

Trovato su: <http://eddyburg.it/article/articleview/17363/0/3/>

La mia alta velocita è meglio della tua

► [Eddyburg](#) / [Città e territorio](#) / [Temi e problemi](#) / [Muoversi, accedere, spostare](#)

Autore: [Boitani, Andrea](#); [Ponti, Marco](#)

Data di pubblicazione: 24.07.2011 20:23

Le "ragioni" delle politiche dei trasporti: gli interessi delle imprese e quelli dei decisori politici. Tanto, paga Pantalone. Lavoce.info, 20 luglio 2011

Appaiono davvero notevoli le dichiarazioni del governatore della Liguria Claudio Burlando (ex ministro dei Trasporti) che ha sostenuto sui media che l'Alta Velocità Torino-Lione non serve a niente e costa carissima, mentre è essenziale la linea Genova-Milano. In realtà, questa è nota come "terzo valico", per ricordare che ce ne sono già due su quell'asse, assai poco utilizzati, e pubblicamente dichiarato inutile dall'ad delle Ferrovie Mauro Moretti solo pochi anni fa. Come ha fatto a diventare essenziale tutt'a un tratto? L'ex governatrice del Piemonte Bresso e il governatore attuale Cota, insieme all'ex sindaco di Torino Chiamparino e all'attuale Fassino han sempre assicurato che è vero il contrario e che l'AV Torino-Lione è l'opera più utile che si possa fare. Son tutte persone d'onore, ma chi ha ragione? La disputa ha anche precedenti illustri: sul "Riformista" due anni fa ci fu un vivacissimo dibattito tra il governatore del Veneto e l'assessore campano ai trasporti Cascetta (professore assai noto nel settore dei trasporti) sui meriti relativi dell'AV veneta e di quella Napoli-Bari. E a proposito della linea AV veneta ancora recentemente (Boitani, Il Sole 24 Ore) alcuni "capitani coraggiosi" di quella regione si offrono di costruirla a loro spese, certo purché fosse garantito un adeguato ritorno ai loro investimenti (senza precisare da chi ma, chissà perché, sospettiamo che pensassero allo Stato). Come spiegare questa imbarazzante e "bipartisan" perdita del senso del ridicolo? La motivazione potrebbe essere semplice: si tratta di opere di dubbia utilità, tanto che se gli utenti dovessero pagare con le tariffe una parte non simbolica dei costi di investimento, si scioglierebbero come neve al sole ben prima di essere cementate. Allora devono essere interamente finanziate dalle casse pubbliche, e si tratta di cifre rilevantissime: accaparrarsi una bella fetta dei pochi soldi pubblici in palio fa gola a tutti. Dulcis in fundo, la concorrenza funziona pochissimo in questo settore, per cui una quota consistente dei sub appalti finisce ad imprese locali, che spesso poi manifestano gratitudine ai decisori politici di riferimento (anche in modo lecito, si intende). La funzionalità dell'opera non è davvero in cima all'agenda dei decisori, che nella più parte dei casi inaugureranno i cantieri, ma non ne vedranno la conclusione, essendo i tempi di realizzazione mediamente nell'ordine dei dieci anni. Queste opere tuttavia potranno collegarci ad Alta Velocità ad un importante paese europeo: la Grecia, dove le spese infrastrutturali per le Olimpiadi hanno contribuito non poco allo sfascio dei conti pubblici.

| [Spedisci questo articolo ad un amico](#) |