

# Grandi Opere Ragionevoli Dubbi

In principio avrei voluto scrivere un articolo incentrato sulle proteste in Val Susa, contro le perforazioni prospettive che, in teoria, dovrebbero valutare cosa nasconde di pericoloso il cuore del massiccio alpino designato dal percorso della linea ferroviaria “TAV-TAC”, e che però sarà sicuramente traforato per il passaggio della Torino/Lione di là dai risultati che esse daranno. Da quasi un mese poi tali proteste hanno preso un tono acceso, ed hanno posto la Val Susa nell’occhio di un ciclone politico e mediatico senza precedenti.

Ad un certo punto delle ricerche di documenti però mi accorsi che il tema “TAV” non può essere circoscritto entro le sole dinamiche della Val Susa e che il problema in se è notevolmente più vasto e complesso.

Premetto innanzi tutto una cosa; io non sono mai stato un fervido militante ambientalista. Non perché non sia sensibile alla cura del territorio naturale in cui viviamo, cui sempre sono andati il mio rispetto e, come indoeuropeo, la percezione della sua divina essenza perfetta; bensì perché ho sempre diffidato di quegli atteggiamenti, un po’ da eterni adolescenti “fricchettoni”, riscontrabili nel fattore umano che popola l’ambientalismo occidentale.

Il mio interessamento alla tematica riguardante la tratta ferroviaria ad alta velocità, particolarmente tesa in Val di Susa ma egualmente problematica in ogni località interessata dal suddetto progetto, abbraccia tutto un discorso più ampio, che ha la sua essenza nella moderna sperequazione delle risorse naturali e dalla progressiva devastazione del nostro ambiente, di cui dovremmo esser simbiotici accorti e non sanguisughe avidi.

Dunque veniamo ai fatti in questione, in modo da poter così comprendere qual è l’oggetto del contendere, prima di azzardare ipotesi o giudizi.

La tratta TAV-TAC (Alta Velocità-Alta Capacità) Lione-Torino, che coinvolgerebbe la Val Susa, fa parte del “corridoio multimodale n. 5” che, a realizzazione integralmente compiuta (tra diversi decenni!), dovrà collegare Lisbona e Kiev attraverso il Nord Italia, quale punto di transito centrale (*vedi carina*) seguendo una direttrice mediterranea parallela a quella più nordica Rotterdam-Kiev. Il progetto europeo, riguardante la riorganizzazione dei trasporti rotaia/gomma/mare è suddiviso in dieci “corridoi” di lunghezza continentale, atti a far coprire grandi distanze a persone e merci in breve tempo, nella speranza così di poter smaltire con efficacia il previsto gran flusso d’interessi economici e strategici tra l’U.E. ed i futuri Stai membri del settore balcanico ed ex sovietico.

A conti fatti anche “solo” la presa in esame del “corridoio multimodale n.5” terminato equivarrebbe a veder realizzati migliaia di chilometri d’infrastrutture ferroviarie ed autostradali, centinaia di realizzazioni attigue e

di poli logistici, con un teorico conseguente beneficio per l'intero continente; e a detta di chi sostiene queste strategie a "corridoi" questa risulta un'occasione imperdibile, cui nessuno può opporre rifiuti o dubbi di nessun tipo.

Un atteggiamento abbastanza manicheo verso questo panorama di roseo sviluppo economico del nostro continente, se non fosse che esistono diversi risvolti della medaglia, che gettano qualche considerevole dubbio sulle ricadute pratiche di queste gigantesche opere che, è ben ricordarlo, a tutt'oggi restano per lo più abbozzate sulla carta, a causa di una contingenza economica non altrettanto rosea come i sogni di chi sta nei palazzoni U.E. e dei loro padrini benemeriti.

I fautori entusiasti di tali progetti tuttavia non si danno per vinti, scomodano i romani e la loro rete di strade consolari a paragone, e l'ineluttabilità della globalizzazione per giustificare i criteri a "manica larga" con cui saranno reperite le risorse economiche di realizzazione delle strutture.

Ed è stato proprio l'aspetto connesso al reperimento delle risorse finanziarie quello che ha dato vita ai principali problemi, fin dal concepimento della strategia a "corridoi", e per la cui risoluzione si è cercato di creare una sinergia "pubblico/privato" per il sostegno finanziario. Sia quindi utilizzando direttamente le risorse dell'Unione, sempre più motivo di scontro tra i membri più influenti, Inghilterra e Francia *in primis*, sia facendo leva sui crediti occidentali bilaterali e multilaterali (Banca Mondiale e istituti finanziari privati nazionali ed internazionali), non che tramite diversi sistemi di drenaggio di fondi addizionali (tasse e pedaggi). Il reperimento di capitali "privati" è risultato però decisamente ostico anche a causa di brutte esperienze quali il fallimento della *S.p.A.* che gestiva il tunnel Calais-Dover; il tanto strombazzato "*Tunnel Sotto la Manica*", che avrebbe dovuto rendere più "europea" l'Inghilterra, e che invece a tutt'oggi sale solo agli onori delle cronache per il flusso d'allogeni asiatici che intendono arrivare a Londra in modo poco ortodosso.

