

FINESTRA APERTA con Claudio Bonvecchio*

TRE ANNI PER UN CAMBIAMENTO NEI FATTI

Volontà di riforme e gioco delle parti

Molti osservatori, commentatori, politologi, sociologi hanno spaccato il classico capello: ma l'astensionismo come pesarlo e sotto che voce classificarlo? A chi giova? È un pronunciamento, o è solo una sterile protesta, o è un semplice distacco dei cittadini dalle caste che affliggono la politica in Italia? Il forte aumento dell'astensionismo dalle urne alle Regionali di fine marzo e ancor più ai ballottaggi di inizio aprile dovrebbero sollevare interrogativi preoccupati fra i politici di tutte le aree. E invece, come sempre, tutti hanno vinto, perché anche i numeri, oltre le parole, sono diventati opinabili e leggibili a proprio uso e consumo. Dalle urne delle Regionali e dal voto in alcuni Comuni di peso, anche simbolico (com'è stato il caso di Mantova, rossa da sempre e ora passata al centro-destra) è uscita confermata la tendenza dell'elettorato italiano ad un sostanziale immobilismo: tendenza fondata su un centrismo vagamente conservatore. Tuttavia - e

indipendentemente dalle tipologie partitiche del voto - emerge da tutti i cittadini una volontà chiarissima. È quella che esprime l'ineludibile necessità di porre mano, seriamente, a una politica di riforme (non solo annunciate e, poi, subito accantonate, perché "non sono la priorità" - Berlusconi, *Corriere della Sera* del 18 aprile): continuamente da tutti proclamate e annunciate, ma mai, veramente, volute. E tanto meno realizzate. Ad essa si accompagna la convinzione che solo questo possa ridare fiducia ad una politica stanca, ripetitiva e sempre meno credibile. Unico rimedio, dunque, per mettere il paese in grado di superare una crisi che non è solo

congiunturale, ma anche strutturale, allontanandolo dal rischio (incombente) di trasformarsi in un "paese del Terzo Mondo". Le riforme da attuare, oramai, sono da tempo note: riforma del sistema pensionistico, riforma del sistema politico, riforma del fisco, riforma della giustizia, riforma della sanità, riforma organica dell'istruzione, riforma del lavoro, lotta all'evasione, difesa dell'occupazione, soprattutto giovanile. In pratica, si tratta di una vera e propria rifondazione dello Stato, che investe anche quelle parti della Costituzione che hanno bisogno di un'opera di restauro se non di cambiamento: ovviamente, con un ampio e sereno dibattito politico, al di sopra delle parti.

Da tempo indeterminato si parla della necessità assoluta di riforme ritenute tutte urgenti e indilazionabili. Finita la contesa elettorale delle Regionali, si è detto che ora è il momento giusto

Va da sé che, l'attuazione di un simile programma richiede ben più di una semplice approvazione a colpi di maggioranza o di voti di fiducia. Richiede un salto qualitativo nel modo di vivere la politica: oggi scaduta a lite da piazza, scandita da pettegolezzi e personalismi, ritmata da frasi ad effetto e improntata ad una retorica di contrapposizioni radicali, che non portano a nessun risultato. Per "cambiare rotta" bisogna desiderare il mutamento: altrimenti si rimane - come si dice - "fermi al palo", servendosi delle parole per colmare le inadempienze, le titubanze e un colpevole immobilismo. Questo rischio incombe è stato, chiaramente,

indicato dall'astensione al voto in cui si è convogliata la silenziosa protesta di tutti coloro che temono che nulla cambi e tutto proceda all'interno dei soliti schemi. Ma è stato inequivocabilmente espresso anche da tutti coloro che hanno votato, mostrando, con ciò, una residua fiducia nella vitalità del nostro paese e nella possibilità di migliorarlo: incoraggiando ancora una volta la classe politica a muoversi in questa direzione.

Sapranno farlo le forze politiche? Questa è la vera domanda (e anche la scommessa) che tutti i cittadini si stanno ponendo, augurandosi di avere una risposta positiva. Certo, tante sono le perplessità. Le maggiori riguardano gli assetti interni delle forze politiche in campo, oggi "incartate" da vincoli interni - se non da veri e propri veti - che ne limitano la possibilità di condurre una efficace azione politica. Così, il Partito della Libertà - oltre che da varie correnti - è "stoppato" sia dalla rilevanza del successo della Lega, che se rinsalda l'alleanza Berlusconi-Bossini condiziona qualsiasi suo atto, sia dai continui (e velenosi) attacchi da parte della componente finiana, che vuol ritagliarsi i suoi spazi in vista di un futuro (e per ora lontano) dopo-Berlusconi. Ma in acque non migliori, naviga il Partito Democratico che - oltre a non avere più, né chiara identità, né un gruppo dirigente - è insidiato, al suo

interno, dalle sue componenti (cattolici, radicali, veltroniani, prodiani, dalemiani, etc.) e, all'esterno, dall'abbraccio (velenoso e mortale) dell'Italia dei Valori. In questa situazione, due sono le strade di cui può disporre la classe politica. L'una implica che si mettano

da parte contese interne e ostilità esterne per porre mano alle riforme - di cui si diceva - e per il cui successo sono necessarie ampie convergenze politiche e parlamentari. E molto buon senso: se si vuol arrivare a esiti accettabili, accettabili e reali. L'altra è continuare sulla strada consueta: fatta - come il "gioco dell'oca" - di passi in avanti, di speculativi passi indietro e di lunghe fermate. Se si intraprenderà quest'ultima strada, si potranno anche fare tentativi di riforme, ma saranno pasticciate, condite da aspre polemiche, non condivise, boicottate e incomplete: ossia inutili. Non è questo che gli italiani desiderano. Non è questo il rimedio o la terapia di cui il paese ha bisogno, nell'attuale delicata e intricata

fase della sua storia. Non volerlo comprendere, significa rafforzare quella che si può considerare una vera e propria "maledetta profezia". Si tratta della frase - pronunciata agli inizi del mille ottocento dal cancelliere austriaco, principe Clemente von Metternich - secondo cui l'Italia era solo "una espressione geografica". Sarebbe ora, finalmente, di sfatarla. Sarebbe il modo migliore per ricordare coloro che - centocinquanta anni or sono - vollero una Italia unita e, nei loro sogni, certamente migliore, dell'attuale.

