volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Grandi opere. Piccole idee

Autore: Marco Revelli

“Il passato che non trapassa”, dovremmo dire. Il “Decreto semplificazioni” produce, fin dal primo sguardo, una sgradevole sensazione di *déja vu*: l’esperienza psichica che – cito la Treccani – “richiama alla mente cose già viste, già vissute e sperimentate, specialmente con riferimento […] *a mode e tendenze prive di originalità*, identiche ad altre precedentemente viste”. Si era detto che se una qualche utile lezione si sarebbe potuta trarre dallo shock del coronavirus, questa sta nella necessità di cambiare le pessime pratiche che ci hanno portato alla rovina. Di cogliere dove si è sbagliato, e invertire la

direzione di marcia. Beh, guardando questo “piano” – *falsopiano* dovremmo dire – proposto dal governo dovremmo concludere che abbiamo sofferto invano. Più che una semplificazione delle cose è una semplificazione del pensiero quella che emerge. Un aspetto che appare tanto più evidente se al livello della formalizzazione procedurale del decreto si incrocia quello dei contenuti materiali cui esso si applica: delle “cose da fare” in modo *semplificato* e a cui destinare le risorse pubbliche necessarie. Insomma: delle Opere Pubbliche da finanziare e realizzare con la dovuta necessità e urgenza. E’ su questo che si valuta una politica. Ed è su questo che il Governo toppa.

Prendiamo ad esempio il documento #*italiaveloce*, che costituisce il contributo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla “rivoluzione” in corso: 32 slides pubblicate il 6 luglio in sincrono con le 11 presentate della Presidenza del Consiglio sul Decreto Semplificazioni, che costituiscono per ora l’unica esemplificazione pratica degli intenti governativi. E che danno corpo alla parte più consistente del pacchetto di risorse pubbliche da mettere in campo nei prossimi mesi (200 miliardi di Euro, 30 in più della cifra che si spera di ricevere col *Recovery Plan*). Si tratta di un documento dal titolo ampolloso – “Piano delle infrastrutture e dei trasporti per un’Italia ad Alta velocità. L’Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture” -, che si apre con un formale richiamo alla crisi Covid-19, alla “*deep uncertainty*” (proprio così, in globalese stretto) che imporrebbe di abbandonare le “vecchie” logiche per aprire una “nuova stagione” di pianificazione strategica delle infrastrutture e dei trasporti. Ma poi, senza soluzione di continuità ci riciccia una massiccia dose di fondi di magazzino in lista d’attesa da anni, confluiti in buona parte nel lungo, indifferenziato elenco delle “Opere prioritarie” tra le quali non è ben chiaro in cosa consista la ragione della “priorità”. Non è solo lo scandalo del TAV Torino Lione che apre spavaldamente – provocatoriamente verrebbe da dire – la lista delle “Direttrici ferroviarie” nonostante le infinite dichiarazioni di inutilità, dannosità, eccessiva esosità provenienti da ogni dove, ultima la Cote dei Conti europea. E’ tutto l’insieme che sa di stantio, come provenisse da una altro tempo e da un altro spazio, come se nulla intanto fosse successo. Non si è dovuta sforzare molto la ministra De Micheli: le è bastato fotocopiare gli elenchi del “vecchio” decreto “Sbloccacantieri” prendendolo dagli archivi del Ministero. Ci sono le stesse tratte, le stesse voci, finanche le stesse espressioni che da anni stancamente ritornano: il Terzo Valico dei Giovi tra Alessandria e Genova, la galleria del Brennero, il nodo Alta Velocità di Firenze, le Pedemontane veneta e lombarda, l’autostrada Cispadana, la nuova pista dell’aeroporto di Firenze (cara solo a Matteo Renzi). E la stessa logica che mette le Grandi Opere in cima a tutto, mentre il resto – quello che veramente cambierebbe tutto – finisce nei titoli di coda.

Legambiente, proprio all'inizio dell'anno, aveva indicato 170 opere prioritarie per il *Green New Deal* italiano, tra le quali la categoria più consistente riguardava il sistema dei trasporti, ma accanto ad esso "la messa in sicurezza del territorio dal rischio idrogeologico e sismico, le bonifiche, la depurazione, gli impianti a sostegno dell'economia circolare". Vi figuravano, ai primi posti la bonifica delle falde venete avvelenate (Vicenza, Padova e Verona), "la messa in sicurezza dell'acquifero inquinato del Gran Sasso", la bonifica della Valle del Sacco nel Lazio, e degli "oltre 10 milioni di metri quadrati di coperture in eternit" in Calabria. E poi la rete ferroviaria sarda (a scartamento ridotto e priva di elettrificazione), il raddoppio dei binari tra Fiumefreddo (Ct) e Giampilieri (Me), il porto di Gioia Tauro privo del collegamento ferroviario con la rete nazionale, le strade provinciali di Enna in perenne dissesto, la diga sul Metrano rimasta incompiuta "nonostante abbia inghiottito un mare di denaro pubblico", la rete fognaria catanese, i ponti lombardi sui fiumi Po e Ticino, fragili e rugginosi… Di tutto questo c'è quasi nulla, nell' elenco seriale del Ministero, e il poco che c'è va cercato col lanternino. Oppure è confinato genericamente nelle ultime *slides*, come avviene per il Piano degli interventi nel settore idrico, indicato genericamente, senza alcun dettaglio geografico o funzionale, con un finanziamento ridicolo (590 milioni investiti, 988 programmati); e per la mobilità nelle aree urbane e metropolitane, un nodo strategico per modificare gli stili di vita e la vivibilità rispetto al quale le risorse disponibili appaiono francamente scandalose (meno di 3 miliardi e mezzo programmati sul piano nazionale e 2,6 miliardi per le aree metropolitane).

