

VENERDÌ 14 NOVEMBRE | ORE 18:45 - CORSO AUSTRALIA 61, PADOVA
[t] 049.7380587 [e] infogas@altragricolturanordes.it
[w] <http://www.altragricolturanordest.it>

Presenta



TAV, PEDEMONTANA, NUOVA VALSUGANA

**Le grandi opere come sistema di saccheggio del territorio
ed esproprio della democrazia**

Mentre voi avevate il settimo cavalleggeri, il napalm, e le bombe di
Hiroshima e Nagasaki, noi avevamo appena una vecchia moviola
in un sottoscala per farvi a pezzi...
Alberto Grifi



presenta

DI TERRA DI CUORE DI TAV
conversazione con Luca Abbà
Il nostro NO alle grandi opere
Aperitivo-buffet | proiezione | dibattito

*«Una scuola di vita e di lotta che non abbiamo
scelto e di cui avremmo fatto anche a meno...*

*però un risultato indiretto che il potere ha ottenuto
in questi anni accanendosi nel proporre questo
cantiere e questa opera inutile, dannosa, nefasta.»*

*Un racconto lucido, una favola degli anni 2000,
che narra che insieme si può resistere, addirittura
vincere, contro ciò che è sbagliato.*

*Un intero mondo raccontato in poco più di 30' con
passione, mitezza, determinazione.*

*Un mondo di solidarietà, conflitto e
comportamenti etici.*

Con lo sguardo rivolto verso il futuro.

INTERVENGONO:

Maurizio 'Gibo' Gibertini | Officina Multimediale
Livio Pepino | Contro Osservatorio Val di Susa (video)
Anna Martesana | Comitato mamme No Tav di Marco (Rovereto)
Esponenti del movimento No Pedemontana e dell'assemblea
No Nuova Valsugana (Vicenza - Bassano)

TAV, PEDEMONTANA, NUOVA VALSUGANA

Le grandi opere come sistema di saccheggio del territorio ed esproprio della democrazia

Da vent'anni a questa parte, una moltitudine di uomini e di donne di tutte le generazioni residenti in una valle alpina piemontese sono decisi ad impedire la costruzione di una linea ferroviaria ad alta velocità. Nonostante la determinazione alla realizzazione dell'infrastruttura da parte di tutti i governi che si sono succeduti in quest'arco di tempo, la contrapposizione con la gran parte dei partiti politici e una potente opera di disinformazione e criminalizzazione da parte dei media, un movimento di massa non cessa di crescere e, iniziativa dopo iniziativa, consolida la consapevolezza di poter vincere.

La posta in palio si è fatta sempre più alta e in gioco non ci sono più solo la salute di migliaia di persone, il deturpamento di un'area di importante interesse storico e ambientale, il consumo di risorse naturali e la creazione di debito pubblico per far arricchire pochi. In ballo c'è un modello diverso di economia e di società.

Ma perché la Valle resiste? Perché la Valle ci fa sperare in tempi di pesante peggioramento nelle condizioni di vita in una vittoria? Come si costruisce una soggettività di massa che considera la partecipazione ad un movimento parte integrante della propria esistenza, non separata dagli altri aspetti del vivere quotidiano?

Maurizio "Gibo" Gibertini e Officina Multimediale, come molti di noi, si sono posti queste domande e da alcuni mesi stanno lavorando a un progetto di documentario che ha come soggetto la Val di Susa e la resistenza combattiva e di lungo periodo che la popolazione della Valle sta conducendo contro la costruzione della linea ferroviaria ad alta velocità tra Torino e Lione. Nell'ambito di una inchiesta preliminare hanno incontrato Luca Abbà, contadino e militante notav della prima ora, ed è nato un primo "capitolo" del documentario.

AltrAgricoltura Nord Est non è interessata ad astratte discussioni su quanto sono belle o brutte le lotte degli altri. A partire dalle vicende piemontesi, AltrAgricoltura Nord Est vuole cercare di capire cosa si può imparare da questa importantissima esperienza ventennale e riportare lo sguardo sulle tante situazioni di saccheggio del territorio ed esproprio della democrazia che anche localmente ci circondano e determinano una vera e propria predazione dei nostri livelli di vita.

Proprio per questo abbiamo deciso di confrontarci anche con alcuni attivisti di comitati che qui nel nord-est si stanno opponendo alla linea TAV Verona-Brennero, alla nuova Valsugana e alla Superstrada Pedemontana Veneta.

Con questa serata vogliamo offrire alle tante soggettività ancora organizzate nei nostri territori e alla moltitudine di singoli che ancora credono che un "mondo diverso sia possibile e necessario" un momento di informazione, discussione, confronto, ritessitura di una rete relazionale aperta finalizzata "al fare". Un "fare" che per noi significa ritornare, anche singolarmente, dentro ai contesti sociali, cercando di ricostruire forme di relazione e aggregazione orientate a modificare in meglio le nostre condizioni esistenziali e a creare opportunità di liberazione per tutti.

Da questo punto di vista ci sembrano illuminanti le parole di Luca Abbà: *"Sicuramente questa esperienza, negli anni, ha contribuito a cambiare diversi aspetti pratici della mia vita, e anche il mio approccio caratteriale al mondo che mi circonda. In misura differente per ognuno, secondo me, questo fenomeno ha investito un po' tutti coloro che hanno vissuto intensamente le vicende della lotta"*.

DISCUTIAMONE

Venerdì 14 novembre 2014 ore 18:45

Presso la sede di AltrAgricoltura Nord Est

Corso Australia, 61 – PADOVA

Altragricoltura Nord Est



DI TERRA DI CUORE DI TAV. Conversazione con Luca Abbà

«Una scuola di vita e di lotta che non abbiamo scelto e di cui avremmo fatto anche a meno...
però un risultato indiretto che il potere ha ottenuto in questi anni
accanendosi nel proporre questo cantiere e questa
opera inutile, dannosa, nefasta»

Luca Abbà

26 Febbraio 2012: Luca Abbà, agronomo amico compagno di lotte viene scagliato al suolo dalla cima di un traliccio. Folgorato dall'alta tensione.

Questo accadeva in Valsusa, Torino, Piemonte. Italia. Accadeva perché Luca col proprio corpo ha difeso il proprio terreno, la propria sussistenza – un'idea diversa, compatibile, di produzione e di consumo - dall'impianto abusivo di un cantiere della TAV.

Luca ci racconta quei momenti e ce ne racconta il perché: una delle molte e varie voci che costituiscono il corpo vivo del movimento No TAV.

Protesta, proposta. Costruzione di soggetto collettivo e di modelli 'altri' di vita e militanza.

Una lotta che non si dà come semplice atto testimoniale: un racconto lucido, una favola degli anni 2000, che narra che insieme si può resistere e addirittura vincere contro ciò che è sbagliato.

Un intero mondo in poco più di 30' condiviso con passione, mitezza, determinazione. Un mondo fatto di mutualismo, conflitto e comportamenti etici.

Con lo sguardo rivolto verso il futuro.



Intervista a Luca Abbà ¹

Come ti avvicini alla lotta no tav?

Seguo lo svolgersi del progetto Tav e della sua opposizione praticamente dall’inizio, ovvero dai primi anni Novanta. Allora abitavo a Torino ed ero liceale ma mi recavo spesso in valle, nel paese natio di mio padre, dove vivevano i miei nonni. Avevo così modo di leggere i giornali locali che già allora cominciavano a scrivere sulla questione; partecipai, da torinese, alle prime serate pubbliche e alla prima grande sfilata no tav a Sant’Ambrogio nel marzo 2006. Non si può dire che a quei tempi esistesse un vero e proprio movimento come si può intendere oggi, l’opposizione era ai primi passi ed era portata avanti da qualche amministratore, associazioni ambientaliste, alcuni esponenti di Rifondazione comunista e da singoli compagni che avevano intuito le potenzialità di questa lotta. Il vero e proprio movimento comincia a prendere forma dopo l’anno 2000, con il formarsi di nuovi comitati e con l’intensificarsi delle iniziative sul territorio, ma è nel maggio 2003 che, secondo me, si ha la consacrazione di un movimento di massa, come lo conosciamo oggi, con la marcia tra Borgone e Bussoleno che vide la partecipazione di più di 10.000 persone provenienti da tutta la valle. È da quel periodo che comincio a seguire in prima persona l’operato dei vari gruppi frequentando il coordinamento dei comitati, mentre nell’autunno del 2004 decido di fondare, insieme ad alcuni paesani, il Comitato no tav Alta Valle Susa.

Cos’è che ti ha attirato di più in questo movimento?

Il motivo del mio impegno nella lotta è da ricercarsi nel profondo rispetto e affezione che ho verso le montagne della Val di Susa e della Madre Terra nel suo complesso. Da sempre ho unito la mia sensibilità ecologista a una critica teorico-pratica verso il sistema sociale vigente di cui il progetto Tav è una delle espressioni più emblematiche. È per questi motivi che nel 1999 mi sono trasferito ad abitare in valle nella frazione Cels di Exilles e, di lì a poco, decisi di coltivare la terra fino a ricavarne fonte di sussistenza alimentare ed economica.

Nello specifico, nel rapporto con il movimento no tav, come sono cambiate le caratteristiche della tua militanza individuale e di quella collettiva?

