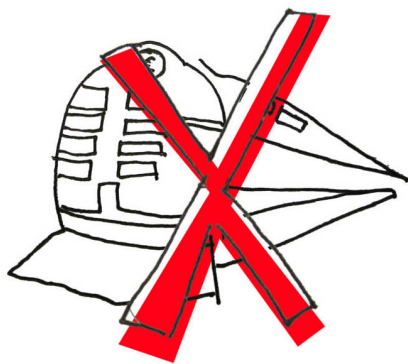


Perché il TAV SI DEVE fare:
gli attori economici coinvolti nell'affare

NO TAV



LA VALLE NON SI ARRESTA

Dossier a cura di:

Laboratorio OffTopic

Inventati.org/offtopic

Offtopic@autoproduzioni.net

twitter: [@offtopic_lab](https://twitter.com/offtopic_lab)

Facebook: facebook.com/offtopiclab

Sommario

1. Introduzione	4
2. Si scrive grande opera, si legge mega-evento	6
3. Aziende e cooperative coinvolte e loro presenza nel territorio	8
3.1. Rete ferroviaria italiana S.p.A.	
3.2. Impregilo Group S.p.A.	
3.3. Rocksoil S.p.A.	
3.4. Cooperativa muratori cementisti (Cmc)	
3.5. Consorzio Val Susa-Piemonte e il ruolo di Luigi Massa	
3.6. Martina S.r.l. e Martina Service	
3.7. Intesa Sanpaolo e Biis	
4. Non solo Tav: il lato oscuro della grande impresa	18
4.1. Impregilo e il suo rispetto del territorio: Firenze, Napoli e il Sud	
4.2. Disastro ambientale per Cmc	
4.3. Rocksoil: “calcoli inesatti” e affari di famiglia	
4.4. La maledizione della zona rossa di Chiomonte	
4.5. Intesa Sanpaolo e l'utilità sociale: il caso dell'ex area Falck	
5. Le ragioni No Tav viste dall'accademia	27
5.1. Diversi progetti, diverse caratteristiche, un solo nome: TAV	
5.2. Una storia di sprechi	
5.3. L'analisi costi/benefici	
6. In conclusione	34
7. Appendice	36
8. Bibliografia minima No TAV	40
9. Sitografia	42
10. Ufficio Informazioni	43

1. Introduzione

Uomini di governo e sedicenti tecnici, liberi professionisti e grandi imprenditori, politicanti di spicco nazionale e regionale... Insomma, l'intero arco politico istituzionale e del sindacalismo confederale, si è prodigato in coro a difendere e diffondere la causa della costruzione del tratto italo-francese dell'alta velocità, in virtù del magnifico e progressivo sviluppo che l'opera porterebbe con sé a beneficio dell'intera comunità nazionale.

Il governo "tecnico" di Mario Monti ha confermato l'ineluttabile necessità di utilizzare la forza, coordinata con l'importante appoggio di una magistratura, pronta a giustificare qualsiasi azione (espropri e tempistiche fuori dalla stessa legge italiana) utile a garantire la realizzazione dell'opera.

Azioni che abbiamo visto concretizzarsi in questi lunghi mesi, che vanno dalle modalità militari di occupazione delle proprietà comuni e del territorio valsusino, all'anomala gestione dell'ordine pubblico e della repressione del dissenso a colpi di lacrimogeni al CS.

Il TAV, insomma, rappresenta una delle più grosse operazioni infrastrutturali e finanziarie nella storia del paese. Soltanto la determinazione ventennale della resistenza valsusina prima e la capacità di diffondere le ragioni e le modalità di lotta elaborate dai No TAV in tutta Italia dopo, hanno permesso la costituzione di un vasto movimento capace di porre la questione dell'opposizione all'alta velocità prepotentemente al centro del dibattito pubblico nazionale, conducendo persino il "professor" Monti e la sua squadra di "tecnici" a mentire spudoratamente rispetto alle presunte motivazioni scientifiche ed economiche per cui la TAV si deve fare.

Perché, se da un lato i media dipingono i No TAV come una minoranza violenta, ispirata da velleità di futuri più luddisti che aderenti al progresso tecnologico della mobilità e dell'organizzazione dei territori contemporanea, la realtà sociale del movimento è ben diversa da questa caricatura da media mainstream ed ha la forza di denunciare l'inutilità e la dannosità dell'alta velocità non solo in Val Susa, ma in tutti i territori in cui è stata realizzata.

