

GRANDI OPERE E POSTI DI LAVORO

Relazione al convegno "Lavoro e sviluppo per la valle di Susa" con Ivan Cicconi (già Capo Segreteria Tecnica Ministero Lavori Pubblici), Giorgio Airaud (Segretario Regionale FIOM Piemonte), Sergio Simonazzi (Consulente settore zootecnico), Giorgio Vair (Assessore Comunità Montana Bassa Val di Susa), Pietro Raitano (Direttore del mensile Altra Economia). Susa, 5 Aprile 2008, auditorium dell'Istituto Tecnico E. Ferrari

Il settore delle opere pubbliche nell'economia italiana.

Negli ultimi trent'anni la composizione delle attività produttive del nostro paese si è modificata. È scomparso o quasi il settore industriale legato all'innovazione del prodotto, poiché lo strato dominante della popolazione ha spostato i propri interessi nel settore dei servizi o in quello delle costruzioni. In Italia, negli anni 70-80 del secolo trascorso si progettavano e costruivano letti catalitici (Montedison), treni ad assetto variabile (Officine Savigliano, poi Fiat Ferroviaria), computers e macchine a controllo numerico (Olivetti), software per le stesse (DEA), cellule di aereo (Aermacchi), e altro. Senza abbandonarsi alla retorica del buon tempo antico - e concesso che queste attività erano sostenute in un modo o in un altro da trasferimenti di denaro pubblico, come in realtà accade ovunque quando siano richiesti investimenti a lungo termine - si può dire che per alcune attività industriali l'Italia faceva parte della mezza dozzina dei paesi tecnicamente più avanzati. Oggi non è rimasto niente; le industrie di punta sono state svendute per far cassa dagli Agnelli, dai Gardini e dai De Benedetti, e i nuovi e vecchi ricchi si sono avventati sulle costruzioni - la politica delle grandi opere - e sui servizi privatizzati. L'uno e l'altro campo offrono il vantaggio di essere al riparo dalla concorrenza; quello dei servizi perché configura dei monopoli naturali, quello delle opere di costruzione perché la concorrenza vi è stata resa impossibile da dispositivi giuridici appositamente studiati.

Sono state scritte molte pagine su questa trasformazione e sull'inedito raggruppamento di forze che l'ha resa possibile: qui ci limitiamo a ricordare che il cambiamento ha generato, a partire dalla gestione dei fondi per la ricostruzione dell'Irpinia, una nuova articolazione del potere, al cui interno si trovano le iene del salotto buono, i cosiddetti poteri forti, la delinquenza organizzata, le imprese e le cooperative di costruzione; e al centro, il personale politico e sindacale senza alcuna distinzione ideologica¹. Perché il punto focale della nuova economia, il cuore della modernità di cui parla il nulla dal volto umano che porta il nome di Veltroni, consiste nell'appropriazione della ricchezza pubblica; a tal fine, controllo formale dei flussi finanziari dello stato e truppe di complemento che assicurino i gonzi che le peggiori porcate vengono fatte nell'interesse generale, sono ugualmente necessari. Per cui sarebbe fuori luogo la classica accusa ai politici di essere venduti ai padroni; quelli di ora sono semplicemente soci in un unico grande affare, all'interno del quale recitano un ruolo definito. Era inevitabile che questo spostamento degli interessi della classe dirigente, chiamiamola così, avrebbe avuto delle conseguenze sulle attività produttive e sul mercato del lavoro.

Il modo più semplice per afferrare quanto è avvenuto consiste nel paragonare gli investimenti pubblici in ricerca e sviluppo con quelli nel settore delle costruzioni: i primi sono andati calando a partire da metà degli anni 80, mentre più o meno nello stesso periodo il settore delle costruzioni si è espanso a un ritmo che non trova confronto in alcun'altra attività.

Qualche dato. In fig.1 sono riportate le spese di ricerca e sviluppo cosiddette intra-muros - quelle che si riferiscono ad attività svolte direttamente da aziende o da enti di proprietà pubblica - in percentuale del prodotto interno lordo: come si vede, le spese degli enti pubblici sono diminuite fino a raggiungere un valore minimo intorno allo 0,7% a metà degli anni novanta, in corrispondenza del periodo in cui sono decollati gli investimenti per l'Alta Velocità.

¹Non mi riferisco a Cremaschi, ovviamente; le differenze personali rimangono. Non credo tuttavia che i Cremaschi siano in questo momento numerosi, all'interno dei vari sindacati.

Fig. 1 - Spesa in Ricerca e Sviluppo intra-muros* in Italia

*(Si intende la spesa che le imprese e gli enti pubblici effettuano al loro interno, con personale e attrezzature proprie)

Fonte: ISTAT 2000 "La Ricerca e Sviluppo in Italia nel periodo 1998-2000"

