

Le Grandi Opere, Infrastrutture dell'Assurdo,

sono il simbolo di un mondo antiquato, corrotto e cadente: sono superate e inutili per chi intende percorrere strade diverse dalle solite.

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.

T.A.V. - Treni ad Alta Velocità

T.A.V. in Val di Susa : un buio tunnel della democrazia ovvero il tunnel del debito pubblico

<http://marcocedolin.blogspot.com/2010/01/tav-in-val-di-susa-si-torna-al-2005.html>

MO.S.E. - Modulo Sperimentale Elettromeccanico (paratoie mobili a scomparsa, in grado d'isolare la Laguna di Venezia, in caso d'alta marea "eccezionale" (tra 1,10 e 3,00 metri) :

Un dinosauro di nome Mosé

<http://marcocedolin.blogspot.com/2007/11/un-dinosauro-di-nome-mose.html>

Diga delle Tre Gole in Cina

Soprannominata "la Grande Muraglia" del terzo millennio, è alta 185 metri (come la Torre Eiffel) e lunga quasi 2,5 kilometri. Una volta a regime, nel 2010, le sue 26 megaturbine produrranno 84,7 miliardi di kilowattora ogni anno (l'equivalente di una ventina di centrali nucleari) e forniranno circa il 10% della richiesta energetica del paese

<http://marcocedolin.blogspot.com/2008/05/terremoto-in-cina-trema-la-diga-delle.html>

300 isole artificiali al largo di Dubai

Una follia chiamata DUBAI

<http://marcocedolin.blogspot.com/2008/03/una-follia-chiamata-dubai.html>

Deposito per le scorie nucleari di Yucca Mountain

Il nuovo cimitero delle scorie nucleari in Nevada (U.S.A.)

<http://marcocedolin.blogspot.com/2009/06/yucca-mountain-le-scorie-nucleari-sotto.html>

Eurotunnel sotto la Manica

Un disastro economico caduto nell'oblio: 50 km sottomarini tra Parigi e Londra

<http://marcocedolin.blogspot.com/2008/01/eurotunnel-un-disastro-economico-caduto.html>

Stazione Spaziale Internazionale I.S.S.

**Un laboratorio orbitante multidisciplinare...La colonizzazione dello spazio?
Un'infrastruttura dell'assurdo!**

<http://marcocedolin.blogspot.com/2008/11/quei-miliardi-investiti-nello-spazio.html>

Oleodotto B.T.C. - Baku-T'bilisi-Ceyhan, il più lungo del mondo, quasi 1,800 km. di lunghezza : dalle sponde occidentali del Mar Caspio, fino alle sponde mediterranee della Turchia, attraverso le repubbliche della Georgia e dell' Azerbajjan : 1,000,000 di barili di greggio al giorno, trasportati ad una velocità di 2 metri/sec., grazie alla pressione di spinta di 8 stazioni di pompaggio, per un diametro medio di linea, in acciaio al carbonio, di 42" nominali (oltre 1 metro !)



Le grandi opere arricchiscono enormemente i grandi gruppi finanziari e industriali, ma producono miseria e sofferenza tra le popolazioni che sono chiamate a finanziarle; leggi qui.....

<http://marcocedolin.blogspot.com/2008/08/oleodotto-btc-la-georgia-e-gli.html>

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.

Un monito dunque per chiunque considera le "Grandi Opere" fonte di benessere e ricchezza a prescindere dalla loro reale utilità = profitti sistematicamente sovrastimati a fronte di concomitanti tempi di realizzazione, costi d'investimento e d'esercizio sottostimati.