Pericolosità e rischio di devastazione reale, continuamente mascherati dai media per proteggere la reale motivazione politica ed economica per cui il TAV SI DEVE fare, scavalcando le più elementari norme della tanto sbandierata democrazia rappresentativa.

Dietro a questa motivazione reale e politica stanno nomi e volti ben precisi, ricordati dalla stampa nazionale solo di rado, quando la controinformazione capillare e continua del movimento non può proprio essere evitata a meno di non voler smascherare una sovracostruzione SI TAV che poco reggerebbe ai colpi inferti dalle investigazioni e dalle ricerche offerte dalle molteplici soggettività che compongono i famigerati No TAV.

Evidenziare nomi, accordi, reti di interessi, può essere utile per avere più chiaro anche quale strategia politica adottare in un territorio come quello milanese, centro finanziario e speculativo d'Italia: la lotta No TAV si intreccia inevitabilmente con le lotte contro l'attuale sfruttamento del territorio (Expo2015, TEM, Bre.Be.Mi, privatizzazione infrastrutturale, ecc.) e per una diversa geografia ed economia urbana. Fuor di retorica, "Portare la Valle in città", significa concretamente e prima di tutto denunciare e danneggiare l'immagine dei soggetti economici (peraltro il più delle volte di sospetta legalità) coinvolti nella spartizione dell'affaire alta velocità (in Val Susa e in Italia) e nella realizzazione di un articolato progetto finanziario che ha in Milano uno dei suoi centri nevralgici, avendo molte di queste realtà sede e affari nella metropoli lombarda.

Con questo breve dossier intendiamo, quindi, dare il nostro modesto contributo alla lotta di tutti i No TAV che, nonostante repressione e tentato isolamento mediatico, portano avanti la mobilitazione nel territorio milanese.

Laboratorio OffTopic

2. Si scrive grande opera, si legge mega-evento

Di grandi e piccole opere

TEM, Bre.Be.Mi, Ponte, Mose...mica solo TAV. Una galassia di grandi e piccole opere (in fase di perenne progettazione alcune, in fase di perpetua realizzazione altre) lacera il tessuto sociale, ambientale ed economico del paese. Il territorio, devitalizzato della sua vocazione di luogo vivo delle relazioni, viene ridotto ad una dimensione: quella della distanza da percorrere tra un punto di partenza ed uno di arrivo. Il primo obiettivo delle “opere” è quindi la semplificazione del territorio ad uso dei flussi: l’eliminazione degli ostacoli fisici, biologici ed umani, che s’interpongono tra due punti di un segmento e l’accelerazione delle opportunità di attraversamento inconsapevole. Il partito unico della speculazione edilizia e infrastrutturale non conosce frontiere: ponti e viadotti, tunnel e dighe, autostrade e super ferrovie percorse da super motrici. Una creatività disarmante al servizio di un mantra *bypartisan*: cemento, asfalto, acciaio.

Tempi di crisi

Febbraio 2012: il governo italiano non ratifica la candidatura della città di Roma alle Olimpiadi e Paralimpiadi 2020. Marzo 2012: la cortei dei conti portoghese annulla il contratto relativo alla tratta internazionale del corridoio 5 dell’alta velocità: la linea Lisbona-Kiev non partirà mai da Lisbona. Due fatti di cronaca che illuminano circa il legame tra indebitamento ed occasioni d’investimento in grandi opere come la TAV e mega-eventi quali olimpiadi ed esposizioni internazionali.

Sempre di queste settimane è la notizia che il comune di Milano potrebbe rinunciare (entro fine aprile) alla candidatura ad Expo2015 pagando una penale di “soli” 3 mln di euro, sul totale di 16mln¹ di multa per la mancata realizzazione: un’opzione di rinuncia praticabile utile ad affermare la nocività di Expo ma soprattutto la possibilità di redistribuire le risorse pubbliche per riaffermare il diritto all’abitare, alla mobilità, all’accesso a sanità, informazione, istruzione.

Non ultimo la battaglia per la rinuncia all’esposizione meneghina costituirebbe un ponte con l’opposizione sociale alla realizzazione del TAV in Val Susa: in sede europea l’architrave che regge la promozione dell’opera è la saturazione delle linee ferroviarie ed automobilistiche esistenti, affermare l’infondatezza di questa congestione determina l’inconsistenza della minaccia di misure di penalizza-

1. Da maggio 2012 la penale salirà a 50 mln di euro

zione nei confronti del paese (così come a Lisbona la mancata trasparenza del sistema degli appalti sta determinando la possibilità di annullare la tratta già finanziata a lavori aperti!).