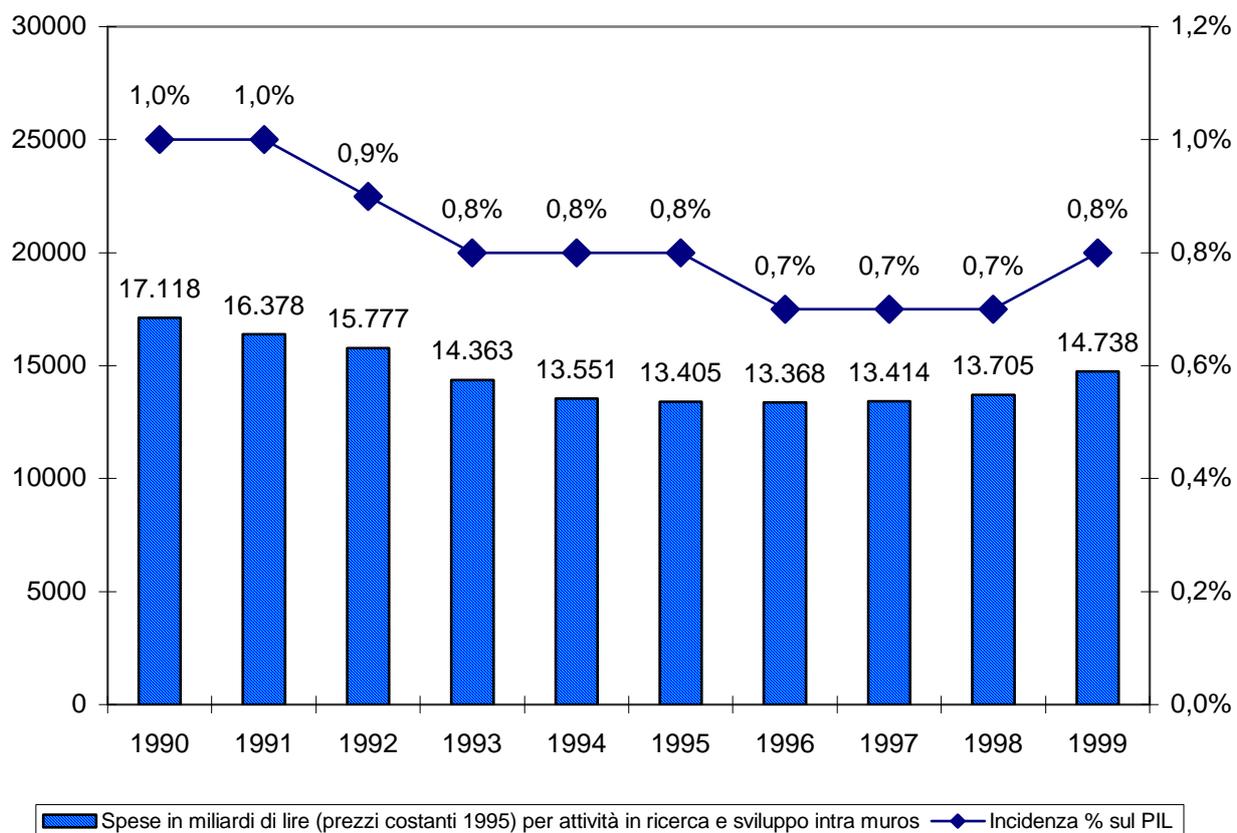
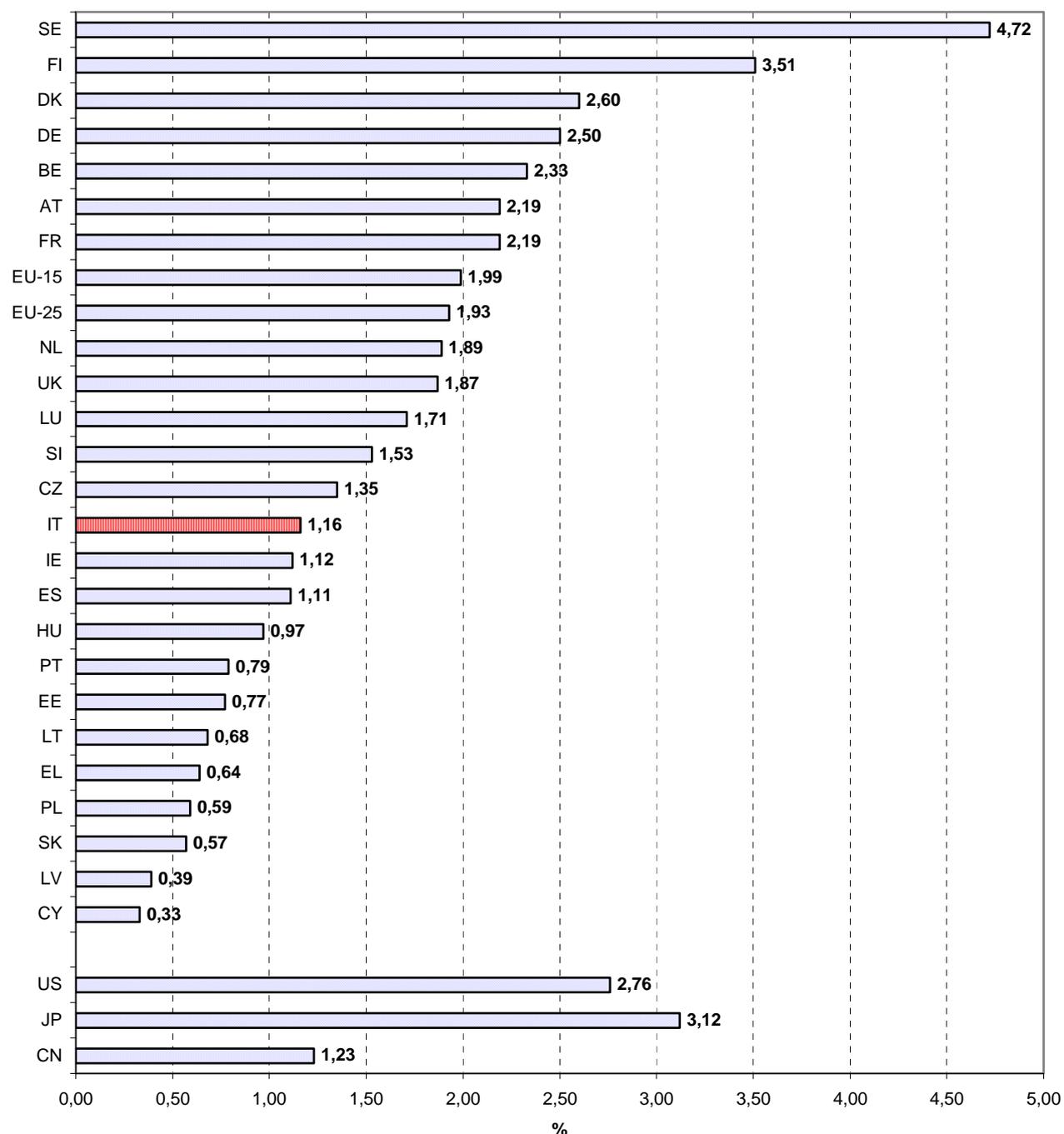