Considero la mia partecipazione al movimento no tav come parte integrante della mia esistenza, non separata dagli altri aspetti del mio quotidiano. Sicuramente questa esperienza, negli anni, ha contribuito a cambiare diversi aspetti pratici della mia vita, e anche il mio approccio caratteriale al mondo che mi circonda. In misura differente per ognuno, secondo me, questo fenomeno ha investito un po’ tutti coloro che hanno vissuto intensamente le vicende della lotta. Le esperienze di comunità e condivisione, le discussioni portate avanti nei vari contesti insieme a persone molto diverse tra loro per estrazione sociale e culturale, mi hanno suggerito nuove chiavi di lettura e nuove idee sul modo di condurre le lotte sociali e di interpretare le dimensioni collettive. Dal rispetto reciproco per gli approcci altrui, sono riuscito a trarre la forza per adeguare e rilanciare le mie convinzioni. Inoltre, la messa alla prova quotidiana delle proprie idee nel confronto con gli altri dà lo stimolo per evolvere continuamente il proprio pensiero in direzione delle scelte più sagge e vincenti. Di sicuro il contesto del movimento valsusino è stato, ed è tuttora, un banco di prova privilegiato per chi è disposto a mettersi in gioco in un percorso di cambiamento sociale.

1 * Intervista realizzata in forma scritta nel giugno 2012. 37 anni, contadino, residente a Exilles, in Alta Valle Susa. La sua caduta dal traliccio, il 27 febbraio 2012, scatenò uno dei più intensi momenti di mobilitazione del movimento no tav. Per più di una settimana, si susseguirono iniziative di solidarietà in tutta Italia e anche in molte città europee. In Val Susa si tenne ininterrottamente occupata l’autostrada A32 Torino-Bardonecchia dal lunedì mattina al mercoledì sera, quando le forze dell’ordine sgombarono l’occupazione a suon di cariche e lacrimogeni, inseguendo i no tav fin dentro l’abitato di Chianocco. L’autostrada fu comunque ri-occupata a più riprese nei giorni seguenti.

Vorremmo tu indicassi due o tre momenti significativi, di passaggio, di salto in avanti, di cambiamento qualitativi, affrontati dal movimento. Perché sono stati così importanti?

Il primo, e forse il più significativo momento epocale del percorso ventennale della lotta no tav, è stato senza dubbio l'autunno 2005 nel suo complesso. In particolare, la giornata del 31 ottobre, sulle pendici del Rocciamelone, e la famosa «battaglia del Seghino» hanno segnato la svolta per il movimento, che per la prima volta ha fatto i conti con il tentativo da parte dello Stato di imporre, con le forze di polizia, i lavori di trivellazione. Ciò che è successo quel giorno è risaputo e fa parte ormai della storia della valle, ma le premesse di quel periodo non garantivano un esito scontato. La volontà popolare di resistere attivamente si è finalmente concretizzata alla prima prova dei fatti e ha avuto la consacrazione definitiva con le grandi giornate della Libera Repubblica di Venaus, cominciate il 30 novembre. Di fronte alle provocazioni e alle violenze delle forze dell'ordine la reazione d'orgoglio dei valligiani ha sorpreso tutti, anche gli stessi protagonisti della ribellione; la percezione della condizione emergenziale ha fatto sì che ognuno di noi tirasse fuori il meglio di sé. La paura di vedere i cantieri Tav piazzati e operativi ha vinto i timori reverenziali, e la rabbia per gli affronti subiti ha superato di gran lunga i confini della legalità, vista da molti fino ad allora come un limite invalicabile.

Un altro momento importante si è vissuto nell'inverno 2010, durante la campagna dei sondaggi geognostici, con la ripresa delle ostilità sul campo dopo alcuni anni di fase interlocutoria in cui i progetti e i tracciati sono stati discussi e rielaborati. Questa fase di nuovi scontri con le forze di polizia ha riavviato il confronto fisico fra le parti, rendendo di nuovo fondamentale la presenza fisica e il controllo sul territorio e aprendo il percorso verso lo scenario di Chiomonte che ha visto il suo svolgersi nella primavera/estate 2011. Questo è stato finora il momento più alto di conflitto di tutta la lotta ventennale, che ha avuto il suo apice nella giornata del 3 luglio, data memorabile per chi l'ha vissuta in prima persona. In quel periodo si è avuta la consacrazione definitiva a livello nazionale del movimento, con i fatti di cronaca e le ragioni della lotta che hanno conquistato la ribalta mediatica, seppur con un altissimo livello di mistificazione. A differenza del 2005, le vicende di Chiomonte hanno stupito meno il sottoscritto, poiché le potenzialità del movimento erano piuttosto note o comunque in continua crescita negli ultimi anni. Di certo, le condizioni sul campo si sono fatte più difficili e lo Stato ha dovuto mettere in campo molti uomini e mezzi mai visti negli ultimi tempi, ma il movimento ha avuto modo di preparare questo momento con diverse iniziative nei mesi precedenti. Questa fase «chiomontina» della lotta è stata importante poiché, oltre al livello di conflittualità raggiunto, ha consentito a tantissime persone della valle, e non solo, di vivere un'esperienza senza precedenti, ricca di spunti e chiavi di lettura sul reale funzionamento del potere statale, con le sue diramazioni politico-mafiose e affaristiche. Credo che questo patrimonio di esperienze possa essere una buona fonte di ispirazione per vivere al meglio le prossime puntate di questa lotta e prepararsi ai probabili scenari di crisi seria del sistema economico-sociale occidentale, che pare ormai prossimo al collasso.

Vuoi raccontarci qualche momento significativo della tua esperienza di lotta ed esprimere un giudizio sociale e politico su questo?

Sicuramente la mia caduta dal traliccio, in seguito alla folgorazione causata dall'inseguimento di un poliziotto durante le operazioni di sgombero della baita no tav in Clarea, rappresenta il momento più significativo di tutta la mia esperienza di lotta ventennale, per i segni che mi ha lasciato sul corpo e per ciò che ha voluto dire in termini di crescita del conflitto in Val di Susa e del suo dilagare su tutto il territorio nazionale.

Questo passaggio io l'ho vissuto dal particolare punto di vista di una stanza d'ospedale, quindi ho potuto rendermi conto di ciò che è successo dai racconti di amici e da resoconti letti sul web. Nonostante la disgrazia che mi è capitata, ho potuto rilevare diversi aspetti positivi, sia sul piano personale, per la marea di testimonianze di vicinanza e solidarietà, sia per quanto riguarda le sorti del movimento, vista l'intensità senza precedenti delle mobilitazioni che hanno seguito il mio incidente. Quest'evento ha proiettato me in una dimensione di notorietà non cercata i cui effetti si palesano ogni giorno di più e che mettono alla prova la mia capacità di relazione con il pubblico e con i mass media; per quanto riguarda il movimento e le sue istanze, si è conquistata la ribalta (inter)nazionale non solo mediatica, ma anche nei cuori di tanta gente.

Ormai il tema del Tav con i suoi innumerevoli risvolti è entrato tra le principali questioni dell'opinione pubblica e lo ha fatto principalmente grazie alla capacità di mobilitazione della Val Susa; le giornate di blocchi stradali e barricate sono state vissute da migliaia di persone con una passione e uno spirito comunitario capace di metter da parte le differenze reciproche e moltiplicare le energie in campo in senso positivo e appagante per tutti. Riguardando ciò che è successo viene da

pensare che spesso è necessaria una tragedia o un grave strappo alle «regole democratiche» per scatenare la risposta determinata del movimento in modo trasversale;

ciò può essere un'amara constatazione, oppure un punto da cui partire per leggere le dinamiche che regolano l'intensità delle lotte in generale e del movimento no tav in particolare. Un percorso che è fatto di fasi, di alti e bassi, che limitano le possibilità di sfondare una volta per tutte il muro dell'indifferenza e immobilismo sociale che permea vari strati della popolazione italiana. Ad ogni fiammata corrisponde un periodo di stanca, ma comunque diversi tasselli si sono aggiunti negli anni al mosaico variegato di episodi della lotta no tav ed ora anche questo ultimo governo in corso ha capito che dovrà fare i conti con il popolo della Val Susa.

Nel movimento, come si arriva ad una sintesi capace di interpretare la posizione comune? Come si raccoglie un sentire, una temperatura tra la gente e come questa si trasforma in proposta politica praticabile/attivabile?

Il movimento nelle sue parti decisionali è composto di comitati, singoli attivisti e gruppi informali per affinità o amicizia; la gran parte dello «zoccolo duro» degli attivisti agisce sulla base delle indicazioni dei comitati o delle persone carismatiche che lanciano le iniziative, ma nello stesso tempo ha il «potere» di validare le decisioni con una partecipazione più o meno numerosa e determinata di volta in volta. Ai grandi appuntamenti di massa, che sono sempre riusciti, si arriva dopo un lungo percorso fatto di riunioni e assemblee pubbliche che sono anch'esse un buon mezzo di misura della temperatura popolare. Le consultazioni tra comitati e persone che, piaccia o no, hanno un certo peso sono un passaggio fondamentale per elaborare proposte che possano «avere strada facile» ed essere lanciate su scala più larga. In ogni caso, non esiste una regola precisa che disciplina le decisioni, ma è la scaltrezza individuale e collettiva costruita negli anni che determina spesso il buon esito di un'idea o la diffusione di una valida lettura della situazione. Ciò può sembrare un aspetto contraddittorio, giudicabile anche negativamente, ma rappresenta comunque un dato di fatto che denota la particolarità del «fenomeno Val Susa».

Come si è riusciti a superare il timore legalità/illegalità nelle forme di lotta?