Dunque il panorama reale vede sul terreno europeo, interessato al nostro "corridoio 5", una parziale inaugurazione di cantieri nell'U.E., tra cui quello in Val Susa e nella tratta Torino-Milano, ed una desolante arretratezza d'iniziativa tra i neo Stati est europei, a causa di risorse troppo modeste a petto di questi progetti continentali d'estrema complessità.

L'Italia si è però distinta per creatività, inventandosi il curioso imprenditore denominato anglofilicamente "*general contractor*".

Ma chi è questo bel personaggio?

Presto detto; è in pratica un appaltatore generale dell'opera di natura privata. Uno che quindi si prende la responsabilità di progettare, di realizzare l'opera, di sub-appaltare ciò che occorre. Ma non di gestirla per rifarsi delle spese. E' un caso unico in Europa? Forse no, ed intendo indagare nel prossimo futuro, anche se nel nostro sistema le "*stranezze*" sono più evidenti a quanto pare; infatti si ha un appaltatore con i poteri del concessionario, ma senza i rischi di chi gestisce l'opera a fine lavori. Praticamente lui costruisce, incassa e se

anticipa soldi li ottiene dalle banche con la garanzia dello Stato. Ma c'è un problema, osservato ad esempio da Ivan Cicconi, direttore dell'Istituto emiliano di servizi alle imprese Quasco: “Il *general contractor*, in queste condizioni, tenderà a far durare i lavori più a lungo possibile e a farli costare di più. Perché questo è il suo interesse d'impresa, e senza il rischio di gestione a fine lavori viene meno la volontà di ridurre tempi e costi”. Capito che “grande” figura imprenditoriale?

Inoltre il *general contractor*, una volta scelto attraverso una gara, non è obbligato a tenere, a sua volta, altre per i sub appalti. Il che potrebbe essere accettabile in un sistema prussiano, quale noi auspicheremmo per il futuro d'Europa, ma non sempre si adatta bene alla situazione italiana avvezza ai capricci di padrini, “pezzi da novanta” e picciotti d'ogni risma. Dove ci sono pochissime grandi imprese, tutte collegate tra loro, e una miriade di medie e piccole che, con questo sistema, rischiano di essere prese per il collo da chi ottiene i lavori; e come da tradizione a far la parte del leone sono stati i “soliti noti” della nostra italetta, tra cui in prima fila l'eterna famigliola Agnelli con tutto il codazzo di rampolli, banche e società di comodo al seguito, che di questa torta, da svariati milioni d'Euro, ne aveva decisamente bisogno per proseguire nei suoi viziotti, tanto stravaganti quanto costosi e nella sua affannata corsa ad accumulare ricchezze grazie alle speculazioni a più livelli, in cui sono diventati dei veri maestri d'arte .

Ovviamente il sistema politico tace, firma cambiali in bianco per i *general contractor*, e tenta di dilazionare i pagamenti con formule tra le più svariate. Vi ricordate quando L'On. Giulio Tremonti, Ministro dell'Economia, propose di vendere le spiagge del demanio pubblico? Temo non fosse un colpo di sole estivo o un aperitivo troppo alcolico mal digerito a farlo parlare...

Più che delle *risposte* in senso stretto, in questa mia ricerca sui progetti infrastrutturali pan-europei, ho dato corpo a molti dubbi, che ritengo quanto meno ragionevoli.

Perché l'Unione si impegna corpo, anima e quattrini (virtuali e non) in progetti multimodali, quando in ogni Stato europeo, anche in quello più evoluto, urge la rimodernizzazione d'utili strutture già esistenti?

Come si può pensare che gli Stati dell'Europa dell'Est possano integrarsi con il resto dell'Unione, quando si stanno trascinando nel baratro dell'indebitamento estero pur di far realizzare loro i diversi corridoi?

Come si può esser certi che tra vent'anni queste strutture possano servire, se l'economia del nostro continente, secondo stime attendibili, sarà stritolata da India e Cina in meno di un decennio?

Cercherò di trovare qualche risposta convincente entro breve.

**Druido**

Cartina di sintesi

