

Grandi opere inutili e dannose degli anni 2000

Luca Mercalli

Con "grande opera" si tende a identificare un progetto edilizio/ingegneristico di dimensioni mastodontiche rispetto alla "misura d'uomo".

Fin dall'antichità, possiamo distinguere in "grandi opere" utili e inutili. Fu inutile e addirittura pernicioso la leggendaria Torre di Babele, che si proponeva di raggiungere il cielo e provocò l'ira divina e la confusione delle lingue umane. Furono utili gli acquedotti della Romanità, come il Pont du Gard, inutili le piramidi egizie e gli archi di trionfo imperiali, che oggi ammiriamo almeno sotto il profilo del pregio estetico.

Cosa intendo con "utili" e "inutili"?

Dentro ogni manufatto ci sono materie prime ed energia: la pietra deve essere estratta e tagliata, l'argilla dei mattoni deve essere cotta abbattendo alberi o bruciando petrolio, il lavoro deve essere compiuto da uomini, animali e macchine. Alcune opere "restituiscono" le risorse che sono state spese per realizzarle migliorando fortemente la qualità della vita della società, come un acquedotto, una rete fognaria, una rete di comunicazioni. Altre, una cattedrale, una reggia, hanno solo valore simbolico, che tuttavia manifesta la funzione di rappresentare il sublime, il divino, l'aldilà, il potere, il progresso.

In questo senso non voglio attribuire un demerito all'inutile, perché anche i valori estetici e spirituali sono necessari all'uomo, ma certamente la Tour Eiffel non "serve" a niente e le 7300 tonnellate di ferro con cui è stata costruita nel 1889 forse potevano migliorare le condizioni di vita dei parigini in modi più tangibili, invece il Canale Cavour è stato utilissimo per sfamare milioni di persone.

Fino alle soglie della rivoluzione industriale l'energia ovvero il lavoro era in gran parte fornita dalla schiavitù o da un esoso prelievo fiscale dei cittadini, e ciò permetteva di realizzare tanto l'utile quanto l'inutile senza dibattito pubblico. Arriva la modernità, con il petrolio a prezzo stracciato, le macchine che sostituiscono il lavoro umano e la tecnologia che permette scelte ardite.

L'Italia del dopoguerra è tutta un cantiere di grandi opere, l'Autostrada del Sole, le dighe, le reti elettriche e telefoniche: sono utili, perché permettono di elevare rapidamente la qualità di vita di milioni di persone, hanno un costo economico vantaggioso e un costo ambientale considerato accettabile. Sono desiderate e invocate da ogni comunità, sono un progetto politico, e le poche opposizioni locali vengono spazzate via da una grande fiducia nel progresso.

Il disastro della diga del Vajont segna tuttavia una cesura con il passato: gli aspetti economici e autocelebrativi dell'opera in sé, il guadagno per una ristretta cerchia di personaggi, prevalgono enormemente sull'interesse collettivo, e nonostante i segnali anticipatori del collasso, la politica non ha il coraggio di interrompere una sequenza di errori che porterà ai duemila morti del 1963.

Nel frattempo il livello di vita sale, e la grande opera utile e salvifica diviene sempre meno necessaria: negli Anni Ottanta si può dire che in Italia tutti godono di un ragionevole benessere, la manutenzione delle infrastrutture esistenti assume un'importanza maggiore che la costruzione di nuove. Con gli Anni Novanta accade uno stravolgimento: la grande opera utile non diviene più una risposta a un problema, condiviso con una comunità locale o nazionale, né quella inutile incarna più un'esigenza di sublime bellezza, assimilabile pur sempre a un bene comune, bensì diviene un mostro che vive di vita propria, si trasforma in una banale occasione di lucro.

Le imprese che le realizzano sono diventate predatori tentacolari delle risorse mondiali, che per sopravvivere devono inghiottire fiumi di denaro restituendo colate di calcestruzzo, non importa più per che cosa e per chi, l'importante è che la ruspa

sventri e la betoniera giri. Siamo entrati nell'era della grande opera dannosa. Essa è resa possibile dalla combinazione delle possibilità tecnologiche e dei trucchi finanziari, moneta finta, generata sulla carta con prestiti che graveranno materialmente su tutte le future generazioni.

La maggior parte delle grandi opere degli Anni Duemila vengono promosse sfruttando l'onda lunga della retorica del progresso e della modernità, che attribuisce loro solo valori positivi, e se ci sono guasti ambientali da sopportare, pazienza, tocca metterli in conto in virtù delle luccicanti promesse di un futuro ridente. Il denaro viene assorbito dal contribuente in modo occulto, senza che vi sia una chiara indicazione di quanto pesa il gigantismo infrastrutturale sulla finanza pubblica. E i danni diventano così irreversibili: debito pubblico, cementificazione del suolo agrario, frammentazione dei biomi, inquinamento dell'aria, dell'acqua e dei suoli, sperpero di energia e materie prime pregiate, produzione di rifiuti, devastazione del paesaggio.

In questo senso si assiste a una sorta di inversione del sublime: grande non è più sinonimo di ammirevole, ma la banalità della tecnica costruttiva cementizia e la massimizzazione del guadagno producono oggi escrescenze prive di valori estetici, dove nessuno ha tentato di ingentilire le forme, di sperimentare soluzioni che a una sola presunta "utilità" unissero almeno la gradevolezza alla vista.

La grande opera dannosa e non richiesta si trasforma in pozzo senza fondo che assorbe risorse, non risolve problemi e produce nuovi danni e criticità in un mondo sovraffollato, dove gli spazi si riducono.

Ecco, Matteo Melchiorre, giovane storico veneto, coglie questo snodo epocale nell'interpretazione ormai decotta del progresso cementizio con il suo ultimo lavoro che è letterario e insieme saggistico: *La banda della superstrada Fenadora-Anzù (con vaneggiamenti sovversivi)*.

La superstrada fa parte di quel complesso di nuove arterie della pedemontana bellunese che vengono proposte da politici un po' avidi, un po' privi di fantasia, attribuendo al nuovo viadotto, alla nuova galleria, il potere di portare ossigeno all'economia locale, di sollevare le sorti di un declino strutturale.

Ma un piccolo gruppo di persone perbene, non ci sta, rompe l'incantesimo e apre gli occhi sulla devastazione del territorio e degli animi introdotta dal cantiere infinito. Prova a lottare in modo goffo e maldestro, ma alla fine è troppo tardi, il processo è inarrestabile "la superstrada è dotata di una forza superiore rispetto a quanto le sta attorno. Esprime un esubero energetico che si realizza nella facilità con cui abbatte e scavalca ogni ostacolo, seguendo dritta il suo disegno".

La presa di coscienza è iniziata troppo tardi, le menti della contestazione sono troppo poche, titubanti, inesperte: "Parole, siamo intrappolati nelle parole. Da quelle non si esce. I fatti, nel frattempo, può succedere che sfuggano."

Per la Fenadora-Anzù i fatti sono sfuggiti, e i prati verdi del feltrino non ci sono più.

In Val di Susa con settantamila cittadini contro la dannosa linea ad alta velocità Torino-Lione, c'è ancora qualche speranza di ravvedimento.