volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Grandi opere tra sprechi, propaganda e finanziarizzazione

Autore: Alberto Ziparo

Recentemente (Rapporto dicembre 2024) il Servizio Studi e Programmazione della Camera dei Deputati aveva confermato le denunce da tempo lanciate da diversi studiosi di programmazione della mobilità e da comitati e associazioni ambientaliste: **l'enorme lentezza procedurale nella realizzazione delle grandi opere, che spesso restano incompiute (come dimostrano le centinaia di cantieri abbandonati che "abbelliscono" il paesaggio del Bel Paese), favorisce un uso "antiterritoriale" delle infrastrutture** che, lontane dall'utilità nei contesti di riferimento, sono state spesso **usate per trasferire capitale pubblico ai privati**. Dapprima agli interessi del capitale monopolistico dell'imprenditoria delle costruzioni, poi, sempre più, al capitale finanziario che lo stava fagocitando. Creando così autentici disastri economici e ambientali in tantissimi ambienti locali italiani.

L'aggiornamento di fine 2025 dello stesso Rapporto – redatto con il contributo di *Centro Ricerche Economiche Sociali di Mercato per l'Edilizia e il Territorio* (CRESME) e Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) – illustra come ci si continui a muovere, forse più di prima, nella stessa logica: negli ultimi mesi sono stati assegnati agli esecutori di Grandi Opere (il blocco Concessionaria/General Contractor) ulteriori fondi per **circa 40 miliardi per lavori che, nella maggior parte, si dovrebbero eseguire dopo il 2035**, e che in parte – come già avvenuto – non si realizzeranno. Il Rapporto sottolinea che, **dei 522 miliardi di euro stanziati dal 2001** (avvio della Legge obiettivo, con strategia proseguita anche dopo la sua abrogazione tramite i diversi decreti di urgenza e semplificazione), **ne sono stati spesi, a tutto il 2025, 249 (circa il 40%), nonostante le** leggi di velocizzazione che dovevano accelerare e facilitare la realizzazione delle opere. Ebbene di quei 522 miliardi sono effettivamente diventati lavori – pochissimi terminati, molti incompiuti, diversi altri con solo avvio del cantiere, poi fermato – meno di 250 miliardi. **Oltre 270 miliardi (circa il 60%) sono rimasti nelle disponibilità dei sistemi "Concessionario-Contraente Generale"**.

In particolare, nei 25 anni successivi alla famosa comparsata di Berlusconi da Vespa (dal 2001 al 2025) sono stati spesi 75 miliardi (il 15% ca) per opere ultimate, 174 miliardi (35%) per lavori in corso (spesso molto lungo), 33miliardi (7%) per opere da avviare "presto", 20 miliardi (4%) per opere in gara e ben **190 miliardi (39%) per opere in progettazione o in procedura programmatica, anche da diversi anni, lustri o addirittura decenni**. La lunghezza delle procedure contrasta clamorosamente con il repentino "congelamento", per ciascuna opera, di fondi pari all'intera copertura finanziaria, pena l'interruzione della procedura *ex lege* (fatta *ad hoc*?) che legittima tale singolare e anomala anticipazione. Infatti, l'esigenza di garantire sempre la copertura finanziaria totale del costo dell'opera (sancita con la Legge obiettivo e tuttora cogente anche per le norme che l'hanno sostituita) **mette a disposizione dei suoi gestori enormi**

quote di risorse pubbliche, che, in attesa di diventare – forse un giorno – lavori, possono essere **provvisoriamente utilizzate in modo diverso**: spesso trasferite al mercato finanziario “per acquisire servizi che permettano di accelerare le procedure tecniche, ampliare la dotazione finanziaria dell’opera e illustrarne meglio i benefici”. L’uso, sovente non necessario, dei meccanismi di *project financing* esaspera tali problemi. Anche per le aberrazioni a suo tempo denunciate dal compianto Ivan Cicconi che evidenziava, oltre un quindicennio fa, come strumenti finanziari nati negli USA per facilitare operazioni di costo relativo (decine o centinaia di migliaia, al massimo qualche milione di dollari), venissero usati dalle nostre parti per coprire costi di ordini di grandezza assai diversi e più grandi, ovvero di miliardi di euro.

