



LEGAMBIENTE

5 punti per uscire #fuoridaltunnel della corruzione e delle grandi opere inutili e dannose

E' un *“articolato sistema corruttivo che coinvolgeva dirigenti pubblici, società aggiudicatrici degli appalti ed imprese esecutrici dei lavori”*. Questo il quadro disegnato dai magistrati emerso nell'inchiesta che ha portato all'arresto dell'ex super-dirigente del Ministero dei Lavori pubblici Ercole Incalza, di altre 3 persone e ben 51 indagati. Corruzione, turbativa d'asta, induzione indebita e altri reati sono le accuse mosse dai pm e dal ros che hanno fatto accendere i riflettori dell'Italia intera verso un sistema perverso di gestione dei lavori pubblici relativi alle grandi opere che ha portato a lievitazione dei costi, ritardi nei lavori, insicurezza nei cantieri e una generale visione strategica delle priorità infrastrutturali del nostro Paese viziata da meccanismi corruttivi.

A partire da questa lettura è d'obbligo una riflessione sulle grandi opere previste lungo lo stivale, a partire dal Terzo Valico del Giovi, un'opera figlia del “sistema Incalza” dall'inizio alla fine: senza gara, senza controlli, con immensi costi pubblici e guadagni privati. Un'infrastruttura di 53 chilometri, di cui 39 in galleria, dal costo cresciuto negli anni di ben otto volte e stimato oggi di oltre 6 miliardi e 200 milioni di euro: 115 milioni di euro al chilometro completamente a carico dei contribuenti. Progetto insensato anche dal punto di vista dell'utilità rispetto agli studi sul flusso delle merci e rispetto al sottoutilizzo e alla completa disattenzione della linea storica e ai collegamenti tra Genova, Milano e Torino. Una situazione sempre peggiore soprattutto per i tantissimi pendolari che viaggiano quotidianamente sui treni regionali e intercity, beffati dai finanziamenti destinati unicamente alle grandi infrastrutture, così come denunciavamo nel nostro dossier “Pendolaria – la libertà di muoversi in treno”.

Figlia del “sistema Incalza” anche la Legge Obiettivo, quella legge nata un decennio fa, che ha connotato il dibattito politico degli ultimi anni come pochi altri provvedimenti e, senza dubbio, ha cambiato profondamente la visione del tema infrastrutturale nel nostro Paese. Un provvedimento nato per far ripartire la costruzione delle opere pubbliche in Italia dopo tangentopoli e per fermare (i tante volte ricordati) veti da parte di Enti Locali e ambientalisti, che ha portato invece a investimenti sbagliati, deregulation dei procedimenti autorizzativi, lievitazione dei costi e ritardi nei lavori. Una legge che ha visto nella costruzione di nuove strade, autostrade e grandi opere la priorità infrastrutturale, dimenticandosi del trasporto pendolare e dei grandi nodi urbani, in cui si concentra l'80% degli spostamenti e la maggior concentrazione di produzione di CO2 e di inquinanti in atmosfera.

Ci troviamo di fronte alla necessità di ripartire da zero sulla politica nazionale dei trasporti

ed è urgente farlo subito. E' necessario invertire rapidamente la rotta, rivedendo le priorità e gli investimenti secondo le seguenti proposte:

1 – **Abolire la Legge Obiettivo** e ridurre, ripensare, valutare bene l'elenco delle opere strategiche e dare priorità alla mobilità sostenibile (metropolitane, tram, treni pendolari, logistica) nelle aree urbane, perché è qui che si concentra la voce prevalente della domanda di trasporto;

2 – **Fermare immediatamente i progetti e i cantieri delle grandi opere inutili** come il Terzo Valico del Giovi e l'alta velocità Torino-Lione, perché ogni giorno che passa e ogni metro in più costruito sono soldi sottratti alle vere priorità d'investimento. In particolare, per quanto riguarda il Terzo Valico, procedere rapidamente alla nomina del nuovo Commissario Straordinario in sostituzione di Valter Lupi con il compito di decommissionare l'opera ed avviare rapidamente la risistemazione del territorio e la chiusura definitiva dei cantieri. I denari già stanziati ai cantieri delle grandi opere siano dirottati al potenziamento del trasporto pendolare, alla sicurezza del territorio, vera emergenza del Paese, e al sostegno delle economie locali, con la messa in pratica di politiche di sviluppo di attività sostenibili e portatrici di occasioni lavorative di qualità.

Da fermare anche i finanziamenti pubblici alle autostrade, a maggior ragione dopo il fallimento annunciato della BreBeMi, e da cancellare le proroghe per le concessioni autostradali: un autentico regalo ai gestori fatto alle spese della collettività.

3 – **Fermare i tagli indiscriminati e tornare a investire sul trasporto ferroviario pendolare**, ponendosi l'obiettivo di arrivare a 5 milioni di cittadini trasportati nel 2020 (dagli attuali 2,7 milioni), rilanciando il “progetto 1000 treni per i pendolari”, con un programma decennale che preveda almeno 300 milioni di euro di risorse statali l'anno per l'acquisto di treni regionali.

4 – **Ridurre del 20% la quota di trasporto merci che viaggia su gomma**, intervenendo in Parlamento per mettere ordine dentro il grande calderone delle accise nei trasporti (dove solo le agevolazioni per autotrasporto, aerei e navi, agricoltura valgono oltre 5,6 miliardi di euro ogni anno) e investendo seriamente nella logistica e nell'offerta di servizi efficienti, concorrenziali e integrati, avendo il coraggio di tagliare opere che non hanno senso e puntare su progetti, magari più piccoli ma integrati, che risolvano problemi di congestione e di connessione. Concentrare Fondi Fas, finanziamenti europei e regionali e responsabilizzare gli Enti Locali su questo.

5 – **Intensificare i controlli sui cantieri delle opere pubbliche, cancellare il general contractor e vietare i subappalti nei cantieri**. Costituire commissioni di controllo specifiche che siano in grado e che abbiano i poteri per vigilare sulle gestione degli appalti e sulla realizzazione dei lavori, affinché non si ripetano più le tristi vicende di cui ormai siamo abituati a leggere sui giornali.