

Crisi e debito pubblico

Il disavanzo erode il bene comune

di Pier Luigi Cervellati

C'è la crisi. Venti anni di spreco del territorio, di surplus edilizio e di opere dette "grandi" per glorificare chi governa e non per risolvere i problemi. Le grandi opere hanno solo contribuito, e non poco, ad accentuare la crisi. Economica e finanziaria, occupazionale e culturale. Crisi per l'indebitamento pubblico.

Oggi come ieri – quando c'erano altre crisi, forse meno strutturali – s'invocano "misure per la crescita". "Programmi di sviluppo". E in Italia si ripetono, come un mantra, le solite formule: grandi opere. Mattone & cemento, quali toccasana. È indubbio che l'edilizia sia stata un motore – nel secondo dopoguerra – incisivo sulla nostra economia. In particolare, in un Paese povero e con forte penuria di case, la crescita dell'edilizia ha inciso sull'economia e sul *bene essere* individuale. Oggi, l'80% della popolazione è proprietaria dell'alloggio in cui vive. Il bene essere si è tradotto in *bene avere*. Mentre la città, patrimonio di tutti, si è trasformata in periferia e ha perduto il suo significato originario.

Le Grandi (?) Opere da noi registrano un clamoroso fallimento. Sarebbe opportuno sfatare il mito d'interventi miracolosi per soddisfare l'imperativo dello sviluppo economico: la rete autostradale (largamente incompleta, si pensi alla Salerno/Reggio Calabria) ha fatto ritardare l'ammmodernamento (assai parziale) delle ferrovie, le quali a loro volta sono peggiorate con abbandoni gravi, specie al sud o nelle città dell'Appennino dove, quando c'è, è ancora quella del primo Novecento. Centinaia di chilometri non elettrificati; ferrovie regionali, che quando funzionano, sacrificano le esigenze dei pendolari. Fanno aumentare la congestione del traffico, non solo urbano, con conseguenti inquinamenti e mortali incidenti.

L'uso (e l'abuso) del mattone & cemento, con il paravento delle grandi opere, ha contribuito al disfacimento delle città, alla distruzione del paesaggio, al disastro del traffico, al dissolvimento delle risorse e alla dispersione dell'urbanizzato, alla desolazione degli alloggi invenduti, alla dismissione delle attività produttive per far spazio a nuove case, a nuove strade (a uso privato e a manutenzione pubblica); contribuiscono ancora e in misura rilevante ad aumentare il disavanzo economico pubblico. Senza contare gli sprechi, lo scialo di pubblico denaro per opere la cui validità economica o strutturale e ambientale non è stata mai dimostrata. Opere lesive della stessa democrazia. Non c'è solo il famigerato "Ponte sullo Stretto"; la TAV in Val di Susa al pari del MOSE a Venezia o del "Passante Nord" a Bologna o la nuova Aurelia in Maremma, senza citare faraoniche sedi regionali, nuove stazioni più commerciali che ferroviarie, città storiche trasformate in shopping center, false metropolitane e strampalate opere tutt'altro che grandi, ma non meno infestanti come le rotonde costruite a ogni incrocio da tutte le Province affette da *rotondite* acuta. Grandi e piccole opere (spesso imposte anche quando la maggioranza delle popolazioni interessate è contraria) daranno forse lavoro, garantiscono tangenti e movimenti di denaro. Il risultato è noto: clamorosi ritardi, abbandono o

sospensione dei lavori, risultati disastrosi per l'ambiente, nessuna o scarsa incidenza nel risolvere i problemi per i quali sono state programmate. Soprattutto, aumento dell'indebitamento pubblico. Aggravio della crisi. E non si dica che si è contro la modernità. Il futuro non lo rappresenta certo la crosta di cemento o la grande opera reclame del regime.