Il timore dell'illegalità è comunque sempre presente tra larghi strati della popolazione valsusina, anche no tav; questa di fatto è una condizione che permea il cittadino medio italiano tendenzialmente ligio al dovere e ossequioso di fronte all'autorità dello Stato. Negli anni, il movimento è riuscito a superare talvolta la barriera della legalità grazie alle dure condizioni a cui si è trovato di fronte; le palesi contraddizioni del sistema democratico-statale hanno da un lato lacerato la coscienza di molti cittadini della valle che da sempre riponevano la loro fiducia nelle istituzioni, ma dall'altro hanno scatenato risposte indignate, e istintive a volte, che non si sono poste il problema della legalità. Il fatto poi di misurarsi con una controparte che per prima non ha avuto problemi a comportarsi al di fuori della legge, con la complicità della magistratura, ha definitivamente fatto saltare il paradigma della legalità come limite dell'agire no tav, che semmai si è posto sempre più la questione della legittimità di fronte all'opinione pubblica, orientata dai mass media, nell'operato delle sue azioni. Più che l'illegalità, ora viene rimproverato al movimento l'uso della violenza. A una analisi anche grossolana degli eventi si capisce che la vera violenza in questo caso è perpetrata principalmente dallo Stato e dalle sue emanazioni, e da parte del movimento si è trattato, come per esempio nel lancio di pietre, di azioni di legittima difesa nel caso di uso sproporzionato della forza da parte dell'apparato militare a difesa del cantiere. La legittimità popolare nell'uso di strumenti cosiddetti «violenti» per difendere la propria terra dall'aggressione dei poteri forti nasce dalla consapevolezza dell'inevitabilità (stante la situazione vigente) di certe pratiche se si vuol continuare la lotta con la speranza di averla vinta. Il dibattito approfondito, a mio avviso necessario, sulle modalità di lotta ha sempre latitato, spesso si è risolto a colpi di slogan per lo più inneggianti alla non-violenza. È stata l'urgenza di rispondere all'aggravarsi delle situazioni che ha fatto viaggiare, nella pratica, il confronto fra le modalità di lotta, ma credo che una piena consapevolezza sull'uso dei propri mezzi garantirebbe al movimento un'efficacia maggiore del proprio agire e una forza nell'essere che ci metterebbe al riparo da attacchi. Certo che per arrivare a ciò occorrerebbe un confronto difficile e dagli esiti non scontati, ma è una sfida con cui prima o poi il movimento dovrà misurarsi nel momento in cui la posta in gioco dovesse allargarsi; a meno che lo sviluppo degli eventi renda del tutto superfluo questo dibattito.

Come il movimento è riuscito contemporaneamente a costruire unità al suo interno e contrapposizione verso le forze politiche e imprenditoriali che sostengono il Tav?

L'unità del movimento è una delle caratteristiche più invidiate da altri movimenti sociali e politici, nella realtà non è sempre tale così come appare, ma spesso sono le mosse della controparte a ridare compattezza ai ranghi del no tav. È la risposta inevitabilmente unanime agli scandali di cui è costellato il percorso di questo progetto che rende forte la Val Susa. La classe politica regionale e

nazionale è sempre più inguardabile, le aberrazioni insite nel progetto Tav fanno indignare anche il cittadino più moderato, gli interessi più che sospetti della lobby che sostiene l'opera mettono numerosi dubbi sulla buona fede dell'ideologia che la promuove; questi ed altri sono gli aspetti che contribuiscono maggiormente all'unità del movimento nella sua opposizione agli interessi dei costruttori e dell'intero apparato che li appoggia. Ma forse la prima motivazione che ci spinge a rimanere uniti, nonostante le inevitabili differenze e, a volte, divergenze di vedute fra le varie anime che compongono il movimento no tav, è la consapevolezza diffusa dell'indispensabilità reciproca per vincere questa battaglia in modo definitivo. Non a caso la strategia del nemico è sempre stata quella di cercare di indebolire il movimento provando a dividerlo e isolarne alcune componenti. Per rimanere all'interno del movimento spesso si devono metter da parte alcuni aspetti della propria modalità di lotta, ma a nessuno viene chiesto di rinunciare alle proprie coerenze e nel tempo si è riusciti a lasciare spazio a tutti arrivando a fare di questa «unità nelle differenze» la propria ricchezza.

Alta velocità: opere e capitalismo.

di Ivan Cicconi.



Le grandi opere sono diventate il totem dei faccendieri della grande impresa post-fordista, con cui apparecchiare la tavola alla quale invitare i mariuoli dello stato post-keynesiano.

La grande impresa del capitalismo globalizzato è caratterizzata da una organizzazione fondata sul cosiddetto outsourcing, che sta ad identificare un processo di scomposizione e svuotamento della fabbrica fordista, che passa da un'organizzazione "a catena piramidale" ad un sistema "a rete virtuale".

Questo modello di impresa non può che essere orientato al controllo dei fattori finanziari e di mercato e sempre meno ai fattori della produzione. E' una grande impresa virtuale che inevitabilmente scarica, attraverso una ragnatela di appalti e subappalti, la competizione verso il basso e induce, anche nella piccola e media impresa, una competizione tutta fondata sullo sfruttamento del lavoro nero, grigio, precario, atipico.

La grande opera è l'unico prodotto che può consentire a questo modello di impresa virtuale di funzionare: in alcuni casi massimizzando i profitti, in altri permettendogli semplicemente di sopravvivere. Essa è il piatto più ambito e consumato sulla tavola della nuova tangentopoli, nella in cui i faccendieri post-fordisti possono azzannare beni e risorse pubbliche, insieme ai mariuoli dei partiti virtuali dello Stato post-keynesiano. Le grandi opere consentono alla classe dirigente di scaricare sul debito pubblico le risorse necessarie alla sua realizzazione. In tal senso, il progetto TAV ha costituito un modello di architettura finanziaria e contrattuale.

In esso si realizza una sorta di privatizzazione della committenza pubblica, attraverso l'affidamento in concessione della progettazione, costruzione e gestione dell'opera pubblica ad una società di diritto privato (Spa), ma con capitale tutto pubblico (TAV Spa appunto, ma anche Stretto di Messina Spa, e le migliaia di Spa di questo tipo). La Spa pubblica nel modello TAV serve solo per garantire al contraente generale (il privato) il pagamento oggi del 100% del costo della progettazione e della costruzione e di mantenere per sé (il pubblico) il rischio del recupero dell'investimento con la gestione (i debiti pubblici futuri).

Oltre ad un progressivo ricorso al contratto di concessione, nel quale la funzione del committente si trasferisce al privato e l'elemento finanziario diventa fondamentale, si sono introdotti ulteriori istituti contrattuali nei quali il regime privatistico ed il fattore finanziario sono dominanti. Ai contratti tipici se ne sono aggiunti altri (il project-financing, il global-service, il contraente generale, il contratto di disponibilità, il leasing immobiliare), nei quali la filiera del sistema della subcontrattazione non solo diventa più lunga e più articolata, ma si rendono anche inutilizzabili o di difficile applicazione le norme di contrasto della mafia, della corruzione o di tutela del lavoro, che sono state concepite e codificate per procedure di affidamento tradizionali, in particolare per l'appalto tipico. In questi casi infatti il contraente principale può sub-affidare tutte le attività in un regime privatistico, sottratto alle regole della gestione degli appalti pubblici.

Con l'uso di questi nuovi istituti contrattuali, ed in un contesto nel quale il fattore finanziario pesa in modo decisivo, si determinano condizioni che offrono opportunità straordinarie proprio a quei

sogetti che, oltre a disporre di denaro a costo zero, hanno l'esigenza di riciclare capitali di provenienza illecita. Se infatti già nel contratto di appalto è connaturata una fisiologica esposizione finanziaria dell'appaltatore: sia per l'attività svolta, con la quale anticipa le risorse necessarie, sia per il patologico ritardo nei pagamenti della pubblica amministrazione; con i nuovi istituti contrattuali il valore finanziario si dilata enormemente fino a diventare il fattore determinante.

Con la diffusione delle concessioni e delle società di diritto privato controllate o partecipate, siamo allo stesso livello della ricontrattazione del debito con le operazioni dei "derivati", che scaricano sui debiti futuri gli oneri di convenienze virtuali immediate.

Qui però stiamo parlando non di qualche decina di miliardi di euro, bensì di centinaia di miliardi di debiti che si sono già accumulati e che emergeranno solo fra qualche anno nei bilanci correnti degli enti locali che si sono avventurati in queste operazioni.

Stiamo parlando di un numero semplicemente straordinario di contratti e di società che operano in un regime di diritto privato, che sono fuori dalle regole e dal controllo della contabilità pubblica. Una marea di attività economiche, controllate, determinate e gestite da Consigli di Amministrazione delle Spa nominati dai partiti, in cui il ruolo ed i rapporti fra politici, tecnici e imprenditori si confondono e diventano sempre più intercambiabili e intercambiati. La spesa pubblica dunque non è più pilotata dalla transazione occulta della tangente, ma è diventa puramente e semplicemente carne di porco azzannata direttamente e senza intermediazioni da partiti, imprese e boiardi.

La triangolazione tipica del sistema di tangentopoli è stata ampiamente sostituita da un sistema di relazioni e di convenienze più immediato e più complesso, nel quale gli illeciti sono molto più difficilmente contrastabili. In questo contesto, emerge pure un evidente paradosso: l'organizzazione mafiosa è nelle condizioni più favorevoli possibili per partecipare a questa fuga dalle regole, poiché in essa trova il suo habitat naturale: irresponsabilità dei tecnici nella gestione delle risorse; presenza diffusa, confusa e mascherata, della partitocrazia nelle istituzioni e nelle spa collegate; partiti frantumati, assenti nella società, vivi e vegeti e radicati solo nelle istituzioni e nelle spa lottizzate.

