

Informazione antifascista



Foglio di informazione e documentazione sulle nuove e vecchie destre a cura del Collettivo Mondodisotto - Via G.B. Gandino 64 a Bra - www.mondodisotto.it
indirizzo e-mail mondodisotto@libero.it | le riunioni si tengono il mercoledì sera alle ore 21,30 presso la sede dell'Infoshop

Numero 9 - dicembre 2005 - special e manifestazione no tav torino sabato 17 dicembre 2005

TAV, PONTE SULLO STRETTO; ECCO COME LE GRANDI OPERE DEVASTANO IL PAESE.

Molti parlano di crisi strutturale del sistema capitalistico, di una crisi cioè che non è sintomatica di un aspetto specifico ma che interessa l'impianto totale della forma del sistema economico. Molti discutono se la crisi è di carattere inflazionistico, con il deprezzamento del costo del denaro (con la stessa somma si compra di meno), o se ha origini proprio nel principio della competitività tra i prodotti e i mercati internazionali. Spesso si arriva a concludere che la fase di recessione che sta attraversando l'Italia è frutto dell'incapacità a superare le contraddizioni nazionali (aumentano i prezzi e si precarizzano i tipi di contratti) con riforme "socialmente utili" e proposte a sostegno dell'iniziativa privata.

Ma tutti questi discorsi fanno da schermo ad un concetto più semplice ed elementare ma allo stesso tempo poco ascoltato. La benzina per il capitalismo è di tre tipi; legna, persone e struttura. La legna rappresenta la costante ricerca di materia prima a basso costo da convogliare nei processi produttivi. Le persone sono invece indicative della necessità di manodopera a basso costo e flessibile alle richieste di mercato. La struttura sono le tecnologie e le conoscenze per minimizzare i costi (e gli scarti) e massificare la produzione.

In questo quadro si può osservare una straordinaria continuità di intenti e di azione tra il governo di centro sinistra e quello di centro destra; cosa ha iniziato il primo, il secondo lo ha portato a termine o ne ha semplicemente amplificato la vera natura. Nel campo del diritto del lavoro il governo D'Alema ha introdotto la precarizzazione del rapporto di lavoro con le agenzie interinali e i governi successivi hanno risposto alle nuove richieste di flessibilità con la legge 30. Lo stesso è successo con l'immigrazione; prima la Turco-Napolitano (che ha creato i Cpt) e poi la Bossi-Fini che ne ha amplificato l'effetto istituendo il reato di "immigrazione clandestina". Prima le guerre in Jugoslavia e poi quelle in Afghanistan e Iraq. Prima la riforma scolastica ed universitaria e poi quella del sistema scuola più in generale.

Da Forza Italia ai Ds esiste quindi una progettualità strutturale molto simile; che differisce nell'impostazione per le differenti radici di provenienza. Ma tutto l'arco parlamentare menzionato parte dallo stesso scenario; il sistema capitalistico. Potendo osservare assieme gli ultimi anni balza agli occhi, dietro alle liti tutte propagandistiche, una continuità sotto ogni aspetto della vita sociale, politica, economica.

Pur modificandosi le coalizioni americane, la guerra è e rimane uno strumento di sviluppo del sistema perché porta denaro alle casse dello stato (economia di guerra) e perché fa siglare importanti accordi economici privati (come nel caso dell'API a Nassyria). Le missioni di pace sono solo un sinonimo di guerra per l'ingerenza militare del nostro paese al servizio della coalizione Atlantica.

Si combattono però anche altre guerre, conflitti ad un livello superiore, tra poteri e lobby; sono quelle inerenti lo sviluppo del capitalismo. La struttura dei corridoi internazionali è la tela sulla quale si espandono le capacità e gli interessi dei singoli e degli stati; insomma nel gioco rappresenta la regola. Non è quindi un caso che il territorio limitrofo al Caspio ospiti costantemente tensioni internazionali (con colpi di stato e "rivoluzioni" di chiaro stampo yankee) e che la Serbia di Milosevic sia stata messa a ferro e fuoco. Il corridoio non è solo il canale di distribuzione del petrolio (la forma dell'euro/dollaro) ma anche un flusso continuo di merce, persone, tecnologia (ovvero la triade-benzina del capitalismo).

Se si analizzano le priorità nel campo delle "grandi opere" ci si imbatte in un progetto che è fondamentale per lo stesso sistema economico; sull'espansione del capitalismo la destra e la sinistra (riformista) sono completamente d'accordo. Il sì al TAV ha proprio queste basi. Ma analizziamo meglio il programma di sviluppo delle strutture paneuropee.

