

STORIE DI BUGIE E IPOCRISIE CHE LEGANO L'ITALIA

di Bortolo Mainardi*

Dalla costruzione della prima autostrada al mondo, all'arresto tout court di nuove linee ferroviarie. Ecco come il nostro Paese ha perso il suo marchio di precursore nel settore della viabilità. Il semaforo rosso di un falso ambientalismo ha allarmato gli italiani, bloccando lo sviluppo nazionale

Ho cercato di scrivere di vie di comunicazione che insegnano la storia.

Strade, ferrovie, autostrade, porti, aeroporti nella loro dotazione ed interfacciandole lungo il loro periodo politico-sociale.

Un lavoro di ricerca che lascia al lettore il gusto dell'interpretazione e allo scrittore la soddisfazione scientifica.

Dalla Via della Seta dei secoli a.C. alle strade dell'Impero romano, dall'Alto Medioevo al Settecento prenapoleonico fino al Piano Cavour per le ferrovie e alla statizzazione delle società dei treni di Giolitti.

Al Programma di Mussolini, con lo Stato che si attribuisce un controllo diretto sul credito incoraggiando l'intervento pubblico in economia (1933-Iri), le autostrade di prima generazione e poi l'avvio della ricostruzione del dopoguerra. Mi soffermo inoltre sugli anni e le conseguenze dello shock petrolifero e sui decenni successivi con i vari piani decennali sui trasporti financo alle privatizzazioni autostradali di fine anni Novanta. Con il nuovo millennio parte il Programma Berlusconi delle opere strategiche e l'ultimo capitolo dell'anno 2008 segnala in quale realtà siamo totalmente immersi!

Ho voluto riportare dati e analisi a supporto di quel primato italiano per dotazione infrastrutturale ed ingegneria costruttiva raggiunto nel secolo scorso per poi approdare a fanalino di coda in Europa, con l'avvio del secondo millennio. Sottolineo il fatto, troppo dimenticato dagli storici, che nel 1924 in Italia si inaugurò un tratto della *prima autostrada al mondo*, la Milano-Laghi, concepita per ridurre le distanze fisiche e quindi potenzialmente quelle economiche, per separare la viabilità ordinaria e confermare la circolazione dei mezzi a sola trazione meccanica con carreggiata larga circa 8 metri, con curve ampie, con pendenze minime, con doppie corsie separate e una pavimentazione prima realizzata in calcestruzzo e poi in bitume, per la lastricazione della quale l'ing. Piero Puricelli (lombardo e vero inventore del manufatto, nonché dello stesso termine "autostrada") acquistò quattro macchinari modello Koehring-paving negli Stati Uniti in grado di produrre 1200 mq di cemento al giorno.

Dopo questo primato che, assieme a quello dell'estensione della rete ferroviaria (nel 1937 l'Etr 200 raggiunse sulla tratta Roma-Napoli i 201 km/h e nel 1939, sulla linea Bologna-Milano - nei pressi di Piacenza - raggiunse il record italiano - alcuni dicono europeo - con i 203 km/h, stabilendo anche il primato mondiale di velocità commerciale con i 171 km/h coprendo in 77 minuti ben 219 chilometri di percorrenza) caratterizzò il periodo anteguerra, dopo gli anni del miracolo economico nel 1975 in Italia si blocca la costruzione di nuove autostrade per legge, non si costruiscono nuove ferrovie e nasce una cultura "ecologista" ma che invece è

soprattutto politica e di cui ne parlo nel libro.

Parlo di un meccanismo che si è inceppato, ad oggi sono più di trent'anni che l'Italia sembra ferma al "semaforo rosso" anche per "un malinteso concetto di protezione ambientale" come lo definisce nella prefazione il presidente emerito della Repubblica Francesco Cossiga. Nell'ultimo capitolo delle "realità" (2008), cerco di sottolineare anche una mia opinione relativamente alla nascita dei movimenti Verdi, sul miscuglio di ambientalismo-statalismo che ha frenato sia l'economia di mercato sia la creatività delle persone: sono i concetti di responsabilità, meritocrazia, etica, alla base della logica romana della *bona fides*, è l'uomo libero artefice del suo progresso non certo i modelli di organizzazione politico-economica.

Titolo provocatoriamente un capitolo con "*ambientalismo inquinante*" per sottolineare come molte posizioni, contrarie ad un'opera, siano surrettiziamente viziate nei dati scientifici proprio allo scopo solo di allarmare l'opinione pubblica sulle ricadute negative per la salute dei cittadini.

Sicuramente CO₂ e PM₁₀ presentano elementi intossicanti per le vie respiratorie, ma che siano anche cancerogeni è una autentica stupidaggine, come sottolineato dallo stesso prof. Umberto Veronesi "*che lo smog sia causa di tumore è solo uno slogan*" e cita l'esempio di Ginevra, considerata la città meno inquinata al mondo ma con un'incidenza dei tumori pari a quella di Milano e addirittura di Venezia che, come si sa, non ha traffico!

Una opposizione ideologica, pregiudiziale, che a partire dalla prima metà degli anni Settanta si è annidata in una sorta di cultura parambientalista sulla tollerabilità o meno di un intervento artificiale sul naturale. Considerata inoltre l'attualità politica del riavvio delle infrastrutture strategiche in Italia anche con il Decreto anticrisi n°185/2008, cerco di sottolineare come ancora oggi in Italia siamo ancora nel pieno di una cultura normativa che sottolinea sempre di più un problema strutturale, in quanto sceglie le sanzioni penali e il diritto civile al posto del diritto amministrativo e dell'appaltistica pubblica, con ciò alimentando un clima di sospetto permanente che condiziona in modo palese e negativo sia l'intero iter procedurale autorizzativo che ogni fase di avanzamento dei lavori di un'opera. Un "assedio continuo" per cui, in sostanza, ogni questione finisce davanti ai giudici.

*Architetto e componente della commissione Via del Ministero dell'Ambiente. Ha scritto *Semaforo Rosso* (Marsilio, 2008)