

L'INTERVENTO

UNA CITTÀ INTERA SULL'AUTOSTRADA DELL'INDECISIONE

ENRICO MUSSO

ENTRO GENNAIO, una quarantina di persone dovrà abbandonare la propria abitazione, le mura che magari per tutta una vita hanno rappresentato il senso del loro lavoro, per permettere a Genova di avere un trasporto ferroviario migliore. Niente grida né comizi. Hanno saputo quasi per caso che dovranno cercarsi (da soli) un'altra casa. Dal Comune nessuno ha alzato un dito o un telefono per avvertirli, rassicurarli, assisterli. Per loro, nessun *débat public*.

Sono gli abitanti di via Jori 30A, palazzina a pochi metri dal deposito locomotori di Rivarolo, che sarà demolita per far spazio ai lavori del nodo ferroviario, attesi da anni. Opera fondamentale quanto la Gronda, su cui invece fioccano dibattiti e assemblee. Su cui si sono spesi fiumi di soldi e di parole, scritte o gridate, per rassicurare i cittadini, il Comune ci sarà, li sosterrà, li aiuterà a trovar casa. Gli abitanti di via Jori sono meno uguali degli altri?

L'episodio sottolinea quanto sia strampalata l'idea di dibattito pubblico che il sindaco sembra avere. Voleva forse titillare l'elettorato, inseguire gli umori della folla - certo più numerosa e politicamente rilevante di una manciata di famiglie in via Jori? Ma c'è il rischio dell'apprendista stregone, non più in grado di governare i poteri magici che ha incautamente evocato.

Se la Gronda è cruciale - il raddoppio della A10 tra Voltri e l'inizio della Genova-Milano, oggi perennemente congestionata, ospite fissa del bollettino Isoradio - le idee su come arrivarci sono confuse: cinque tracciati, divenuti subito sette o otto, con tendenza a crescere. Per ogni ipotesi, centinaia di cittadini da espropriare. Un meccanismo lievemente agghiacciante che ricorda la roulette russa. L'obiettivo del Comune sembra quello di convincere e rassicurare ogni possibile espropriato: verrà trovata un'altra sistemazione e tutto andrà bene. Ma la logica dell'esproprio non implica (anzi, esclude) che si debba convincere tutti. In quel caso non c'è alcun bisogno di espropriare, basta il mercato. Si espropria solo per obbligare i contrari, affinché prevalga l'interesse collettivo. Parola di un liberale, che sulla tutela dell'individuo di fronte a un presunto interesse pubblico non ammette svarioni. Altro errore: il *débat public* originale non è una fiera di "ingegneria sociale", per usare la definizione del sindaco Vincenzi, per vedere chi resta con il cerino in mano. Non deve essere l'opinione pubblica a dire come intervenire: una proposta tecnica viene elaborata - appunto - da tecnici - e poi la popolazione dibatte se la vuole o no. Così, oltre tutto, si include l'opzione zero che il sindaco si ostina a non considerare. Il *débat* serve a decidere se l'opera va realizzata o no, non in che modo. L'opinione pubblica è lontana anni luce da tutto ciò. Il recente incontro a Rivarolo, con l'assemblea che a un certo punto diviene autogestita dal pubblico, ne è una lampante dimostrazione: ogni gruppo anti-gronda dà una sua interpretazione su ogni tracciato, e spesso ne propone uno nuovo. Si è ironizzato sul *débat public* che diventa *débâcle publique*. Ma è peggio: la politica abdica per viltà al suo ruolo e cerca di appiattirsi sulla volontà popolare prevalente. Presunta. A saperla. Il dibattito pubblico come sondaggio ex post. Un'autostrada per spedire la città intera nell'indecisione infinita, con buona pace degli espropriati di via Jori. Un'autostrada che rischia di essere l'unica infrastruttura dell'era Vincenzi.

ENRICO MUSSO è senatore di Forza Italia.

L'ACCUSA

La politica abdica al suo ruolo e cerca di appiattirsi sulla presunta volontà popolare