Nel luglio del 2001 il ministro Lunardi presentava al Consiglio dei Ministri dell'UE la proposta di istituire una commissione di supervisione delle opere da svilupparsi sugli accordi raggiunti ad Essen (ovvero il progetto di creare dei corridoi transeuropei chiamati anche TEN - Trans European Network). Nel febbraio del 2002 la De Palacio concretizzava la proposta di Lunardi istituendo il Gruppo di Alto Livello; una lobby decisionale, senza alcuna legittimità o consenso popolare, composta da un burocrate per ogni stato (aderente all'UE o esterno) e un membro della Banca Europea (per gli investimenti). Tra il 2002 e il 2003 gli incontri dell'Alto Livello sono stati tantissimi; tutti senza mai coinvolgere un'autorità locale. Le tante richieste di dialogo furono costantemente ignorate dai vertici del gruppo.

Poi nel vertice di Napoli del 4/5 luglio 2003 venne presentato un progetto finito, una mappa delle priorità con quattro livelli d'intervento; con l'elenco da 0 a 3. Al piano 0 vi erano "i progetti da completarsi prima del 2010", all'1 "le nuove priorità... i cui lavori erano da portare a termine entro il 2010, per renderli operativi al massimo nel 2020", al secondo invece quelli con "prospettive di più lungo termine" e infine al terzo vi erano i "progetti importanti per la coesione territoriale" di aiuto per l'unione economica e sociale".

Al piano 1 in Italia corrispondevano 6 interventi; il corridoio n. 5 (da Lisbona a Kiev), il corridoio n. 1 Berlino-Napoli, il ponte sullo stretto di Messina, il corridoio Genova-Rotterdam, il progetto dell'autostrada del mare del sistema occidentale del Mediterraneo, il progetto dell'autostrada del mare del sistema orientale del Mediterraneo. Al 3 invece solo due; l'avanzata del corridoio 1 fino a Palermo e il corridoio n. 8 (da Varna a Durazzo) fino a Bari.

Degli oltre 20 progetti presentati e messi in programma solo 5 ebbero il via libera dalla commissione europea, ovvero la tratta Lione-Budapest (del corridoio 5), la Berlino-Palermo (del corridoio 1), la Genova-Rotterdam (della direttrice dei due mari) e le autostrade dei mari (cioè incentivare il traffico marino ampliando alcuni porti e intensificando le partenze-arrivi). Il progetto di espansione del corridoio 8 da Durazzo a Bari fu fatto rientrare nelle priorità solamente dopo una votazione in extremis della Commissione Europea.

Le prese di posizione a favore delle grandi opere si fecero sentire sia a livello nazionale (l'ultima approvazione del Parlamento fu per il corridoio 8 l'11 marzo del 2004), sia a livello europeo con una serie di provvedimenti a garanzia (aumento dal 10 al 20% del sostegno delle Tens, la garanzia del BEI fino al 75% del debito, 35 anni la scadenza degli indebitamenti, un coordinatore e un responsabile dei progetti oltre alla ovvia dichiarazione di interesse strategico dell'UE per la realizzazione delle grandi opere).

Ma oltre agli accordi tra le parti bisogna svelare il vero modello che è alla base delle grandi opere. Questo si compone di tre elementi. Il primo è la legge "Berluska" Obiettivo (443 del 2001 in vigore con il ddl n.190 del 2002) che crea per la realizzazione dei progetti la figura del general contractor; una gigantesca azienda con l'incarico di decidere tutto sulla logistica, progettazione, sugli appalti, sui lavori, sulla messa in sicurezza. La seconda è la n.112 del 2002 a nome di Tremonti; questa istituisce due società miste (di capitale pubblico ma di diritto privato); la Patrimonio dello Stato spa e la Infrastrutture spa. Il terzo è dato dalla legge n. 166 del 2002. Il promotore è lo stesso ministro Lunardi e il provvedimento modifica la legge Merloni introducendo la figura del project financing. Ed ecco come funziona il triemendamento "Berluska/Tremonti/Lunardi". Passo 1: il progetto viene deliberato nella seduta programmatica degli interventi del Ministero. Passo 2: il progetto viene dato in mano al general contractor che non ha nessun supervisore e quindi è interessato a far durare quanto più a lungo i lavori

