

Il modello Grandi Opere

scritto da Francesco Valente

Per Grandi Opere, in Italia si intendono i lavori pubblici di vasta rilevanza economico-sociale: di esse fanno parte le infrastrutture di comunicazione, gli impianti di deposito e trattamento dei rifiuti (comprese le scorie nucleari), i parcheggi sotterranei, le caserme e le carceri, le manifestazioni sportive come le Olimpiadi, e quelle espositivo-commerciali di interesse internazionale come Expo 2015, ecc. Le organizzazioni statali - e si tratta di una delle motivazioni forti che ne hanno determinato la comparsa e l'affermazione - hanno sempre realizzato Grandi Opere. Prendendo in esame la realtà italiana a partire dal secondo dopoguerra, l'Autostrada del Sole Milano-Napoli ne costituisce un esempio emblematico e rappresenta una tipica infrastruttura di sostegno allo sviluppo economico. Naturalmente rimane discutibile, molto discutibile, se l'obiettivo di tale politica mirasse effettivamente allo sviluppo della società nel suo insieme o non piuttosto a soddisfare gli interessi dell'élite capitalista in generale e dell'impresa automobilistica della famiglia Agnelli in particolare; ma, allora come oggi, l'ideologia dominante dava per scontato che le due cose coincidessero. Comunque sia, e prescindendo dal tipo di organizzazione sociale e di distribuzione della ricchezza collettiva che venivano favoriti, in quel periodo esisteva una relazione tra l'iniziativa pubblica della costruzione del grande asse viario e le esigenze della crescita economica. Detto altrimenti, quella che veniva espressa era la razionalità di un sistema economico (capitalista) fondato sul costante aumento del PIL (Prodotto Interno Lordo) e su un certo tipo di espansione consumistica.

Tuttavia, già negli anni '70, Fedele Cova (proprio uno dei progettisti dell'Autosole) rilasciava un'intervista al Corriere della Sera nella quale segnalava come dopo quel 1964 in cui era stata inaugurata l'Autostrada, fossero cominciati "gli appetiti, le interferenze", insomma tutte le manovre affaristiche all'origine di quella peculiarità italiana costituita dai plateali paradossi di edilizia pubblica sovradimensionati e fuori luogo, dai cantieri mai completati, dalle "cattedrali nel deserto", dai mostri ecologici, ecc. Spesso si trattava di "semplice" distrazione di fondi pubblici, indirizzati a finanziare la realizzazione di un progetto pretestuoso e dalla prospettiva meramente localistica ma che, seppur per breve tempo, creava occasioni di reddito e sollecitava l'orgoglio campanilistico nelle comunità

interessate. I beneficiari dell'operazione erano un candidato e il suo partito (in genere governativo) che cercavano in tal modo di acquisire o rinsaldare la benevolenza di un qualche collegio elettorale. La razionalità economica generale che fino ai primi anni '60 aveva motivato l'iniziativa statale, veniva insomma sostituita da una razionalità politica più specificamente interessata al mantenimento e al consolidamento del tradizionale assetto di potere interno ed internazionale. Le Grandi Opere tendenzialmente non si qualificavano più come il sostegno infrastrutturale, "tecnico" a un modello di sviluppo economico, ma diventavano un investimento, finanziato dalle risorse pubbliche, per la gestione del consenso e il controllo ideologico - o comunque partitico - dell'elettorato. Un sistema certamente non nuovo e dagli antecedenti illustri, visto che il suo atto di nascita può essere fatto risalire alla Grecia classica e in specifico all'Atene periclea del V secolo a. C. Ma questo è un altro discorso.

La funzione delle Grandi Opere doveva tuttavia conoscere un'ulteriore e più moderna "evoluzione". A partire dalla fine degli anni '80, i rendimenti dell'impiego di capitale nel settore industriale diminuiscono e divengono più incerti, provocando il trasferimento degli investimenti nell'ambito più remunerativo della rendita e della speculazione finanziaria. L'attuale esponenziale aumento dell'influenza del capitale finanziario nell'economia globale ha soprattutto questa origine. Niente di strano: è il tipico andamento del ciclo sistemico di quel fenomeno socio-economico riconoscibile da almeno cinque secoli, che gli storici chiamano capitalismo. Ogni ciclo inizia e si sviluppa con la valorizzazione dell'investimento di capitale operata attraverso la produzione industriale e/o il commercio, per esaurirsi in una fase nella quale la suddetta valorizzazione viene operata nell'ambito finanziario. Come sarà forse noto, si tratta di uno schema che si è avvalso del contributo di diversi studiosi, ma che nella sua completezza è stato proposto e analizzato da Fernand Braudel sul finire degli anni Settanta del secolo scorso e ripreso più recentemente da Giovanni Arrighi. Possiamo rintracciarne una delle attuali conseguenze appunto nella mutazione degli obiettivi perseguiti dalle politiche statali tramite la realizzazione di Grandi Opere. Infatti, se negli anni '60 - ancora nel pieno della fase montante industriale/commerciale del ciclo - l'Autostrada del Sole consentiva a una fiorente industria manifatturiera di allargare e velocizzare i propri circuiti produttivo/commerciali moltiplicando i profitti (oltre che i disastri ambientali e umani, ma anche questo è un altro discorso), oggi il TAV Torino-Lione - per esempio - non ha alcuna giustificazione di questo tipo, dato il calo

