

AV/AC Napoli-Bari

Un altro affare per chi affama



- *Biblioteca dell'Ammutinamento* -

finito di scrivere nel luglio 2015

Intro

Il progetto Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari, si pone in continuazione del mega progetto AV/AC europeo, che punta a creare un sistema di metropoli interconnesse dalla linea ferroviaria super veloce su tutto il continente. E' uno dei tratti finali del corridoio VIII, ancora in costruzione, che dovrebbe collegare Napoli a Istanbul, passando per la Grecia, all'intero sistema ferroviario europeo.

Nel piccolo servirà principalmente ad incrementare gli scambi commerciali fra 2 delle principali città portuali del sud, tra Adriatico e Tirreno: Bari e Napoli appunto.

Nessuno fin'ora ha espresso un parere negativo su quest'opera, anzi per molti è vista come il riscatto del Sud: "Finalmente anche il sud avrà la sua rete ad alta velocità, - pensano già in molti - finalmente potremo rimetterci in pari con il Nord Italia". Poco importa se le merci che arrivano nei due porti sono per lo più destinati a viaggiare verso il Nord, e, nonostante l'alta Velocità da Napoli parta già verso questa direzione, viaggiano ancora per la maggior parte su gomma. Poco importa se ristrutturando la vecchia rete ferroviaria (cioè impattando meno sul territorio e spendendo meno soldi), ci si impieghi giusto mezz'ora in più rispetto all'Alta Velocità per arrivare a Bari da Napoli, e che lo stesso tempo si impiega

comodamente già in macchina grazie all'autostrada. Il Tav porta prestigio, ricchezza (per chi poi si vede), ed è fondamentale per entrare nel circolo delle grandi metropoli europee, progetto per il quale si sta già lavorando con le grandi riqualificazioni urbane dei centri cittadini (ma questa è un'altra storia).

Eppure proprio la storia dell'Alta Velocità, da Napoli a salire, ci insegna che il Tav ovunque sia passato non solo ha portato devastazione ambientale, prosciugamento delle falde acquifere, distruzione di reperti archeologici, ecc., ma che lo sviluppo tanto decantato è arrivato solo per chi i soldi ce li aveva già, mentre chi moriva di fame prima, oggi non può più neanche viaggiare in treno visto i costi proibitivi dei biglietti. Il TAV è una di quelle molle che ha contribuito ad allargare la forbice sociale, rendendo più ricchi i ricchi, e più disagiati e con meno possibilità i poveri.

Non ci interessa fare qui la lista dei pro e i contro dell'alta velocità, decantare il vecchio sistema ferroviario o denunciare lo sperpero di denaro pubblico e lo scandalo delle tangenti della corruzione mafiosa (sarebbe come parlare dell'acqua calda). Per tutti i dati tecnici ed economici sui vent'anni e passa della storia del supertreno ci sono già una caterva di scritti, documentari, ecc., facilmente reperibili a cui è inutile fare l'eco.

Il TAV è il mezzo di spostamento prediletto del capitalismo contemporaneo, “un treno pieno di signori” per citare Guccini, un affare che porta miliardi di euro nelle tasche dei soliti noti e che porta solo nuova miseria e nuove devastazione per chi invece non ha niente; e tanto ci basta per pensare che quest'opera non s'ha da fare, o meglio non s'ha da continuare, né qui, né altrove.

IL PROGETTO



Lo scorso 2 aprile, tramite un comunicato firmato dal suo Commissario Michele Mario Elia, RFI annuncia per ottobre 2015 l'avvio dei lavori per la tratta Napoli-Bari, per la quale sono stati già stanziati 3 miliardi di euro a fronte di una spesa complessiva di circa 7 miliardi.

Andando a consultare il sito di Ferrovie dello Stato si vede che si tratta delle prime opere di adeguamento sulle tratte Napoli-Cancellara e Cancellara-Frasso Telesino e che i lavori cominceranno in data 28/10, con ultimazione complessiva prevista per il 27/11/2016.

Queste 2 tratte si appoggeranno sul vecchio tracciato ferroviario, per lo più già pianeggiante e adatto ai binari dell'AV, e seppur nel complessivo non dovrebbero essere molto impattanti per il territorio (nonostante questo sono previste 2 gallerie da costruire, una ad Afragola e l'altra sotto il Monte

Aglione), sono previsti ben 8 anni di lavori che comprometteranno irrimediabilmente la vivibilità dei territori interessati. I lavori non riguarderanno solo la ferrovia ma anche interventi sulla rete stradale (Acerra, loc. Gaudello e Dugenta) e la creazione di nuove sottostazioni SSE per l'apporto di energia elettrica (Maddaloni, Frasso Telesino).

Ai tavoli tecnici di questi primi progetti ha sempre partecipato il comando logistico del Ministero della Difesa.

| Variante Napoli – Cannello Tratta Cannello – Frasso Telesino | | Inizio | Fine |
|---|--|-----------------|-----------------|
| | | 04/12/14 | 01/11/21 |
| | | 04/12/14 | 21/04/22 |
| OPERE ANTICIPATE | NAPOLI-CANCELLO CANCELLO-FRASSO | 04/12/14 | 01/03/17 |
| | | 04/12/14 | 30/04/17 |
| - Approvazione Prog.Def. | | 09/06/15 | 09/06/15 |
| - Lavori | Napoli-Cannello Cannello-Frasso | 28/10/15 | 01/03/17 |
| | | 28/10/15 | 30/04/17 |
| OPERE INTERVENTO COMPLESSIVO | | 04/12/14 | 21/04/22 |
| - Approvazione Progetto Definitivo | | 14/12/15 | 14/12/15 |
| - Avvio Lavori | | 27/11/16 | - |
| Attivazione all'esercizio Commerciale | | | |
| Napoli-Cannello | | 01/11/21 | - |
| Cannello-Frasso | | 21/04/22 | - |

*come per tutte le seguenti tabelle. i dati provengono dai documenti scaricabili sul sito ftsitaliane.it

Il bello viene dal gennaio dell'anno prossimo, quando partiranno le gare d'appalto per le 2 tratte successive: Frasso Telesino – Vitulano e Apice – Orsara.