Tre tentacoli che ben conosciamo

“Portiamo la Valle in città” è stato lo slogan delle mobilitazioni di questi mesi in supporto alla resistenza No Tav ed in solidarietà agli attivisti inquisiti e carcerati in attesa di processo. Portare la valle in città può e deve significare anche suggerire un’analisi capace di coniugare al piano della solidarietà quello dell’attivazione contro i moti speculativi che aggrediscono anche il nostro quotidiano.

Gli elementi che accomunano grandi opere e mega-eventi sono innumerevoli, proviamo ad evidenziarne i principali e più minacciosi nel tentativo di aprire un confronto collettivo sul tema:

1) **devastazione & saccheggio del territorio:** cantierizzazione, sbancamento e inquinamento minacciano la resilienza dei territori in forme incontrollabili e irreversibili;

2) **militarizzazione:** l'utilizzo di soggetti non-convenzionali (esercito, protezione civile..) e nuovi dispositivi di controllo (cantieri che divengono “aree d’interesse strategico nazionale”, dichiarazioni su nuovi reati e profili associativi) costituiscono un’ipoteca al diritto di resistenza;

3) **stato di eccezione ed emergenzialità pianificata:** tempi, regole, costumi della “normalità democratica” vengono rotti dall’istituzione ad hoc di sistemi flessibili per la gestione di grandi opere e mega-eventi. L’accelerazione così prodotta apre le porte alla criminalità organizzata allo sfruttamento organizzato nel mondo del lavoro (caporalato, lavoro nero, subappalti..) e ad esperimenti di controllo sociale (come la gestione post-terremoto l’Aquila).

3. Aziende e cooperative coinvolte e loro presenza nel territorio milanese

3.1 Rete ferroviaria italiana S.p.A.

RFI S.p.A. è una delle società controllate dal Gruppo Ferrovie dello Stato. In particolare, è l'impresa che si occupa della progettazione (insieme ad Italferr) e della realizzazione di nuovi impianti e percorsi. Gestisce inoltre i sistemi di sicurezza e regolazione ferroviaria, stipula i contratti con le imprese ferroviarie, vende a queste ultime le tracce treno richieste per la circolazione e definisce l'orario della sua rete. Rete Ferroviaria Italiana è anche il soggetto che attua i servizi di manovra dei convogli nelle stazioni ferroviarie di tutto il paese. Dal 31 dicembre 2010 ha incorporato, tramite fusione, la TAV S.p.A. ed è quindi divenuta la principale responsabile della progettazione e realizzazione delle linee ad alta velocità ed alta capacità (trasporto congiunto merci e persone).

Per quanto riguarda la tratta Torino-Lione, RFI è uno dei due promoter e responsabili dell'opera (l'altro è RFF per la tratta francese) e possiede il 50% della società LTF S.a.S. (Lyon-Turin Ferroviaire).

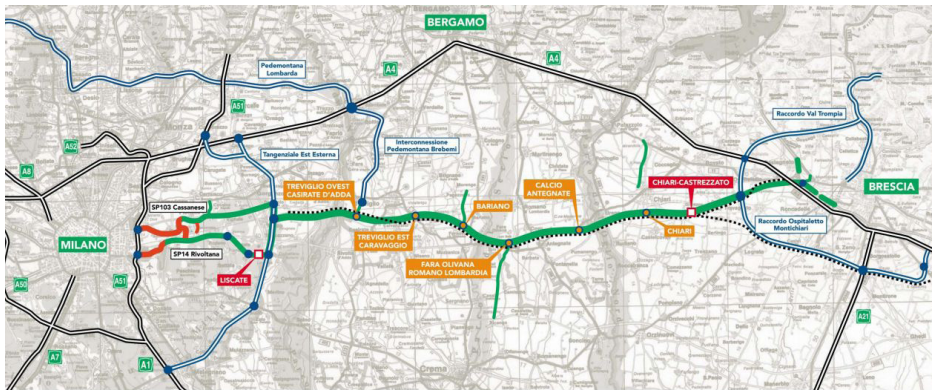
In l Consiglio di Amministrazione della società è costituito dal Presidente Dario lo Bosco; dall'Amministratore delegato Michele Mario Elia; e dai consiglieri Luigi Lenci, Barbara Morgante e Vanda Ternau. Sono loro di fatto che gestiscono l'azienda e dirigono le scelte.

