Unione Sindacale di Base

Niente soldi per i contratti?... e i soldi degli italiani? Spariscono ad "Alta Velocità" !

Noi della Valsusa? Siamo fuori dal tunnel

Altro che egoisti e localisti. Vivono da vent'anni in un grande cantiere. E ora hanno detto basta. Perché la nuova linea ferroviaria non serve. Perché temono l'amianto degli scavi. Perché sanno che i lavori stanno aprendo una nuova Tangentopoli, con vecchi protagonisti.

Inchiesta sulla TAV pubblicata dal settimanale "Diario", in data 25 novembre 2005, a firma Gianni Barbacetto.



Nazionale, 08/12/2005

Il più grande scontro mai avvenuto in Italia tra interessi generali e interessi particolari. Tra i bisogni del Paese, anzi dell'Europa, e le richieste dei Nimby («not in my backyard»), quelli che dicono: ovunque, ma non nel mio cortile. Questo è Valsusa, secondo la vulgata corrente. C'è da fare una grande opera utile per il Paese, anzi per l'Europa. Il più lungo tunnel ferroviario del continente. La meraviglia – nome in codice: Corridoio 5 – che permetterà di unire Lisbona a Kiev. La soluzione che passando sotto le Alpi ridurrà da quattro ore a un'ora e mezzo i tempi di percorrenza tra Torino e Lione. Ma di più: il miracolo che permetterà di togliere un fiume di camion inquinanti dalla strada e di convogliarli su rotaia; il portento che quadruplicherà le capacità della ferrovia.

Di fronte a queste meraviglie, che dovrebbero far gongolare anche i verdi più verdi, un manipolo di oppositori si schiera invece inspiegabilmente contro, rifiuta il progresso, minaccia di fare le barricate. Nemici della modernità, Nimby, inguaribili egoisti: dal vescovo ai sindaci, dal presidente della Comunità montana all'ultimo dei valligiani. In questi chiari di luna, compito delle forze politiche responsabili, di destra e di sinistra, da Berlusconi a Fassino, è far capire che gli egoismi localistici non possono fermare i grandi progetti. Tutto chiaro, dunque, e fine dell'inchiesta vecchio stile.
Ma è proprio così? No. Perché chi voglia capire senza preconcetti che cos'è l'Alpetunnel del Frejus, chi provi senza partito preso né preclusioni ideologiche ad addentrarsi nel mare di cifre, tabelle, disegni, cartine, progetti, rapporti, finisce per scoprire che l'operazione Valsusa è (anche) una grande manovra di disinformazione. Ma procediamo con ordine.