Qui il terreno più collinoso (nel primo tratto) se non addirittura montuoso (nel secondo) non permette di restare fedeli al vecchio tracciato ferroviario, perché il TAV ha bisogno di rettilinei, curve poco accentuate, e soprattutto linee più pianeggianti possibili per permettere al treno di raggiungere le

velocità per cui è stato costruito.
Sarà quindi necessario bucare!

| Tratta Frasso Telesino - Vitulano | Inizio | Fine |
|---|-----------------|-----------------|
| | 01/12/14 | 20/08/25 |
| Approvazione Progetto preliminare | 13/07/15 | 13/07/15 |
| Approvazione Progetto Definitivo | 12/09/16 | 12/09/16 |
| Lavori 1° lotto Frasso telesino - Telese | 29/10/17 | 03/09/23 |
| Lavori 2° lotto Telese – S.Lorenzo | 27/04/18 | 10/10/24 |
| Lavori 3° lotto S.Lorenzo - Vitulano | 13/07/19 | 20/08/25 |

Stiamo parlando di una cinquantina di chilometri di galleria in totale: la tratta tra Frasso e Vitulano prevede 7 gallerie, tutte lungo la sponda nord del Calore, mentre la tratta Apice-Orsara ne prevede solo 3, ma l'ultima, tra Flumeri e Savignano Irpino, sarà di ben 21 km, in un tratto di montagna da dove scendono le acque sia del Calore sia del Miscano, uno dei principali affluenti del Calore.

La zona è conosciuta, come del resto tutte le montagne della fascia appenninica e del massiccio del Taburno, per essere ricca di falde e sorgenti acquifere, tant'è che la zona dell'alto Calore è da anni sfruttata per la captazione dei bacini idrici.

L'ufficio tecnico di Trenitalia ha già tenuto a precisare che è stato fatto un attento studio sul possibile dissesto idrogeologico che potrebbe arrecare la realizzazione di quest'opera e che ovviamente non ci sarà alcun danno per i territori interessati dalla Napoli-Bari, ma è difficile fidarsi di chi solo qualche anno fa ha prosciugato nel Mugello circa 100km di corsi d'acqua, per costruire una tratta di 73km, la Firenze-Bologna, soprattutto quando se la suonano e se la cantano da soli.

| Tratta Apice - Orsara | Inizio 04/12/14 | Fine 30/03/27 |
|--|---------------------------|-------------------------|
| Approvazione Progetto preliminare | 29/05/15 | 29/05/15 |
| Approvazione Progetto Definitivo | ? | ? |
| Progetto definitivo 1° lotto Apice - Irpinia | 12/07/16 | 12/07/16 |
| Lavori 1° lotto | 28/07/17 | 19/10/24 |
| Progettazione e Studio di Fattibilità 2° lotto Irpinia - Orsara | 31/01/15 | 25/12/16 |
| Fase di progettazione definitiva 2° lotto | 10/05/17 | 13/09/18 |
| Lavori 2° lotto | 27/11/19 | 30/03/17 |

Proprio per la tratta Apice – Orsara, quella più a rischio dal punto di vista ambientale, mancano infatti i pareri di enti, e ministeri competenti, ecc. oltre al progetto di dove far passare la galleria. Il tutto è praticamente in fase di studio ancora, il che non vuol dire aspettare con le mani in mano che Trenitalia ottenga i pareri positivi (e li otterrà) che attestino la fattibilità dell'opera, ma muoversi fin da subito, visto che dovranno effettuare studi, rilievi, misurazioni, ecc. sul territorio, per cercare di impedirglieli. L'inizio della costruzione di questa galleria di 21 km è prevista per novembre 2019.

Nello stesso periodo dovrebbero incominciare i lavori per la tratta Orsara-Bovino, che dovrebbe chiudere il circuito, collegandosi con la tratta Bovino – Cervaro, di cui i lavori sono già iniziati nel 2012, per arrivare poi nel nodo ferroviario di Bari, dove i lavori sono previsti tra fine ottobre 2015 e il 2017.

| Tratta Orsara - Bovino | Inizio 30/01/15 | Fine 19/11/24 |
|-----------------------------------|---------------------------|-------------------------|
| Approvazione Progetto preliminare | 01/03/17 | 01/03/17 |
| Approvazione Progetto Definitivo | 13/07/18 | 13/07/18 |
| Lavori | 27/09/19 | 19/11/24 |

Al momento in cui scriviamo non abbiamo trovato indicazioni su quali ditte si siano accaparrate il succulento appalto della grande opera, anche perché per i progetti in avvio nel 2015 l'appalto se l'è aggiudicato RFI S.p.A., che deciderà autonomamente a quali ditte affidare i lavori, e le gare per le tratte da Frasso Telesino a Bovino ufficialmente devono ancora essere disputate. Nonostante questo ci possiamo permettere di fare alcune previsioni.

Per far questo bisogna tener presente un paio di considerazioni. La prima è che fino ad oggi sono sempre state le stesse ditte a dirigere i lavori in tutta Italia (Impregilo, Astaldi, Cmc, CCC), anche se spesso si sono presentate sotto sigle fuorvianti, come il CAVET (Consorzio Alta Velocità Emilia-Toscana) di cui facevano parte Impregilo e CMC o il COCIV, che si occupa della costruzione del Terzo Valico e di cui fa parte ancora l'Impregilo. La seconda considerazione riguarda i lavori estranei alla tratta ferroviaria: molto spesso, come è successo per il quartiere della Bolognina a Bologna e a Roma per la stazione Tiburtina, queste ditte oltre alla costruzione della tratta ferroviaria o della stazione AV, si aggiudicano anche gli appalti per riqualificare i quartieri che ospitano le stazioni dell'Alta Velocità, appalti che riguardano la costruzione di *smartcity*, nuovi centri direzionali, o altre opere di riqualificazione urbana.

Questo perché l'Alta Velocità è un progetto totalizzante, che non riguarda solo i binari e le locomotive, ma tutto il contesto in cui si inserisce: le città e le metropoli che ospitano le stazioni del super treno devono essere capaci di richiamare capitale umano, viaggiatori, attraverso i settori privilegiati dell'apparato finanziario e del turismo. Devono essere quindi dotate di luoghi di richiamo per gli affari e per il turismo.