La Rfi S.p.a. ha sede legale e amministrativa a Roma, ma sono numerose le sedi e le unità produttive presenti in Italia; la loro grandezza economica e importanza strategica dipende dal volume di traffico (di persone e merci) presente sui rispettivi nodi ferroviari e linee di passaggio. A Milano è presente una delle unità produttive territoriali più grandi, le cui sedi principali sono: la Direzione territoriale produzione, in via Ernesto Breda 28; e il Centro operativo esercizio rete, in Piazza Duca d'Aosta 1 (Stazione Centrale).

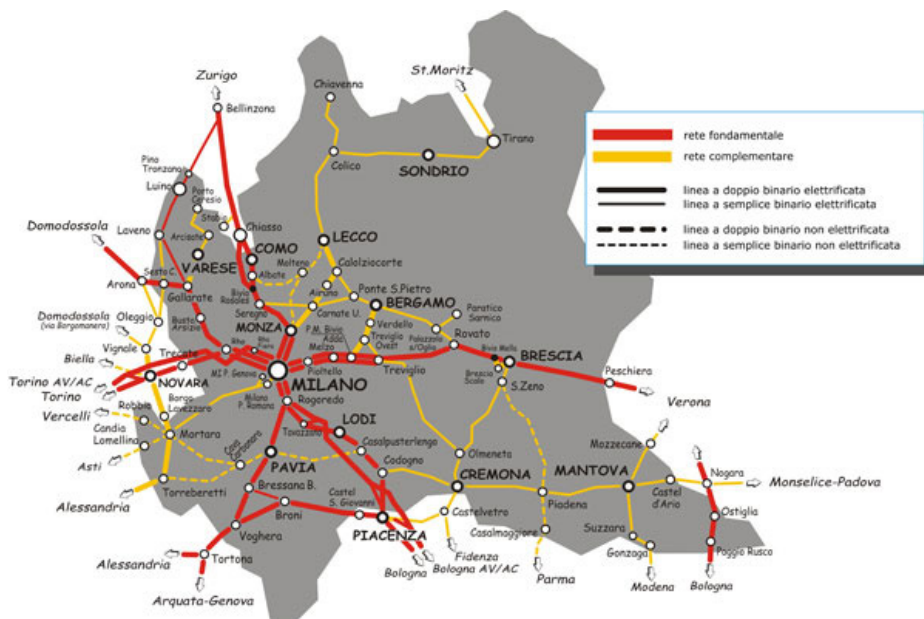
Gli affari e i giri di soldi di questa grossa società dipendono non solo dalla costruzione delle nuove tratte e nodi ferroviari (in Val Susa come a Milano), ma anche dalla continuità e dal volume della loro attività. Le linee AV e AC costituiranno sempre più per il futuro le linee principali su cui RFI S.p.A. baserà e muoverà servizi, accordi e lavori, soprattutto a seguito del processo di privatizzazione (e soppressione) dei servizi pubblici regionali e nazionali.

Sul territorio milanese i principali nodi e tratti ferroviari dell'alta velocità e

dell'alta capacità si innestano a Milano Certosa, nella linea storica Milano Centrale-Novara. Da Milano Certosa ha origine anche il passante ferroviario che prevede il collegamento con la rete di FNM (Ferrovie Nord), attraverso 16 km complessivi, dalla stazione di Milano Certosa alla Stazione di Porta Vittoria, con due bivi a est verso la Stazione di Pioltello e a sud verso la Stazione di Rogoredo. Due nuove stazioni sono previste per le linee Av-Ac: ad ovest la Stazione di Rho Fiera Milano e a est la Stazione di Pioltello-Limito. Questi sono i punti in cui dovrebbe cominciare una nuova tratta TAV, in grado di collegare Treviglio a Brescia; si tratta di un'opera importante anche perché si intreccia con i lavori di realizzazione di un'altra infrastruttura, ovvero l'autostrada Bre.be.mi. (Brescia-Bergamo-Milano). Fisicamente, TAV e Bre.be.mi. dovrebbero incrociarsi lungo la Statale 11 e affiancarsi lungo quasi tutto il tragitto della strada. Entrambe hanno poi un collegamento con la nuova Tangenziale est esterna di Milano (TEM), come si può notare nella figura I.



