

A Genova troppe grandi opere con troppi registi

Scegliamone poche e affidiamole a uno solo

LORENZO CUOCOLO

Chiunque provi a fare un elenco delle infrastrutture di cui si ipotizza la realizzazione a Genova rimarrà sbigottito. Se si mettono in fila le principali opere discusse in questi anni, si arriva ad una ventina di progetti principali, da quelli più noti a quelli secondari: oltre al Terzo valico e alla Gronda, ci sono in ballo il nodo autostradale di San Benigno, le stazioni ferroviarie, gli Erzelli, il riempimento delle Calate Bettolo e Ronco-Canepa, la prosecuzione della metropolitana fino al S. Martino, il "bruco", il tunnel sotto al porto e tanti altri ancora.

Chi poi provi a fare l'elenco degli attori istituzionali chiamati a realizzare queste opere, sarà ancora più disorientato, perché la lista supera i trenta nomi. A fianco dei ministeri, hanno ruoli di primo piano gli enti territoriali, ma anche le ferrovie, l'Anas, l'Autorità portuale e un drappello di ex-municipalizzate o di società a capitale misto pubblico-privato, come Amt, Slala, Sviluppo Genova e altre.

Ne emerge un quadro al tempo stesso stimolante e preoccupante: da un lato, infatti, c'è tanta carne al fuoco e la realizzazione di questi progetti può risolvere molti problemi che affliggono la città da decenni. Dall'altro lato, c'è un fortissimo rischio che manchi una regia unitaria, e che tutto si risolva nello spreco dei pochi denari pubblici che restano. A essere realisti, non si potranno realizzare tutte le opere di cui si discute: bisogna scegliere le più importanti, e tutti gli interventi dovranno essere coordinati. Che senso avrebbe, ad esempio, portare avanti in parallelo lo scavo del Terzo valico e quello del progetto SiTI, cioè il "bruco" da Voltri al Basso Piemonte? Se fossero realizzati entrambi, si avrebbe una sovracapacità inutile, se non dannosa. Ugualmente, che senso avrebbe la realizzazione del tunnel sotto al porto, senza risolvere il problema del nodo di San Benigno? Eppure non tutte le opere sono di competenza degli stessi soggetti, e manca la condivisione delle priorità per Genova e dei modi per realizzarle.

Questo momento storico, a ben vedere, deve essere quello in cui trasformare i mille progetti in alcune opere concrete, compiute e collaudate. La particolare situazione economica, le dinamiche anticicliche delle infrastrutture, i finanziamenti ottenuti e gli altri che potrebbero arrivare pongono gli enti pubblici di fronte ad una grande opportunità, che è anche una grande responsabilità. Se la città saprà realizzare in tempi brevi alcune opere strategiche, che consentano di migliorare i collegamenti stradali e ferroviari, di ri-

lanciare l'aeroporto, di rendere attrattivo il sistema portuale e – non ultimo – di migliorare la qualità della vita degli abitanti, allora c'è qualche speranza per una rinascita di Genova.

I vantaggi competitivi sono indubbi: dalla posizione geografica, al clima, alla cultura e ad altro ancora. Ma se manca un collegamento con il resto del mondo, sia esso un treno decente per Milano o un volo da Berlino, Genova morirà per consunzione e non avrà alcuna voce in capitolo né come città portuale (o città-porto che dir si voglia), né come città congressuale, né come città universitaria o d'altra foggia ancora.

Le responsabilità di chi detiene il potere decisionale sono enormi. Marsiglia, Rotterdam, Barcellona, ma anche Nizza e Savona, si stanno attrezzando con equipaggiamenti di tutto punto, e i risultati già si vedono. È sciagurato, in un simile quadro, stare a guardare. Ma ancora più sciagurato è l'affaccendamento inoperoso di autorità che girano a vuoto e non riescono a mettersi d'accordo su cosa fare prima, con il risultato di non fare nulla. Il Presidente dell'Autorità portuale, Luigi Merlo, ha pubblicamente chiesto alle altre autorità, quasi supplicando, un aiuto e una condivisione dei sacrifici e dei progetti. C'è da sperare che venga ascoltato, prima che la situazione in porto si faccia esplosiva.

Si parla tanto di costi della politica, di sprechi e duplicazioni. Qui il problema è ben più grave: le ramificazioni istituzionali rischiano di portare ad una paralisi decisionale e alla mancata realizzazione di opere vitali. Sono i costi del non fare, ma stavolta non possono essere imputati a qualche comitato Nimby, bensì alla mancanza di accordo tra i diversi decisori. Altri ingredienti sono le simpatie e le antipatie personali, i piaceri del protagonismo, il gusto di porre veti, prima che proposte concrete.

Qualcuno parla di una poliarchia bloccata: tutti hanno il potere di veto, nessuno il potere di decidere. Ha ragione.

E se il débat public fosse tra le istituzioni, anziché con i cittadini? Il mandato ricevuto dai rappresentanti implica anche responsabilità, che non devono essere scaricate sui cittadini in improvvisati processi di democrazia dal basso.

Per le infrastrutture urge avere una regia unitaria, una sintesi delle diverse posizioni, un elenco condiviso di opere da realizzare senza perdere un minuto. La città non può permettersi un ente che sostiene il tunnel sotto il porto e l'altro che sostiene la metropolitana, uno che sostiene gli Erzelli e l'altro che sostiene la tramvia veloce in Valbisagno.

Nei momenti di emergenza, gli antichi romani chiamavano un dictator, scelto dai consoli per un periodo massimo di sei mesi, che aveva come unico compito quello di risolvere l'emergenza. Noi possiamo accontentarci di un po' meno, ma è indispensabile un coordinatore che

gestisca la regia delle opere da realizzare, con programmi chiari e scadenze certe. Una figura tecnica che coordini i cantieri e che, ancor prima, agevoli il dialogo tra le istituzioni, trovando una

sintesi delle diverse posizioni.

LORENZO CUOCOLO è professore di Diritto costituzionale italiano ed europeo all'Università Bocconi.