Inoltre, chi si aggiudica gli appalti di una grande opera dal 2011, grazie ad una legge del governo Monti, diventa

automaticamente gestore di quell'opera per i futuri 20 anni, ed è quindi interesse della ditta che costruisce fare in modo che quell'opera poi funzioni nel tempo (per 20 anni almeno).

In poche parole chi costruisce il TAV deve anche creare le "attrazioni" per richiamare clienti sul super treno, per fare in modo che la tratta ferroviaria risulti utile e utilizzata.

Oltre quindi all'Astaldi che nel marzo del 2015 si è aggiudicata il compito di ricominciare i lavori per l'ultimazione della stazione AV di Afragola, che sarà una delle stazioni intermedie della tratta Napoli-Bari insieme alla stazione di Benevento e alla stazione Irpinia (Ariano Irpino), c'è anche un'altra candidata alla vittoria della gara d'appalto della tratta (senza escludere, come è avvenuto nel passato, una possibile *joint venture*)

Nell'aprile del 2012 una di queste ditte sopraccitate, la CCC – Consorzio Cooperative Costruttori, ditta di Bologna che fa affari devastando territori in tutto il mondo, si aggiudicò un appalto per la riqualificazione di una grossa area del quartiere della Stazione di Benevento (parco elioterapico e riqualificazione della passeggiata del lungo Calore), stazione che ospiterà una delle fermate della tratta Napoli-Bari. É logico pensare quindi che la CCC si sia già da tempo candidata per aggiudicarsi la gara, mettendo le mani avanti, impegnandosi da prima nella riqualificazione di uno dei quartieri della futura linea AV. Il tempo comunque ci dirà se avremo ragione.

UN PÒ DI STORIA

In più di vent'anni di TAV in Italia non c'è stato un singolo tratto di ferrovia super veloce che non ha causato danni all'ambiente circostante o che non sia stato il pretesto per arricchire tramite mazzette e appalti truccati i soliti noti.

In questi anni si sono susseguite inchieste che hanno svelato alcuni retroscena dell'Alta Velocità, giri di tangenti, collusioni con la Mafia, ecc., che di certo non stupiscono chi è abituato alla soap opera del teatrino economico-politico italiano. Se non altro la storia dell'Alta Velocità ci mostra un esempio lampante di quel meccanismo oscuro di corruzione e speculazione finanziaria con il quale la classe dirigente di questo paese si è arricchita negli ultimi vent'anni, sottraendo risorse e mezzi alla maggior parte della popolazione.

Tutti si riempiono la bocca lamentandosi di questi ominidi da salotto d'affari che ci rubano i soldi dalla mattina alla sera, sono politici, banchieri, mafiosi, ma nessuno sembra avere bene in mente i nomi specifici con cui prendersela.

Bene l'Alta Velocità ci da esattamente questa possibilità: nell'affare TAV ci sono veramente tutti i nomi del capitalismo nazionale, partendo ovviamente dalle dirigenze di Trenitalia, per passare all'Eni, alla Fiat, a Unicredit e Intesa San Paolo (banca finanziatrice). Le ditte che invece più frequentemente si sono aggiudicate le gare per la costruzione delle ferrovie sono quelle elencate sopra. Tutti, enti nazionali, banche e aziende, hanno in comune bilanci che negli ultimi anni sono lievitati senza accennare ad invertire la rotta, mentre il resto del paese andava in malora per colpa di una "crisi" che lo stesso sistema finanziario ha generato.

Se cercavate chi vi ha rubato i soldi in questi anni o con chi prendervela per le condizioni di miseria in cui vivete (a parte voi stessi), basta andare a consultare i Cda delle imprese che vi abbiamo elencato sopra. Se non altro sarebbe opportuno

impedire che questi stronzi continuino indisturbati la loro opera di sciacallaggio, ai danni, oltretutto, dei territori in cui viviamo. Sul fronte opposto invece, l'Alta Velocità, o meglio l'opposizione ad essa, è stata il fronte sul quale si è sviluppato uno dei conflitti sociali più interessanti (a confronto con il resto delle *lotte* che si sono viste in questi anni in Italia) di questi ultimi 15 anni. A partire dalla lotta in Val di Susa, contro il traforo di 56km che dovrebbe collegare Torino a Lione, altri comitati e realtà di lotta sono nati in altre zone dove è previsto il passaggio del super treno, in Trentino, a Genova; mentre l'attacco diretto alle infrastrutture dell'Alta Velocità si è diffuso in buona parte della penisola, con sabotaggi semplici, ma efficaci che hanno fatto disperare non poco i gestori della mega infrastruttura, con buona pace di quella parte del movimento No TAV che vorrebbe la lotta d'opposizione all'Alta Velocità confinata in Val Susa e ridotta a semplici dimostrazioni spettacolari in piazza.

Nonostante la linea alta velocità coinvolga la maggior parte della penisola italiana, nelle prossime pagine ci occuperemo di 2 territori specifici che ci permettono di trarre spunti dalla storia, soprattutto di quella parte della storia *contro*, dell'alta velocità in Italia: il Mugello e la Val Susa.

MUGELLO

“Non servono sismografi per capire dove passa il tunnel dalla Tav tra Bologna e Firenze. Basta seguire una traccia di foreste rinsecchite, alvei vuoti, macerie. Persino i cinghiali rifiutano di vivere lassù. Sopra la "grande opera" esiste una scia di "grandi disastri" che la segnala fedelmente.”

La Repubblica, 22 marzo 2009

La valle del Mugello è stata oggetto di uno dei più grandi scempi ecologici degli ultimi anni in Italia.

12 anni di lavori, finiti nel 2008, hanno lasciato un territorio inaridito dagli scavi delle gallerie, 73 km complessivi, che hanno lasciato 24 corsi d'acqua inquinati, spariti o quasi 81 torrenti, 37 sorgenti, 30 pozzi, 5 acquedotti: in tutto 100 chilometri di corsi d'acqua persa, pari all'apporto annuale di una città grande come Torino.