Una valle paziente. Nimby? Venite qui a spiegarglielo, a quelli che in Valsusa ci abitano, che sono egoisti. Vivono da vent'anni in un cantiere. Ne hanno visti, di funzionari romani e di burocrati torinesi. Ne hanno sentite, di mirabolanti promesse. Hanno assistito al raddoppio della ferrovia (concluso nel 1977), che nei progetti doveva avere un traffico di 15 milioni di tonnellate di merci l'anno (mai raggiunto). Hanno visto crescere l'autostrada (aperta al traffico nel 1992), costruita nel loro fondovalle, ricavata nel letto della Dora. Hanno aspettato l'edificazione dei nuovi argini, che ancora non sono finiti. Hanno visto scavare le gallerie autostradali sul fronte di frana. Hanno subìto l'alluvione del 2000, perché il fiume si è alla fine vendicato. Hanno visto sorgere l'elettrodotto di Venaus. La centrale elettrica di Pont Ventoux. E hanno constatato che cos'è successo a Bardonecchia: l'unico Comune del Nord sciolto per mafia, perché i cantieri e i subappalti all'italiana hanno portato la 'ndrangheta al potere, con seguito di richieste di pizzo e traffici di eroina e cocaina e occupazione delle istituzioni.
Con tutto ciò, alcuni abitanti della Val di Susa stanno ancora aspettando i rimborsi degli espropri compiuti vent'anni fa per tracciare l'autostrada: molti soldi non sono ancora arrivati... Ne hanno viste di cose, ne hanno sentite di promesse, ne hanno conosciute di facce di bronzo. E oggi non si fidano più, racconta Claudio Giorno, ambientalista e sindacalista, per anni considerato troppo verde dai rossi e troppo rosso dai verdi.
Aggiungeteci un piccolo particolare: nell'area tra Borgone e Bussoleno, dove dovrebbe essere costruito l'interscambio tra la vecchia e la nuova linea ferroviaria, continua a funzionare la Beltrame, un'acciaieria di seconda fusione, che ricicla cioè rottame e materiali ferrosi e che provoca tassi d'inquinamento (e di mortalità) tra i più alti d'Italia. È un giocattolino che pesa sull'ambiente 80 volte l'inceneritore di Brescia. E che libera nell'aria non soltanto diossina (prodotto dalla combustione), ma anche Pcb: da dove viene questo veleno? Non certo dal ferro: ma allora qualcuno sta facendo il furbo e usa la vecchia Beltrame per smaltire rifiuti proibiti? Questa però è un'altra storia e un'altra inchiesta.
Ma la pazienza dei valsusini è una, e i loro polmoni solo due. Come stupirsi se si allarmano quando vengono a sapere che, oltre alla diossina e al Pcb, nel loro cielo potrebbe arrivare anche l'amianto? A Balangero c'è la più grande cava d'amianto a cielo aperto d'Europa, ora naturalmente inattiva. Ora si viene a sapere che i detriti di scavo estratti dalle montagne (lo «smarino») saranno oltre 15 milioni di metri cubi: come dieci piramidi di Cheope. Dove metterle? Anche perché, secondo uno studio ufficiale dell'università di Siena, potrebbero

contenere significative quantità d'amianto: «La possibilità che si verifichino condizioni di rischio sanitario è assolutamente rilevante», scrive l'oncologo Edoardo Gays dell'Azienda ospedaliera San Luigi d'Orbassano. L'amianto potrebbe infatti finire per essere disperso nell'aria.
Infine c'è l'uranio. Il cuore della montagna che, in futuro, sarà trivellata è radioattivo. Ma qui siamo fin troppo avanti. Meglio tornare al presente.