*Qui di seguito riportiamo un'intervista rilasciata da **Marco Cedolin**, torinese, classe 1963, studioso, tecnico ambientalista e saggista, il quale denuncia il bluff delle grandi infrastrutture, devastanti, inquinanti, inutili, costose, dannose. Nell'intervista l'autore del libro "**Grandi Opere**", uscito a gennaio 2010, svela la manipolazione informativa e mediatica messa in opera a danno dei cittadini per far loro, non solo accettare, ma anche desiderare le grandi opere, fonte di grandi guadagni e utili d'impresa, ufficialmente definite "necessarie" dai mass-media, costosissime, ma che siamo tutti noi a pagare, con i soldi che dalle nostre tasche finiscono nel portafoglio di coloro che, quando i tempi si allungano e l'opera non finisce mai, non fanno altro che guadagnarci....**Varianti in corso d'opera.....Accordi di Programma.....Assessorato alla Trasparenza.....Variante delle Certezze....Decreto Mille Proroghe.....il Politichese del Terzo Millennio!...un 'abbuffata di effimero***

Qual è stata la molla che ti ha spinto verso queste tematiche?

Quello delle grandi opere è un tema focale sul quale è necessario concentrare la nostra attenzione: con il declino della produzione industriale, iniziato nella seconda metà degli anni '80, e l'avvento della delocalizzazione all'estero delle attività produttive, è cresciuto in maniera esponenziale l'interesse del sistema economico nei confronti di attività a basso contenuto tecnologico, in grado di movimentare enormi capitali, come la costruzione delle grandi opere. Questo passaggio di risorse finanziarie da settori maggiormente impegnativi – ad alta competizione e a elevato rischio d'impresa, quali quello industriale – in direzione di settori estremamente più remunerativi e praticamente privi di competizione quali quello delle grandi costruzioni, ha determinato il potenziamento degli strumenti necessari per portare avanti queste attività. Le macchine movimento terra, le frese, le talpe, sono cresciute a dismisura, nel costo e nella capacità di trasformare e cementificare porzioni sempre maggiori di territorio. La crescita dimensionale degli investimenti e degli strumenti ha determinato un sovradimensionamento dei progetti, ragione per cui le opere sono diventate sempre più grandi e costose, fino a staccarsi completamente dalle reali necessità delle comunità e dei territori, per rispondere unicamente alle necessità dell'economia: necessità legate alla loro costruzione e non al loro utilizzo.

Il settore del “cemento e del tondino” connesso alle grandi opere è così diventato terra di conquista per i grandi potentati economici e finanziari, in quanto fonte di facile arricchimento a bassissimo rischio d'impresa. Nel bel mezzo di questo processo sono venuti a trovarsi proprio i Cittadini e i territori nei quali essi vivono, con la conseguenza che lo spazio vitale e la qualità della vita di ciascuno hanno iniziato a ridursi drasticamente.

Quale manipolazione nei confronti dei cittadini si nasconde dietro il meccanismo delle grandi opere?

Negli ultimi cinquant'anni la nostra società ha subito un mutamento radicale che ha conosciuto il proprio massimo nell'ultimo decennio. Contesti ritenuti un tempo pilastri imprescindibili della società, quali la famiglia, il lavoro, la comunità, sono diventati elementi sempre più incerti dell'esistenza. I ritmi sono frenetici, il tempo libero sempre più compresso, le occasioni di rapportarsi con il prossimo sempre più rare. Per la maggior parte delle persone, rinchiusi nel proprio microcosmo, la televisione e la frettolosa lettura di qualche quotidiano rappresentano la principale fonte di un'informazione spesso superficiale e frammentaria.

In un contesto di questo genere è stato semplice, per chi gestisce i grandi interessi economici ed ha il monopolio dell'informazione, veicolare nell'immaginario collettivo un messaggio fuorviante: la necessità di costruire opere sempre più grandi in grado di aumentare la crescita economica, lo sviluppo, le opportunità di lavoro. Secondo una pratica che si è consolidata nel tempo, i governi, fidando sull'aiuto di esperti e giornalisti compiacenti, hanno sedotto il cittadino, come si farebbe con un bambino. Costruiremo il T.A.V. (Treno ad Alta Velocità), perché così potrai viaggiare più velocemente, le merci arriveranno prima e ci saranno meno TIR ad inquinare sulle strade, costruiremo il mega-inceneritore perché così si eviteranno le discariche, costruiremo nuove gallerie per velocizzare il traffico, costruiremo immense dighe perché l'energia idroelettrica è pulita, e così via:

ogni opera è stata giustificata attraverso il mito del progresso che crea benessere e prosperità.