Tutto questo per costruire la tratta ferroviaria Firenze-Bologna dell'Alta Velocità, 78 km di percorso, che consentono oggi di raggiungere Bologna da Firenze in 37 minuti.

Eppure il disastro era annunciato e c'era anche chi aveva promesso battaglia affinché non si verificasse mai.

Era il 1996, l'arrivo dell'Alta Velocità aveva suscitato sconcerto in buona parte della popolazione della parte di appennino Toscano interessato dai lavori.

Nacquero molti comitati contro l'Alta Velocità, a Barberino, Galliano, a Vicchio, a Firenzuola, e non solo contro l'Alta Velocità, ma anche contro il progetto di una mega discarica e di una nuova autostrada tra Firenze e Bologna.

Era l'epoca in cui il Pci si andava ridisegnando, prima Pds, poi Ds, e i comitati nacquero proprio nel vuoto che il Pci lasciò dopo la sua dipartita. Mentre i sindaci della regione

continuavano a tingere di rosso le amministrazioni con il nuovo partito del centro-sinistra, i comitati venivano insinuati dall'opposizione, sia da sinistra dagli iscritti del nuovo partito di Rifondazione Comunista, sia da destra.

Con la scusa del cittadinanza attivo e della crisi del sistema partitico, molti soggetti si buttarono a capofitto nella militanza ambientalista, che in quegli anni per l'appunto, era una delle tematiche principali nella zona del Mugello.

Si susseguirono anni di inchieste, reportage, interrogazioni ai vari consigli degli enti locali (ah nel frattempo qualcuno era riuscito a farsi eleggere in qualche opposizione), qualcuno di Rifondazione riuscì pure a farsi eleggere nelle giunte comunali grazie ad una campagna elettorale incentrata contro l'Alta Velocità, promettendo che avrebbe bloccato la grande opera una volta conquistato il potere.

Ma la mancanza di qualsiasi forma di lotta reale e autorganizzata, la piena fiducia dei comitati e dei cittadini nella politica democratica e nel sistema istituzionale, la delega di buona parte della popolazione in soggetti che si sono rilevati totalmente impotenti, quando non volta gabbana, nel momento in cui avevano raggiunto posizione di potere, e soprattutto la mancanza quasi totale di qualsiasi azione diretta contro i cantieri, fecero in modo che i lavori furono completati senza troppi intoppi.

Qualche cantiere fu sequestrato per delle indagini sull'inquinamento ambientale, per esser riaperto qualche settimana dopo, con la promessa per lo più che fosse tutto risolto. Un'altra inchiesta, dopo che l'opera fu conclusa, portò alla condanna per inquinamento dei vertici del consorzio Cavet, ma l'opera fu ultimata, così come la devastazione di quelle terre, e le ditte implicate Impregilo e CMC in primis, continuano ad aggiudicarsi appalti pubblici e a devastare i territori in giro per il mondo con l'autorizzazione di governi e istituzioni.

L'unico risultato ottenuto da chi si oppose a quel progetto è stata qualche poltrona per qualche personaggio più in vista tra i comitati di ambientalisti, per il resto in molti paesi del Mugello nel 2015 bisogna ancora far ricorso alle cisterne e regolare il consumo dell'acqua, a causa del grave dissesto idrologico che la lotta, se così la si vuol chiamare, non è stata capace di evitare.

Da questa storia si possono trarre varie lezioni per il futuro:

la prima è che una lotta contro un progetto voluto da tutti i poteri politici ed economici, non può accontentarsi di una *fiera* opposizione fatta di dati tecnici e ricorsi giuridici o legislativi; la seconda invece ci deve ricordare di non riporre mai troppa fiducia in chi vuole farsi portavoce delle nostre istanze, rappresentante delle nostre lotte, perché chiunque, una volta entrato nei meandri del sistema politico dello stato, o si corrompe o viene marginalizzato e reso di fatto impotente.

Nel 2004, quando ancora non erano stati ultimati i lavori dell'Alta Velocità, lo Stato Italiano ha pensato bene di far partire anche i lavori per la costruzione della variante di valico, una nuova autostrada che affianca il vecchio tracciato dell'A1 Firenze-Bologna: nuovi cantieri, nuove zone desertificate, nuove devastazioni, che stanno addirittura provocando la frana di un intero paese, Ripoli, perché i geni della società Autostrade, andando a scavare, hanno riattivato una vecchia frana, che tra l'altro interessa anche il suolo su cui poggiano i piloni del vecchio tracciato autostradale.

D'altronde, quando dimostri una volta che sei così disposto a farti fregare (per dirla pulita), non puoi far altro che aspettarti la fila di furbacchioni in odore di affari alla tua porta!

VAL SUSA

*“A quale uomo sensato, infatti, puo' interessare attraversare sempre più
veloce territori devastati dal suo stesso passaggio?
[...] A chi preme tenere la contabilità di ogni nostro minuto, farsi inghiottire
dalla tirannia
della fretta, spianare colline, bucare monti, tagliare boschi per arrivare
sempre prima?
Certamente non chi vuole vivere libero, ma, al contrario, a chi vuole
ulteriormente consolidare il potere di comandare e abbrutire”
coordinamento contro l'alta nocività, Torino 1998*

Quella dell'Alta Velocità in Val Susa è una storia unica in Italia. Difficilmente una lotta ambientalista è stata così influente su tutto il panorama politico italiano, tanto da indurre i giornali e i politici del paese a parlare di “NoTav” come di un soggetto politico a sé stante.

Il No Tav valsusino è stato un movimento di lotta capace di influenzare molti percorsi in altre parti d'Italia, che hanno preso spunto dalle analisi e dalle azioni dei valligiani piemontesi, di superare il settarismo della lotta ambientale trovando punti di collegamento con le questioni sociali ed economiche che riguardano la maggior parte degli esclusi, di far fronte in maniera unitaria ai tentativi di divisione fatti dalla controparte, quando cercava di dividere il movimento tra attivisti “buoni” e “black bloc”, di riportare *in auge* la pratica del sabotaggio, nonostante il *ripensamento* di parte del Movimento negli ultimi mesi, e, soprattutto, di far fare dei passi indietro all'apparato statale in più di un'occasione.

