

tradizionali, che si vedrà aumentare sempre di più il prezzo del biglietto. Così diventa chiaro a tutti che questo progresso tecnologico, è sfacclatamente al servizio di pochi. A casa di Necci si incontrano Berlusconi e D'Alema, il tentativo per un governo Maccanico dalle larghe intese è cosa sua. Anche in Francia è socialista con François Mitterrand e gollista con Edouard Balladur e Jacques Chirac. Il progresso a tutti i costi, lo scempio della montagna e della valle, la spettacolarizzazione, il mito delle opere faraoniche, che come bulldozer "vanno avanti" distruggendo la natura, rendendo la vita sempre più caotica e in pericolo; il ricatto della militarizzazione sovranazionale, l'impersonalità delle opere in cui sempre si sacrificano quelli che chiamano "interessi particolari" per lo sviluppo della civiltà. Leggendo le denunce e le proposte del comitato No Tav emerge che basterebbe una ristrutturazione e la modernizzazione della ferrovia esistente, per avere una viabilità efficiente.

È in gioco il concetto stesso di democrazia: stiamo infatti assistendo ad un' arrogante gestione del potere, che si ammanta il diritto di decisione della maggioranza per coprire, nell' indifferenza dei più, l'interesse di pochi. Gli scenari che si presentano in Val Susa non sono sempre limpidi: già da 15 anni politici ed imprenditori hanno coltivato il mito dell'alta velocità raccontando palle sulle manovre lobbistiche volte a rimuovere cavilli legislativi, procedure "eccessivamente garantiste" considerate ostacolanti; svelano, dietro gli slogan roboanti, il banale tentativo di accaparrarsi qualche briciola della grande torta; dimostrano la futura insostenibilità economica, al momento occultata con trucchi da "finanza creativa", di un simile mega-progetto. "L'alta velocità ferroviaria è nata a metà degli anni '80 in sede politica. La peculiarità di questa vicenda è che ci si trova di fronte a persone che hanno programmato un disastro ambientale ed economico, sapendo perfettamente di farlo.

Per quanto riguarda la Tav Torino-Lione, nessuno spiega i rischi connessi alla presenza di amianto e uranio nelle montagne da perforare e dello smaltimento della terra di scavo, si sa comunque che la principale società di perforazione del Mondo si è ritirata dall'affare, verosimilmente per le difficoltà incontrate, lasciando il suo posto alla **Rocksoil** del ministro Lunardi, debitamente nascosta dietro una catena di subappalti.