Debito pubblico ed erosione del bene comune

Le misure sempre invocate per la crescita, in Italia, hanno sviluppato e ingigantito soprattutto il debito pubblico. È dimostrato. Più cresce il disavanzo dei bilanci pubblici più si erode il *bene comune*. Il bene comune è il patrimonio che appartiene a tutti. È rappresentato dall'insediamento urbano – non solo storico – e dal territorio nella sua valenza paesaggistica e ambientale. La vivibilità urbana e territoriale dovrebbe costituire un traguardo prioritario e potrebbe determinare una nuova “buona” economia.

La politica, l'economia delle immobiliari e dei cementieri, in società anonima o cooperativa, ha contribuito ad aggravare la crisi di conoscenza che s'intreccia con la crisi economica. L'urbanista è diventato forse inconsapevole responsabile di tendenze e soluzioni perniciose. Tutt'altro che sostenibili. Soluzioni in cui il patrimonio di tutti – il territorio – tende a essere privatizzato.

Gli economisti evidenziano come lo stato dei beni comuni definisce la ricchezza/benessere di una comunità. Lo stato di benessere o di malessere, dipende da fattori correlati: gli assetti istituzionali (e la classe dirigente) che a loro volta, quando funzionano, appartengono al bene comune, come la partecipazione democratica alle scelte strutturali e di assetto del territorio. Le grandi opere assorbono investimenti, cognitivi e finanziari, investimenti che sono indispensabili per impedire il veloce degrado del territorio e della vivibilità urbana. Non c'è grande opera ultimata nei tempi e/o nei costi preventivati.

Si è persa la cognizione culturale dello stretto legame fra smantellamento del patrimonio che rappresenta l'identità di ciascuno di noi e impoverimento collettivo; tra crisi cognitiva – del sapere e del mestiere – e modo di vivere la città e il territorio. La perdita del bene comune segna l'inizio di una crisi che prima di essere economica, è di civiltà. Di democrazia. (Quello che è successo in Val di Susa, o nella zona rossa dell'Aquila terremotata, è inquietante. Con le forze armate si sono volute seppellire le ragioni di una protesta popolare).

Tutela del bene comune per una buona economia

La manutenzione della vivibilità urbana – intesa quale risorsa comune, irrinunciabile per restare in possesso della città – è intaccata da due fattori. La democrazia sempre più limitata. I cittadini non possono e non devono interloquire nei “processi decisionali” imposti da chi dovrebbe governare il territorio. Così il degrado favorisce l'aumento del disavanzo economico pubblico. La città che si espande, si disperde nel territorio, distrugge l'agricoltura e l'ambiente, ha costi di gestione (e quindi di manutenzione) tali da impedirne il suo funzionamento. La grande opera che distrugge l'ambiente, non è mai inserita in quel processo di manutenzione o di rigenerazione che rappresenta la vera grande opera del nostro tempo. L'opera che non siamo riusciti a realizzare.

L'imperativo categorico della crescita – per quanto concerne “Grandi Opere” – dovrebbe rientrare nella verifica di una nuova – “buona” – economia. La “buona” economia non è quella che si è sviluppata nell'ultimo trentennio e che ha portato alla crisi attuale. Crisi che porta ad accelerare i processi, avviati da qualche tempo, causati dall'esaurimento delle fonti energetiche naturali e dal rallentamento della produzione nel mondo cosiddetto “occidentale”.

Crisi, difficile da superare se continua lo spreco, il consumo del territorio, il disfacimento delle città.

Non è facile ipotizzare un'inversione di tendenza; una decrescita economica "felice". Non in senso pauperistico, bensì un'economia intesa come risparmio, come recupero, soprattutto come rigenerazione del territorio. La "grande opera" è l'opposto del ritorno al *bene essere* quale antidoto al *bene avere*. La difesa, la partecipazione dei cittadini alla tutela del patrimonio di tutti, può forse introdurre in previsione una nuova economia, in cui sono interdetti lo spreco, l'abuso e il consumo del territorio, l'appannamento dell'identità, per ritornare a conoscere la bellezza e la ricchezza del nostro Paese.