Svezia ha alimentato non poche polemiche. Nel corso delle trattative per la formazione del nuovo governo, i quattro partiti di destra hanno presentato, il 3 ottobre, una mozione comune per annunciare la loro **decisione di fermare la linea ad alta velocità Stoccolma-Malmö-Göteborg**.

Del progetto si discuteva da molti anni. Erano stati proprio i Moderati, con il governo di Fredrik Reinfeldt, a lanciarlo: nel 2014 l'ambizioso programma "La costruzione della Svezia" prevedeva la creazione di posti di lavoro, crescita economica, sviluppo edilizio – e alta velocità, appunto. Sconfitto, nello stesso anno, alle elezioni, Reinfeldt si dimetteva. Sotto la leadership di Anna Kinberg Batra maturava una posizione diversa, tanto è vero che nel 2016 proprio Kristersson, all'epoca responsabile economico dei Moderati, definiva il progetto «**costoso, non vantaggioso e troppo protratto nel tempo»**. Si prevedeva infatti che i lavori, all'epoca già avviati, si sarebbero conclusi nel… 2045. La presa di posizione contro l'alta velocità poteva suonare pretestuosa, perché diretta contro il Governo di Socialdemocratici e Verdi (con l'appoggio esterno *de facto* della sinistra), che

avevano sposato il progetto. Esso veniva confermato nel “Piano nazionale per le infrastrutture 2022-2033” presentato dal governo socialdemocratico di minoranza in carica dal 2018 (tra crisi varie). In un rapporto del 28 febbraio 2021 l’Agenzia per i trasporti stimava il costo dell’opera in 325 miliardi di corone svedesi (circa 30 miliardi di euro) – un calcolo che tuttavia non includeva le stazioni e i servizi annessi (parcheggi per privati e taxi, stazioni per bus ecc.) – e ne tesseva le lodi per l’impatto positivo che avrebbe avuto sul traffico passeggeri, sull’ambiente e, *ça va sans dire*, sull’economia regionale.

L’Italia è entrata nel dibattito? Certamente, con articoli di segno opposto: alcuni celebravano la competitività delle linee ad alta velocità già esistenti con il traffico aereo; altri raccontavano – con malcelato stupore – l’opposizione al TAV Torino-Lione; non sono mancate inchieste/ricostruzioni militanti che descrivevano la lotta della Valle (e la repressione che la colpisce), mettendo in luce come il “guadagnare tempo” nel viaggio si paghi in realtà con un protrarsi all’infinito dei lavori, per arricchire imprese (anche criminali) e politici compiacenti. Il tema del tempo necessario per questo tipo di mega-infrastrutture veniva sollevato anche da uno dei più amati intellettuali socialdemocratici, Göran Greider, da sempre contrario, in nome della sostenibilità ambientale, e finanziaria, all’opera.

Poco dopo le elezioni, un primo colpo di scena: in un rapporto del 20 settembre 2022 l’entusiasmo dell’Agenzia dei trasporti per la nuova linea appare sensibilmente scemato. Il mutato scenario internazionale (crisi economica e geopolitica) non lascia presagire, argomenta l’Agenzia, un aumento della domanda di trasporti paragonabile a quella del tardo XX secolo. Questa valutazione, unitamente all’aumento massiccio dei costi per la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture, deve rendere estremamente cauti i decisori politici, soprattutto quando si tratta di progetti che richiedono anni e anni di lavori. Del resto, già nel 2019 la Corte dei conti svedese aveva rivolto dure critiche alla gestione del progetto da parte del Governo socialdemocratico: le stime dei costi che erano state presentate peccavano di superficialità e frettolosità. I partiti di destra hanno ripreso le riserve delle due autorità nella loro mozione, tra il disappunto della coalizione “rossoverde”, ma anche di diverse associazioni imprenditoriali (che si son viste sfumare i guadagni) nonché di molti dei loro stessi esponenti locali, che speravano di rimpinguare le casse dei propri comuni con i finanziamenti destinati all’alta velocità. Nella mozione si legge: «**Le necessità del sistema delle infrastrutture sono molte e puntare sull’alta velocità rischia di compromettere altri investimenti necessari.** Quelli nella rete ferroviaria esistente, con la costruzione di più moderni binari, faranno sì che i treni viaggino più veloci, anche senza l’alta velocità. **Gli investimenti nella rete ferroviaria dovrebbero privilegiare i treni pendolari e il traffico merci. Questo darebbe impulso all’occupazione e alla crescita economica in tutto il paese»**.

E l’emergenza climatica? È bene chiarire che **l’opposizione della destra svedese all’alta velocità non va letta come un segno della sua maggior sensibilità per l’ambiente e il clima**: si tratta di una destra retriva, come ho chiarito subito, con un partito,

i Democratici di Svezia, che oltre a essere selvaggiamente xenofobo si pone come punto di riferimento del negazionismo climatico. Nella stessa mozione, infatti, la nuova maggioranza ribadisce il sostegno al traffico aereo, con l'impegno a mantenere l'aeroporto di Bromma e ad ampliare quello di Arlanda (già, perché nel paese di Greta, dove fa fine dire: «io non viaggio in aereo per rispetto del clima», si lavora per*raddoppiare* l'aeroporto della capitale) nonché a quello su gomma. Non è che non si pongano il problema dell'impatto di quest'ultimo sul clima: però la loro soluzione è di aumentare il carico dei tir, così da ridurne il numero, limitando di conseguenza le emissioni. Da qui la richiesta di aumentare il numero e migliorare la manutenzione delle strade percorribili da questi mezzi ultra-pesanti (pazienza se mettono a repentaglio la sicurezza della circolazione). Da chi (blocco rossoverde ma anche imprenditori e politici locali, come ricordato) è rimasto con le pive nel sacco, all'annuncio dello stop all'alta velocità, è stata poi lanciata alla destra l'accusa di miopia, ossia di preferire investimenti a breve termine, che garantiscano un consenso spendibile alle prossime elezioni. La lungimiranza consisterebbe dunque nell'impantanarsi in progetti che richiedono 20 o 30 anni per la loro realizzazione… Resta il fatto che una destra con un'ideologia rozza (no all'immigrazione, profitto *uber alles*) e un personale infimo ha sollevato obiezioni molto ragionevoli sull'alta velocità, riassumibili nell'impossibilità di calcolare in modo attendibile costi e vantaggi: un problema ulteriormente acuito nell'età dell'incertezza cronica, in cui ci hanno precipitato prima la pandemia e poi la guerra in Ucraina, con disastrose conseguenze umane, sociali ed economiche non solo per la nazione aggredita, ma anche per i popoli di tutto il mondo.

L'articolo è stato pubblicato anche sul sito del Controsservatorio Valsusa (https://www.controsservatoriovalsusa.org/svezia-notav)