Ma è soprattutto sulla questione della riqualificazione energetica e statica del patrimonio edilizio pubblico e privato che il piano ministeriale naufraga. E' un terreno su cui fin dal 2012 l'Unione Europea si è impegnata con una direttiva e con la messa a disposizione di fondi strutturali, fondamentale per affrontare adeguatamente la crisi climatica ed ecologica e nel contempo per costituire un formidabile volano di sviluppo economico e occupazionale. Un perfetto punto di incrocio tra esigenze di civiltà e utilità economica, che potrebbe mettere in moto una rete fitta, territorialmente innervata, di micro-interventi da parte di centinaia di migliaia di piccole e piccolissime imprese artigiane, forse milioni, con vantaggi per tutti. Ci si sarebbe aspettati che dopo lo shock da coronavirus e la grande gelata dell'economia fosse quella la scommessa principale su cui puntare, per la capacità immediata di mettere in movimento energie tecniche e monetarie e il coinvolgimento diretto dei cittadini. Invece niente. Per trovare un vago riferimento al tema occorre spigolare tra le righe delle ultime *slides*, decifrare le espressioni nel capitolo (genericissimo) dedicato alla "Rinascita urbana" e ipotizzare un riferimento nella riga relativa al "Potenziamento" tra gli "Interventi per nuovi modelli dell'abitare" nell'ambito di un capitolo a cui sono stati destinati in tutto 854 milioni di euro – ovvero una miseria, all'interno di un Piano da 200 miliardi!

E', appunto, l'effetto fatto carne di quel vizio capitale della nostra classe di governo, quale ne sia la provenienza originaria (a cui la ministra De Micheli deve aver aggiunto del suo) che porta a mettere testardamente, contro ogni razionalità ed evidenza empirica, le Grandi Opere al vertice della piramide delle priorità, e tutto il resto a scendere man mano

che la dimensione degli interventi e soprattutto degli investimenti corrispondenti, si fa più piccolo. Un'idea tossica, a cui dobbiamo tanti dei guai che ci hanno afflitto in questi ultimi decenni, dallo spreco di risorse all'incompiutezza dei progetti alle devastazioni ambientali fino agli episodi di corruzione e di criminalità. Eppure ormai anche i gatti sanno che la capacità di far fruttare le risorse investite in lavori pubblici (quello che in gergo tecnico si chiama "effetto moltiplicatore") da tempo funziona in modo inversamente proporzionale alla dimensione dell'investimento stesso. E che, appunto, l'"effetto moltiplicatore" di una grande opera è minimo, per certi versi vicino allo zero, rispetto a quello di opere di minori dimensioni ma a maggior distribuzione e diffusione territoriale. Non lo dico io che sono un notorio "gufo" – *barbutun* e ideologicamente condizionato – ma fior di manuali di micro e macro-economia in cui non si manca di rilevare come nel caso di opere impegnative come quelle costituite da lunghi tunnel, tratte autostradali su terreni orograficamente impegnativi con ponti e trafori, ferrovie ad alta velocità, il rapporto tra capitale investito e lavoro occupato è nettamente sbilanciato sul primo versante (prevalenza dei mezzi tecnologici sulla partecipazione umana) cosicché la ricaduta occupazionale di ogni euro investito è minima e anche il suo valore aggiunto. Al contrario per le attività *labour intensive*, richiedenti concentrazioni minori di capitale. Lo si può leggere anche su una fonte non certamente sospettabile di ecologismo di sinistra come "Il Foglio", in cui si afferma che "l'Italia presenta alcuni dei più bassi effetti moltiplicatori degli investimenti pubblici nell'area euro, prossimi allo zero e maggiori solo della Spagna, passata alla storia prima della crisi per i propri aeroporti realizzati e mai aperti". E la cosa è ripetuta anche da un economista non certo marxista come Andrea Boitani (*Sette luoghi comuni sull'economia*, Einaudi 2015), il quale ci spiega con molta chiarezza come in generale la logica della Grande Opera presenti "un rischio di politica economica pro-ciclica e, dunque, destabilizzante", per il fatto che il settore "si presenta in generale come tecnologicamente 'maturo', con limitate possibilità di ricadute tecnologiche positive sugli altri settori dell'economia", mentre fenomeni di 'picco' e di esaurimento connaturati alla struttura stessa di questo tipo di opere "sono difficili da gestire socialmente (di qui i cantieri che non possono essere mai chiusi)". Inoltre – aggiunge Boitani – "il settore delle grandi opere coinvolge poche produzioni per grandi quantità (quali ferro e cemento) ed è oggi molto capital intensive (molto capitale per unità di prodotto), quindi con ricadute occupazionali modeste per unità di spesa, contrariamente agli "interventi di ripristino e riqualificazione del territorio" alle "infrastrutture idriche e del tessuto urbano, ma anche alle manutenzioni delle infrastrutture esistenti che, guarda caso, avevano avuto ampia parte nel grande Piano Obama lanciato nel 2009 e realizzato con successo".