Fig. 2: Spesa in Ricerca e Sviluppo

(come % del PIL in Europa-25, Cina, Giappone e Stati Uniti nel 2003)



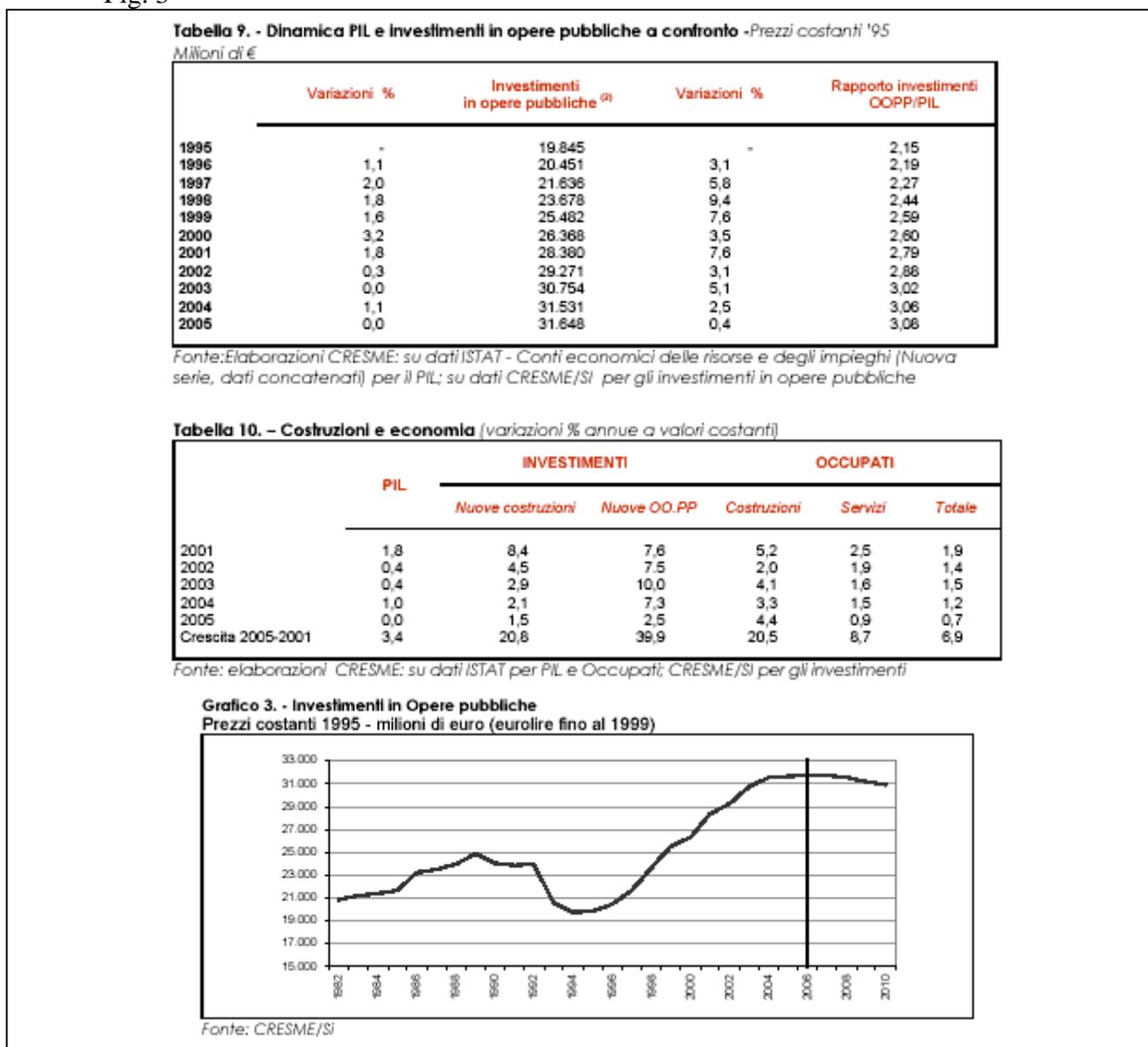
In fig.2 sono riportate le cifre globali, private e pubbliche, del settore, sempre in percentuale al prodotto interno lordo, dei paesi europei, della Cina, del Giappone e degli Stati Uniti; l'anno considerato è il 2003. L'investimento globale per ricerca e sviluppo dell'Italia risulta pari a 1.16 %. È un valore più basso, da tre a quattro volte, rispetto ai numeri di Svezia e Finlandia, che tirano la fila; ma è circa la metà anche del valore medio dei paesi dell'Unione Europea, sia di quella a 15 sia di quella a 25 paesi. Può essere illuminante il confronto con i dati dei tre paesi europei, Francia, Inghilterra e Germania, che si potevano considerare a metà degli anni 80 simili all'Italia, per livello tecnico e valori globali di produzione industriale. Le spese per l'innovazione del prodotto di questi paesi sono circa il doppio di quelle italiane.

