

L'EX PRESIDENTE DELLA CAMERA

E Violante torna in campo con una fondazione «apartisan»

Oggi a Roma l'associazione «Italiadecide» debutta presentando il primo rapporto sulle infrastrutture strategiche

Alessandro Giorgiutti

■ Prendiamo la Tav: l'alta velocità ferroviaria in Italia ha un costo che varia dai 20,3 ai 96,4 milioni di euro a chilometro. In Francia la media è di 10,2 milioni. In Spagna ci si ferma a 9,8. Colpa della geografia di un Paese, il nostro, lungo, montagnoso e stretto? Pare di no. A fare la differenza sono le «costose compensazioni per ottenere l'assenso delle comunità locali» all'avvio dei lavori. In Francia, invece, le comunità locali ai lavori ci partecipano, nella veste di finanziatori. Da noi sono un ostacolo, Oltralpe sono protagoniste. Risultato: i costi si abbassano e i lavori procedono spediti.

Anche di questo si discuterà questo pomeriggio a Roma, nella sala della Lupa di Montecitorio, dove la neonata associazione «Italiadecide» presenterà il suo primo Rapporto, dedicato alle infrastrutture strategiche d'interesse nazionale. Coordinatore dei lavori, l'ex presidente della Camera, Luciano Violante (*nel tondo*), che ha messo insieme personalità di alto prestigio e storie politiche disparate: da Carlo Azeglio Ciampi a Gianfranco Fini, da Giulio Tremonti a Giuliano Amato. Schieramento bipartisan, anzi «apartisan», sottolinea Violante, il quale nei giorni scorsi s'è dovuto difendere dal sospetto di star lavorando

a un governo «tecnico»: l'Italia «non ne ha bisogno», ha detto.

Avrebbe bisogno, piuttosto, di riscoprire la nozione di interesse nazionale, sostiene il documento di «Italiadecide» nelle conclusioni. Coniugare il federalismo prossimo venturo (tra i soci della fondazione c'è anche il ministro Calderoli) con la «capacità di realizzare sintesi». Ciò che vale per le ferrovie (lavori lenti, costi alti), vale in effetti anche per le autostrade: da noi, un chilometro di nastro asfaltato costa 32 milioni di euro, in Spagna la cifra scende a 14,6 milioni; e mentre lungo la penisola tra il 2000 e il 2005 si sono costruiti 64 nuovi chilometri, i nostri «cugini» sono arrivati a 2.300 chilometri.

Secondo «Italiadecide», l'Italia deve affrontare due «questioni» diverse e parallele: una questione meridionale annosa e una questione settentrionale emergente (una dotazione infrastrutturale molto superiore a quella del Sud Italia, e molto inferiore a quella del resto d'Europa). Il risultato è un Paese che, stando a una classifica stilata dal World Economic Forum, si situa al 73 posto quanto a «qualità infrastrutturale», ben distante non so-

lo da Germania (terza) e Francia (quarta), ma superata anche da Spagna, Grecia e Irlanda. Quel che è grave: il divario non è stabile, è in continuo aumento. Negli ultimi vent'anni, quanto a dotazione di strade, ferrovie, aeroporti e porti, il gap tra l'Italia e gli altri Paesi dell'Unione europea è addirittura triplicato.

Una parola-chiave per risalire la china è cooperazione: tra Stato ed enti territoriali. «Le autonomie sono diventate più forti sia in termini di capacità propositiva che di poteri di veto», sottolinea il rapporto. Come a dire: c'è un federalismo cattivo e un federalismo buono. E se «un cambiamento in senso centralista di un sistema che si è fatto molto più articolato rispetto al passato non sembra una soluzione risolutiva in questa fase», la via da intraprendere è quella di portare a compimento una transizione istituzionale restata per ora a mezza strada.

Per indicarla, questa via, Violante gioca la carta del «padre nobile». Senza più un ruolo nel Pd, svanito il sogno, a lungo accarezzato, di un seggio alla Corte costituzionale, l'ex magistrato punta sulla sua nuova fondazione. Ma, assicura, senza retrospensieri. Da «apartisan», appunto.

PADRE NOBILE Ormai ai margini del Pd e fuori dalla corsa alla Consulta, l'ex magistrato cerca un ruolo

