

L'economia del "Gratta e Vinci".

Il dimensionamento finanziario dei progetti strategici del cosiddetto "Piano di sviluppo" collegato alla Torino-Lyon risulta ormai una enorme lotteria mediatica. Una ruota della fortuna, una sorta di "gratta e vinci" messo subdolamente a disposizione degli enti pubblici locali (che gratteranno probabilmente senza vincere mai nulla).

Il nostro sospetto è che tutto ciò sia un grandioso specchio per le allodole, anzi, forse sarebbe più corretto per allocchi... Un piano di sviluppo (ma qualcuno si ostina a chiamarle compensazioni) inizialmente valutato in 500 milioni "virtuali", passati poi a 700/ 900 milioni di Euro. Adesso i giornali parlano di un miliardo e 362 milioni di Euro; in vecchie lire 2.636 miliardi.

Cifre in libertà, pienamente in linea con un'economia che è diventata un mistero e che pare avere affidato al nero, al sommerso, gran parte della sua contabilità. Impossibile capire quanto sia il PIL, non stimabile l'evasione.

Ma torniamo al miliardo e 362 milioni. Ma de che? Direbbero a Roma... la domanda ha un senso perché in realtà stanno parlando di progetti il cui valore è del tutto presunto e variabile a seconda dei parametri di stima. Parliamo del valore dei progetti da realizzare (potenzialmente) sul "territorio coinvolto"(e non). Dunque non si tratta di compensazioni, perché non parliamo di cifre o opere che arrivano sul territorio, ma solo di progetti, carta facilmente trasformabile in fumo. Proviamo a spiegare perché.

Chiariamo subito che il "Piano strategico per il territorio interessato dalla direttrice ferroviaria Torino Lyon" che vale 1.362 milioni, dovrebbe essere co-finanziato con 684 milioni dallo Stato, 449 milioni dagli Enti Locali e 229 milioni messi a disposizione dai privati. Cifre che per quanto c'è dato sapere sono virtuali e non ancora disponibili.

Dunque, chi progetta (o magari tira fuori progetti vecchi), corre al "Comitato di pilotaggio" e li presenta. I progetti "più validi", definiamoli così, superano l'esame, (pare siano 35 al momento...) e forse, qualcuno di quei progettisti viene pagato. In genere la retribuzione dei progettisti varia in percentuale (in alcuni casi fino al 10%) rispetto al costo stimato di realizzazione della singola opera. Il Piano strategico però, una volta pagati i progetti, potrebbe già essere in crisi di liquidità.

Se qualche comune volesse realizzare i progetti sarà a sua cura trovare i finanziamenti con mutui, risorse proprie, prestiti delle banche, donazioni di privati... Se per ipotesi tutti i progetti dovessero essere messi in cantiere i comuni dovrebbero trovare risorse fresche sul mercato (tra i 7 ed i 14 miliardi di Euro). L'area coinvolta dal piano comprende 66 comuni, per un totale di 1.396.000 abitanti. Quindi un investimento valutabile tra i 5.000 ed i 10.000 euro per ogni cittadino coinvolto, neonati compresi, mentre la Torino-Lyon (secondo l'Istituto Bruno Leoni) se la pagassero solo i piemontesi comporterebbe un esborso di 3.000 euro pro capite (sempre lattanti compresi).

Per chi volesse un dato ufficiale basta ricordare che secondo le stime tratte dalla Delibera n. 23/2008/G della Corte dei Conti l'impegno di spesa del solo Stato italiano per costruire l'inutile nuova linea Torino-Lione è di 11.797 milioni di euro. Soldi che nessuno sa dove trovare.

Sinceramente se lo Stato non trova le risorse per un'opera definita pomposamente "essenziale" come può reperirle per un piano strategico ancora più oneroso della nuova linea? La vicenda dell'autostrada A32" sulle "compensazioni" la ricordano in molti, ancora oggi, in Valsusa! Dunque è facile prevedere che i progetti del cosiddetto Piano di sviluppo torneranno pressoché tutti nei cassetti e finito il fumo, dell'arrosto non ci sarà traccia. Sia chiaro, non potrebbe neppure sparire l'arrosto, perché non è mai esistito! Altro che compensazioni! Solo fumo.