In altre parole, la classe dirigente del nostro paese ha fatto una scelta da borghesia del terzo mondo. Ha abbandonato i campi che avrebbero richiesto del capitale di rischio, e ha concentrato le risorse pubbliche in attività che degradano un bene non rinnovabile come il territorio. L'enfasi sul settore delle costruzioni deriva da questa scelta; come da essa deriva la proposta politica che va di gran moda negli ultimi tempi, quella di trasformare l'Italia in una piattaforma logistica al servizio dell'Europa.

La spesa in opere pubbliche

Infatti, nello stesso periodo in cui la ricerca e lo sviluppo di nuovi prodotti industriali veniva lasciata cadere, la spesa in opere pubbliche - strade, ferrovie, porti, aeroporti, reti idrauliche, reti per il trasporto di gas o dell'energia - si è impennata.

Fig. 3



Il grafico 3 di fig. 3 (Cresme²), e le tabelle 9 e 10 (Cresme), sono sufficienti a mettere in luce quanto è accaduto. Dal 1995 al 2005 il valore degli investimenti nelle costruzioni calcolato a prezzi

² Cresme ricerche, *Il contributo delle opere pubbliche all'economia italiana dal 1995 al 2005*. Cresme ricerche spa è un istituto di ricerca finanziato dalle imprese di costruzione.

costanti, quindi depurato dell'effetto inflazione, è passato da circa venti miliardi di euro a trentun miliardi, con tassi annui di incremento più alti di quelli di qualsiasi altro settore dell'economia italiana. In particolare, tra il 2001 e il 2005 i flussi finanziari coinvolgiati verso nuove opere pubbliche sono cresciuti del 40 per cento (39,9 %), mentre il prodotto interno lordo del paese è cresciuto dieci volte circa di meno (3,4%). Il periodo in cui gli investimenti in cemento e tondino salgono con la massima velocità, a metà degli anni '90, corrisponde a quello in cui le spese in ricerca e sviluppo si attestano, in percentuale al prodotto interno lordo (pil), sul loro valore minimo³. La collocazione che ne deriva per il nostro paese nel consesso delle economie europee è fedelmente descritto in una pagina del rapporto del Cresme che trascriviamo⁴:

LE OPERE PUBBLICHE IN EUROPA

- Per avere un'idea del peso delle opere pubbliche in Italia, nel confronto dei diversi paesi europei, considerando le sole opere del genio civile, e quindi escludendo l'edilizia non residenziale pubblica, limitando quindi il confronto alle opere infrastrutturali e di rete, emerge come l'Italia sia oggi il secondo paese europeo per valore degli investimenti in infrastrutture, superata solo dalla Spagna e davanti a Francia, Germania e Inghilterra. (Dati omogenei Euroconstruct).
- Anche se utilizziamo il rapporto con la ricchezza economica, appare evidente la fase espansiva delle opere pubbliche del nostro paese. Nel 2005 l'Italia si colloca all'8° posto nel confronto tra i diversi paesi europei, per incidenza degli investimenti di opere pubbliche sul PIL, dietro i paesi dell'est integrati nell'Unione, dietro Portogallo e Spagna e dietro l'Irlanda, ma ben al di sopra di Inghilterra, Germania e Francia.
- D'altro lato se si considera la stima degli investimenti in opere del genio civile in relazione alla popolazione il quadro non cambia sostanzialmente, dato che l'Italia si colloca sì al decimo posto nella media di investimenti per abitante (703 euro per abitante, superata dai Paesi nordici, dall'Irlanda, dalla Spagna, da Olanda e Austria), ma in ogni caso il nostro Paese resta, negli anni 2000, ben al di sopra della media europea e degli altri grandi paesi.

Fa ridere il tono trionfante del rapporto, ma le cifre parlano da sole. Mostrano che la scelta dei gruppi dominanti italiani è stata antitetica rispetto a quella fatta nei paesi industriali di avanguardia. Si è adottata un'economia da paese senza ambizioni di competere nell'innovazione del prodotto, o dei processi produttivi; né questo ha implicato il tentativo di valorizzare la produzione agricola o il turismo. Quello che si è scelto è la prostituzione del territorio, posto al servizio dei flussi commerciali dei paesi più sviluppati in tecnologia. È questa la sostanza della politica che vede il futuro dell'Italia come quello di una piattaforma logistica, alla fonda nel Mediterraneo⁵.

³ Senza entrare nel dettaglio delle cifre si può ricordare che lo strumento principe di questa trasformazione dell'economia italiana, l'architrave della nuova politica, è stato il programma dell'alta velocità ferroviaria.

⁴ Le sottolineature sono nostre.