É indispensabile quindi conoscere la storia di questo movimento, i pregi ma anche i difetti, per dotare degli strumenti necessari qualsiasi movimento di lotta contro una devastazione ambientale, e per fare in modo che superi quanto

già fatto fino ad ora, che, seppur ha portato a dei risultati considerevoli, non è stato ancora sufficiente a fermare definitivamente la macchina devastatrice delle lobby delle grandi opere in Italia, neppure in Val Susa.

I più *anziani* del movimento raccontano spesso come hanno iniziato nella prima metà degli anni '90: erano in pochi, anche 2 o 3 a volte a fare i volantini per i paesini della Val Susa. All'inizio questo lavoro di informazione non sembrava dare i suoi frutti. Poi piano piano il fronte No Tav si è andato allargando. Non solo i Valligiani, ma anche i ragazzi del capoluogo, autonomi, squatters e anarchici di Torino, iniziarono ad opporsi al progetto in Val Susa.

Nella seconda metà degli anni '90 ci furono già i primi sabotaggi, quando ancora il movimento non aveva raggiunto le dimensioni di massa che ha cominciato ad acquisire dagli anni 2000 in poi.

Dal 1996 al 1998 una serie di attacchi incendiari in Val Susa mandarono in fumo cantieri, macchinari e impianti ferroviari collegate al TAV, ma anche ripetitori televisivi e telefonici, causando danni per centinaia di milioni di lire.

A seguito di questi attacchi furono arrestati 3 compagni, 2 dei quali, Sole e Baleno, morirono suicidi in carcere qualche mese dopo. In seguito sia Sole e Baleno, sia Silvano (l'altro dei tre arrestati) furono completamente scagionati dalle accuse. Alla morte di Baleno (Edoardo Massari) si susseguirono manifestazioni (10000 persone a Torino) scontri tra anarchici e polizia a Bologna e Torino.

A fianco degli attacchi diretti alla mega-macchina dell'alta velocità, si andava sviluppando un movimento di lotta popolare, che vedeva in piazza un mondo eterogeneo di realtà e persone, dai sindaci dei comuni della Val Susa agli autonomi e anarchici. Le manifestazioni iniziarono ad ingrandirsi. Nel 1995 la prima manifestazione nazionale si tenne a Firenze. Il 2000 fu l'anno invece della prima manifestazione No Tav. C'è

da segnalare in realtà anche una manifestazione di “sindaci, amministratori e popolazione” nel '97 contro gli attacchi incendiari e per l'opposizione *democratica* all'Alta Velocità. Di strada da fare ce n'era (e ce n'è) ancora parecchia.

Il 2005 fu l'anno della *grande vittoria* del movimento No Tav. Il governo italiano aveva individuato nel comune di Venaus il sito dove iniziare a scavare il tunnel della famigerata galleria tra Torino e Lione. A giugno il Movimento No Tav dà il via ad un presidio permanente per presidiare l'area dove dovrebbe essere eretto il cantiere per fare il primo tunnel geognostico. Dopo vari tentativi bloccati di esproprio dei terreni e di carotaggi, il 31 ottobre lo stato si presenta con 1000 uomini per permettere il proseguire dei lavori. Dopo una giornata di spintoni tra valligiani e polizia, alle 22 gli sbirri riescono a raggiungere uno dei 3 siti e lo occupano militarmente. Il giorno dopo in risposta il movimento No Tav blocca per ore le statali e la ferrovia che passano per la Val Susa. Il 16 novembre viene proclamato in Val Susa lo sciopero generale, con l'adesione totale dei quasi 80000 valligiani. Non un'attività commerciale aperta. Intanto lo Stato continua la militarizzazione della Valle e la notte del 6 dicembre entra in forze, con tanto di ruspa, nei terreni destinati al cantiere della CMC presidiati dai No Tav. 20 i feriti tra i Notav. Il mattino seguente le fabbriche entrano in sciopero, gli studenti disertano le scuole e sia l'autostrada del Frejus, sia le 2 statali valsusine vengono bloccate. L'8 dicembre una manifestazione di 50mila persone rioccupa l'area di Venaus destinata al cantiere, mettendo in fuga la celere. Lo stesso giorno il governo ritira la maggior parte delle truppe dalla Valle. L'autunno del 2005 costringerà il governo italiano ad una clamorosa capitolazione. Il cantiere a Venaus non si farà più, ma non è la vittoria definitiva. Il governo decide di spostare il cantiere del tunnel geognostico nell'adiacente Val Clarea.

Ed è proprio quando lo stato si presenta in forze per allestire il cantiere in Val Clarea, quasi sette anni dopo, che scoppia

nuovamente la rivolta.

Il 27 giugno 2011 all'alba le truppe militari italiane si presentano per sgomberare l'area della Maddalena, sito destinato ad ospitare il cantiere No Tav, occupato pochi giorni prima dai militanti No Tav con la proclamazione della Libera Repubblica della Maddalena. Ne scaturisce una giornata di scontri, alla quale segue, il 3 luglio una grossa manifestazione del Movimento No Tav.

Come nel 2005, i No Tav provarono a riconquistare il territorio strappato con la violenza dallo Stato Italiano alla popolazione, ma stavolta l'ingente dispiegamento di forze militari, oltre 3000 poliziotti a presidiare il nuovo cantiere alla Maddalena, non è colto alla sprovvista come la prima volta. Anche il 3 luglio diventa quindi un giorno di battaglia, oltre 5 ore di scontri, reti divelte e oltre 400 lacrimogeni. Il corteo di 30.000 persone che era sceso dai boschi torna a casa gioioso nonostante la giornata di vera e propria battaglia, durante la quale quasi tutti i partecipanti, in maniera attiva o restando semplicemente a supportare un po' in disparte, hanno preso parte.

Nei mesi successivi, soprattutto durante i campeggi di lotta, le reti del cantiere vengono attaccate varie volte, il cantiere è continuamente assediato dagli abitanti della Valle, e dai tanti solidali accorsi da mezza Europa per supportare la lotta No Tav, tanto che il governo dichiara il sito *zona strategica nazionale* e mobilita l'Esercito per presidiarlo.