Spesso si parla del fatto che le grandi opere sono anti-economiche. La legislazione che disciplina questo tipo di progetti permette, anzi favorisce, uno sperpero di denaro inaudito. La classe politica, a livello trasversale senza escludere nessuno, è connivente con la classe imprenditoriale?

In ambito di grandi opere la legislazione è stata costruita in maniera da essere funzionale ai grandi potentati economici e finanziari. La commistione fra pubblico e privato, la creazione dei *General Contractor*, l'assoluta mancanza di una norma che pretenda accurati studi sui costi/benefici delle singole opere come prerogativa alla loro realizzazione, ne sono la dimostrazione. Quasi sempre i costi ed i tempi di realizzazione di una grande opera vengono pesantemente sottostimati, al fine di renderla "presentabile" e magari vincere la gara di appalto al ribasso. Poi in corso di realizzazione i tempi si allungano a dismisura e i costi incrementano in maniera esponenziale fino al 500%, come è accaduto in Italia per alcune tratte TAV. Al contrario i benefici e il ritorno economico di una grande opera in fase di progetto sono sovrastimati spesso in maniera addirittura ridicola al fine di accreditarla come necessaria. Solamente quando l'opera è terminata ci si trova di fronte all'evidenza che i flussi di traffico reali sono 1/6 rispetto a quelli previsti, che il megainceneritore è una scelta fallimentare e può sopravvivere solo grazie agli incentivi statali, che il costo dell'energia prodotta attraverso una megadiga supera di 3 volte quello nazionale.

Nei gruppi imprenditoriali che gestiscono la costruzione delle grandi opere sono presenti interessi di ogni genere: dai maggiori istituti bancari ed assicurativi mondiali, alle industrie degli armamenti, ai colossi metalmeccanici, petroliferi, alimentari, farmaceutici. La politica svolge un ruolo sussidiario, assecondando in maniera del tutto trasversale i grandi interessi, favorendo, di fatto, il trasferimento del denaro pubblico che viene direttamente dalle tasse dei cittadini nelle tasche dei grandi potentati e ricevendo in cambio emolumenti e prebende. **La politica è il tramite attraverso il quale il potere economico e finanziario si rapporta con il cittadino. La sudditanza della politica rispetto ai grandi poteri è assolutamente trasversale e va oltre le divisioni tra destra e sinistra, funzionali solo alla conservazione del consenso:** nella truffa del TAV, 90 miliardi di euro del contribuente sono stati sprecati per la costruzione di un'infrastruttura sostanzialmente inutile, con la condivisione di tutte le forze politiche.

In una regione come l'Emilia Romagna i Cittadini si stanno mobilitando contro il diffuso raddoppio e la costruzione, *ex novo*, di impianti di incenerimento dei rifiuti. **In questa regione nel settore opera la Holding Hera. Quali sono le relazioni tra Hera il governo della regione?**

Il Gruppo Hera è una multi - utility a capitale misto pubblico/privato nata nel 2002 e quotata in borsa dal 2003 che ha incorporato le municipalizzate di Bologna, Ravenna, Forlì, Cesena, Rimini, Cesenatico, Faenza, Savignano, Imola, Lugo, Riccione, Ferrara e Modena. Si tratta di un colosso che spazia dalla gestione delle acque alla distribuzione dell'energia, allo smaltimento dei rifiuti, fino alla gestione dei servizi cittadini e dei servizi cimiteriali e funerari. Si colloca oggi al primo posto in Italia fra le multi - utilities con un bacino di circa 2,5 milioni di abitanti e una copertura di circa il 70% del territorio

dell'Emilia Romagna. Hera rappresenta l'esempio più evidente di come, attraverso la commistione fra pubblico e privato, vengano create delle aziende dalle potenzialità economicamente spaventose che, godendo dei favori della politica a tutti i livelli, accumulano enormi capitali e divengono monopolisti nella gestione dei servizi. Molte municipalizzate, soprattutto nel nord Italia, stanno seguendo questo esempio: è di qualche giorno fa la notizia della fusione fra la municipalizzata di Milano AEM e quella di Brescia ASM. La conseguenza di monopoli di questo genere, gestiti in maniera spregiudicata al fine di sfruttare le posizioni di privilegio, si traduce, per i cittadini, in un aumento dei costi, in una minore qualità dei servizi e nell'assoluta mancanza di attenzione per l'ambiente e la salute: lo dimostra la costruzione di nuovi inceneritori e il raddoppio di quelli esistenti, messi in cantiere da Hera in Emilia Romagna.