Una linea (abbastanza) inutile. La nuova linea ferroviaria del Frejus è una superopera che inizia a nord di Torino, imbocca la Valsusa, scompare per due volte nella montagna, ad Alpignano e a Bussoleno, con due gallerie (di 21 e 12 chilometri). Poi vola sul viadotto di Venaus, per infilarsi infine nel supertunnel, quel «tunnel di base» di 53 chilometri che sbuca in Francia, a Saint Jean de Maurienne. Poi altre due gallerie sul versante francese, Belledonne e Chartreuse, portano la linea a collegarsi con l'alta velocità che arriva a Lione.
Il tutto costa come quattro ponti sullo Stretto di Messina. Spiega Andrea Debernardi, di Polinomia, consulente della Comunità montana della Valsusa: il preventivo è di 2,4 miliardi di euro per la tratta nazionale italiana, 6,7 per il «tunnel base», 6,1 per la tratta nazionale francese. Totale: 15,2 miliardi di euro. Previsione dei tempi di realizzazione: 15 anni. Ma in letteratura, spiega il professor Marco Ponti del Politecnico di Milano, costi e tempi si dilatano almeno del 20 per cento. Viste le prevedibili difficoltà, la superlinea potrebbe costare una ventina di miliardi di euro ed essere pronta, se tutto andrà bene, nel 2023. Finché non sarà posata l'ultima traversina, la ferrovia sarà solo un costo, senza apportare alcun beneficio almeno parziale, senza poter aver alcuna utilizzazione intermedia. E poi che cosa succederà?
Il tunnel sotto la Manica è costato meno, 13 miliardi, ed è fallito non una, ma due volte. Per mancanza di traffico. E serve a unire Parigi e Londra, non (con tutto il rispetto) Torino e Lione. La superlinea che scavalcherà le Alpi è del tutto sovradimensionata, rispetto ai bisogni. Potrebbe convogliare su rotaia merci addirittura per 100 milioni di tonnellate l'anno, con previsione di farne passare 40 milioni: ci vorrebbero 350 treni al giorno, uno ogni quattro minuti, alla velocità di 120 chilometri all'ora, alternati a treni passeggeri da 220 chilometri all'ora. Così il gioco varrebbe forse la candela.
Peccato però che il traffico ferroviario transalpino sia in calo costante dal 2000, fatta eccezione per il Sempione e il Gottardo. Dal Frejus oggi passano merci per appena 7 milioni di tonnellate l'anno (erano 10 milioni nel 1997) e non c'è alcun segnale di svolta, né realistiche previsioni di una crescita così vertiginosa. Gli scambi Italia-Francia sono da lungo tempo consolidati, sono un business maturo in cui non si prevedono nuovi, clamorosi sviluppi. Del resto è già in corso il potenziamento della linea esistente che porterà a triplicare la sua capacità, fino a oltre 20 milioni di tonnellate: a che cosa servirà, allora, la nuova linea? E comunque, perché far arrivare le merci dalla Francia a 120 chilometri all'ora, quando poi, arrivate in Italia, si fermerebbero in qualche stazione e riprenderebbero la velocità media nazionale per i treni merci, che è di 19 chilometri all'ora?
E poi il 70 per cento delle merci che ora passa dal Frejus non corre lungo la direttrice est-ovest, ma quella nord-sud: vanno e vengono da e per Digione, Bruxelles, Londra. Su questa direttrice, le nuove linee svizzere del Gottardo e del Sempione sono più competitive. Quanto agli scambi continentali sull'ipotetica linea Lisbona-Kiev, tranquilli: si spinge tanto sulla Val di