Nonostante ciò gli attacchi continuano, così come gli attacchi esterni al cantiere, verso le ditte e le banche implicate nell'affare TAV.

Per un paio d'anni si canta "siamo tutti Black Bloc", si alternano incursioni notturne alla zona del cantiere alle sfilate pacifiche giornaliere. Dal 2012 si iniziano a diffondere anche le azioni solidali in tutta Italia, soprattutto dopo gli arresti di 26 attivisti imputati per gli scontri del 27 giugno e del 3 luglio e la caduta di un No Tav da un traliccio, provocata dagli sbirri:

blocchi stradali, occupazioni, manifestazioni, sabotaggi alle linee AV di mezza Italia.

Un movimento fortissimo, compatto, che non si prestava ai tentativi di divisione in buoni e cattivi, pacifici e violenti, perpetuati dallo Stato, nemmeno dopo gli arresti. Certo restava qualche accenno di dietrologia quando un ruspa di qualche ditta andava in fiamme (“se la sono incendiata da soli per infangare il movimento No Tav, per intascare i soldi dell'assicurazione, ecc.”) e non c'è mai stato un discorso chiaro sull'uso della violenza, ma negli ultimi anni il movimento No Tav ha assunto la pratica del sabotaggio come pratica legittima di resistenza contro lo Stato, il che non è una cosa da tutti.

Per fare un esempio di quanto questa pratica possa essere efficace, una delle ditte coinvolte nell'affare Tav in Val Susa, la Geomont, abbandonò totalmente l'idea di collaborare alla costruzione della tratta Torino-Lione, perché, a detta del presidente, non trovava più nessuna agenzia assicurativa che l'assicurasse, visti i ripetuti attacchi incendiari subiti dalla ditta sul territorio Val Susino.

La storia recente del movimento No Tav ci offre poi alcuni spunti di riflessione, che aprono discussioni ancora aperte all'interno dello stesso movimento.

Nel 2013 in Val Susa si sono tenute le elezioni amministrative dei comuni, alle quali il movimento No Tav ha partecipato candidando attivisti del movimento tra le fila del Movimento 5 stelle e delle varie sigle della sinistra extra-parlamentare.

I risultati elettorali furono nettamente a favore delle compagini No Tav ed aprirono un nuovo scenario nella lotta: la possibilità di portare l'opposizione all'alta velocità nelle sedi istituzionali, possibilità mai accantonata da buona parte del movimento ed ora resasi concreta dal risultato delle comunali.

A nostro avviso questo è stato però un pericoloso passo falso fatto dal movimento, abilmente sfruttato dai politicanti di turno (M5S, Sel, ecc.), che ha *spompierato* lo spirito di lotta del

movimento.

Per forza di cose all'interno del movimento questa nuova situazione ha comportato una creazione di ruoli: c'è chi la lotta la porta avanti con l'attività politica e istituzionale, chi invece con la lotta pratica e l'azione diretta.

Quel “quel siamo tutti Black Bloc” di due anni prima è prima diventato “nel movimento ci sono anche i Black Bloc”, per poi diventare, come in un comunicato di qualche mese fa, “in Val Susa non ci sono nè Black, nè Bloc”.

Se dopo lo sgombero della Maddalena per un paio d'anni le incursioni notturne al cantiere erano partecipate da tutti, così come le sfilate pacifiche, i blocchi delle autostrade e le varie azioni che si sono susseguite, rendendo l'idea di un movimento popolare che agiva come un tutt'uno; dopo le elezioni la divisione dei due modi di intendere la lotta all'alta velocità è risultata palese, soprattutto agli occhi del nemico.

Non è un caso infatti che prendendo a pretesto un'azione notturna del maggio 2013 (dopo i risultati elettorali) compiuta da un gruppo di *Black Bloc No Tav*, lo stato italiano ha formulato la prima accusa di terrorismo contro dei No Tav, che ha portato all'arresto di 4 anarchici nel dicembre dello stesso anno, e di altri 3 in seguito.

Siamo convinti che una lotta è estremamente potente quando all'interno non si sviluppano ruoli fissi che danno spazio a deleghe e rappresentanze. Tutti devono fare tutto (entro i propri limiti individuali). Dividersi tra chi sfila con la fascia tricolore e chi indossa una maschera antigas per danneggiare materialmente quel cantiere, porta all'unico risultato di rendere più vulnerabile chi porta avanti la lotta diretta, perché più facilmente identificabile in base alle sue idee politiche. In poche parole se parte del movimento ad un certo punto dichiara di concentrarsi sull'aspetto più politichese della protesta e smette di partecipare alle azioni dirette, seppur mantenendo il supporto morale a tali azioni, è ovvio che l'occhio inquisitore

del nemico si concentra su un'area più ristretta del movimento, quella che al gioco istituzionale non si presta per scelta.

La divisione dei ruoli o peggio ancora la creazione della figura degli specialisti porta inevitabilmente a rendere questi ultimi dei martiri in pasto alla repressione dello stato. Un movimento di lotta popolare è tale solo quando ognuno fa il suo, senza delegare a qualche specialista le parti più pericolose, liberandosi così da rischi e responsabilità a discapito del compagno più determinato.

Negli ultimi mesi poi parte del movimento (quella parte addetta alla comunicazione – attenti agli addetti alla comunicazione - che gestisce il sito di notav.info) ha pensato bene di arrogarsi il diritto di rimarcare i ruoli, i luoghi e le modalità giuste d'intervento, le pratiche opportune e quelle meno opportune, soprattutto riguardo al discorso del sabotaggio.

Delegittimando le azioni compiute contro la tratta ferroviaria in tutta Italia, in una serie di comunicati a cavallo tra il 2014 e il 2015 questi soggetti arrivarono addirittura ad affermare che loro non sono “contrari all'Alta Velocità, ma solo all'Alta Velocità in Val Susa” e ad infamare altri compagni, indicandoli tramite un comunicato diffuso sul web, dove esprimevano la propria opinione sugli attacchi che nel dicembre 2014 avevano paralizzato più volte il traffico ferroviario tra Firenze, Bologna e Milano, come gli autori di quegli *attentati inopportuni*.