Inoltre, nella cartina seguente (figura II), è possibile vedere più nel dettaglio la composizione delle tratte ferroviarie presenti in Lombardia. Per “linee fondamentali” si intendono tratte caratterizzate da un’alta densità di traffico e da una maggiore qualità dell’infrastruttura, comprendendo anche le direttrici internazionali e gli assi di collegamento fra le principali città italiane; le “linee complementari” sono invece quelle con minori livelli di densità di traffico, costituiscono la maglia di collegamento nell’ambito dei bacini regionali e connettono fittamente tra loro le direttrici principali.



II.

3.2 Impregilo Group S.p.A.

Gruppo Impregilo S.p.a. è una società impegnata nell'ingegneria civile tra le più grosse al mondo. Nata nel 1995 dalla fusione di cinque aziende preesistenti e attive nella realizzazione di grandi opere fin dall'inizio del Novecento, la S.p.A. è pressoché monopolista nel settore delle costruzioni, delle infrastrutture e delle opere ingegneristiche in Italia, ed ha vinto numerosi grossi appalti in tutti e cinque i continenti per la progettazione e la realizzazione di dighe, ponti, autostrade, linee ferroviarie e così via. Il volume d'affari gestito dall'azienda emerge alla lettura dei dati² forniti da Impregilo stessa.

Nonostante le condanne per danni ambientali (nel 2009, proprio per il TAV) e le accuse di sfruttamento di lavoratori e collusioni mafiose (oltre che per gli appalti TAV, anche per la realizzazione del Ponte sullo Stretto, di cui era pure general contractor), non solo in Italia, ma anche in altri paesi dove opera, il Gruppo continua ad aggiudicarsi appalti milionari.

All'interno dell'affaire TAV Torino-Lione, Impregilo è il general contractor della LTF S.a.S., ovvero l'impresa cui è affidata la costruzione della tratta ferroviaria ed è il primo contraente del contratto del progetto. Essendo responsabile della

2. http://www.impregilo.it/public/impregilo/it/attivita_e_progetti.php

fornitura di materiali, lavoratori, equipaggiamenti e servizi necessari alla realizzazione dell'opera, come normalmente avviene, ha affidato questi compiti ad altri soggetti economici. Rappresenta, inoltre, la società di maggioranza partecipativa nel Consorzio per l'alta velocità Torino-Milano.

I principali progetti in cui è impegnata a Milano, riguardano:

1) la realizzazione della Linea 4 della Metropolitana, dal valore complessivo di 1,7 miliardi di euro, finanziati per due terzi da Stato e Comune.

2) Costruzione della Tangenziale est Esterna di Milano (figura 3), in qualità di mandataria di una società formata da più soggetti imprenditoriali e titolare della convenzione per l'affidamento in project financing della concessione per la progettazione, realizzazione e gestione della TEM. Lo sviluppo complessivo sarà di circa 70 chilometri, con il pedaggio autostradale più caro d'Europa (quasi 5 euro). Ad oggi, il 95% dei finanziamenti non è ancora stato trovato.



III.

3) Impregilo è poi il general contractor per la progettazione ed esecuzione del primo lotto dell'autostrada Pedemontana lombarda (figura IV), opera viabilistica autostradale, con l'obiettivo di realizzare una via esterna alla provincia di Milano, per velocizzare gli spostamenti.



IV.

Inoltre, l'impresa è impegnata in lavori di costruzione minori, soprattutto nel territorio nord milanese e in alcuni cantieri aperti in seguito agli ultimi Pgt, in vista di Expo 2015: Ligresti infatti controlla buona parte dei sei principali progetti immobiliari milanesi, che valgono 7 miliardi di euro (tra i più importanti CityLife e Porta Nuova Garibaldi).

La Impregilo Group S.p.A. è composta parimenti da tre società: 33% Argo Finanza (ovvero il Gruppo Gavio, Marcello Gavio); 33% Autostrade per l'Italia S.p.A. (Gruppo Benetton); 33% Immobiliare Lombarda (Gruppo Ligresti, Salvatore Ligresti). Il Presidente del gruppo è Massimo Ponzellini, l'Amministratore delegato Alberto Rubegni e, il Direttore centrale corporate Rosario Fiumara. Sede legale, Direzione generale e Uffici amministrativi si trovano tutti a Milano, in via dei Missaglia 97; la regione Lombardia costituisce infatti il suo territorio di riferimento.