Susa come se da essa dipendessero per intero le gloriose sorti e progressive dello sviluppo continentale, ma a est di Trieste non si mette giù neppure un metro di rotaia.
Niente paura, dicono i fautori della Grande Opera: non ci sono solo le merci, ci sono anche i passeggeri. E così la linea nata come «alta velocità» per i passeggeri e poi diventata «ad alta capacità» per le merci ridiventa magicamente una linea «ad alta velocità» capace di spostare le persone lungo il mitico «Corridoio 5». Ma la grande corsa Lisbona-Kiev sarà difficile da fare, non foss'altro per il fatto che le ferrovie spagnole hanno uno scartamento diverso dal resto d'Europa. «E poi l'alta velocità c'è già. E non costa un centesimo allo Stato: si chiama Ryan Air», taglia corto il professor Marco Ponti. «Un biglietto aereo low cost ha un prezzo inferiore ai biglietti ferroviari, ma soprattutto non richiede denaro pubblico, quello che le ferrovie invece inghiottono in dosi pantagrueliche».
Difficile infine poter definire «ad alta velocità» una linea quasi tutta in galleria, intasata dai treni merci, che correrà non a 300, ma al massimo a 120 chilometri all'ora. Alla fine, come dimostra Debernardi, la tanto sbandierata «alta velocità» tra Lione e Torino farà risparmiare soltanto un'oretta. Anche perché – udite udite – per poter entrare in Torino i treni veloci dovranno correre non sulla nuova superlinea, ma sulla vecchia ferrovia già esistente.
In compenso, il nodo torinese entro cinque anni scoppierà. Anche Milano non sta benissimo quanto a sistema dei trasporti. Ma per risolvere il problema Torino e il problema Milano non ci saranno soldi: tutti impegnati nel supertunnel che piace tanto al ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi.
Treni? No, tunnel. L'architettura societaria per fare l'Alpetunnel è un'invenzione che supera perfino quella dell'alta velocità o del ponte sullo Stretto, con apparenza privata e soldi tutti pubblici. Per il nuovo Frejus si sono alleate le ferrovie francesi (Rff) e quelle italiane (Rfi) che insieme, al 50 per cento, hanno costituito la Ltf, Lyon Turin Ferroviaire, con il compito di progettare la superlinea e appaltare i lavori. In questo caso non hanno fatto neppure finta di tirare in ballo investimenti privati, project financing, redditività futura: paga Pantalone e basta. Con quali soldi, visti i conti dello Stato, resterà un mistero.
Ma l'importante è mettere in moto la macchina dei finanziamenti, che poi si autoalimenterà. A nessuno interessa veramente il risultato, che arriverà (forse) tra vent'anni. «Treni? Qui non si parla di treni, ma di tunnel», ripetono i funzionari delle ferrovie. L'importante è scavare, e cominciare il più presto possibile. Aprire cantieri. Far girare i soldi. Oggi, subito. Che cosa importa che il tunnel sotto la Manica sia già fallito due volte? E che l'Alpetunnel (200 chilometri complessivi) costi 15 miliardi di euro, mentre il molto più utile Gottardo (270 chilometri) ne costi solo 12? In tutto ciò, Ltf è il Pantalone che pagherà. Un Pantalone asimmetrico: benché il controllo della società sia al 50 per cento dei francesi e al 50 per cento degli italiani, per decisione presa da Lunardi gli italiani pagheranno di più, il 63 per cento della tratta internazionale (4,2 miliardi) più l'intera tratta nazionale (2,4 miliardi), per un totale di 6,6 miliardi di euro; eppure la supergalleria è solo 8 chilometri in territorio italiano e 45 in suolo di Francia.
Ma che importa? A incassare, tanto per cominciare, sarà la Rocksoil della famiglia Lunardi, incaricata dei «sondaggi» (le prime trivellazioni) in Francia: così sarà ipocritamente aggirato il conflitto d'interessi del signor ministro delle Infrastrutture. In Italia incasserà la Cmc di Ravenna, già pronta a iniziare i «sondaggi» sul territorio nazionale. Con la Cmc, cooperativa rossa, la Grande Opera diventa bipartisan. Benedetta anche dai vertici dei Ds, da Piero

Fassino in giù, fino all'uomo degli affari della Quercia a Torino, il molto attivo capogruppo alla Provincia Stefano Esposito. E benedetta malgrado la fiera opposizione dei diessini della Valsusa, sindaci compresi e con in testa Antonio Ferrentino, presidente della Comunità montana Bassa Valle di Susa. Ma, del resto, responsabile nazionale delle Infrastrutture per i Ds è quel Cesare De Piccoli che fu indagato e processato (e poi salvato dalla prescrizione) per aver incassato mazzette dalla Fiat, ai bei tempi di Tangentopoli, sui conti Accademia, Carassi, Linus...

Costi (tanti) e benefici (pochi). Dunque il (poco) tempo risparmiato dai (pochi) passeggeri non giustifica un investimento così massiccio. Il promesso incremento delle merci che potranno essere trasportate con i treni non combacia con previsioni attendibili su un reale aumento delle merci da trasportare. Che cosa resta, allora, della grande impresa? Ci saranno grandi benefici ambientali, ribattono i sostenitori del tunnel, perché le merci potranno passare dai camion (inquinanti) al treno. Illusione, sostiene più d'uno studioso. Il professor Angelo Tartaglia del Politecnico di Torino, consulente dei comitati NoTav, ricorda che in Italia soltanto il 17 per cento delle merci viaggia su rotaia e la quota non è purtroppo molto incrementabile. Per spostare piccoli numeri dalla gomma al ferro, bisogna sopportare costi pubblici immensi. Le ferrovie, del resto, nel loro complesso sono costate in 15 anni all'Italia quanto il Progetto Apollo agli Stati Uniti. E non abbiamo mandato nessuno sulla Luna.