Molte altre volte i politicanti del movimento hanno reputato opportuno esprimersi sugli attacchi che in tanti anni hanno danneggiato materialmente l'Alta Velocità farneticando su cosa sia giusto e cosa sia sbagliato fare. A nostro avviso è la direzione quella che conta: ogni azione di protesta o di attacco che venga fatta contro lo stesso obiettivo contro il quale lottiamo, è ben accetto, purché contribuisca alla distruzione di quella nocività che si vuole distruggere. Chi invece pensa di imporre le modalità di azione, perché queste siano funzionali alla costituzione di un grande movimento politico (alla quale

casualmente gli stessi si sono messi a capo) e non alla distruzione della nocività oggetto della lotta, sta parlando una lingua molto più vicina a quella di Beppe Grillo e dei partiti nazionali, che non a quella di chi lotta sinceramente per la propria vita e per i propri territori. Quando poi, nel tentativo di delegittimare chi, attaccando liberamente quello che dovrebbe essere lo stesso nemico, devia dalla linea imposta, si arriva addirittura all'infamia, allora c'è veramente poco da parlare.

Insomma anche in un movimento di 20 anni come quello No Tav, che ha espresso conflittualità e un'opposizione senza compromessi, bisogna stare attenti ai politicanti di turno pronti a vendere la lotta o la libertà di alcuni compagni per l'egemonia politica o per qualche poltrona.

Nulla per cui demoralizzarsi comunque, nella storia di tutte le lotte e di tutte le rivoluzioni c'è sempre stato chi ha cercato di girare la frittata per fini di potere. Basta saper analizzare quello che è stato, come in Val Susa, per saper riconoscere il futuro chi lotta onestamente da chi specula sulle lotte e sulle vite altrui.

Nonostante questo, la lotta No Tav può comunque essere d'esempio per il buono che in tanti anni di storia ha saputo fornire: la prova che una popolazione in lotta può far indietreggiare lo Stato, la capacità di andare oltre i limiti specifici della singola nocività per portare la lotta contro tutto il sistema di produzione del capitale ed estendere la solidarietà alle altre categorie di oppressi che lottano contro lo stesso sistema, l'attacco al nemico, l'uso della pratica dello scontro diretto e del sabotaggio, che, nonostante pareri discordanti all'interno del movimento No Tav sui tempi e i luoghi dell'utilizzo, sono tornati ad alimentare l'immaginario di molti individui, demoralizzati dal vedersi circondati per anni solo da sfilate con bandierine e mani alzate contro la violenza della polizia.

APPENDICE

PERCHE' SIAMO CONTRARI ALL'ALTA VELOCITA' (comunicato del sito guerrasociale.org del 1999)

Cerchiamo ora di fare chiarezza sui motivi che ci portano a dichiarare l'Alta Velocità un progetto nocivo e dannoso sia per l'ambiente sia per le persone. Non ci limitiamo a circoscrivere la nostra discordia a questioni di ordine ambientale, poiché pensiamo che sia incompleto e pericoloso perché dà la possibilità alla controparte di aggirare i problemi con sistemi di controllo e riduzione dei danni.

Ma noi non vogliamo una nocività attenuata. Il Progetto dell'Alta Velocità è un progetto di distruzione ed inquinamento ed è il risultato della logica del guadagno che nel suo sviluppo schiaccia gli individui ed i loro rapporti.

1) La questione ambientale

Il rumore

L'inquinamento acustico prodotto da un treno ad Alta Velocità è notevole. Un treno di questo genere alla velocità di esercizio, produce lo stesso rumore di un aereo in fase di atterraggio. Un simile frastuono improvviso e ripetuto, può provocare sensazioni di fastidio, attacchi di panico, senso di aggressione, alterazioni del comportamento, stress, insonnia.

Per sopportare tale rumore senza immediate conseguenze per la salute sarebbe necessario abitare ad almeno 500 metri dai binari. Per una zona come la Val Susa, già attraversata da ferrovia, autostrada e due statali, non si potrebbe ricavare la fascia di sicurezza senza distruggere interi paesi e campi coltivati.

Inoltre in una valle stretta con alte catene di monti sui lati, il rumore sarebbe amplificato da un effetto eco imprevedibile e difficilmente evitabile anche per le località poste sui pendii. L'unica prospettiva di molti valsusini sarà quella di essere costretti ad abbandonare le case, i posti in cui si è trascorsa un'esistenza.

Il dissesto idrogeologico

La costruzione di gallerie e viadotti per il transito del Tav provocherà una serie di disastri ambientali in grado di modificare l'aspetto di una valle. Lo scavo di gallerie (soprattutto con l'uso di mine) può modificare il corso delle falde acquifere sotterranee che alimentano sorgenti, prosciugando di fatto intere zone montane (come si è già verificato con lo scavo delle gallerie dell'autostrada e della centrale idroelettrica in costruzione in alta Val Susa).

La cementificazione di ampie fasce unite alla deviazione dei corsi d'acqua superficiali e sotterranei, porterà più velocemente l'acqua verso la pianura, aumentando il rischio di alluvioni. Inoltre pare che il massiccio alpino dell'Ambein, sotto il quale dovrebbe correre il Tav, sia ricco d'uranio. L'estrazione di tale materiale dal sottosuolo causerebbe l'esposizione delle popolazioni e degli operai alle radiazioni, con gravi danni alla salute (tumori e leucemie).

La campagna

Si avranno perdite nelle superfici coltivabili, prati e boschi verranno distrutti, per far posto a grandi discariche di materiale estratto dalle gallerie. Enormi massicciate e recinzioni impediranno, come già avviene ora con l'autostrada, i naturali spostamenti degli animali selvatici.

I cantieri

Gli inconvenienti dei cantieri saranno rumori, vibrazioni, polvere, sporcizia sulle case, crolli parziali, fessure nelle abitazioni causate dalle mine, aumento del traffico a livelli considerevoli.

2) Il trasporto: le persone e le merci

L'Alta velocità per il trasporto di persone e l'Alta Capacità per il trasporto di merci sono due progetti separati, tecnicamente diversi, ma entrambi svantaggiosi, anche economicamente vista la gran quantità di denaro pubblico necessario.