⁵ Nello scrivere viene comodo immaginare che i Prodi o i Rutelli abbiano fatto delle scelte in base a una visione generale dei problemi, che noi non condividiamo. In realtà non è vero; per avere una visione generale, sia pure sbagliata, è necessario avere anche un cervello. Questi due, o i molti a loro simili, sono solo burattini, esecutori e mediatori di un insieme di interessi particolari ma forti, in grado di assicurare loro la carriera politica. Quando poi la sequenza di scelte servili e slegate finisce con il configurare una situazione qualsiasi, si trova sempre un esperto di comunicazione che suggerisce di darle un nome nobilitante. Lo slogan *Piattaforma logistica* così è nato; suona bene.

Posti di lavoro nel settore delle costruzioni

L'espansione del settore delle costruzioni ha comportato, come era inevitabile, anche la crescita del numero degli occupati, sebbene con tassi più bassi di quelli di variazione della spesa, cfr. tabella 10 Cresme⁶. Poiché i finanziamenti sono tutti pubblici, e quindi sottratti ad altri settori, è altrettanto ovvio che questo ha comportato la perdita di posti di lavoro da altre parti. Un confronto esatto tra quello che è accaduto nel settore delle costruzioni e quanto avrebbe potuto accadere in settori diversi, è fuori delle nostre possibilità; occorrerebbe immaginare dove gli incrementi di spesa concentrati nelle costruzioni avrebbero potuto essere distribuiti, e con quale ricaduta in posti di lavoro. Detto questo, si può comunque affermare che gli investimenti in cemento e tondino rappresentano, dal punto di vista dell'occupazione offerta ai cittadini italiani comuni, una scelta infelice. Le attività connesse con questo settore di bassa tecnologia comportano un'offerta di reddito – non è il caso di chiamarlo lavoro – a quanti intervengono in questo campo come appartenenti ad un'organizzazione in grado di influire sul processo di appropriazione del denaro pubblico - partito politico, sindacato, delinquenza organizzata, non così facilmente distinguibili tra di loro - oppure a persone disposte ad accettare posti di lavoro mal pagati e pericolosi. Infatti, quello che caratterizza la circolazione di denaro nel settore è un'impressionante numero di passaggi di mano⁷ che coinvolge in una struttura verticale, senza alcuna interruzione, delinquenza alta e delinquenza bassa, dove per delinquenza bassa s'intendono quelli che derivano i loro proventi dai rapimenti e dal commercio della droga e per alta quelli che hanno organizzato la truffa dell'alta velocità in Italia. Per capire che cosa s'intende, conviene leggere - dal libro di F. Imposimato, G. Pisaurò, S. Provvigionato, che porta il titolo: *Corruzione ad Alta Velocità*⁸ - la descrizione della suddivisione dei lavori, che si riferisce alla realizzazione dell'alta velocità in Campania.. Trascriviamo:

Un punto nodale è il subappalto dei lavori che sistematicamente viene aggiudicato a trattativa privata, eccedendo il limite del 40 per cento, che per una legge del 1990 dovrebbe essere aggiudicato con gara di appalto. Tale quota finisce sempre alle imprese della Camorra o che in ogni caso sono controllate dalla Camorra. Queste a loro volta subappaltano i lavori ad altre imprese, che sono quelle che lavorano realmente, alle quali va un prezzo che rappresenta il 10 per cento del prezzo iniziale. Sicché della somma iniziale di 10.000 miliardi, 9.000 finiscono in tangenti a politici e camorristi e 1.000 servono a pagare le imprese che sono il terminale di una lunga catena di subappalti. Le imprese della Camorra o della Mafia garantiscono l'ordine sui cantieri e il pagamento delle mazzette attraverso lo storno dei fondi neri - i falsi in bilancio - che vengono riversati nelle tasche di tutti coloro che partecipano alla spartizione della torta. Si viene così a creare un connubio in virtù del quale la Camorra costituisce il punto di riferimento per tutte le ditte del nord d'Italia, garantendo i cantieri dall'aggressione della malavita, in cambio di un controllo

⁶ Al 2005 gli occupati nelle opere pubbliche erano compresi tra 540.000 e 600.000; il 20% della forza lavoro delle costruzioni proviene dall'estero, specialmente da paesi extracomunitari o comunque in via di sviluppo. Nelle nuove assunzioni la percentuale di stranieri era al 2005 pari al 35% e in continua crescita, ma in alcune regioni raggiungevano percentuali decisamente superiori, comprese tra il 40 e il 60% (Umbria, Marche, Veneto).

⁷ Le grandi imprese si sono strutturate per la gestione dei flussi finanziari, lasciando a imprese più piccole ed evanescenti – oggi ci sono, domani chissà? – la realizzazione effettiva delle opere. Nel periodo 1998-2002 il volume di affari dell'Impregilo è cresciuto del 41 per cento, mentre il numero degli operai si è ridotto al 7 per cento del numero iniziale, cfr. I. Cicconi, *Le grandi opere del cavaliere*, KOINè nuove edizioni, 2004, p.24. Un processo simile si è avuto anche nelle cooperative di costruzione, ove si è fatto abbondantemente ricorso all'esternalizzazione del lavoro. Si veda la relazione di Mauro Giordani, responsabile del settore costruzioni di ANCPL-Legacoop, pubblicata sul numero 12, dicembre 2006, di Cooperazione Italiana.

⁸ KOINè nuove edizioni, 1999. Il testo prende spunto da un'indagine della Commissione Parlamentare Antimafia sulla infiltrazione delle imprese della Camorra nei lavori per la realizzazione dell'Alta Velocità in Campania, affidata dal presidente Tiziana Parenti a F. Imposimato, una volta giudice istruttore e al tempo dell'indagine senatore della Repubblica. Imposimato si era valso della collaborazione della Guardia di Finanza.

sugli stessi appalti. Complessivamente l'operazione sconfina nella corruzione politica e amministrativa e nel finanziamento illecito dei partiti.