Il grande nodo problematico, non solo nelle infrastrutture, riguarda, infatti, il controllo delle **grandi imprese che gestiscono il comparto in regime di sostanziale monopolio**, con poteri economici e politici esorbitanti rispetto ai propri dettati istitutivi e alle funzioni loro affidate dalla collettività, che finiscono per condizionare – o determinare direttamente – scelte che spetterebbero ad altre istanze politiche o istituzionali, con differenze non troppo rilevanti tra pubblico e privato. Ne conseguono esiti che, come rilevato ripetutamente da ANAC, **forniscono a quest’ultimo eccessivi vantaggi e benefici**. Con l’aggravante – se possibile – che i monopolisti di oggi operano in regime fortemente finanziarizzato. Se ieri la loro legittimazione derivava almeno dal mantenimento di determinati livelli di efficienza ed efficacia del servizio loro assegnato, ovvero dalla realizzazione almeno parziale delle operazioni da effettuare, oggi questo dipende soprattutto dall’entità dei flussi di denaro mobilitabili e dall’intensità delle relazioni con il mercato finanziario. Tale situazione, ovviamente, costituisce un’enorme contraddizione, una condizione di crescente divergenza dagli scopi sociali legati alla gestione di grandi beni pubblici e comuni. Anche per l’**ovvia spinta a operare “a debito”**: ciò che diviene “un merito” nella prospettiva di coinvolgimento dei grandi attori di finanza e banca. Molte volte i “servizi finanziari acquisiti”, costituendo partite provvisorie “da richiudere” (prestiti), non sono consuntivati: il bilancio ufficiale dell’opera, specie in attesa dell’inizio lavori, resta quasi intonso (a parte le spese gestionali). In realtà, **attorno a tali capitali “congelati”, si muovono enormi partite, con flussi di risorse che vengono usate per la “legittimazione” dell’opera**: pubblicità e propaganda di diversi tipi, ricerche speciali, analisi e approfondimenti progettuali, prove di materiali, conferenze e convegni, tour di presentazione del progetto ecc. Oltre ai benefit, più o meno leciti.

Tra cantieri in ritardo di anni e altri con un “di là da venire” che tende all’infinito, le centinaia di lavori abbandonati che non si completeranno e presentano anzi costi aggiuntivi di demolizione e rimozione, e i fondi apparentemente “congelati per la sacralità di bilancio” delle grandi opere che intanto sono stati spostati sul mercato finanziario, si comprende come **una parte rilevante dei 270 miliardi ”ancora da spendere” sia altamente suscettibile di diventare – o di esser già diventata – sprechi o risorse perse**. Come l’Autorità Nazionale Anticorruzione ha segnalato tantissime volte, **i bilanci delle grandi opere dovrebbero essere assai più trasparenti, registrando anche i**

movimenti “provvisori” e specificando le differenze tra quantità di risorse pubbliche e private destinate e utilizzate dall’operazione. Tale distinzione dovrebbe costituire elemento programmatico immodificabile. In generale – ribadisce ancora ANAC – la pianificazione assai carente e l’assenza da tempo di Piani Generali di Mobilità e Logistica ai vari livelli costituiscono fattore di ulteriori sprechi: spesso sostituendo alla programmazione sostantiva in grado di individuare concrete gerarchie di priorità, emergenze “fasulle” dettate da interessi particolari dei poteri ai diversi livelli o addirittura delle stesse imprese. Gonfiate dall’uso opportunistico e politico della propaganda.

Tra l’altro le sempre più evidenti ricadute della crisi ecoclimatica imporrebbero di andare addirittura oltre la mera pianificazione urbanistica e trasportistica, pure attenta alle esigenze e alle istanze di mobilità e logistica, per tenere in massimo conto la necessità di coniugare manutenzione e realizzazione di infrastrutture con esigenze di riqualificazione territoriale e risanamento ambientale. Partendo almeno da assunzioni e prescrizioni dei Piani Paesaggistici. Una logica da cui restano lontanissime le opere attualmente in costruzione, che mediamente continuano a presentare impatti ambientali altissimi e gravissimi.

Deve tornare la pianificazione, ma scaturente anche dall’assunzione di regole e dettati statutari dettati da valori e caratteri dei patrimoni ecopaesaggistici e territoriali interessati. Utopistico pensare che ne sia capace oggi una politica istituzionale lontanissima da tale approccio, per obsolescenza, cattiva volontà e incapacità strutturale di cogliere e affrontare i problemi di fase. Più facile pensare che – come già avviene in molti contesti – siano gli **abitanti dei territori a indirizzare strategie e azioni verso un’innovazione ecosociale ormai ineludibile**. E ove possibile operare per favorire e coadiuvare tali iniziative.