È inoltre criticabile la prospettiva di un aumento delle merci trasportabili dato che il mondo consumista ne è già saturo, e conseguentemente anche di rifiuti. A nostro avviso bisognerebbe ridurre la produzione e il consumo ai limiti strettamente necessari per evitare che, ad esempio, un valsusino consumi latte tedesco o che un siciliano mangi arance israeliane.

3) Il lavoro

Gli speculatori dell'Alta Velocità sperano di convincere la popolazione ad accettare l'opera con il ricatto della ricaduta economica che si avrebbe sulla valle e con l'offerta di posti di lavoro.

Non vale la pena veder distruggere la propria valle, subire una generale diminuzione della qualità della vita in cambio di qualche anno di lavoro.

4) La velocità

A chi interessa veramente risparmiare tempo, azzerare il più possibile le distanze non curante di quello che viene sacrificato? A chi preme tenere la contabilità di ogni nostro minuto, farsi inghiottire dalla tirannia della fretta, spianare colline, bucare monti, tagliare boschi per arrivare prima? A chi vuole massimizzare i profitti o a chi si troverà del tempo in più, ma solamente per lavorare di più oppure per "divertirsi" in mezzo a sempre più merci, in un mondo sempre più avvelenato. Accorciare il tempo è il sogno di chi vuole spostare più rapidamente il proprio potere di comandare e di abbruttire.

Gruppo anti Tav

OUTRO

Per quanto riguarda l'Alta Velocità Napoli-Bari, stiamo parlando di più di 10 anni di cantieri, trivellazioni, rumori, desertificazione, inquinamento, produzione di scorie tossiche, possibili collusioni con la mafia per lo stoccaggio dei rifiuti, smottamenti, ecc. per permettere a chi ha i soldi di raggiungere Napoli da Bari con mezz'ora in meno dello stesso tempo che ci si impiega in macchina. Per queste 2 ore di viaggio arrecheremo un danno irreversibile al nostro territorio, già pericolosamente minacciato da altre nocività, come le trivelle petrolifere e l'eolico selvaggio. Vorremmo essere semplicemente tendenziosi a mal pensanti, ma tutto questo è già successo troppe volte quando si parla di grandi opere in questo paese, e sarebbe davvero da imbecilli far finta di niente per l'ennesima volta, fidarsi delle parole degli scienziati di stato e stupirsi, a cose fatte, quando le inchieste dei pm fanno venire a galla una parte della verità utile solo per far fuori qualche avversario politico.

Dopo tutti questi anni e tutti questi veleni, lasciar liberi di fare ancora una volta lo stato, le mafie e le ditte colluse, equivale a condannarsi da soli a vivere una vita di tumori e nocività.

È dei nostri territori che stiamo parlando, quelli che ci consentono di vivere. Siamo esseri umani, non prodotti di un sistema industriale, ed è impensabile che potremmo vivere a lungo in un territorio avvelenato alimentandoci solo dei

prodotti del mercato globale. Ce lo provano le migliaia di migranti che fuggono dai loro territori devastati dall'estrazione petrolifera e mineraria, dalle mega fabbriche, dalle guerre per l'approvvigionamento delle risorse. Necessitiamo di terre da coltivare, acqua da bere, aria da respirare, tutte cose messe seriamente a repentaglio dall'Alta Velocità, dalle trivellazioni petrolifere, dai siti di stoccaggio per le scorie nucleari, dalle mega-discariche, dai metanodotti, dai mega impianti per l'energia eolica e solare, dall'estendersi delle metropoli.

Se lasceremo che la nostra terra diventi terreno di conquista per i signori delle grandi opere, vedremo i nostri territori morire tra malattie incurabili e flussi emigratori sempre più consistenti.

Abbiamo visto i danni che l'alta velocità può provocare nei territori in cui passa, ma abbiamo visto anche differenti modi per poterla contrastare, che le esperienze di altre situazioni di lotta passate, ci concedono di poterli analizzare con più elementi rispetto a chi si è trovato a sperimentarli la prima volta.

Cosa manca quindi? La determinazione.

La determinazione di ognuno a non lasciar più che la propria terra venga sfruttata nel nome del profitto di pochi. La determinazione ad agire in prima persona per evitare che questo avvenga, senza illudersi aspettando un intervento dall'alto o da parte di qualcuno più preparato di noi, che ci salvi dal futuro di morte che ci si prospetta.

La determinazione a lottare, dettata dalla consapevolezza che senza la nostra terra non possiamo vivere.

La determinazione a perseguire l'obiettivo, mettendo da parte le differenze etniche, religiose, sessuali, ecc. che hanno l'unica funzionalità di dividerci di fronte al nemico comune, rappresentato dai devastatori dei nostri territori.

La determinazione ad andare fino in fondo, perché non è fermando una sola di queste nocività che avremo salvato il

futuro delle nostre vite, ma solo quando avremo messo fine al modello di produzione capitalista, che si basa sullo spreco di energia e sulla produzione di rifiuti, e imparato ad organizzarci in maniera libera e in armonia con la natura, che potremo vivere finalmente una vita degna di questo nome.



Il presente opuscolo è senza alcun copyright:
fotocopia, scarica, copia, incolla e diffondi come meglio credi

*A Emanuele Vicerè,
compagno, amico e spirito sincero di queste terre*

Non ci interessa fare qui la lista dei pro e i contro dell'alta velocità, decantare il vecchio sistema ferroviario o denunciare lo sperpero di denaro pubblico e lo scandalo delle tangenti della corruzione mafiosa (sarebbe come parlare dell'acqua calda). Per tutti i dati tecnici ed economici sui vent'anni e passa della storia del supertreno ci sono già una caterva di scritti, documentari, ecc., facilmente reperibili a cui è inutile fare l'eco.

Il TAV è il mezzo di spostamento prediletto del capitalismo contemporaneo, “un treno pieno di signori” per citare Guccini, un affare che porta miliardi di euro nelle tasche dei soliti noti e che porta solo nuova miseria e nuove devastazione per chi invece non ha niente; e tanto ci basta per pensare che quest'opera non s'ha da fare, o meglio non s'ha da continuare, né qui, né altrove.



Biblioteca dell'Ammutinamento