Come si vede, la percentuale di denaro che viene fatta circolare a livello di realizzazione delle opere è una percentuale molto ridotta della cifra complessiva; il grosso sparisce ingoiato in mediazioni, pagamento di mazzette, creazione di fondi neri⁹. Dal punto di vista dell'offerta di posti di lavoro si può dire che:

1. anche la generazione di fondi neri e la distribuzione di mazzette offrono una possibilità di reddito. Tuttavia le persone che vengono inserite in questa struttura clandestina, oppure più nobilmente negli studi professionali che partoriscono i monumentali e inutili documenti che accompagnano le opere, sono persone che orbitano attorno a gruppi politici, oppure alla delinquenza organizzata. Le retribuzioni sono buone, ma è difficile accedervi per dei cittadini che non appartengano a una di queste categorie.
2. Rimangono le persone effettivamente impiegate nella costruzione delle opere; ma qui l'offerta di lavoro di basso livello professionale da parte di immigrati inseguiti dalla miseria, ha permesso di mantenere delle condizioni di lavoro che non sono accettabili per la generazione di italiani cresciuti e andati a scuola, nel periodo in cui questo paese aspirava a essere un paese industriale. In parole povere, se volevamo spedire le nuove generazioni a scavare in gallerie come quella del Gottardo, o come quella che si vuole scavare in Valle di Susa sotto il massiccio d'Ambin, abbiamo fatto male a mandarle a scuola. La media degli incidenti mortali nei lavori in galleria è di un incidente per km di galleria scavato¹⁰, e il numero degli incidenti non mortali è usualmente un ordine di grandezza più alto. Per riferirsi ad un caso specifico, il cantiere all'imbocco della galleria del Gottardo sul lato italiano ha 750 dipendenti, di cui quelli che entrano in galleria sono 450. Nei 15 anni di costruzione della galleria è pressoché inevitabile che circa 25 di loro muoiano e qualche centinaio finiscano all'ospedale. Non è il caso di stupirsi che i geometri o i periti - o comunque gli italiani provvisti di un qualunque titolo di studio o di una qualsiasi professionalità - non siano disposti a fare un lavoro così pericoloso.
3. Per quanto riguarda l'indotto dovuto alla presenza di grandi cantieri – ristoranti, alberghi, bar, etc. – non è il caso di farsi illusioni: i grandi cantieri sono città viaggianti che portano i servizi, alloggiamenti, ristorante, docce, al loro interno. Si tratta di strutture autonome, che occupano un territorio senza dare nulla in cambio. Sempre per rimanere ad un caso specifico, al Gottardo solo 2 o 3 lavoratori provenivano dai tre paesini che circondano il cantiere¹¹.

⁹ Alcuni dei modi di appropriazione indebita descritti nel testo sono stati resi inutili dalle modifiche legislative, che hanno incorporato il furto nell'architettura contrattuale. Rimane vero che la percentuale delle spesa impegnata nella realizzazione effettiva delle opere è bassa; il che spiega per quale motivo il costo al km dei tratti realizzati dell'alta velocità italiana risulti tra 3 e 5 volte più alto di quelli corrispondenti in Francia o in Spagna.

¹⁰ Per la verità, gli organizzatori del cantiere del Gottardo hanno sostenuto a voce di avere abbassato questo dato storico del 20 per cento. Se si assumono per buone le loro affermazioni, tutti i numeri che seguono vanno diminuiti di altrettanto. Non cambia molto.

¹¹ I sindaci dei tre paesi non si ricordavano se i posti di lavoro offerti ai locali fossero 2 o 3. Non stiamo scherzando.

Qualche considerazione di ordine generale

Vi sono da discutere un paio di aspetti più generali, per cui spendiamo qualche parola. Esiste la possibilità che un'opera di per sé in perdita, o addirittura inutile, agisca da stimolo per l'economia complessiva per il solo fatto che mette in circolazione del denaro, e favorisca in modo indiretto l'offerta di posti di lavoro solidi. Si tratta di una opzione politica, amatissima dalla sinistra, che presuppone che il denaro messo in circolo aumenti il potere di acquisto della popolazione e pertanto induca in un secondo momento anche la ripresa dell'industria manifatturiera. Corretta o meno, questa teoria economica dovuta a Keynes non si adatta alla politica delle grandi opere, messa in atto in presenza di vincoli stretti di bilancio statale, che derivano dal trattato di Maastricht. I buchi creati nel bilancio dello stato per finanziare le opere, anche se nascosti con artifici da piccoli truffatori, vanno in qualche modo recuperati, e si traducono inevitabilmente in una restrizione dei servizi resi ai cittadini, nella riduzione del potere di acquisto degli stipendi, nella miseria che sta progressivamente estendendosi a una percentuale rilevante degli italiani. In questi giorni è in atto una campagna elettorale, in cui gli uomini politici sembrano aver scoperto improvvisamente che il potere di acquisto della maggior parte dei salari è andato diminuendo negli ultimi vent'anni, e che le condizioni di vita della maggioranza della popolazione sono peggiorate. Va detto subito che sono migliorate corrispondentemente, almeno in termini di ricchezza monetaria, le condizioni di vita dell'élite al potere; altro non è possibile che sia accaduto, visto che il prodotto interno lordo non si è complessivamente ridotto. Vi è stato a partire dagli anni ottanta un trasferimento di ricchezza dai ceti medio-bassi a quelli alti; circa il 10% del pil è stato sottratto ai salari dei lavoratori dipendenti e trasferito ad altre forme di reddito.