*Docente di Filosofia delle Scienze Sociali all'Università di Varese

AlpTransit, un esempio per l'Italia

Completando, come sembra ormai certo, entro l'autunno prossimo, gli scavi per l'AlpTransit, la Svizzera, oltre ad assicurarsi nel mondo l'ennesima patente di puntualità e precisione nell'attuazione delle proprie iniziative, si avvierà, decisamente, verso un ulteriore arricchimento del già cospicuo patrimonio di pregi e primati che caratterizza l'insieme del San Gottardo. Ci vorranno ancora 7 anni prima del disco verde per il passaggio effettivo di velocissimi supertreni in quella che viene ora chiamata la "galleria di base" del massiccio montuoso che si innalza nell'area centromeridionale del territorio elvetico, tra le Alpi Lepontine, con il Pizzo Rotondo (metri 3.192) come cima più elevata. Ma la caduta dell'ultimo diaframma roccioso tra Sedrun

(verso nord) e Faido (verso sud) permetterà di ritenere fatta (tra pochi mesi) la parte più ardua dell'opera, ideata per ridurre a non più di 2,5 ore (dalle 4 ore attuali) il viaggio sui binari da Milano a Zurigo e per dimezzare (e forse contrarre ancor più) il numero dei TIR (valutato attorno al milione e mezzo) che adesso, annualmente, intasano le strade svizzere. Alla fine del 2009, si sono visti ormai realizzati nella misura del 93,4% i cunicoli di ogni tipo (servizio e sicurezza) previsti dal complesso sistema del nuovo tunnel. Rispettata, anche, la tabella di marcia che fissa nel 2017 l'inaugurazione della mastodontica struttura.

La prima idea di quest'opera risale al 1962; esattamente 30 anni più tardi (nel 1992) il progetto definitivo ha ottenuto l'assenso della gente in una consultazione popolare, alla quale si sono agganciati (rispettivamente dopo due e dopo sei anni) altri due referendum popolari concernenti la pro-

tezione dello spazio alpino dall'inquinamento atmosferico e acustico e la ripartizione della spesa tra i Cantoni (spesa per due terzi circa finanziata con il pedaggio imposto ai camion in transito sulle autostrade svizzere). Nel 1998 sono stati aperti i cantieri, che da dodici anni stanno andando avanti con totale regolarità. In prossimità del Passo del San Gottardo (a 2.108 metri) sin dal 1171 venne costruito (a 2.095 metri di altitudine) un ospizio, voluto dall'arcivescovo milanese Galdino (ospizio ripetutamente, distrutto da valanghe ed incendi, ed ogni volta, ricostruito più bello). Nello scorrere del tempo, al "rifugio" venne affiancata una stazione meteorologica. Un ponte (subito detto "del diavolo"), realizzato con enormi fatiche nel XIII secolo, tra ripide pareti e gole profonde, trasformò il "San Gottardo" in una arteria decisiva per i collegamenti dal nord al sud Europa. Nell'autunno del 1872 cominciò la costruzione della galleria ferroviaria (lunga 15.003

metri) che - dopo 8 anni di perforazioni - dal 1° gennaio 1882 in qua collega le stazioni di Göschenen (1.129 metri di altitudine, nel Canton di Uri) e di Airolo (1.145 metri, nel Canton Ticino) per i treni che corrono tra Basilea e Bellinzona servendo, con diramazioni molteplici, tutta l'alta Italia da un lato e l'intero centro-nord dell'Europa dall'altro. In questo stesso traforo, a partire dal 1933, venne attivata la prima linea elettrica transalpina ad alta tensione. Ancora tra Göschenen ed Airolo il 5 settembre 1980 - battendo un altro record mondiale, grazie ai 16.322 metri del tracciato dell'arteria - entrò in funzione pure il tunnel stradale.

Dal massiccio del San Gottardo - impreziosito da una esuberante flora di notevole interesse e da una struttura geologica comprendente non pochi minerali rari - scendono fiumi come il Rodano, il Reno, il Ticino, la Reuss. Anche da noi c'è bisogno e si sente continuamente parlare di in-

frastrutture, megastrutture, grandi opere. Ma quanti progetti sono stati posti sul tappeto ed avviati ad attuazione con i metodi e con la solerzia che gli svizzeri hanno applicato all'AlpTransit? Nel Bresciano (zona della Valtrompia), dal 1967, un'autostrada di meno di venti chilometri, su terreni pianeggianti, non riesce a trovare il modo di partire nella selva dei veti incrociati che l'assediano tra campanilismi e ambientalismo di ogni tipo. Nell'alto Adriatico il sistema di 78 paratie studiato per isolare la laguna di Venezia in presenza di mare particolarmente elevate, è slittato dal 2012 al 2014 nel completamento; ma non sono esclusi altri rinvii. La telenovela della autostrada Salerno - Reggio Calabria è iniziata nel 1962 ed è impossibile dire quando esporrà la parola "fine". (G.Car.)