Il fatto che questo non penetri nella zucca dei decisori pubblici, ma anche in quella di un bel numero di imprenditori e di giornalisti la dice lunga da una parte sul QI delle nostre classi dirigenti (per quelli che proprio non ci arrivano) ma soprattutto sul fatto che la priorità che buona parte di essi hanno in testa non è il bene comune, e nemmeno la logica di una buona amministrazione, ma il vantaggio (questo purtroppo evidente) per chi ha una qualche posizione di monopolio decisionale di un meccanismo che concentra molto denaro in pochi punti focali. E che quindi garantisce molto "potere di scambio" a chi

gestisce le risorse. Una tecnica in cui il PD è purtroppo diventato maestro (con Matteo Renzi in cattedra ad honorem), il che ne fa, su questo terreno, in qualche misura l'anima nera del Governo o comunque la componente frenante rispetto a una domanda impellente e vitale di inversione di rotta, quale la crisi in cui siamo precipitati e le radici malate che essa ha rivelato, imporrebbe.

E’ alla luce di queste considerazioni di carattere contenutistico che credo si debbano valutare gli aspetti di carattere giuridico-formale che costituiscono la trama complessiva del Decreto semplificazioni: le (poche) buone idee che contiene – per esempio l’obiettivo di contrastare la tendenza dei burocrati pubblici a negare o posticipare le autorizzazioni per “paura” di risponderne per danno erariale, fonte di infinite lungaggini e anche di potenziale corruzione -; e le (tante) idee problematiche di cui è intessuto, a cominciare dall’allentamento del codice degli appalti e dalle maglie larghe lasciate agli affidamenti diretti o senza bando di gara. Questione spinosa, perché con le attuali tempistiche effettivamente la moltiplicazione delle dilazioni e dei tempi morti diventava asfissiante. E tuttavia da valutare anche alla luce dei rischi di opacità, abuso di potere, favoritismo a danno della concorrenza e così via che un eccessivo allentamento dei vincoli comporta. Soprattutto da incrociare con la questione delle Grandi o Piccole opere di cui si è discusso, perché se una più agile gestione dei meccanismi di affidamento degli appalti per piccole opere ad ampia dispersione territoriale appare tendenzialmente più innocua e nello stesso tempo utile, essa si fa pericolosa per le grandi o grandissime, dove davvero esiste il rischio che i soliti noti (a loro volta grandi o grandissimi) la facciano da padroni. Senza contare che la maggior parte dei ritardi accumulati nel campo delle opere pubbliche è determinata da problematiche emergenti dopo l’affidamento, nell’accidentato percorso “in corso d’opera”, per effetto dei troppi contenziosi aperti per richieste di varianti e di maggiori costi, per il fallimento di imprese appaltatrici ex origine fragili o finanziariamente malate, per una cattiva progettazione incapace di anticipare gli imprevisti, e così via. Forse potrebbe anche essere accettabile un allentamento dei vincoli e delle tempistiche “in ingresso”, a condizione della predisposizione di rigorosi meccanismi di controllo *in itinere*, cosa di cui però nel decreto non si parla.

C’è ancora tempo per una sostanziosa virata di bordo, in Parlamento, che dica al Paese che quel che ci è accaduto in questi mesi che abbiamo alle spalle ha comunque lasciato un segno. Che ci dica che la Ministra Paola De Micheli non è tutto il governo, esattamente come un anno fa non avrebbe dovuto esserlo il ministro Matteo Salvini. Un colpo d’ala, che non ci lasci nello stato d’animo disperato di chi constata che qualunque cosa accada, comunque CAMBIARE NON SI PUO’. Significherebbe aggiungere alla malattia biologica contro cui dobbiamo ancora tener alta la guardia, una malattia morale dalla quale nessuna mascherina potrebbe immunizzarci.