

SEDUTA DEL 6 GIUGNO 2007

INTERVENTO DEL CONSIGLIERE BOMBARDA

SU PROPOSTA DI MOZIONE N. 335

PRESIDENTE: Ha chiesto la parola per la replica il consigliere Bombarda: ne ha facoltà.

BOMBARDA (Verdi e Democratici per l'Unione): Desidero prima di tutto ringraziare per i loro interventi il Presidente Dellai e anche i colleghi, alcuni tra l'altro hanno fatto degli interventi particolarmente interessanti, che hanno arricchito il dibattito e meriterebbero molto tempo per essere ulteriormente discussi. Anche l'intervento del collega Andreotti credo sia stato molto interessante, perché ha ricostruito una parte storica della costruzione di quest'opera, che io non avevo toccato nel mio intervento perché mi ero limitato soltanto alla questione degli ultimi anni.

Il Presidente ha parlato di scetticismo presente nella premessa. Io sostituirei il termine "scetticismo" e parlerei di "ragionamento critico". Credo che tutti ci ricordiamo di quello spot di qualche anno fa che diceva: "Io non compero mai a scatola chiusa". Io sono una di quelle persone che prima di fare l'acquisto cerca di capire cosa c'è dentro la scatola, prima che mi rifilino il "pacco".

Soggetti e istituzioni molto più autorevoli di me, dalle ferrovie tedesche a questi istituti di ricerca, addirittura a

-

riviste economiche, hanno sollevato grossissime critiche su questa opera e sul finanziamento, tanto che ad oggi - e lo dicevo ieri nella presentazione - non è finanziata l'opera. Un giornale economico, "La voce.info", nell'edizione di ieri sostiene come attraverso l'analisi costi-benefici venga bocciata la Torino-Lione. Quando si parla di premessa scettica, io dico che è una premessa critica, cioè evidenzia i punti che ci sono di debolezza di quest'opera.

Dal mio punto di vista il primo obiettivo politico lo raggiungo, nel senso che viene portato in quest'aula autorevole questo argomento, che è importantissimo, che in un senso o nell'altro, cioè venga fatta o meno l'opera, comunque riguarderà il futuro dei prossimi vent'anni del Trentino, perché se sarà fatta le ricadute saranno enormi dal punto di vista ambientale, saranno enormi dal punto di vista infrastrutturale, saranno enormi dal punto di vista economico. Indubbiamente un'operazione di qualunque tipo del valore di dieci miliardi di euro ha un moltiplicatore sull'economia locale chiarissimo, evidente, lo capiscono tutti, non serve essere laureati in economia e non serve andare al Festival dell'economia per capirlo.

Io credo che abbia ragione il Presidente Dellai quando afferma che, se la politica non si occupa di questi argomenti e se la politica non occupa gli spazi del dibattito su questi argomenti, è l'antipolitica che poi si impossessa di questi temi, diffondendo magari informazioni che non corrispondono a volte anche alla realtà dei fatti.

Io sono disponibile a separare la premessa dal dispositivo di voto. E' stato chiesto da alcuni colleghi, credo sia ragionevole. La premessa ovviamente contiene la visione di tipo politico del proponente; i punti che vengono proposti al voto, invece, contengono un impegno concreto che si vorrebbe affidare alla Giunta provinciale. Per quanto riguarda la premessa, io sto dicendo adesso quella che è la mia posizione, una posizione fortemente critica, non pregiudizialmente contraria alle ferrovie, anzi, favorevole alle ferrovie, però non considerando per principio tutte le ferrovie come buone. Non c'è dubbio, e lo ricordava poc'anzi il collega Andreotti, che se vogliamo spostare le merci da gomma a ferrovia, le ferrovie bisogna farle, questo è lapalissiano. Su questo ci siamo al cento per cento, però, torno a dire, occorre analizzare compiutamente se l'opera va fatta, se va fatta in quel modo, se va fatta passare lì dove è stato previsto che passi e se si copre da un punto di vista economico. Ricordo che su queste opere non c'è il project financing. I finanziatori privati si fanno vedere alla lontana su queste opere. Prima si ricordava il tunnel della Manica: secondo il business plan si doveva rientrare dall'investimento in pochi anni; per il resto è un buco spaventoso che poi pagano i cittadini. Dopodiché evidentemente i cittadini, quando pagano le tasse, considerano anche la necessità, oltre che di fare ospedali, scuole e biblioteche, anche di fare opere infrastrutturali, se sono utili.

Per concludere, vorrei ricordare che in genere, quando si parla di queste grandi opere, si ragiona come se determinati dati di crescita che ci sono stati nel passato e sono inequivocabili, sono oggettivi, si debbano automaticamente riprodurre in futuro, come se non succedesse null'altro. Questi si chiamano scenari business as usual, cioè senza modifiche, senza cambiamento. Non è detto, con la situazione attuale, economica, ma anche con situazioni di assoluto rilievo, come i cambiamenti climatici, dei quali comunque nei prossimi anni dovremo tener conto, se i dati del passato possano essere tranquillamente replicati per il futuro.

Poi, quando si parla di trasporti, bisognerebbe anche farsi delle domande, e per questo dico che bisogna essere un po' critici; chiedersi, ad esempio, perché merci che partono da Amburgo e sono destinate a Palermo o al nord Africa debbano attraversare le Alpi su gomma, quando potrebbero benissimo arrivare via nave dal porto di Amburgo ai porti della Sicilia o ai porti del nord Africa. Queste cose credo che un cittadino medio, prima ancora che un amministratore, debba chiedersi perché succedono, perché non si possono cambiare.

Così come molti dei dati che vengono citati e assunti in tanti studi non tengono conto di scenari che saranno realistici tra pochissimi anni, cioè quando entreranno in funzione i tunnel del Gottardo e del Loetschberg. Oggi si considera che ci sarà un sovraccarico di transiti di merce sul Brennero, considerando la situazione attuale e pregressa, cioè senza il Gottardo e il Loetschberg. Ma guardate che queste due nuove

grandissime opere, che sono della stessa dimensione del tunnel di base del Brennero, porteranno uno spostamento verso ovest dei transiti dal centro Europa all'area mediterranea, quindi non è detto che con queste due grandissime opere in funzione i dati previsti sul Brennero cresceranno secondo quanto previsto negli studi citati anche prima.

Ho citato i cambiamenti climatici, che ci imporrebbero di valutare qualunque opera anche dal punto di vista dell'impatto energetico, oltre che ambientale. Questo non si fa perché, purtroppo, gli orizzonti, la scala temporale su cui ragiona la politica è spesso quella di pochi anni, della legislatura, dell'essere rieletti, quindi non tiene conto di quelli che potrebbero essere gli scenari tra venti, trenta, cinquant'anni. Io ritengo, invece, che questo dovrebbe essere considerato, così come dovremmo non dimenticarci quanto ci ha detto il Festival dell'economia, che è finito da due giorni: evidentemente ci siamo già dimenticati che l'unica materia grigia sulla quale vale fortemente la pena investire è il cervello delle persone, è il capitale sociale, il capitale umano, non continuare a moltiplicare opere e cemento.

L'unica cosa in definitiva che vorrei chiedere con questa mozione è che ci siano un impegno forte per una visione politica di lungo periodo e un coinvolgimento a livello informativo e di comunicazione dei cittadini, delle istituzioni locali e dei comuni che saranno interessati direttamente da questa opera, affinché questa opera non sia calata sulla testa, come è successo in Val di Susa, ma sia

-
invece condivisa nei tratti, nelle operazioni da fare, nel
come farle, con le popolazioni locali. Grazie.