© Copyright 2014 [TG Valle Susa](#)

Tratto da  **NOTAV.INFO**  - 8/11/2014

Il treno di paglia

Con le balle della Torino-Lione si potrebbero riempire i fienili d'Europa. L'ennesimo record dell'opera più confermata dell'era moderna, della quale in venticinque anni non si mai è visto nulla di concreto. Un treno di paglia gonfiato a chiacchiere. E ora che le carte (nonché i soldi) devono essere scoperte, i signori del Tav rischiano di perdere tutto sul tavolo da poker delle grandi opere.

“Tutto regolare, il Tav si farà”. Per anni è stata questa la filastrocca ripetuta compulsivamente dalla pletera di teatranti transitati sul palcoscenico della Lyon Turin. Fino a qualche settimana fa. Mercoledì 14 ottobre arriva la svolta: una ventata di verità spazza via anni di frottole: *“non è verosimile che l'Unione*



Europa sia in grado di coprire il 40% del costo totale del progetto Torino-Lione, come sperato dai governi di Italia e Francia” (<http://www.ilsole24ore.com/art/impresa-e-territori/2014-10-14/da-bruxelles-gelata-torino-lione-cramer-poco-probabile-cofinanziamento-ue-40percento-211931.shtml?uuid=AB4tfE3B>). A dirlo è Michael Cramer, nientepopodimeno che il Presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo (uno dei posti dove passa la richiesta di soldi per la Torino-Lione). E lo dice (non a caso) seduto nel mezzo di una robusta delegazione di No Tav italiani e francesi, in visita pastorale a Bruxelles.

Si aprono le cateratte, giù il diluvio. 5 giorni dopo ecco la prima la grana: tutti vogliono il Tav ma non si riesce a costituire nemmeno la società per farlo. Le ferrovie italiane non mollano la scatola del Tav, Lyon Turin Ferroviaire (LTF), la cui metà varrebbe (incredibile ma vero) ben 190 volte l'altra metà in mano alla Francia

(http://torino.repubblica.it/cronaca/2014/10/19/news/tav_bloccata_sul_nascere_la_nuova_societ_di_costruzione_del_tunnel-98497024/).

Il 26 ottobre la Corte dei Conti francese impartisce l'estrema unzione alla Lyon Turin: “troppo bassa la sua redditività socio-economica, è evidente” (<http://www.ccomptes.fr/Actualites/A-la-une/La-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence>). Una condanna senza appello, che fa l'eco con la bocciatura già guadagnata due anni prima (http://www.ccomptes.fr/index.php/content/download/50242/1376332/version/1/file/RF_64174_Projet_liaison_ferroviaire_Lyon-Turin.pdf).

Neanche un giorno di tregua e Ilsole24ore svela il segreto dei segreti di Pulcinella: la Lyon Turin costa 12 miliardi di euro, quasi il 50% in più del previsto (<http://www.ilsole24ore.com/art/impresa-e-territori/2014-10-24/il-costo-tav-sale-12-miliardi-063902.shtml?uuid=ABfB4I6B>). Sta scritto nero su bianco da agosto, nel contratto di programma delle ferrovie (<http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=116>), firmato Maurizio Lupi (Ministro pro-tempore delle Infrastrutture) e Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

Nella funambolica storia del Tav questo è il capolavoro. Siamo al clou, nel momento del “vedere cammello”. E che succede? Venticinque anni non sono bastati a scrivere uno straccio di costo attendibile.

Salta il banco. I “soliti noti” si strappano i capelli, il Ministro ammutolisce e impazza la bagarre politica. Le ferrovie vengono convocate di brutto al Senato. Su RFI volano parole grosse: “*c'è da chiedersi chi ha consentito che si arrivasse a questo punto e se sia mai possibile che un imbecille o un corrotto prepari una sorpresa del genere senza che nessuno gli chieda conto della sua sventatezza o dei suoi maneggi*” (La Repubblica Torino, 31 ottobre 2014).

Ecco la domanda giusta: chi ha consentito? Chi ha il compito di coordinare il progetto? Quindi chi è il responsabile di questa colossale figuraccia? Chi è il “comandante in capo” dell'Operazione Torino – Lione? Quello per il quale tutto, sempre e comunque “procede senza problemi”?

Scopri lo inserendo le lettere mancanti: M ---O V ---- O

A risentirci l'11 novembre.

Credito esaurito - comunicato notav

Il Movimento No TAV e l'Opposizione francese alla Lyon-Turin richiamano l'attenzione dei media su quanto sotto riportato

A) Il Tunnel di Base della Torino-Lione costa oltre 12 miliardi di euro e non 8,5. Lo dicono i conti che RFI è tenuta a fare per legge.

B) L'Europa ha solo 5,5 miliardi di euro per progetti di questo tipo (core network), quindi è matematicamente impossibile che ne assegni la maggior parte (3,4 miliardi di euro) alla Torino-Lione.

C) L'Italia ha solo 1,37 miliardi di euro



per la Torino-Lione, insufficienti a cofinanziare l'opera: sono quelli disponibili entro il 2020. A+B+C= la Torino-Lione è morta, il Governo ha una stupenda occasione per destinare questo fiume di denaro a piccole opere utili a tutti gli italiani.

Testo del comunicato stampa

A) Ieri al Senato le Ferrovie e il Governo hanno fatto una pessima figura. Nessuno è stato in grado di spiegare in termini comprensibili quale sia il vero costo del Tunnel di Base (57 km) della Torino-Lione. L'asino è cascato sulla rivalutazione. I costi delle opere pubbliche sono soggetti a rivalutazione, non per colpa dell'inflazione ma per tenere conto di: revisione prezzi, oneri finanziari, adeguamenti progettuali e imprevisi (frequenti nei tunnel). Per legge il CIPE decide in base al "costo rivalutato a vita intera" e non sulle supposizioni dell'architetto di turno. I calcoli di

RFI considerano una rivalutazione annua del 3,5%, il medesimo indice utilizzato nell'Analisi Costi Benefici di Virano e nel Progetto Definitivo di LTF. Il risultato fa oltre 12 miliardi di euro. La verità si saprà esclusivamente quando sarà effettuata una certificazione del costo da parte di un soggetto completamente terzo, come previsto nell'Accordo Italia- Francia del 30 gennaio 2012.

B) I fondi europei sono quelli del bando "2014 CEF Transport Multi-annual Call". Per progetti "core network" come questo, il bando dispone di soli 5,5 miliardi di euro, ai quali ambiscono numerosi progetti in differenti Stati membri. Tra Brennero (3,4 miliardi di euro) e Torino-Lione (altri 3,4), l'Italia da sola vorrebbe contributi superiori a tale cifra. Se si aggiungono gli altri "pretendenti" europei (ad esempio i progetti Fehmarn Belt e Seine-Scheldt), i desideri sono oltre il doppio della disponibilità. Pertanto è matematicamente impossibile che la Torino-Lione riceva dalla UE 3,4 miliardi di euro, ovvero il 40% propagandato dai fautori dell'opera.

C) Nel Bilancio dello Stato, il cofinanziamento nazionale della Torino-Lione fa appello ad un'autorizzazione di spesa della Legge di Stabilità 2014 (capitolo MIT 7532). I fondi allocati ammontano complessivamente a 2,56 miliardi di euro, spalmati fino al 2029. L'Europa erogherà contributi esclusivamente su spese effettuate entro il 2020 (questo è il periodo di riferimento del bando in corso). I soldi a bilancio in anni successivi al 2020 non sono utilizzabili. Pertanto, con i fondi assegnati entro il 2020, attualmente l'Italia può coprire solo 1,37 miliardi di euro, sensibilmente meno di quelli richiesti per cofinanziare la Torino-Lione.

Questi elementi sono verificabili da qualsiasi cittadino su documenti pubblici: Contratto di Programma RFI, Progetto Definitivo LTF, Regolamenti CEF e TEN-T e relativo bando europeo, Legge di Stabilità dello Stato. Il CIPE non è in grado di autorizzare l'opera, mancando tutti i presupposti: Valutazione di Impatto Ambientale (ferma da due anni), approvazione del Progetto Definitivo (idem), definizione certa del "costo a vita intera" (A), certezza del contributo europeo (B), disponibilità finanziaria nazionale (C).

Il Governo Italiano ha davanti a sé una stupenda occasione: anziché lasciarlo ingoiare dall'inutile Tunnel di Base della Torino-Lione, usi questo fiume di denaro per le piccole opere veramente utili agli italiani.

Buon lavoro.

«Tav, un bluff, i fondi non ci sono»

VENEZIA. Giochi di prestigio sui fondi per l'Alta velocità. Lo denuncia la parlamentare del Movimento 5 stelle Arianna Spessotto: «Non solo non c'è traccia nella Legge di stabilità dei 3 miliardi promessi dal Ministro Lupi per la Tav tra Brescia e Padova (nello specifico: 1,5 miliardi per la Brescia-Verona, 1,5 miliardi per la Verona-Padova) ma addirittura è prevista una riduzione di 90 milioni di euro per il 2015 per la stessa tratta, esattamente la cifra stanziata per il primo lotto della Verona-Padova dallo Sblocca Italia. Un vergognoso gioco delle tre carte – denuncia la portavoce del M5S – che smentisce quanto dichiarato dal Ministro Lupi circa la disponibilità finanziaria»

Secondo la parlamentare grillina, «Altrettanto prive di fondamento sono le affermazioni di Lupi circa la possibilità di reperire i fondi tramite un accordo con la Banca europea degli investimenti. Ricordo infatti al Ministro che il piano economico finanziario del Tav è negativo e che sarà lo Stato italiano a dover trovare le coperture necessarie». Spessotto rivela di aver scritto personalmente al Direttore della sede italiana della BEI per conoscere l'effettiva bancabilità della Tav, ricevendo conferma delle sue preoccupazioni.