Un' opera che promette di trasformare un' intera valle (già dissestata da una viabilità quasi esclusivamente di transito), in un mega cantiere della durata programmata di oltre 13-15 anni, destinati verosimilmente, sulla base di tutte le esperienze pregresse, a raddoppiare, e per il quale si prevede di scaricare sul fondo valle diversi milioni di tonnellate di detriti inquinati e inquinanti. Una spesa colossale oltre 15 miliardi di euro. Con la stessa sfacclataggine il lobbismo nostrano, specie col governo che si succedono dopo il '94, mostra apertamente di patire i vincoli dell'Europa ed allora, in palese contrasto con i principi di Bruxelles, si preparano ed approvano provvedimenti legislativi (Legge-Obiettivo) per rendere più sbrigativa in Italia la costruzione di infrastrutture; iniziano naturalmente a verificarsi casi di conflitto tra le nostre prassi nazionali e la normativa comunitaria, che portano talora all'apertura presso la UE di procedure di infrazione con relative sanzioni per l'Italia. Gli Appalti pilotati cominciano a Venaus, la località della Valsusa dove dovrebbe iniziare il supertunnel di 53 Km che dovrebbe passare sotto la montagna e sbucare in Francia. La società che guida le danze è l'appositamente costituita Ltf (Lyon Turin ferroviaire), impresa pubblica controllata a metà dalle ferrovie francesi (Rff) e a metà da quelle italiane (Rfi). Il primo appalto Ltf è per la progettazione della discenderia di Venaus, cioè la galleria di servizio del supertunnel. Per accaparrarselo, si mette in moto una varlopinata compagnia di furbetti del tunnelino. **Vincenzo Procopio**, titolare della società Stt, è il vincitore designato. **Ugo Martinat**, viceministro delle Infrastrutture e uomo di An, è il suo santo in paradiso. **Paolo Comastri**, direttore generale di Ltf, e **Walter Benedetto**, responsabile della direzione costruzione di Ltf, sono gli angeli che scendono dal paradiso per far avverare i desideri di Procopio e Martinat. Le indagini della procura di Torino sulla gara truccata di Venaus nascono per caso. Nel dicembre 2003, infatti, arrivano per posta quattro buste contenenti strani auguri di natale: una cartuccia Smith & Wesson calibro 40. Due sono recapitate a Procopio, agli indirizzi di casa e dell'ufficio, una a **Gianni Desiderio**, del comitato direttivo dell'agenzia olimpica, la quarta a un tale **Arcidiacono**. Per scoprire chi è il mittente della minaccia e proteggere i 4 destinatari, la procura mette sotto controllo i loro telefoni. Dalle conversazioni registrate, i magistrati capiscono che i 4 si stanno dando molto da fare, insieme ad altri, per gli appalti piemontesi. Gli uomini della Ltf, Comastri e Benedetto, ma anche Desiderio, spifferano a Procopio tutti i segreti dell'appalto. Gli raccontano che alla gara è interessata l' Alpina del costruttore **Marcellino Gavio**. Smaniano per farlo vincere. Un regalo ad An, Procopio trova il modo di sdebitarsi. Il 19/3/04 parte un bonifico di 23 mila euro. La conferma arriva dalla stessa segreteria di Martinat: il 7/5/04, **Alfredo Calvani**, dello staff del ministro, chiama Procopio e gli conferma che il bonifico è arrivato. Intanto Procopio e Comastri s'incontrano anche di persona, mercoledì 24 marzo 2003. Commentano i magistrati: «È un grave indizio di turbativa e di collusione. Non vi è altro modo di valutare l'incontro riservato, pochi giorni prima della chiusura dei termini per presentare le domande, tra uno dei potenziali concorrenti ad un'asta pubblica ed il più alto dirigente del committente». Nella riunione, Comastri spiega a Procopio che per vincere deve associarsi con un'altra impresa, la Mm di Milano. Detto, fatto: Procopio telefona a **Maria Rosaria Campitelli**, della Mm, e le dice che devono unire le forze. A questo punto, l'allegria compagnia mette a punto l'offerta. Benedetto, nominato da Comastri presidente della commissione tecnica di gara, si mette a disposizione di Procopio. Gli spiega come fare la relazione tecnica, come calcolare i prezzi, come rispettare le regole francesi per le offerte, diverse da quelle italiane. Per evitare sorprese, la presidenza della commissione per l'aggiudicazione della gara, che dovrà far vincere la Stt di Procopio associata all'Mm, viene affidata ad **Adolfo Colombo**, che dell'Mm è stato direttore generale dal 1994 al 2000 e, in passato, presidente del consorzio Malpensa construction (Sea-Mm) per la costruzione del nuovo aeroporto della Malpensa, nonché presidente del consorzio Mm-Sogemi per il potenziamento dei mercati all'ingrosso di Milano. Malgrado tante cautele, l'entralazzo naufraga: un banale errore di redazione della domanda fa escludere dalla gara l'associazione Stt-Mm. Passa avanti un'altra società, la Geodata: «Invisa al ministro perché appartiene all'opposta corrente politica» e dotata però anch'essa dei suoi santi in paradiso (l'ingegner **Alessandro Macchi**, membro della commissione per la gara di Venaus). Un giro di telefonate, e la gara arriva: la gara viene annullata e si comincia tutto da capo. Così Procopio corregge gli errori e s'appresta a presentare la sua domanda. I magistrati torinesi chiedono che gli sia impedito di partecipare, per un periodo di tempo, alle gare d'appalto. Il giudice per le indagini preliminari dice no, anche perché ritiene che non si possa procedere nei confronti di personaggi coinvolti in una gara indetta dalla Ltf, società di diritto francese, con sede a Chambéry. Blindati e intoccabili, dunque, gli appalti della Valsusa: non c'è corruzione, non c'è tangente che tenga, ci pensino i francesi, se ne hanno voglia. Ma il tribunale del riesame nel settembre 2006 ribalta la decisione. Ltf è stata incaricata dal governo italiano, oltre che da quello francese, di essere «stazione appaltante» e di indire pubbliche gare, dunque è a tutti gli effetti parte della pubblica amministrazione. «E' del tutto irrilevante verificare il luogo in cui la gara è stata indetta e la legge di quale dei 2 stati regolamenterà l'esecuzione dell'appalto». Il tribunale del riesame, stabilito che la trasparenza e la correttezza delle gare, devono valere anche per la Ltf, accoglie il ricorso della procura di Torino e blocca l'attività dell'ing. Procopio. Con una motivazione durissima nei confronti della «dsinvolta spregiudicatezza dimostrata e in particolare la pervicacia con la quale ha continuato a insistere nella turbativa della gara per la discenderia di Venaus, anche quando era stata quasi assegnata ad altro concorrente». Indagato anche il santo in paradiso di Procopio, il viceministro **Martinat**. Nel frattempo, però, la gara è stata rifatta e a vincere è stata una new entry: la **Cmc**, cooperativa rossa di Ravenna. Cambia così anche l'atteggiamento dei vertici Ds nei confronti del supertunnel della Valsusa. **Mercedes Bresso**, la presidente della Regione, è oggi una moderata ma ferma sostenitrice dell'alta velocità. Eppure nel 2000 dichiarava: «Non barattiamo e non spezziamo il nostro tracciato. La soluzione Alpetunnel ha un impatto sulla valle a dir poco devastante. E prevista un'uscita del tunnel che avrà effetti disastrosi. Così come la stazione di sorpasso di Bruzolo e la stessa occupazione dei terreni della parte bassa della valle. Vogliamo che ci sia un confronto tecnico e politico che vada fino in fondo. E che porti a una decisione definitiva». Parole oggi dimenticate. Accanto a **Cmc**, nello stesso gruppo di imprese, si trova la **Cogels**, titolare **Giovanni Berlino**, indagato in passato per reati ambientali a Ivrea e arrestato, nel '91, per corruzione ad Aosta (insieme a **Bruno Binasco**, il braccio destro del costruttore **Marcellino Gavio**). L'inchiesta era quella della procura d'Aosta sugli appalti truccati per il raccordo della autostrada Torino-Aosta e per la statale del Gran san Bernardo. Nel corso di quella indagine, ricevette un avviso di garanzia anche il protettore politico di Bertino, **Giuseppe Botta**, gran signore delle tessere ai bei tempi della Dc, quando era anche presidente della commissione Lavori pubblici della Camera. Tutto finì con Botta assolto e Bertino, invece, condannato in appello a 1 anno e 6 mesi. Oggi Giuseppe Botta ha passato il testimone politico al figlio, **Franco Maria Botta**, esponente dell' Udc, molto vicino a **Pierferdinando Casini**. Dopo essere stato assessore nella giunta regionale di Enzo Ghigo, si è candidato, per il centrodestra contro **Antonio Salta**, alla presidenza della Provincia di Torino. Una sfida che sapeva persa in partenza, ma che lo ha comunque portato a mantenere alta la sua visibilità. Oggi è consigliere regionale. E Giovanni Bertino? Il costruttore «bianco» è tornato agli appalti, in alleanza coi rossi della **Cmc**. Proprio per vicende legate alla TAV Spa furono indagati negli anni '90, Bettino Craxi, Lorenzo Necci, Eugenio Maraini (ex presidente di Italferr Spa).