Marco Ponti taglia corto: «La ferrovia è una tecnologia dell'Ottocento, è ottima per trasportare per lunghi tratti merci pesanti, che produciamo sempre meno, o grandi numeri di passeggeri nelle aree metropolitane; legname, non microchip o abiti di Armani. E poi ha bisogno di immensi finanziamenti dello Stato, che oggi non ci sono più. Ora, invece, varrebbe la pena di ridurre le emissioni differenziando i pedaggi e le tassazioni per i camion: far pagare molto quelli che inquinano di più, così da rendere economico il rinnovo del parco mezzi circolante. Così il beneficio ambientale sarebbe diffuso, non limitato a una sola tratta. Se proprio poi si volesse aumentare la capacità di trasporto merci, allora converrebbe realizzare il raddoppio del tunnel stradale del Frejus: costa un decimo e le emissioni possono essere ridotte con i pedaggi fortemente differenziati».

Non ci saranno neppure grandi benefici occupazionali: lo scavo di tunnel è un lavoro ormai molto automatizzato. «Si metterebbe molto di più in moto l'economia e l'occupazione con un grande piano di ristrutturazione delle periferie urbane», valuta Ponti.

I furbetti del tunnellino. Tangentopoli ci ha insegnato che quando girano soldi pubblici, spesso c'è chi ne approfitta. L'alta velocità è la Tangentopoli del futuro, prevedeva in un suo libro, qualche anno fa, lo studioso bolognese Ivan Cicconi. Il futuro è già qui, anche se ancora non conosciamo nei particolari il nuovo sistema della corruzione. Conosciamo però il curriculum di alcuni degli uomini impegnati nella grande festa dei tunnel e delle linee ferrate. Di Lunardi, ministro e progettista, sono pubblici i coinvolgimenti nei lavori (mediante società di famiglia), anche se la Ltf li nega decisamente. Alcune inchieste giudiziarie, poi, evidenziano l'attivismo negli appalti di Ugo Martinat, esponente di An e viceministro delle Infrastrutture, gran burattinaio degli affari piemontesi ora indagato per turbativa delle gare per la Torino-Lione, oltre che per i Giochi olimpici. L'inchiesta sta evidenziando la regia discreta, negli appalti sabaudi, del costruttore Marcellino Gavio, attorniato da una cupola di