(aumentando quindi i costi di realizzazione). Il totale controllo e autonomia del general contractor vale anche per i bandi e gli appalti; ecco il modo più semplice di legalizzare le tangenti. Passo 3: il project financing è un sistema di copertura finanziaria a totale carico dello stato per i lavori del general contractor. Lo stato dovrà garantire in solido (quindi con liquidità immediata) i costi per le opere (anche qualora questi fossero sproporzionati o gonfiati o ancora anche se non ci fossero disponibilità nelle casse e nei capitoli dell'amministrazione nazionale). Il modello è quello delle tangenti mafiose inaugurato da Cirino Pomicino (e ben conosciuto da Lunardi che ha nella tratta Bologna-Firenze una sua società - la Rocksoil - per la consulenza ai lavori). Inoltre il vero pericolo non è immediato ma a breve scadenza, cioè quando si dovranno saldare i debiti (nel caso del progetto TAV furono stimati nel 1991 in 18.400 miliardi e sono aumentati a 34.880 miliardi nel 2001 con la realizzazione - per fortuna - solamente del 25% delle tratte). Passo 3: sia la parte di finanziamenti pubblici, sia quelli privati sono interamente garantiti dallo stesso stato dalle casse di Infrastrutture spa e di Patrimonio dello stato spa (anche senza che esista la disponibilità effettiva). E' lo stesso meccanismo che crea i buchi di bilancio e che è alla base di celebri crack finanziari (Parmalat, Cirio e prima ancora Ambrosiano - vi ricordate Calvi?)

E poi esiste un altro aspetto. Qualora si fosse d'accordo anche sull'eticità dei lavori - e comunque non lo siamo - bisogna notare che le istituzioni usano come motivazione il miglioramento del traffico intereuropeo (e magari come dice Confindustria del commercio). Il vero interesse è unicamente di carattere economico. Non importa, come nel caso della TAV Torino-Lione e dello stretto di Messina, la funzionalità delle opere ma semplicemente di poterle iniziare (anzi più tardi sono finite è meglio è per le aziende che vedono aumentare i profitti comunque garantiti dallo stato). Proprio nel caso del ponte sullo stretto vi è un'altra schifezza. Com'è possibile che pur mancando i fondi inizi la sua costruzione? Facile. Si prende l'IRI - l'Istituto per la ricostruzione pubblica (creato da Beneduce sotto il fascismo) - lo si liquida versando la disponibilità finanziaria in un'altra azienda - la Fintecna che è del ministero dell'Economia - e il gioco è fatto; i guadagni delle privatizzazioni invece di essere utilizzati per fini pubblici serviranno per finanziare un progetto che aumenterà il debito dello stato.

Il magna magna funziona anche per la questione Olimpiadi; megastrutture del tutto inutili ma fondamentali per risollevarne la depressione economica del paese. Migliaia di miliardi di indebitamento, inquinamento ambientale, morti sui cantieri faraonici, domanda aggregata fittizia perché basata sul marchio a cinque cerchi; questo modello di devastazione territoriale e la guerra in Iraq sono gli unici due sistemi che ha il governo Berlusconi - e il capitalismo più in generale - di posticipare lo scoppio della crisi e quindi della lotta al carovita.

Perché l'antifascismo con l'economia? A un primo sguardo paiono due argomenti slegati, incongruenti. Ma ad un'analisi più specifica si comprende che lo sviluppo del capitalismo, e la sua continuazione, passa inevitabilmente dalla salvaguardia degli interessi borghesi legati sia alla proprietà, sia al profitto (capitale). Il fascismo e l'imperialismo sono solo degli aspetti (delle facce) del capitalismo ma gli intenti e il modello economico rimangono i medesimi. Avremmo potuto parlare delle collusioni di Lunardi con la mafia e delle sue aziende (sempre in testa agli appalti che lui stesso emana), o delle aziende impegnate nella realizzazione della Tav Torino-Lione (e scoprire magari perché i diessini la vogliono così tanto la linea ad alta velocità), avremmo potuto dire che la Tav devasta l'ambiente e che servirebbe garantire altri collegamenti più popolari (dalla provincia alla città la linea è praticamente ferma al dopoguerra) o comunque realizzare altre alternative. Ma abbiamo pensato che la priorità oggi è un'altra; è quella dire e di dare la vera forma del capitalismo. Il saccheggio legalizzato ad opera dello stato è già iniziato! Sarà dura...ma vinceremo!