Tutti i politici promettono di restituire una parte del potere di acquisto perduto dai salari diminuendone la tassazione, il che comporta che si tagli corrispondentemente da qualche parte la spesa pubblica. Nessuno dichiara apertamente dove vuole far cadere la mannaia, ma possiamo essere certi che i tagli non riguarderanno il finanziamento delle grandi opere, né la razionalizzazione del sistema aeroportuale, sovradimensionato in modo assurdo, e neppure il finanziamento della politica degli eventi – olimpiadi, colombiadi, cazziadi, cinquantenari, centenari, ventisettenari, compleanni del terzo nipote del maggiore azionista dell'Ifil, oppure di qualche dignitario di Stalin, passato prontamente al servizio del Dipartimento di Stato. È vero che si tratta di attività globalmente in perdita, ma non per coloro che le gestiscono. Attraverso una cascata di società, che ricordano le scatole cinesi, e l'invenzione delle società di diritto privato garantite dal denaro pubblico, la classe dei potenti si riproduce e si allarga per mezzo di queste iniziative. L'oggetto dell'attività è indifferente; quello che conta è che essa permetta di attivare flussi di denaro di origine pubblica, di cui la maggior parte rimarrà attaccata alle dita dei gestori.

I tagli quindi si concentreranno sulla scuola e sulla sanità pubblica, già sottodimensionate, e saranno accompagnati da un'opportuna campagna di linciaggio del personale che vi lavora. Ichino sarà presentato come un gigante del pensiero¹². Si tratta di un'operazione politica che temiamo avrà successo, quasi certamente nel breve periodo, perché si basa su un perverso sfasamento temporale. Il sollievo di qualche euro in più in busta paga sarà immediatamente percepito, mentre passeranno anni prima che ci si renda conto che la destrutturazione della scuola e della sanità ha immiserito tutto il paese. E quando sarà inevitabile prenderne atto, la scelta politica di origine sarà accuratamente taciuta.

A parte Keynes, è possibile che un'opera infrastrutturale in perdita, posta al servizio di altre attività industriali, produca ricchezza indirettamente aumentando l'efficienza della produzione o del trasporto. Per rispondere alla domanda se questo sia destinato ad accadere, come conseguenza della politica delle grandi opere messa in atto negli ultimi vent'anni e in perfetta sintonia dai vari governi, occorre fare conti complessi, che in qualche modo mettano in conto l'interazione tra settori diversi. Qualcuno che li ha fatti e ne ha tratto conclusioni negative: la politica delle grandi opere

¹² Speriamo che nessuno gli spari, perché in tal caso verrebbe fatto santo.

ferroviarie, ad, es., avrà l'effetto di ridurre la crescita del pil. In conclusione diminuirà anche l'offerta globale di posti di lavoro.

La politica del NO a tutto

Uno dei temi più ripetuti dall'attuale campagna elettorale consiste nell'affermare da parte del novello salvatore della patria che si propone al popolo, il giovane Veltrusconi avvolto nel tricolore, che non verrà più tollerato l'atteggiamento di chi si oppone a tutto. Siamo seri! ora basta, a tutto non si può dire di no. Per cui, a risolvere i conflitti locali, si manderanno le truppe antisommossa, con qualche carro armato in appoggio - gli elicotteri, a Venauis l'otto dicembre 2005, non sono bastati. Non c'è molto da ridere. Veltrusconi è un guitto, ma proprio per questo è probabile che i carri armati arrivino. Forse sarebbe meglio non dirlo, ma è bene guardare la realtà nei suoi aspetti peggiori. Tutta la politica del governo amico, e le menzogne alimentate dall'Osservatorio Tecnico in valle di Susa sono state dirette al fine di isolare il movimento di resistenza alla nuova opera, così da poterlo rappresentare come composto da una minoranza di esagitati: un problema di ordine pubblico.

Tuttavia, a parte le conseguenze pratiche, il discorso politico contro il fronte del rifiuto ha una sua forza psicologica che conviene prendere in esame. In effetti, il patto di mutuo soccorso mette insieme una serie di gruppi che si oppongono a qualcosa, alle basi militari, all'alta velocità, al ponte sullo stretto, ai rigassificatori, alle nuove discariche, agli inceneritori, anche se ribattezzati con un nuovo nome, alle dighe mobili per contenere l'acqua alta a Venezia.

Una posizione di questo tipo urta contro un sentire diffuso, che ritiene indispensabile che qualcosa si faccia, non importa quale, al fine di favorire la crescita. L'idea di fondo è che qualsiasi forma di circolazione del denaro comporti una creazione di ricchezza, e come sottoprodotto un'offerta di posti di lavoro. Il che si può considerare in parte vero, qualora non si prendano in considerazione i vincoli imposti dal carattere finito dei sistemi fisici, e dalle interazioni tra sistemi diversi; in breve, quando non si consideri il fatto che l'offerta di lavoro in un settore, può cancellarne altre in campi diversi.