Fin dal 1990 in Val Susa, si è formato un forte movimento eterogeneo che ha lottato per la propria valle, nel marzo scorso, la regione, non riuscendo "a mediare" con il movimento di Venaus, decide di aprire i cantieri nella valle accanto, la val Sangone che insorge e si alleanza con il movimento No Tav. I 564 Km della Tav italiana, sono stati i più cari del mondo, hanno avuto un costo di 32 milioni di euro al km, contro i 10 pagati dai francesi (1549 km), e i 9 degli spagnoli (1030 km). La Fs calcola che i 647 km di nuove linee avranno un costo di 45 milioni di euro al km contro i 13-15 del francesi che recentemente sulla tratta Parigi-Strasburgo, con il super treno V150 mod. Tgv, hanno battuto il record inquietante di 574 km all'ora. Per la tratta Torino-Novara sono stati spesi 54 milioni, per la Milano-Bologna 31 milioni, la Roma-Napoli è costata 24 milioni e la Palermo-Mestre 19 milioni di euro al km.

Lotta dal basso contro il potere dei soldi, sù la testa compagni, è arrivata la possibilità, per l'italiano medio, di togliere la testa dalla sabbia e difendersi, osservando attorno, attentamente quello che succede a nostra insaputa, è l'unica arma culturale che ci rimane ... **Controllare il controllore !!!**



NO TAV



Ricercatori senza padroni
spiritiliberi@inventati.org
Individualità Anarchiche