

Percorso di lettura: le grandi opere

Fonte: [ecologiapolitica](#)

di **Giovanni Carrosio**

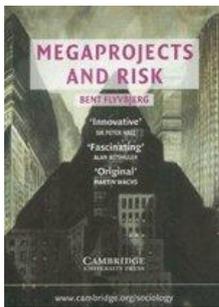
Questo percorso di lettura intende mettere in evidenza alcuni testi che hanno segnato il dibattito socio-politico incentrato sulla critica alle grandi opere degli ultimi anni, sia nel contesto internazionale che in quello italiano. Le grandi opere – mega-projects nella pubblicistica internazionale – sono interventi infrastrutturali di varia natura – superstrade, ferrovie ad alta velocità, grandi piattaforme logistiche, infrastrutture energetiche, grandi dighe... – dal costo di svariati miliardi di euro, che hanno un impatto molto pesante sull'ambiente. Esse rientrano all'interno di grandi progetti di "sviluppo", spesso di natura internazionale, nei quali sono coinvolti organizzazioni internazionali, stati e società private multinazionali. A livello globale è esemplificativa dei mega-projects la diga delle Tre Gole, con un bacino di circa 600 Km di lunghezza ed una capacità di 22 miliardi di metri cubi di acqua. Per la sua costruzione sono stati cacciati dalle proprie terre 1,4 milioni di persone. Le autorità cinesi prevedono di trasferire forzatamente altri 4 milioni di persone entro il 2023, anno nel quale l'industrializzazione dell'area dovrebbe essere portata a termine. Secondo alcuni studiosi, la diga ha comportato, tra i tanti danni ambientali, anche una modificazione irreversibile dell'assetto climatico di tutta la regione di Hubei.

Nel nostro paese, tra le grandi opere vi sono progetti come l'Alta Velocità ferroviaria dei corridoi europei (ad esempio la linea Torino-Lione), l'Alta Capacità per il trasporto di merci (ad esempio il Terzo Valico tra Genova e Tortona), il ponte sullo Stretto di Messina, il Mose di Venezia, i rigassificatori off-shore.

Alan Altshuler e David Luberoff (2003), *Mega-Projects: The Changing Politics of Urban Public Investment*, Brookings Institution, Washington.

Pur non avendo un taglio critico nei confronti delle grandi opere, il lavoro di Altshuler e Luberoff, studiosi di pianificazione territoriale ad Harvard, è utile alla comprensione del modo attraverso il quale i governi americani, nel corso del XX secolo, hanno utilizzato i grandi progetti infrastrutturali come strumenti di "sviluppo" urbano. Nel loro testo essi ripercorrono la storia dei grandi investimenti in diverse città – Boston,

Denver, Los Angeles, New York City, Chicago, Atlanta, Dallas, Portland, e Seattle – individuando vari cicli di politiche per lo sviluppo di grandi opere, caratterizzate da rapporti diversi tra capitali pubblici e privati e strumenti differenti di finanziamento. Dalle grandi opere come strumento keynesiano di sviluppo, alle grandi opere come business per i mercati finanziari e le grandi corporations.



Bent Flyvbjerg, Nils Bruzelius e Werner Rothengatter (2003), *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*, Cambridge University Press, Cambridge (Usa)

Questo libro documenta, attraverso una accurata raccolta di dati, come nella maggior parte dei casi i mega progetti realizzati non rispondano alle aspettative suscitate. Nonostante il taglio sia economico, volto a mettere in luce il fallimento finanziario di grandi opere come il tunnel sotto la Manica inaugurato nel 1994, qualche dato viene fornito anche in merito alla sistematica sottovalutazione del rischio ambientale. Grazie ad una alleanza tra imprese costruttrici, studi di progettazione, enti competenti e potere politico, le questioni ambientali legate ai mega progetti vengono derubricate a problemi di natura tecnica, risolvibili grazie ad accorgimenti progettuali e protocolli operativi. Nei fatti, sia nella fase di costruzione che in quella di utilizzo, i danni ambientali si manifestano sistematicamente in tutta la loro gravità.



Marco Cedolin (2008), *Le Grandi Opere. Le infrastrutture dell'assurdo*, Arianna Editrice, Bologna

Per Marco Cedolin, la costruzione delle grandi opere infrastrutturali imposta dai governi di vari paesi ai propri cittadini sta seriamente minacciando la qualità della vita

delle zone coinvolte a causa dell'impoverimento delle risorse economiche, energetiche e ambientali che la realizzazione di queste infrastrutture comporta. Dalla TAV al Mose, dalla diga delle Tre Gole in Cina alle 300 isole artificiali al largo di Dubai, dal deposito per le scorie nucleari di Yucca Mountain all'Eurotunnel, dalla Stazione Spaziale Internazionale ISS all'oleodotto BTC, le grandi opere arricchiscono enormemente i grandi gruppi finanziari e industriali, ma producono miseria e sofferenza tra le popolazioni che sono chiamate a finanziarle. In questo contesto, l'autore ricostruisce con dovizia di particolari gli intrecci che legano economia, potere e criminalità, e che stanno alla base dell'assurda convinzione secondo cui solo la crescita del prodotto interno lordo può favorire il miglioramento della qualità della vita. Ma il testo non si ferma alla denuncia: nelle parole dell'autore si trova infatti una proposta di società alternativa molto più gradevole, gradita e gratificante, profondamente ispirata ai principi della decrescita, della sobrietà, del risparmio e dell'autoproduzione, dove i talenti e la creatività delle persone abbiano occasione di esprimersi e di emergere, e in cui l'ingerenza dell'economia e la schiavitù dal lavoro siano ridotte e allontanate dalle nostre vite.