Dove può essere l'inghippo? Nel valore presunto dei progetti, che non dipende dal lavoro di progettazione vero e proprio e dal suo valore ma piuttosto dall'ammontare dei costi delle opere da realizzare. Le progettazioni sono infatti solitamente affidate materialmente a stagisti sottopagati (ma si possono fare ipotesi anche peggiori). Idem se si trattasse di progetti già nei cassetti da tempo e tirati fuori per l'occasione. Insomma il valore aggiunto sta nella progettazione, non nel realizzare le opere. Più o meno proprio come è già capitato per la Torino-Lyon, dove un po' di righe su qualche

cartina sono già costate centinaia di milioni. Tanti blocchi di carta e tante matite, senza aver speso però neppure un euro per un chiodo (che non è mai stato piantato).

Cui prodest? Non tocca a noi dirlo ma i valsusini lo hanno capito da tempo e non solo loro.

Non è escluso poi che tra gli allocchi di cui dicevamo, ben mimetizzati, si nascondano i soliti furboni del quartierone, o chissà, qualche amministratore locale ben ammanicato che riuscirebbe a farsi finanziare qualcuna di quelle opere progettate, magari in qualche località in cui del TAV non si sentirebbe neppure il rumore.

Sostanzialmente a nostro parere il piano strategico in oggetto è una fiaba per bambini, l'eventuale realizzazione di qualche opera, probabilmente un miracolo più o meno telecomandato, tutto il resto è fumo, nebbia! Bruma, di una democrazia allo sbando, di un paese che si affida al nero per stare a galla! Un paese che non ha i soldi per la benzina dei mezzi delle forze dell'ordine e per la sicurezza dei cittadini, ma che dice di avere, un miliardo e tre di Euro per rilegare le pagine di una fiaba con maghi, fate, bacchette magiche, tavoli di regia, il tutto luccicante di stelline scaturite da un tocco di bacchetta magica.

Certo è che nel piano in oggetto sono stati inseriti alcuni territori non coinvolti dal TAV, iniziative che nulla hanno a che fare con i trasporti, alcune iniziative di carattere immaginifico, potremmo dire naif. Per non parlare delle repliche (progetti che girano da anni e mai realizzati) e dell'inserimento di lavori di messa in sicurezza del territorio che attendono da tempo e che invece qualcuno ha pensato di vincolare alla realizzazione del TAV, quasi si trattasse di uno scambio di favori tra compagni di merende! Alla fine i pochi spiccioli che forse gireranno saranno rincorsi da tanti allocchi che arriveranno stremati e senza soldi al fondo del percorso, ma finalmente dubbiosi sulle ragioni del loro agitarsi.

Proviamo comunque a riderci su. Infatti non può essere un caso se nel Piano strategico "la macro-regione del Nord-Ovest italiano all'incrocio tra due assi" viene definita "della Banana Blue". Forse pensavano di trovarsi sul pianeta delle scimmie... Hanno disegnato un'enorme banana, dimenticando che una grossa banana ha anche una gigantesca buccia su cui può scivolare e battere il fondo schiena il fior fiore dei maghi Zurli, proprio mentre agitano le loro bacchette magiche.

Auguri alle scimmie, agli allocchi ed agli stagisti, e per una volta lasciateci mandare con sincera simpatia anche un bel "vaffa" a tutti i furbacchioni che hanno così poco rispetto del NOSTRO Bel Paese.

A sarà dura anche per loro!

20 febbraio 2009

Oscar Margaira, Maurizio Piccione, Paolo Prieri, Mario Cavargna, Emilio Delmastro, Stefano Lenzi, Riccardo Pavia.