Inseriamo questo articolo tratto dal blog di Beppe Grillo e scritto da un parlamentare del M5S perché è un'utile e chiara sintesi della mole di materiale prodotto dal movimento NOTAV BRENNERO.

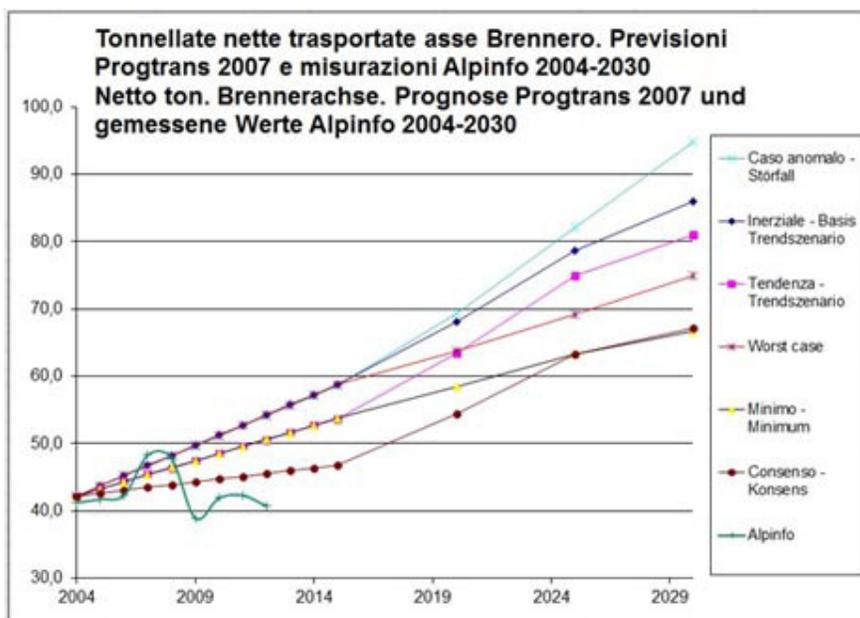
Tratto dal blog di Grillo: Passaparola – 10/11/2014

TAV Brennero: un'opera inutile e dannosa da 63 miliardi di euro #notav

"La nuova ferrovia del Brennero è un progetto che prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria ad alta velocità e capacità da Monaco a Verona. Questo si inserisce all'interno del più ampio Priority Project 1 (http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_1/priority_project_1.htm) della Commissione Europea, che prevede la costruzione di un asse ferroviario che colleghi Berlino a Palermo. Questa opera ha preso corpo alla fine degli anni Ottanta e fino ad ora, in Italia, la progettazione si è quasi conclusa e sono stati scavati circa **30 chilometri di gallerie accessorie in Alto Adige**, appena il 5% del progetto che riguarda l'Italia.

Si tratta del più grande cantiere europeo oggi attivo che servirebbe a costruire la galleria più lunga del mondo (considerando il collegamento alla galleria di circonvallazione di Innsbruck, sarebbe lunga 64 km). Il progetto, per quanto riguarda la tratta italiana, prevede lo scavo del Tunnel di Base del Brennero da Innsbruck a Fortezza (BZ) e delle tratte di accesso sud: dal confine a Verona la linea sarebbe lunga 218 km di cui 191 sarebbero in galleria. In Italia, tra gallerie principali, cunicolo esplorativo e gallerie finestra, verrebbero scavati **590 km di nuove gallerie**. L'opera dovrebbe essere realizzata intorno al 2050.

Il Tunnel di Base sarebbe pagato da Italia, Austria e UE, mentre le tratte di accesso sud sarebbero completamente a carico del nostro paese.



Nel grafico i dati di traffico reali sono quelli denominati Alpinfo.

Secondo le stime indipendenti (<http://www.notavbrennero.info/doc/i-costi-del-programma-di-opere-l-alta-velocit-e-l-alta-capacit-ferroviaria-sullasse-del-brennero>) più aggiornate, per il progetto complessivo **si arriverebbe ad un totale di spesa di 63 miliardi di euro**. La costruzione della nuova ferrovia, tra materiali di scavo, distruzione di numerose risorse idriche superficiali e sotterranee e consumo di territorio, avrà degli impatti negativi devastanti ed irreversibili sul pregiato e delicato ecosistema alpino.

Secondo i promotori, è necessario creare questa nuova gigantesca infrastruttura al fine di rendere possibile lo spostamento del traffico merci dall'autostrada alla ferrovia. Le previsioni di traffico dei

Leggendo le stime ufficiali italiane, il costo della sola Galleria di Base è aumentato negli ultimi 10 anni del 115% e costerebbe 9,7 miliardi.

Le stime italiane sono però molto ottimistiche rispetto a quelle elaborate dalla Corte dei Conti austriaca nel 2009, secondo la quale il Tunnel costerebbe 24 miliardi di euro. Per quanto riguarda le tratte di accesso sud, la progettazione non è ancora terminata quindi non esistono stime di costo complete.

progettisti, che prevedono un aumento costante ed infinito del traffico merci, sulla base dei dati reali più aggiornati, sono però gravemente errate.

In Trentino-Alto Adige esiste un problema di inquinamento legato al traffico dei mezzi pesanti sulla A22, ma ciò deriva dal fatto che la politica dei trasporti attuale favorisce fortemente il traffico su strada piuttosto che quello su rotaia: il 63% dei TIR che in Austria viaggiano sulla ferrovia (ROLA), in Italia transitano in autostrada; sulla A22 c'è un 30% di “traffico deviato”, cioè di TIR che dai porti del Nord Europa devono andare prevalentemente in Lombardia, ma che, per ragioni di convenienza economica, allungano il loro percorso ed entrano in Italia attraverso il Brennero. Questa situazione è determinata dal fatto che viaggiare sulla A22, infatti, costa cinque volte di meno rispetto alle autostrade svizzere e austriache. Inoltre, la ferrovia storica è ampiamente sottoutilizzata (solo al 44% della sua capacità reale), ed a dirlo è il Dipartimento Infrastrutture e Mobilità della Provincia Autonoma di Trento. Se fosse utilizzata al massimo della sua capacità determinata dalle prudenti stime ufficiali, sarebbe in grado di trasportare il 70% delle merci che oggi transitano al Brennero tra strada e ferrovia. Noi però pensiamo che la capacità della linea storica sia ancora maggiore (<http://www.notavbrennero.info/doc/la-capacit-potenziale-di-trasporto-merci-della-ferrovia-storica-del-brennero-sintesi>).

Lo spostamento del traffico merci deve avvenire oggi e non tra 30 anni, quando dovrebbe essere realizzata questa costosissima ed inutile nuova ferrovia. Le popolazioni che vivono lungo l'autostrada subiscono infatti livelli di inquinamento, determinati soprattutto dal traffico dei mezzi pesanti sulla A22, ampiamente oltre i limiti imposti dalla UE (Direttiva 2008/50/CE). Per non incorrere in una procedura d'infrazione, il traffico sulla A22, secondo la Provincia di Bolzano, dovrebbe essere ridotto entro il 1 gennaio 2015 del 50%. Ma ormai è troppo tardi, e per colpa dei nostri amministratori dovremo continuare a respirare aria malsana e pagare una nuova multa dell'UE.

In Trentino-Alto Adige i politici al potere da anni **proteggono gli interessi delle lobby dell'autotrasporto** e dei grandi costruttori piuttosto che la salute dei cittadini. Il M5S propone di ridurre l'inquinamento ambientale lungo l'A22 con una seria politica del traffico che riduca i transiti autostradali al fine di utilizzare la linea ferroviaria storica al massimo della sua capacità. L'inquinamento acustico (altro grave problema) va ridotto con barriere antirumore, materiale rotabile adeguato, minori velocità dei treni nei tratti urbani abitati. La soluzione al problema del “traffico deviato” è equiparare le tariffe autostradali per i mezzi pesanti a quelle degli altri valichi alpini. Per contenere il traffico sulla A22 si devono attuare misure come il divieto di circolazione notturno per il traffico pesante, i divieti settoriali, l'attuazione di un sistema di “*Borsa dei transiti alpini*” sul modello svizzero, il rispetto effettivo degli obblighi dell'autotrasporto. Queste misure non hanno l'obiettivo di danneggiare il settore dell'autotrasporto (che comunque presenta un enorme peso sociale a fronte di grandi profitti privati) o diminuire il volume globale di traffico, ma quello di distribuirlo in modo sostenibile tra strada e ferrovia. Dall'altra parte queste nostre proposte non intendono creare svantaggi per il traffico esclusivamente locale, che potrebbe essere escluso dal riequilibrio dei pedaggi e restare compreso nel traffico autostradale residuale. Il progetto TAV del Brennero è una affare sporco: basti pensare che il presidente della società incaricata di costruire il Tunnel è un condannato (si tratta di Konrad Bergmeister, che oltre ad essere amministratore delegato della società BBT SE, è anche presidente della Libera Università di Bolzano del 2010) e che da sempre manca la trasparenza da parte dei promotori dell'opera. Nel maggio scorso il M5S ha desecretato dopo 8 anni uno studio sulla salute pubblica tenuto nascosto dal Governo che dimostra scientificamente l'inutilità del progetto in quanto non serve né per migliorare in modo significativo la salute pubblica né per diminuire il traffico merci autostradale e quindi l'inquinamento che ne deriva.