ex funzionari di una delle sue aziende, la Sitaf, che oggi hanno fatto carriera in proprio e da democristiani o socialisti si sono «riposizionati» in area An.
Le intercettazioni telefoniche realizzate dalla Guardia di finanza svelano i retroscena dei maneggi compiuti da questi ex uomini di Gavio, tra cui Vincenzo Procopio, oggi titolare della Stef, la società che ha progettato l'autostrada Torino-Bardonecchia, Walter Benedetto, responsabile della direzione lavori di Ltf, e Gianni Desiderio, del comitato direttivo dell'Agenzia olimpica. Non sospettando di essere intercettati, parlano tra loro e con Paolo Comastri, numero uno italiano della società mista Ltf: chiacchiere tutte da verificare, da furbetti del tunnellino. Desiderio, per esempio, racconta al telefono che la società Stone è del ministro (vorrà dire Lunardi?) e che si è alleata con l'Alpina di Milano, una «scatola vuota» che sarebbe stata messa in campo da Gavio: «Ci ha fottuti, vi ha fottuto», dice Desiderio a Benedetto. Procopio, che nelle conversazioni telefoniche viene definito «il cassiere di Martinat», s'arrabbia nei confronti di Gavio, lo sospetta di brogli nelle gare e progetta di far arrivare contro di lui interpellanze in Parlamento. Poi lo va a trovare, si tranquillizza e il giorno seguente spiega la situazione a Benedetto. Infine riferisce a Desiderio «di aver appreso dai comuni amici della Metropolitana milanese che non è stato fatto un bel lavoro e che si aspettavano un aiuto più concreto». Prosegue il rapporto dei finanzieri: «Vincenzo (Procopio) aggiunge che "serve una botta" e si rende necessario "fare un intervento". Gianni (Desiderio) gli dice di andare a parlare con Walter (Benedetto), dato che lui è il presidente della commissione, per verificare se è necessario intervenire presso Comastri, per poi passare la cosa a Ugo (Martinat)».
Quando Benedetto riferisce a Martinat che teme grane giudiziarie «per il cantiere di Modane» e lo informa che c'è di mezzo la Rocksoil della famiglia Lunardi, Martinat risponde: «Uh, cacchio!». E poi: «Vabbe', pazienza, nella vita non si vince sempre...». Comastri e Benedetto brigano per far vincere a Procopio la gara d'appalto per la «discenderia» di Venaus (una delle gallerie d'accesso ai tunnel). Quando appare ben piazzata, invece, la società Geodata, i due sospendono la gara: «Geodata ha la maglia rossa, è vicina alla sinistra». La Guardia di finanza va allora nella sede di Ltf a sequestrare i documenti dell'appalto, ma i due li fanno sparire: «Li mandiamo su a Chambery». Comodo, lavorare alla frontiera.
Dalle intercettazioni emerge una certa arietta d'intese bipartisan per gli appalti ferroviari e stradali piemontesi, con Gavio ben introdotto anche negli affari che dipendono da Comune, Provincia e Regione, tutti di centrosinistra. Ma in questa storia d'appalti di rito sabaudo spunta anche l'ambasciatore Umberto Vattani, che ha contribuito a definire in sede internazionale l'architettura societaria per la gestione della Torino-Lione. E spuntano anche alcuni protagonisti della vecchia Tangentopoli. Quell'Ercole Incalza che fu travolto dallo scandalo di Lorenzo Necci (a lungo numero uno delle Ferrovie italiane), ma che fu poi subito riciclato nientemeno che come responsabile del gruppo Economia della commissione intergovernativa italo-francese che ha preparato l'iter per l'approvazione del supertunnel da parte dei rispettivi governi: oggi Incalza è consigliere del ministro Lunardi e membro del «gruppo Van Miert» in sede Ue. E quell'Emilio Maraini che insieme a Incalza fu il dirigente Fs più vicino a Necci, per anni numero uno della Italfer, la società incaricata della progettazione e della vigilanza sull'alta velocità.
Nel 1993 Maraini fu arrestato a Milano dal pool Mani pulite e negli interrogatori ammise le tangenti pagate come amministratore delegato di Ansaldo Trasporti per partecipare ai lavori

delle metropolitane di Roma e di Milano. Poi, con un paio di rinvii a giudizio sul groppone, fu messo da Necci al vertice dell'Italfer, finché finì di nuovo in cella, nel 1998, per ordine dei magistrati di Perugia, in una delle tante inchieste sull'alta velocità. Forte di questo know-how, oggi Maraini è consigliere di Lunardi per gli affari internazionali.
Martinat e Gavio sospendono ogni conflittualità e fanno fronte comune quando si tratta di pretendere soldi pubblici. Martinat: «Tremonti vuol tagliare le spese. Noi sosteniamo la tesi opposta, bisogna sfondare ulteriormente. Andiamo a Bruxelles e diciamo affanculo... Abbiamo bisogno di soldi da investire quest'anno, il prossimo e quello seguente, se vogliamo vincere le elezioni! Secondo Tremonti, questo ministero dovrebbe spendere il 10 per cento in meno in strade, ferrovie eccetera». Gavio: «Roba da matti!». Così si decidono le grandi infrastrutture e le sorti del Paese. Le teste calde della Valsusa sono avvisate: non fermeranno il Progresso.