Sul territorio nascono associazioni di protesta, comitati di quartiere, si organizzano incontri, convegni e dibattiti. I Cittadini dicono spesso no alle grandi opere. Ma alla protesta spesso non si associa la proposta o per lo meno viene taciuta dai media.

Quali sono dunque le concrete strade alternative, a basso costo e a basso impatto ambientale, praticabili con successo? Potresti farci qualche esempio relativo alle grandi opere trattate nel tuo libro?

I Cittadini stanno iniziando a opporsi alle grandi opere perché si sentono stretti d'assedio dalla cementificazione indiscriminata, dall'eccessivo aumento delle infrastrutture, dalla massa di veleni di cui sono cosparsi i terreni ed è impregnata l'aria. Molto spesso prendono coscienza della realtà quasi per caso, vedendo nascere l'ennesimo cantiere dietro casa loro, apprendendo che dovranno vivere a 2 km da un inceneritore, trovando un qualche mostro di cemento al posto del boschetto dove erano soliti andare a passeggiare. I cittadini contestano le grandi opere perché le ritengono nocive e poco opportune e lo fanno sulla base di motivazioni di carattere economico ed ambientale. Le alternative ci sono, ma non vengono mai prese in considerazione: perché? Perché con le grandi opere non si vogliono risolvere problemi, ma ingrassare le tasche dei grandi potentati finanziari, economici e politici. Facciamo qualche esempio.

I mega-inceneritori non risolvono alcun tipo di problema poiché trasformano semplicemente i rifiuti in un ammasso di particelle velenose fatto di nano-polveri, metalli pesanti, diossina e furani, facendoli scomparire alla nostra vista ma introducendoli dentro il nostro corpo attraverso l'inquinamento atmosferico e la catena alimentare, con conseguenze devastanti per la salute di noi tutti. I mega-inceneritori annientano la raccolta differenziata: per mantenere le alte temperature di esercizio sono costretti a fagocitare enormi quantitativi di materiali riciclabili quali plastica, carta e cartone. I megainceneritori producono energia in maniera antieconomica, senza rispettare l'ambiente, ed emettendo nell'atmosfera quantitativi di CO2 doppi rispetto ad una centrale a gas naturale di eguale potenza.

Le alternative all'incenerimento esistono già e sono enormemente meno impattanti e costose. Basterebbe impegnarsi per migliorare in quantità e qualità i volumi della raccolta differenziata e sottoporre la parte rimanente dei rifiuti al Trattamento Meccanico Biologico, per ritrovarsi con una massa di rifiuti dalle potenzialità scarsamente inquinanti non superiore al 15% del totale, da conferire nelle discariche per inerti che sono le meno costose e pericolose..

Ma la raccolta differenziata ed il T.M.B. non movimentano immensi capitali come invece fanno i costosissimi megainceneritori, per cui si continuerà ad incenerire avvelenando l'aria ed il suolo.

Il **MO.S.E.** si propone di risolvere il problema delle acque alte nella laguna veneta, a fronte di un'opera del costo di 4 miliardi di euro che deturperà in modo irreversibile l'intero ecosistema lagunare. Un gruppo di esperti nominato dal Comune di Venezia ha presentato svariati progetti in grado di ridurre il fenomeno delle alte maree attraverso operazioni reversibili e scarsamente impattanti, a fronte d'investimenti economici molto più modesti. Ma i potentati economici e finanziari non sono interessati agli investimenti economicamente modesti.

Ogni grande opera ha delle alternative infinitamente meno costose, meno impattanti e praticabili con successo nell'immediato, ma il vero problema è costituito dal fatto che chi gestisce le scelte politiche ed economiche è interessato alle grandi opere unicamente in funzione del loro enorme costo e non praticherebbe mai strade alternative che comportino inferiori investimenti monetari

Nel libro sostieni che il fascino delle grandi opere è anche e soprattutto psicologico: una vera e propria fissazione della nostra epoca.