Lorenzet Andrea (2013), *Il lato controverso della tecno-scienza. Nanotecnologie, biotecnologie e grandi opere nella sfera pubblica*, Il Mulino, Bologna

In Italia le decisioni in merito alla costruzione di grandi infrastrutture alimentano i più duri e aspri conflitti tra governo centrale e rappresentanti della società civile. Si pensi al ponte sullo Stretto di Messina, all'alta velocità in Val di Susa. Il libro di Lorenzet entra in profondità su alcune questioni sollevate nel libro di Flyvbjerg e colleghi sopra citato. In particolare affronta il tema delle controversie scientifiche legate ad una serie di ambiti, tra i quali le grandi opere. Nel testo, vengono ricostruite alcune controversie sui grandi progetti infrastrutturali, mettendo in luce come spesso i saperi esperti siano costretti a rivedere le proprie convinzioni ed argomentazioni a fronte dell'emergere di controsaperi, capaci di contestare in modo efficace le posizioni di chi intende realizzare le grandi opere. Analisi costi-benefici e problematiche ambientali sono i temi sui quali le controversie si animano.

Conflitti
ambientali
Esperti, politica, istituzioni
nelle controversie ecologiche

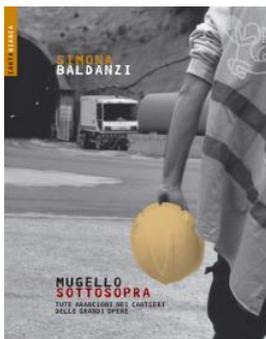


Pellizzoni Luigi (2012), *I conflitti ambientali. Esperti, politica, istituzioni nelle controversie ecologiche*, Il Mulino, Bologna

Sulla stessa linea di analisi il libro curato da Pellizzoni, anche se concentrato in particolare sul rapporto tra esperti e politica nei conflitti ambientali legati alle grandi opere. Al rapporto tra esperti e politica è tradizionalmente associata l'idea che la scienza debba dire al potere "come stanno le cose", che alla politica dei valori e degli interessi si contrapponga una "politica dei fatti" capace di compiere scelte efficienti in base a dati non controversi. Oggi tutto ciò è oggetto di contestazione: i "fatti" sono risucchiati nei conflitti. Le istituzioni faticano a gestire questioni in cui gli aspetti tecnico-scientifici acquistano peso crescente, mentre l'autorità esperta si trova schiacciata tra il sostegno cognitivo che dovrebbe offrire alle scelte politiche e la decostruzione della conoscenza (non esiste un sapere neutrale!) formulata dalle scienze sociali e praticata dai contendenti. Un intreccio qui dipanato a partire da una serie di casi – grandi infrastrutture, inceneritori, impianti eolici – che hanno occupato le nostre cronache nel passato recente.

Osvaldo Pieroni (2000), *Tra Scilla e Cariddi. Il Ponte sullo Stretto di Messina: ambiente e società sostenibile nel Mezzogiorno*, Rubbettino, Soveria Mannelli

Osvaldo Pieroni, da poco scomparso, ha dedicato una buona parte della sua vita alla controinformazione sul progetto del Ponte sullo Stretto di Messina. In questo libro, che parla di ponti e di mare, di Meridione e di Mediterraneo, il progetto del ponte ci viene presentato come un "arrogante artefatto tecnologico di cemento ed acciaio teso a saldare Scilla e Cariddi, cui sarebbe saggio e responsabile rinunciare, rigettandolo tra le false chimere del secolo passato". Nel libro, l'autore affronta i problemi sociali ed ambientali legati alla costruzione del Ponte, senza rinunciare ad una critica più generale del modello di sviluppo dominante.



Simona Baldanzi (2011), *Mugello sottosopra. Tute arancioni nei cantieri delle grandi opere*, Ediesse

Simona Baldanzi ci porta invece nel cuore della «condizione operaia» del Mugello, nei cantieri dell'Alta velocità prima, della Variante di valico poi. Sono le grandi opere che si snodano tra la Toscana e l'Emilia Romagna, in un territorio tra i più strategici e critici del Paese, in cui la maggior parte della tratta ferroviaria e autostradale è fatta di gallerie. Un tema ormai dimenticato, quello delle condizioni di lavoro nei cantieri, ma non per questo urgente e drammatico. L'autrice passa mesi nei campi base, laddove

vivono i trasfertisti, a raccogliere dati, voci, volti, storie, polvere, solitudine; e ascolta i dialetti, soprattutto del Sud, traduce gli sradicamenti, studia il lavoro di questi nuovi minatori moderni, le squadre, la struttura dei campi base, il tempo libero. «Mentre prendevo coscienza che il mio territorio era danneggiato irrimediabilmente, decisi che la tesi l'avrei fatta sui lavoratori. Nelle gallerie rimanevano invisibili proprio come le falde e, forse, proprio perché nessuno li prendeva in considerazione, erano a rischio anche loro», racconta nel testo. Oggi quella ricerca è questo libro esemplare, che ha il pregio di raccontarci un mondo sommerso di grande forza espressiva, riconnettendosi idealmente con due antenati scrittori, Luciano Bianciardi e Carlo Cassola, autori di un classico, *I minatori della Maremma*, fatto anche quello di città sotterranee, infortuni e morti, come una maledizione che si ripete. Perché, come scrisse George Orwell, «più di ogni altro, forse, il minatore può rappresentare il prototipo del lavoratore manuale (...) perché è così virtualmente necessario e insieme così lontano dalla nostra esperienza, così invisibile, per modo di dire, che siamo capaci di dimenticarlo come dimentichiamo il sangue che ci scorre nelle vene»