strutturale del traffico merci rilevato da anni sulla tratta e che rende addirittura sovradimensionate le linee già esistenti. Tantomeno la sua costruzione tende a garantire consenso, considerato che ha suscitato l'aspra contestazione della stragrande maggioranza delle comunità interessate, istituzioni locali comprese. D'altronde, l'assenza di una generale giustificazione economica o politica non riguarda solo il TAV ma un po' tutte le Grandi Opere di quest'ultimo ventennio, sia quelle realizzate o in via di realizzazione sia quelle ancora allo stadio di progetto: dall'autostrada Orte-Mestre con il suo ipertrofico programma di sventramenti e scavalcamenti, al MOSE veneziano, alle varie tratte del TAV, a Expo 2015, ecc.

E quando magari una Grande Opera sarebbe pure motivata, si tende comunque ad adottare la soluzione progettuale più pesante, costosa, nociva ed impattante perché è quella che garantisce i maggiori introiti alle società che partecipano all'affare e consente al ceto politico di intascare tangenti di entità maggiore.

Si spiega così come mai, tra le Grandi Opere messe in cantiere, non figurino mai quelle universalmente ritenute prioritarie, come il recupero e la risistemazione idrogeologica del territorio: ciò infatti implicherebbe normative vincolanti volte ad impedire le devastazioni ambientali indiscriminate (quindi molte Grandi Opere!), interventi distribuiti sul territorio nazionale e quindi non concentrabili, frazionamento dei finanziamenti e dunque dei soggetti economici coinvolti, impiego di alti tassi di manodopera locale, ecc. Una serie di fattori nettamente contrastanti con le posizioni privilegiate e gli interessi oligopolistici dei general contractors (i concessionari per la progettazione e la costruzione) come Impregilo, FIAT, ENI, le "cooperative rosse" con in testa CMC, i Gruppi Gavio e Astaldi. A nulla vale che un'iniziativa di quel tipo, benché da un lato sia sempre connessa a un notevole finanziamento pubblico, dall'altro garantisca però enormi risparmi collegati all'abbattimento dei danni provocati dalle calamità cosiddette naturali e induca altre positive conseguenze economiche generali, innanzitutto sul piano occupazionale. Il fatto è che il connubio di interessi instauratosi tra ceto politico e potentati economici ha concertato una strategia del tutto coerente con la fase finanziaria del ciclo capitalistico e che assume i contorni di un vero e proprio keynesismo lobbystico la cui unica finalità è l'incremento del patrimonio di alcuni gruppi sociali.

Tutto ciò sarebbe già abbastanza grave, ma c'è dell'altro: occorre aggiungere che i costi di tale strategia sono quasi esclusivamente a carico della collettività. Da

