volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Politica, malavita e grandi opere

Autore: Fabio Balocco

Le intercettazioni che costituiscono una delle prove che hanno portato all'arresto di otto persone fra le quali l'immarcescibile Roberto Rosso (ricordiamo, assessore regionale anche con delega alla legalità) e che hanno sollevato il sipario sui rapporti fra politica e malavita in Piemonte, stanno rivelando la nudità del re: la 'ndrangheta è interessata al TAV Torino-Lione. Ma và!

Sono circa trent'anni, da quando iniziai ad operare nel movimento ambientalista, che sostengo – senza avere un seguito – che le grandi opere sono un danno per le finanze pubbliche, una iattura per l'ambiente, una ghiotta occasione per la malavita organizzata, che in Italia è legata al trasversale partito del cemento. Prendiamo il caso del TAV: vi si riconoscono tutti i predetti elementi. Che in particolare fosse interessata la malavita era scontato e se ne avevano già avute delle avvisaglie in passato, ora c'è solo la conferma. Del resto, partiamo dal principio: in Italia l'industria del cemento è stata per decenni la più forte in Europa, e dal 2011 è seconda solo alla Germania. La malavita organizzata è da sempre stata interessata al mercato delle costruzioni. I politici da sempre hanno favorito l'industria delle costruzioni. Ergo, hanno favorito, volenti o nolenti, la malavita. E, notate bene, i favori cominciano già a monte, richiedendo la mano pubblica canoni irrisori per l'estrazione della sabbia e della ghiaia (in alcune regioni si cava addirittura gratis).

Si comincia con sabbia e ghiaia per finire con il concepire le grandi opere (parlo di queste perché sono le più devastanti). Ma ci sono anche i favori nell'edilizia spicciola, ci sono i condoni, ci sono le case abusive che vengono tollerate, c'è lo sblocca-cantieri, c'è di tutto e di più. Del resto, guardiamo altri dati oggettivi che contribuiscono a spogliare il re. L'Italia è il paese più corrotto d'Europa. Le opere pubbliche in Italia costano molto di più che all'estero. Un esempio è l'Alta velocità ferroviaria, che, guarda caso, viene assegnata senza gara e che ha costi sensibilmente superiori rispetto agli altri paesi a parità di territorio attraversato. E si comincia con una cifra per concludere con una affatto diversa.

Con questo non voglio dire che ogni volta che viene approvata un'opera corrano le mazzette. Magari corre "solo" si fa per dire, il voto di scambio, magari corre solo il traffico di influenze, magari corre solo la restituzione di un favore alle imprese che il politico lo hanno eletto, magari corre solo una dipendenza psicologica dello stesso. Il risultato comunque è sempre questo: le opere vengono approvate nonostante la loro dannosità per le finanze pubbliche e per il territorio. Ed ecco che, restando nel campo ferroviario, il Terzo Valico lo si approva nonostante che l'analisi costi-benefici sia ampiamente negativa. Stesso discorso per la Brescia-Verona. Discorso diverso per la Napoli-Bari, semplicemente per il motivo che neppure si è fatta una valutazione costi-benefici. Una grande opera che unisce Napoli a Bari: possiamo facilmente immaginare quanta malavita sarà interessata. Una vera pacchia. È un caso che sulla stazione di Afragola, costata uno sproposito, ci sia l'ombra della camorra e che sia stata realizzata su 53 siti di rifiuti tossici.

Ed è solo per pietà ma anche per disgusto che non faccio i nomi dei politici che un tempo erano contrari a una grande opera e poi si sono convertiti, chissà come mai, al partito del cemento.

Da avvocato oltre che da ambientalista un suggerimento lo avrei: vietare il subappalto. Sarebbe la fine dei giochetti fra le imprese, sarebbe la fine per un sottobosco malavitoso e la fine dello sfruttamento della manodopera a buon mercato. Oltre che un risparmio per le finanze pubbliche. Strano: nessun partito lo prevede nel suo programma. Domandiamoci il perché. Non resta che la magrissima soddisfazione di veder finire un po' di politici in gattabuia. La loro giusta collocazione.