Come si può spiegare questo atteggiamento ?

Viviamo in un'epoca in cui la grandezza è assurta a sinonimo di bellezza, di modernità, di progresso. Così come **la quantità ha sostituito la qualità nel determinare la valenza di qualsiasi cosa. Gli ipermercati hanno soppiantato i negozi, le multisala i cinema, i grattacieli gli eleganti palazzi cittadini.** Nell'industria, come nella finanza, si sono moltiplicate le fusioni e le incorporazioni finalizzate a costruire gruppi industriali e finanziari sempre più grandi e potenti. Tutto ciò che è piccolo ci viene presentato come brutto, anacronistico, superato. Il culto del grande e della quantità è entrato a far parte della nostra vita di tutti i giorni, quasi senza che ce ne rendessimo conto, e oggi condiziona gran parte delle nostre scelte. Compriamo televisori e monitor per PC sempre più grandi, frigoriferi sempre più grandi, automobili sempre più grandi, cucine e divani sempre più grandi, box doccia sempre più spaziosi, **armadi sempre più capienti per contenere maggiori quantità di vestiti di bassa qualità**, case e garage sempre più grandi che ci permettano di stipare una quantità sempre maggiore di cose sempre più grandi.

Le grandi opere s'inseriscono in un contesto sociale che ama la grandezza: **il cittadino è stato manipolato psichicamente affinché consideri la crescita dimensionale e quantitativa come il principale indicatore di benessere e sviluppo.** Attraverso questo meccanismo i manipolatori sono riusciti a renderci felici di essere oggetto stesso della loro manipolazione, costringendoci a diventare complici entusiasti di un "progresso" che si rivela funzionale solamente ai loro interessi.

In pratica ci ritroviamo (anche a Roma) ad ammirare, plaudenti come bambini, con lo sguardo trasognato, la costruzione di opere sempre più faraoniche e costose (la Nuvola di FUKSAS, il Centro commerciale EUR-Roma-2, il Circuito del GP di Formula 1 all' E.U.R.) false dispensatrici di benessere e sviluppo, che vengono finanziate attraverso il nostro denaro, mentre la qualità della nostra vita continua a peggiorare, le opportunità di lavoro diminuiscono, i salari si assottigliano, la precarietà dilaga sempre più.

Per saperne di più ?:

FIAT, ENI, IRI, IMPREGILO, CMC: tutti a caccia di grandi opere
In questo periodo in Italia sono moltissime le opere pubbliche affidate ai General Contractor, fra i quali spiccano FIAT, ENI, IRI, IMPREGILO, e le “**cooperative rosse**”, con in testa **CMC, i Gruppi Gavio e Astaldi**. Il General Contractor è un concessionario per la progettazione e costruzione di un’opera, cui non compete la gestione della stessa. La figura del General Contractor fu introdotta in Italia dall’allora Ministro Signorile attraverso la **legge n.80 del 1987** che consentiva di derogare dalle Norme Europee e di affidare i lavori alle imprese, attraverso lo strumento della concessione di progettazione e costruzione, e fu poi perfezionata attraverso la **legge Obiettivo del 2001**. **Questa formula garantisce al concessionario tutti i poteri del committente pubblico: nella gestione dei subappalti, nella direzione dei lavori, negli espropri; ma lo esenta (caso unico in Europa) dal peso della gestione diretta dell’opera.** Naturalmente il General Contractor, non essendo impegnato nella successiva gestione, non avrà alcun interesse nel procedere speditamente nei lavori, ma al contrario tenterà di prostrarli il più a lungo possibile, al fine di fare lievitare al massimo la spesa. Inoltre il General Contractor, a differenza del concessionario tradizionale di lavori o servizi pubblici, può affidare i lavori a chi vuole, anche con trattativa privata. Inoltre, essendo esso stesso un privato, non rischia di essere perseguito per corruzione, in quanto eventuali tangenti possono essere giustificate sotto forma di provvigioni.

Roma, marzo 2010