È stata da poco pubblicata la “Valutazione indipendente dell'Analisi Costi Benefici ufficiale della nuova galleria di base del Brennero” prodotta dal dipartimento Traspol (Laboratorio di Politica dei Trasporti – Research Center on Transport Policy) del Politecnico di Milano. Lo studio, che io stesso ho commissionato, rileva l'obsolescenza dei dati utilizzati per le Analisi Costi Benefici del Tunnel di base del Brennero del 2003 e del 2007, che sovrastimano notevolmente le proiezioni di traffico lungo l'asse del Brennero mentre la capacità di trasporto dell'infrastruttura ferrovia esistente viene sottostimata. Lo studio evidenzia inoltre gli errori e le mancanze in entrambe le ACB della società di consulenza Ernst&Young, che incidono in modo distorsivo sulla completezza, la qualità e la chiarezza dei risultati. Insomma, il presunto rapporto positivo tra i costi e i benefici dell'opera è una bufala che il Governo e la BBT SE hanno tenuto nascosta nei cassetti per più di 10 anni, solo dopo che il M5S ne ha ottenuto la pubblicazione. Questo approccio nel produrre le Analisi Costi Benefici, per cui i benefici sono sovrastimati e i costi naturalmente sottostimati, non è del resto nuovo ai promotori dei progetti TAV in Italia (si veda l'Analisi Costi Benefici del progetto TAV

Torino-Lione, letteralmente demolita dalla valutazione dei professori Marco Ponti e Silvia Maffi). Sulla base della peer review dell'ACB elaborata da un ente indipendente e riconosciuto a livello internazionale come il Politecnico di Milano, venerdì 7 novembre noi portavoce a 5 Stelle abbiamo depositato una risoluzione in Commissione Trasporti alla Camera per impegnare il Governo 1) a produrre una nuova analisi costi-benefici basata su rilevazioni di traffico aggiornate, in conformità con la metodologia d'analisi riconosciuta dalla Commissione Europea e considerando il Brennero all'interno del sistema degli altri valichi alpini, 2) a desecretare il piano economico-finanziario del Tunnel di base (cominciamo a dubitare che esista visto che l'abbiamo richiesto a luglio ma non l'abbiamo ancora ottenuto) e 3) a fornirci le analisi costi benefici e i piani economico-finanziari delle tratte di accesso sud.

Porteremo questa battaglia anche al Parlamento europeo perché il nostro obiettivo è **fermare questa gigantesca truffa** e garantire una mobilità di merci e persone sostenibile e di alta qualità. Un sincero ringraziamento ai Comitati NOTAV del Trentino e dell'Alto Adige che da diversi anni portano avanti una importante azione di informazione e di resistenza nei confronti di questa Trappola ad Alta Velocità.

Tenetevi informati su www.notavbrennero.info e passate parola!" Riccardo Fraccaro, M5S Camera

Tratto da www.notavbrennero.info - 10.11.2014

La capacità potenziale di trasporto merci della ferrovia storica del brennero.

Sintesi - L'argomento principale dei promotori della nuova ferrovia AV/AC del Brennero è che si tratterebbe dell'unica soluzione per spostare da gomma a ferro il traffico merci delle autostrade di valico e ridurre contemporaneamente l'inquinamento atmosferico prodotto dal passaggio degli autocarri e l'inquinamento acustico prodotto dalla vecchia ferrovia storica del Brennero.

Argomento infondato. L'attuale ferrovia del Brennero è invece un'infrastruttura moderna gestita malissimo: con qualche immediata misura incrementale di politica di trasporto e qualche opera finale, con poca spesa, potrebbe assorbire quasi tutto il traffico autostradale merci. L'inquinamento acustico che essa produce, poi, potrebbe essere risolto, anche in questo caso in poco tempo e con poca spesa, adottando le innovazioni tecnologiche disponibili e intervenendo parzialmente sulle opere.

Nell'ultimo periodo al Brennero: a) il traffico merci su ferrovia si è mantenuto sostanzialmente costante poco sopra i 14 milioni di tonnellate nette all'anno (conformemente alle previsioni dei progettisti della nuova ferrovia), con una lieve flessione dal 2010, ma dopo il calo temporaneo del 2012 dovuto alla lunga chiusura della linea in Austria fatica a raggiungere i livelli precedenti; b) il traffico merci su strada conosce invece una importante continua flessione a partire dal 2007 (contrariamente alle previsioni dei progettisti della nuova ferrovia che, per esempio, registrano un errore del 33% nel 2011) e si attesta oggi al di sotto dei 28 milioni di tonnellate nette all'anno.

Ormai anche i progettisti della nuova infrastruttura ammettono che la ferrovia storica possiede oggi una capacità di 29 milioni di tonnellate nette all'anno, raggiungibile con poche misure di incentivazione. Una capacità che di per sé potrebbe già vantaggiosamente assorbire più della metà del traffico autostradale esistente.

Ma queste ammissioni, imposte dalla realtà, non incorporano lo schema della migliore efficienza che è indicata da molti dati e che è raggiungibile entro poco tempo con poca spesa aggiuntiva sulla ferrovia del Brennero. Con 180 treni merci al giorno, un carico medio per treno di 750 tonnellate nette e 300 giorni di operatività effettiva della linea (il resto serve per la manutenzione) la capacità di trasporto arriverebbe 40,5 milioni di tonnellate nette all'anno. Più che abbastanza per riservare la A22 solo al traffico merci su gomma di interesse locale.

Cadrebbero i profitti che la A22 assicura (anche alle Province Autonome), compreso l'accantonamento per il finanziamento trasversale della nuova infrastruttura? Uno "svantaggio" trascurabile a fronte dell'enorme beneficio sulla salute della popolazione residente liberata da gran parte dell'inquinamento atmosferico da traffico pesante.

E l'inquinamento acustico prodotto dalla ferrovia storica? Niente più pretesti, si può ridurre drasticamente - in pochi anni e con investimenti enormemente più contenuti e più portatori di occupazione rispetto a quelli richiesti dal progetto della nuova ferrovia - attraverso: barriere

antirumore continue, alcune gallerie artificiali, binari silenziati, materiale rotabile moderno e silenzioso con nuovi sistemi di frenatura, basse velocità nei tratti più abitati, sostituzione di opere obsolete come alcuni ponti in ferro.

Scarica il documento integrale da <http://www.notavbrennero.info/doc/la-capacit-potenziale-di-trasporto-merci-della-ferrovia-storica-del-brennero>

Tratto da www.notavbrennero.info

Le tracce del modello economico-finanziario per la costruzione del tunnel ferroviario di base del Brennero e della linea di accesso Sud

Sintesi - La legge obiettivo n. 443/2001 e le norme che vi hanno dato attuazione tra il 2002 e il 2014 non hanno ovviamente preso atto delle degenerazioni prodotte dalle scelte del precedente decennio in materia di grandi opere e specialmente di linee TAV. Vi hanno perciò puntato nuovamente ed hanno previsto che - date le crescenti difficoltà dei bilanci pubblici - andavano realizzate con prevalente intervento di capitali privati e quindi con le modalità del partenariato pubblico-privato (specialmente con la finanza di progetto).

Conformemente, il quadro normativo consolidato che governava la progettazione e l'esecuzione dei lavori pubblici in Italia è stato progressivamente, ulteriormente distorto¹:

- le grandi opere sono state affidate a conglomerati di imprese di grandi dimensioni, intermedie verso appaltatori e subappaltatori, con innovazioni che hanno enfatizzato il ruolo del capitale privato, consolidato i suoi vantaggi (in termini di prezzi ottenuti, durata della gestione economica delle opere realizzate, abbattimento dei fattori di rischio, garanzie di redditività degli investimenti), aumentato i costi totali degli interventi e sottratto alla pubblica amministrazione il controllo sulla formazione e le varianti dei progetti;
- hanno perduto importanza i piccoli lavori pubblici utili diffusi sul territorio, disponibili per le piccole imprese con il sistema dell'appalto diretto, suscettibili di creare molta occupazione, controllabili senza sforzo anche da amministrazioni locali.

Ma gli ultimi anni non sono trascorsi senza che emergessero le gravi contraddizioni dei meccanismi astrattamente disegnati². La realizzazione delle grandi opere è stata costellata da extraprofiti, incrementi abnormi di costi, episodi di corruzione, infiltrazioni della criminalità organizzata, gravi inceppamenti burocratici, sprechi. È un sistema in crisi di consensi³.