In realtà, il fronte del no è tutt'altro che un'ammucchiata di impulsi irrazionali di rifiuto; ha come filo conduttore l'idea che si stanno distruggendo beni irrecuperabili come il territorio, per lanciarsi in imprese che non hanno alcuna giustificazione razionale, neppure nei termini classici di un'economia capitalista. Nessuna delle grandi opere risulterebbe sostenibile, se non nascondesse al suo interno il cancro dell'appropriazione del denaro pubblico, quindi della ricchezza di tutti.

Se si osserva l'insieme delle opzioni strategiche - è il nuovo nome che ha sostituito il vecchio termine di truffa - dei nostri gruppi dominanti, non si può che chiedersi come hanno fatto a mettere insieme una tale somma di minchiate; una serie di megaprogetti che non possono essere presentati se non attraverso la retorica degli slogan, oppure attraverso calcoli appositamente artefatti.

Dobbiamo prendere atto che abbiamo gruppi in grado di imporre il loro particolare interesse, attraverso una struttura organizzativa di stampo mafioso - è il modello dell'assalto alla Cassa del mezzogiorno quello che si è imposto - ma nessuno in grado di rappresentare degli interessi di natura generale. Dissolte le tecnostutture dello Stato, attraverso privatizzazioni ed esternalizzazioni, non vi è sede pubblica al cui interno sia possibile prima individuare esigenze di natura generale, e quindi studiarne eventuali soluzioni. Quello che determina la fortuna di un progetto è la convergenza in esso di un insieme di interessi particolari, e il peso politico dei soci della banda. Un'opera con cui possano arricchirsi, senza vincoli di natura legale, cooperative rosse e bianche, l'Impregilo e il sistema delle banche, passerà comunque. Dal momento stesso in cui verrà nominata, la sua necessità di realizzazione assumerà la forma ossessiva di un mantra.

Così si assiste all'assurdo di opere la cui realizzazione viene dichiarata a priori indispensabile, mentre il fine a cui dovrebbe essere rivolte può cambiare disinvoltamente per motivi di propaganda,

senza che venga modificata una linea del progetto originale. La trasformazione dell'alta velocità in alta capacità è l'esempio più grottesco di questa elevata forma di pensiero.

Un cartello dei Sì

Che si risolvano problemi reali procedendo secondo questa logica – che tra l'altro comporta automaticamente l'espansione della spesa militare, autentica valvola di sicurezza in assenza di idee – è del tutto improbabile. Il caso non ha un volto così benigno. Ma le conseguenze di questo modo di procedere sono devastanti, e lo divengono ogni giorno di più; perché non solo la sfera di acqua aria e terra su cui viviamo è limitata, ma noi ne stiamo oramai toccando i confini.

Caso mai vi fosse qualcuno che ancora non ha capito, sarà bene ricordare che:

- l'era dell'energia a basso costo, dovuta alla facile disponibilità di petrolio, è finita. La cosa era stata prevista già negli anni '70 del secolo passato, è stata rimossa per 40 anni dalla coscienza comune grazie all'assidua opera di disinformazione dei cialtroni annidati nei media, ma ora è sotto gli occhi di tutti.
- L'inquinamento dell'aria, ma specialmente quello dei terreni e delle acque sta raggiungendo limiti intollerabili, non solo in Campania – vogliamo parlare di diossine e policlorobifenili in valle di Susa?
- Lo stesso spazio a disposizione dell'umanità non è sufficiente ad assicurare per tutti una vita dignitosa; è previsto che a metà del secolo attuale la maggior parte della popolazione vivrà in sterminate bidonville.
- Vi sarà una drammatica carenza di acqua potabile...

Non andiamo avanti; non è nostra intenzione fare l'elenco delle emergenze del prossimo futuro, ma solo mettere in evidenza che vi saranno scelte difficili da fare, e problemi per cui trovare, in termini tecnici e politici, la migliore soluzione di compromesso. Specialmente vogliamo mettere in evidenza che investire nella soluzione di questi problemi sarebbe una scelta ben più solida della trasformazione dell'Italia in piattaforma logistica; oltre tutto, darebbe opportunità di lavoro a un numero elevato di persone. Prendiamo il problema dell'inevitabile carenza energetica, tanto per fare un esempio. Se non fossimo una massa di drogati dalla televisione, invece di comprare SUV, dovremmo iniziare immediatamente, poiché il tempo stringe, ad affrontare i seguenti temi:

- l'isolamento termico delle abitazioni, se non altro perché il prezzo di gasolio e metano è destinato a crescere;
- lo studio di sistemi alternativi di produzione di energia¹³;
- la modifica progressiva della distribuzione degli abitati e dei luoghi di lavoro, al fine di ridurre gli spostamenti fisici delle persone;
- l'introduzione su larga scala della comunicazione telematica come strumento di lavoro, et cet.

Su questi temi si può e si deve costruire un cartello dei sì. Perché non solo i posti di lavoro offerti in questi campi corrisponderebbero ad esigenze reali, ma sarebbero adatti alla preparazione e al livello culturale delle nuove generazioni. Continueremo invece a scavare buchi, solo perché fa comodo alla Rocksoil di Lunardi e alla Cooperativa Muratori e Cementisti di Ravenna?

*Commissione lavoro e sviluppo dei Comitati NO TAV:
Claudio Cancelli, Bruno Faggiano, Guido Fissore,
Mario Fontana, Luigi Robaldo, Silvio Tonda, Giovanni Vighetti.*

¹³ Senza farsi eccessive illusioni; la festa del petrolio è irripetibile. Alla fine avremo bruciato in due secoli una riserva di energia lentamente accumulata in qualche miliardo di anni.