vari punti di vista. Da quello ambientale: a causa della cementificazione e dei danni spesso molto consistenti causati al territorio e alle sue risorse, come è ad esempio avvenuto nel Mugello cui i cantieri TAV hanno lasciato in eredità 37 sorgenti prosciugate e 5 acquedotti fuori uso. Da quello della legalità: perché la gestione in deroga alla legislazione ordinaria consentita al general contractor favorisce la penetrazione delle mafie. Da quello sanitario: in quanto gli sventramenti e gli scavi liberano depositi naturali di sostanze talvolta gravemente nocive come l'amianto in Val di Susa. Da quello finanziario: perché le vere e proprie truffe contabili inventate nel 1991 per le concessioni TAV e autorizzate da ogni governo, trasferiscono al pubblico gli oneri finanziari e il conseguente rischio di impresa che dovrebbero invece essere assunti dai privati come imporrebbe il project financing, ovvero la modalità di finanziamento in genere adottata per le Grandi Opere. Troppo lungo sarebbe entrare nel merito dei dispositivi utilizzati per aggirare le normative o neutralizzarne gli aspetti più sgraditi, ma gli studi che li hanno svelati sono ormai numerosi e convalidati dall'Unione Europea che ha imposto all'Italia di considerare a tutti gli effetti finanziamento pubblico (come in effetti è) il millantato finanziamento privato delle Grandi Opere. Si può insomma dire che la citata versione truffaldina della finanza di progetto, non è altro che il sistema italiano per scaricare sul pubblico i costi - tra l'altro fatti scientemente lievitare in corso d'opera - e assicurare al privato i profitti, che divengono così una sorta di rendita esente da rischi. Tutta la faccenda ha inoltre determinato una conseguenza poco conosciuta ma assai preoccupante: l'insieme dei finanziamenti e dei relativi interessi che i decreti europei ci obbligano a contabilizzare nel bilancio statale provocherà nei prossimi anni un innalzamento del debito pubblico che, benché mantenuto sommerso e quindi ancora non precisamente conosciuto, nel 2011 era valutato a un'enormità oscillante tra il 15 e il 20% del PIL.

Tutto questo per dire che le conseguenze "tossiche" di Expo 2015 o di qualsiasi altra Grande Opera realizzata secondo la logica illustrata, non sono limitate alle comunità o ai settori direttamente interessati, ma riguardano l'intera società italiana. Firenze è dunque investita in senso generale dalle problematiche causate dalle Grandi Opere; ma anche in senso specifico dato che nella sua area sono attualmente aperti i cantieri del sotto-attraversamento TAV e della Tramvia di superficie. Sulla prima Grande Opera gravano soprattutto i timori relativi al verificarsi di possibili fenomeni di subsidenza del territorio, all'entità (comunque rilevante) dei danni agli immobili situati nei pressi della linea sotterranea e alle conseguenze della demenziale disinvoltura con la quale si va ad interferire con la

falda acquifera. Per quanto riguarda la seconda, il discorso è più complesso. Anche in questo caso si tratta di un'infrastruttura che non favorirà alcuna ripresa produttiva e tantomeno occupazionale anche se il suo obiettivo in verità non è mai stato questo ma, almeno ufficialmente, il ridimensionamento se non la soluzione del problema del traffico cittadino e dei suoi effetti. Chi ancora suppone che tale motivazione sia minimamente reale, farebbe bene a ricordarsi che i tecnici responsabili (certo non interessati a minimizzare il dato) hanno sempre fornito previsioni di abbattimento del traffico su gomma che non hanno mai superato il 15%, anche considerando il servizio a pieno regime. E' chiaro che con questi numeri non si risolve niente, neppure parzialmente, soprattutto se si considerano i "danni collaterali" provocati dal nuovo tracciato tramviario: dall'allungamento delle code sulla parte della viabilità cittadina adiacente o alternativa a quella occupata dai binari, all'innalzamento dell'inquinamento che ne conseguirà e che non verrà più tamponato da un'alberatura che per decenni non potrà garantire la funzione svolta da quella abbattuta (se mai ci riuscirà); dall'oggettiva maggiore difficoltà di comunicazione tra le zone cittadine separate dalla strada ferrata, al problema del parcheggio che, già snervante, diventerà drammatico, ecc. Anche in questo caso erano ovviamente stati presentati progetti più leggeri e molto meno onerosi con proposte di gran lunga più sostenibili ma che avevano l'enorme "difetto" di comportare il ridimensionamento degli introiti attesi dai soci complici nell'affare.

Riassumendo, va evidenziato come il modello Grandi Opere costituisca una modalità di trasferimento di ingenti risorse finanziarie pubbliche a un gruppo di agenti economici in evidente intesa con l'Amministrazione centrale o con quelle locali. Gli obiettivi di tale modello non sono più legati alla modernizzazione infrastrutturale del paese, come nella prima fase, e neppure alle esigenze del controllo politico-elettorale, come nella seconda. Questa terza fase è caratterizzata dalla pura e semplice requisizione di ricchezza a vantaggio di gruppi affaristici politico-economici e rappresenta la traduzione nel settore della cantieristica pubblica di uno schema più generale, ma sempre basato sulla complicità tra ceto politico e gruppi economici selezionati, applicato in ogni ambito dell'economia che preveda l'intervento delle istituzioni politiche centrali o periferiche. Da questo punto di vista, non c'è alcuna differenza tra le malversazioni e gli imbrogli di Roma Capitale, dell'Expo 2015, del TAV o della Tramvia fiorentina.

*Francesco Valente, Mondeggi Bene Comune