In ogni caso le grandi difficoltà economiche di tutto il sistema Italia hanno aumentato di molto sia la resistenza del capitale privato ad assumere rischi anche molto bassi sia la resistenza delle istituzioni finanziarie ad erogare prestiti per questi obiettivi. Non è neppure bastata la sconcertante quantità di incentivi economici e fiscali messi in campo a favore dei privati dai Governi degli anni

1. Per un panorama generale su questo tipo di involuzione cfr. www.notavbrennero.info, Le nuove misure per favorire la costruzione delle infrastrutture strategiche in Italia, 27.4.2014, alla pagina <http://www.notavbrennero.info/doc/le-nuove-misure-favorire-la-costruzione-delle-infrastrutture-strategiche-italia> e il video dell'intervento di Ivan Cicconi a Rovereto il 12.6.2014 alla pagina <http://www.notavbrennero.info/galleria/gli-enormi-costi-delle-grandi-opere-italia-ivan-cicconi-rovereto-il-1262014>.
2. Non è certo un caso che questi meccanismi siano stati messi sotto osservazione dalla UE come fattori di indebita e dissimulata riallocazione del rischio a svantaggio del soggetto aggiudicatore e si siano segnalati come roduttori di nuovo indebitamento pubblico, sia trasparente che occulto. Per queste ragioni destano sospetti le recenti spinte a creare un ristretto numero di c.d. centrali uniche di committenza e di acquisizione di beni, servizi e lavori.
3. Ma non se ne esce criticando la legge obiettivo perché ha prodotto la corsa locale alle opere non essenziali (le opere inserite nel Programma delle infrastrutture strategiche sono diventate diverse centinaia per un teorico costo attuale totale di 233 miliardi) e immaginando di riformarla concentrandosi sulle grandi infrastrutture prioritarie: (cfr. Edilizia e Territorio, 24.7.2014, Con lo Sblocca Italia addio al «groviglio» della legge obiettivo: solo dieci priorità, alla pagina <http://www.ediliziaeterritorio.ilsole24ore.com/art/norme/2014-07-24/sblocca-italia-addio-groviglio-110530.php?uid=AbBG7O6J>).

Il movimento trentino No TAV acquista collettivamente un terreno per impedire la costruzione dell'opera e per organizzare un presidio permanente

La campagna per l'acquisto collettivo di un terreno in Trentino per opporsi ai cantieri dell'alta velocità ferroviaria è stata lanciata all'inizio del 2014 dal Coordinamento Trentino No TAV e da 4 Comitati locali No TAV ed è concretamente partita all'inizio dell'estate. E' terminata il 31.10.2014, l'atto formale di acquisto è previsto il 14.11.2014 e interessa due particelle catastali poste in prossimità di un tratto all'aperto del tracciato di progetto.

Superata qualche difficoltà iniziale la campagna ha ottenuto un successo importante con 710 acquirenti e molti contributi in denaro, forse spinti anche dalle lotte di fine ottobre contro i primi tentativi di svolgere sondaggi geognostici in alcune aree interessate dal tracciato di progetto.

È stata un'iniziativa senza precedenti in Trentino, che ha coinvolto persone diverse per età, estrazione politica e ceto sociale unite dall'intento di opporsi concretamente a un'opera che devasterebbe irrimediabilmente il territorio dal punto di vista ambientale ed economico.

Le ragioni del NO a quest'opera sono solide, a tutt'oggi mai contro battute da nessuno dei promotori, confermate anche da posizioni scientifiche indipendenti, ma non bastano a fermarla perché troppi sono gli interessi economici delle grandi imprese certe di aggiudicarsi gli affidamenti per la costruzione e troppi sono gli interessi politici delle classi dirigenti che puntano a riprodurre potere con la lunga gestione (35/40 anni) della fase di realizzazione.

Le sentenze piovute sui costruttori del TAV negli ultimi anni in Italia non hanno fatto che confermare, direttamente o indirettamente, quello ciò che i movimenti No TAV e gli altri che contrastano in generale le grandi opere dicono da anni senza bisogno di tribunali: questi interventi sono finalizzati esclusivamente allo spostamento di ricchezza collettiva in mani private lucrando consapevolmente sulla distruzione dei territori.

I promotori dell'opera in Alto Adige, Trentino e Provincia di Verona sono riusciti finora a realizzare quasi il 10% della galleria di base del Brennero (si tratta però quasi solo di opere accessorie), hanno l'appoggio governativo (il Presidente del Consiglio recentemente ha dichiarato che in Trentino Alto Adige la popolazione non si oppone all'opera), risorse finanziarie modeste (anche se in misura lontanissima dalle stime di costo reale) ma sufficienti per proseguire gli sprechi, il sostegno di una stampa locale sostanzialmente uniformata alle loro attese, una tracotanza che conta all'occorrenza sulla repressione.

Per fermare il progetto della nuova ferrovia AV/AC lungo il corridoio del Brennero il Trentino è la provincia in cui oggi le possibilità sono maggiori.

Il movimento No TAV trentino ha svolto fin dal 2006 un'attività di controinformazione importante ampliando le opposizioni nette e le opinioni critiche verso il progetto, ha mobilitato nel tempo migliaia di persone con tante iniziative centrali e locali di ogni tipo, è determinato. L'acquisizione della proprietà del terreno servirà non solo per rendere concretamente difficili eventuali ingressi per indagini preparatorie, occupazioni temporanee ed espropri ma anche per costruire un presidio permanente sede di attività di controinformazione, scambi, assemblee e vita sociale.

No Superstrada Pedemontana Veneta

Di Lanfranco Tarabini

SPV è l'esempio paradigmatico del "sistema Galan": un modello amministrativo-economico-culturale che affonda le sue radici negli ultimi decenni del secolo scorso e si sviluppa e fiorisce con grande evidenza nel primo decennio del nuovo secolo. SPV è la concretizzazione di un intreccio di interessi economici e politici che per finanziarsi dilapidano il patrimonio ecologico collettivo.

Pensata negli anni 90 sostanzialmente come ampliamento della "Nuova Gasparona", importante (arteria stradale realizzata negli anni ottanta) che collega Thiene a Bassano e prolungamento verso Treviso, diviene negli anni l'ennesima "grande opera" dalla quale far colare il grasso per amici e amici degli amici.

SPV nella sua attuale configurazione nasce per volontà delle stesse persone che sono coinvolte nell'inchiesta MOSE: solo per fare 4 nomi: Galan, Baita, Minutillo e Chisso.

Basta guardare la differenza di composizione della Società Pedemontana SpA costituita per progettare e realizzare l'opera per capire come una società a capitale prevalentemente pubblico diviene in poco tempo una società a grande prevalenza di capitale privato. In particolare, detentori di quote della società sono società di proprietà o controllate dalle persone nominate sopra. L'intreccio tra politica ed economia è tale che la Regione, pur di aggiudicare gli appalti alle società amiche, si inventa norme giuridiche come il "diritto di prelazione".

Con questa norma si stabilisce che la società proponente un'opera, in caso di perdita della gara d'asta in favore di un'altra società, possa far valere il proprio diritto di realizzazione dell'opera al costo proposto dalla società vincitrice.

Ed è quello che succede nel 2009: quando Pedemontana SpA perde la gara in favore di SIS (attuale concessionario) fa valere il diritto di prelazione. Peccato che i signori del cemento non avessero fatto i conti con il TAR che ritiene illegittima la norma e assegna la concessione (costruzione e gestione per un periodo di 39 anni) a SIS.

Insomma per una volta il sistema Galan fa cilecca e lascia i soliti noti a bocca asciutta.

Quindi tutto bene?

Per niente.

Infatti, chiunque sia a realizzare l'opera, essa si rivela per quello che è, ossia una mastodontica colata di cemento di 94 km di lunghezza più tutti gli annessi quali caselli di esazione, aree di servizio, piazzole, complanari, vie di afferenza. Il costo di SPV è levitato dai 300 milioni di euro stanziati nel 2000 a 2.250 milioni di euro calcolati oggi: quasi 8 volte tanto.

Nel 2009 il governo Berlusconi, su richiesta di Galan, nomina un commissario per l'emergenza con poteri straordinari che si avvarrà da quel momento in poi di ordinanze di protezione civile per approvare progetti, varianti e per effettuare entrate in possesso dei terreni ed espropri.

Da quel momento, i cittadini sono privati della possibilità di dissentire o di obiettare alcunché rispetto all'opera, mentre i comitati che si rivolgono al TAR denunciando l'illegittimità di tale nomina, si ritrovano le sentenze congelate dal consiglio di stato.

Nel frattempo i lavori cominciano in pompa magna, con tagli di nastri e bottiglie di prosecco, con l'appoggio di tutti i media main stream che esaltano le magnifiche sorti e progressive dell'opera nonché la magica formula del project financing che, miracolosamente, permettono di avere opere grandiose a costo zero perché i costi se li accolla il soggetto privato che recupererà l'investimento grazie alla gestione (pedaggiamento) del periodo di gestione.

Peccato che la realtà sia diversa. Regione Veneto pagherà come minimo 1000 milioni di euro (1 miliardo) ossia quasi la metà del costo totale. E in futuro sono possibili ulteriori variazioni e contributi, come scritto nella convenzione economica tra Regione e concessionario.

Insomma un'opera realizzata con soldi pubblici, che va a creare nuovo debito sia economico che ambientale (consumo di suolo, emissioni nocive e interferenza con le falde acquifere) e che si innesta perfettamente nel filone delle grandi opere italiane e si aggiunge ad altre come MOSE, TAV, ORTE-MESTRE, VALDASTICO, VALSUGANA, NOGARA MARE, BREBEMI, PEDEMONTANA LOMBARDA, EXPO, ecc. ecc.

No Nuova Valsugana

Tutti possiamo contribuire a fermare questa devastazione perché l'acqua che beviamo è di tutti, la terra che coltiviamo serve a tutti, perché la costruzione di una supera strada non ti migliora la vita, non vogliamo mangiare cemento e OGM!

La difesa del nostro territorio non può essere delegata al politico di turno ma spetta solo a noi!

All'inizio del 2012 la Regione Veneto ha dato la sua approvazione ad un progetto di miglioramento della viabilità del tratto Castelfranco-Rivalta (San Nazario – Valsugana): **circa 30 km di nuova superstrada a pagamento.**

Il progetto prevede l'innesto con la nuova Pedemontana all'altezza della circonvallazione ovest di Castelfranco Veneto, per poi proseguire verso nord fino al **massiccio del Grappa, che verrà sventrato da tre gallerie per una lunghezza totale di circa 11 Km.**, fino allo svincolo di Rivalta in comune di San Nazario.



Complessivamente l'opera interessa il territorio di 9 comuni: San Nazario, Solagna, Pove, Romano di Ezzelino, Cassola, Rosà, Rossano Veneto, Loria, Castelfranco >Veneto e Castello di Godego.

Si parla di circa centomila abitanti coinvolti.

Questo progetto è presentato come una soluzione ai problemi di viabilità della SS47 Valsugana individuati principalmente nell'imbottigliamento in corrispondenza del semaforo di Carpanè (Valstagna), nelle giornate di rientro dalle ferie a bollino rosso. A ulteriore giustificazione di questo progetto viene previsto un aumento del traffico lungo l'asse Bassano-Trento di circa il 200%, previsione estremamente discutibile dati sia il trend attuale che vede una diminuzione, non un aumento, del traffico (i dati reali, infatti,8, discrepano già del 15% dalle previsioni del 2001 sopra citate) sia dal fatto **che il progetto sarà realizzato in project financing, formula che prevede l'obbligo per l'ente pubblico committente (la regione) della copertura alle ditte costruttrici dell'eventuale mancato profitto,** (che nel nostro caso si concretizza negli introiti derivanti dai pedaggi).

Questa forma legislativa derivata dalla legge obbiettivo, permette alle ditte appaltatrici di azzerare il rischio di impresa (possono arrivare ad ottenere fino al 100% del rimborso dei costi di costruzione) privandole di qualsiasi interesse a realizzare bene, velocemente ed in maniera economica l'opera.

Il project financing è un'istigazione a delinquere!

Per farsi un'idea di chi siano i personaggi coinvolti in tutto questo basterebbe citare un solo nome: Baita, ex amministratore delegato della Mantovani Costruzioni, importante impresa nel settore degli appalti pubblici con commesse che vanno dal Mose di Venezia all'Expo2015 di Milano. L'accusa per lui è associazione a delinquere finalizzata all'evasione fiscale tramite un giro di fatture false che ha portato all'emersione di 10 milioni di euro sporchi destinati a pagare tangenti per assicurarsi il monopolio negli appalti delle grandi opere in Veneto. In manette, oltre a Baita, sono finiti William Colombelli, titolare della BMC Broker, cartiera privilegiata utilizzata da Baita, Nicolò Buson, responsabile amministrativo della Mantovani e Claudia Minutillo, della società Adria Infrastrutture, nonché ex segretaria dell'ex governatore del veneto Giancarlo Galan.

I nomi di Baita, Buson, Colombelli e Minutillo rappresentano le macerie di un partito degli affari i cui esponenti da anni si spartiscono gli appalti delle grandi opere pubbliche regionali.

Dallo studio di progettazione "Altieri!", alla "Mantovani Costruzioni" e la "Gemmo Impianti" che si occupano dell'esecuzione delle opere, dalla "Assidoge" di Mirano, società di brokeraggio per le consulenze e le coperture assicurative alle aziende sanitarie locali, fino alla "Serenissima Ristorazione" attiva per le mense e i catering, le ditte (molto vicine all'europarlamentare del Pdl Lia

sartori, non mente politica di Galan) che si aggiudicano gli appalti sono sempre le stesse; una cordata che si spartisce un mercato il cui valore si aggira intorno ai 2 miliardi e mezzo di euro.

E' in questo contesto, marcio a dir poco, che si cala anche la Nuova Valsugana.

L'opera verrebbe realizzata nell'area del massiccio del Grappa, definita dalla stessa regione Veneto come "uno dei più interessanti, complessi e diversificati ambienti della montagna Veneta". Ci si appresta a devastare un immenso patrimonio comune, a innalzare i livelli di inquinamento nell'area del massiccio, a distruggere una delle poche aree agricole e montane ancora preservate da una forte e invasiva presenza antropica.

Come se non bastasse, il progetto omette importantissime valutazioni riguardo l'impatto dell'opera sulla conformazione idrogeologica dell'area interessata.

Il traforo riguarda gli strati più bassi costituiti da dolomia e calcari grigi, rocce carsificabili e quindi soggette ad ospitare al proprio interno grandi sistemi idrogeologici ricchissimi d'acqua. La presenza di sorgenti, quali quelle dei Fontanazzi di Solagna, testimonia l'importanza dei sistemi carsici coinvolti dall'opera che rischiano di essere fortemente compromessi, soprattutto sotto l'aspetto qualitativo. L'asportazione di milioni di metri cubi di rocce dovute allo scavo del traforo rischia di rovinare una risorsa che negli anni a venire diventerà sempre più strategica per l'uomo e per le sue attività. I Fontanazzi di Solagna allo stato attuale non sono sfruttati per scopi idropotabili ma in un prossimo futuro potrebbero diventare una delle fonti principali di attingimento come avviene già per i Fontanazzi di Cismon e le acque dell'Oliero che dissetano rispettivamente la Valbrenta, il bassanese e l'Altopiano di Asiago. Questa previsione è data dal fatto che le fonti di pianura (pozzi, acque superficiali) sono sempre più sottoposte alle pressioni antropiche (sfruttamento eccessivo ed inquinamento), a differenza delle immense riserve presenti all'interno delle nostre montagne.

Difendere la totale integrità delle nostre sorgenti significa difendere il nostro futuro!

Viene da chiedersi se per risolvere il problema della ss47 Valsugana sia necessaria una superstrada a pagamento che ci costringa a pagare la sua realizzazione con la distruzione di un ecosistema, l'inquinamento delle falde acquifere sottostanti, nonché a risarcire tramite fondi pubblici le ditte costruttrici del loro mancato profitto.

E' su questa domanda che è venuto a crearsi un eterogeneo gruppo critico che si pone come obiettivi il capire e il contrastare quest'opera che si preannuncia devastante per il territorio che circonda, per la nostra vita quotidiana e per la nostra salute.

Tra la realizzazione della grande opera in costruzione in Val di Susa e quella in fase di progettazione sul nostro territorio, è certo possibile tracciare più di un parallelismo: sia per quanto riguarda il tema della devastazione ambientale, sia per la logica del profitto per pochi a scapito di molti, sia infine perché in questo tipo di interventi si esplicita la volontà delle istituzioni di decidere delle vite delle persone senza chiedere ne rendere conto a nessuno.

Nell'ambito di lotta per il territorio, la mobilitazione che si è venuta a creare in Val di Susa rappresenta un solido esempio per le pratiche di autorganizzazione adottate, per la capacità di presa di decisioni collettive e per la forte solidarietà e complicità venutasi a creare tra gli abitanti del territorio interessato.

In Val di Susa da più di 20 anni molte persone scelgono di difendere il proprio territorio da un'azione economica mirata, messa in atto dai diversi governi susseguiti fino ad ora in Itaklia. In gioco c'è la salute di migliaia di persone e il deturpamento di un'area di importante interesse storico ed ambientale.

Per difendere questo pezzo di territorio partecipano famiglie, anziani, bambini, studenti, agricoltori, operai, negozianti e molte associazioni ognuno determinato nel suo piccolo a contribuire, a bloccare un'opera inutile e devastante.

Non sono soli, molte persone da tutta Italia e dall'Europa li appoggiano. Questa mobilitazione generale per un no senza se e senza ma coinvolge migliaia di persone, pronte a spiegare perché sono state sfrattate dalle loro terre in nome di un'opera imposta dall'alto, a passare assieme momenti di convivialità, a organizzare autonomamente assemblee e manifestazioni, ad acquistare un metro quadro di terreno a testa come azione in difesa della propria terra ma anche a recidere le reti di un immenso cantiere che attanaglia il loro territorio e le loro vite.

Per info e contatti: no-nuovavalsugana@libero.it

Indice

| | |
|---|----------------|
| TAV, PEDEMONTANA, NUOVA VALSUGANA di AltrAgricoltura Nord Est | pag. 2 |
| Di terra di Cuore di TAV | pag. 3 |
| Intervista a Luca Abbà Tratto da “ A sarà dūra! Storie di vita e di militanza No Tav” | pag. 4 |
| Alta velocità e capitalismo di Ivan Cicconi. | pag. 7 |
| Il treno di paglia Tratto da notav.info | pag. 8 |
| Credito esaurito – comunicato notav Tratto da notav.info | pag. 9 |
| «Tav, un bluff i fondi non ci sono» Tratto da Il Mattino di Padova | pag. 10 |
| TAV Brennero: un’opera inutile e dannosa da 63 miliardi di euro #notav di Riccardo Fraccaro | pag. 11 |
| La capacità potenziale di trasporto merci della ferrovia storica del brennero Tratto da www.notavbrennero.info | pag. 13 |
| Le tracce del modello economico-finanziario per la costruzione del tunnel ferroviario di base del Brennero e della linea di accesso Sud Tratto da www.notavbrennero.info | pag. 14 |
| Il movimento trentino No TAV acquista collettivamente un terreno per impedire la costruzione dell’opera e per organizzare un presidio permanente Tratto da www.notavbrennero.info | pag. 15 |
| No Superstrada Pedemontana Veneta Di Lanfranco Tarabini | pag. 16 |
| No Nuova Valsugana Di comitato No-nuova valsugana | pag. 17 |