3.3 Rocksoil S.p.A.

La Rocksoil S.p.A. è una delle principali società italiane che operano nel campo della geoingegneria, ovvero: progettazione, consulenza e realizzazione di opere di ingegneria civile, nell'ambito della meccanica delle terre e delle rocce, dell'idraulica e dell'idrologia. La società si è specializzata in particolare nella realizzazione di tunnel e gallerie. Fondata nel 1979 da Pietro Lunardi, il quale ha ceduto le proprie azioni di maggioranza ai familiari dopo essere diventato Ministro ai Trasporti e alle Infrastrutture nel II e III governo Berlusconi, la società si è aggiudicata numerosi appalti, soprattutto durante i lavori per l'alta velocità in molte parti d'Italia (tratta Bologna-Firenze).

Nell'ambito dei lavori per la tratta Torino-Lione, Rocksoil ha ricevuto l'incarico dall'azienda francese Effage, che a sua volta era stata incaricata da LTF, di progettare il tunnel ferroviario che dovrebbe appunto collegare Italia e Francia. La società, nella zona milanese e lombarda, è impegnata nell'ampliamento della tratta ferroviaria Milano-Bologna, tramite lo scavo di un sottopasso lungo la A1 in direzione Modena; nelle fondazioni della nuova sede della Regione Lombardia; infine, nei lavori della metropolitana di Milano, per il prolungamento della linea M3 e per la costruzione (gallerie e stazioni) della nuova linea M5.

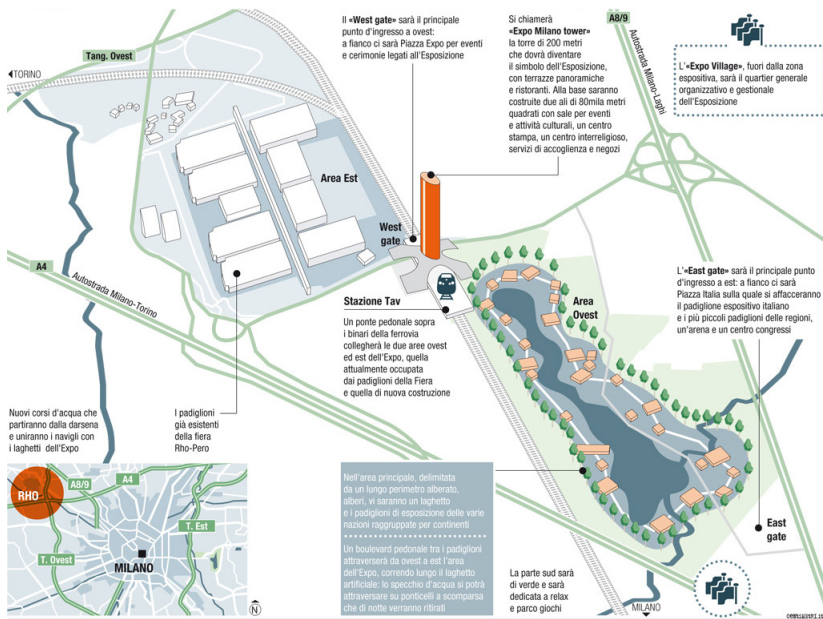
La sede legale della Rocksoil³ si trova a Bergamo, in via Scotti 11; mentre a Roma e Milano sono presenti le sedi operative, centri della progettazione e della pianificazione di realizzazione opere. A Milano si trova in Piazza San Marco 1.

Il Presidente è Pierre Habib, l'Amministratore delegato Giuseppe Lunardi e il Direttore tecnico Giovanna Cassani. Il Responsabile di progetto e coordinatore Attività e Risorse tecniche della sede milanese è Martino Gatti. I principali Responsabili di progetto, specialisti nei diversi ambiti, per la realizzazione dell'alta velocità e dei lavori a Milano e in Lombardia, sono Andrea Belfiore, Andrea Bellocchio, Claudio De Giudici, Fabrizio Carriero, Antonio Voza, Alvisè Amadi e Carlo Iemmi.

2. <http://www.rocksoil.com/risorse.html>

3.4 Cooperativa muratori cementisti (Cmc)

La Cmc è una cooperativa emiliana, che fonda le sue radici nel secolo scorso. Nel 1901 associazioni di muratori e lavoratori del settore diedero origine ad un piccolo gruppo societario; oggi è la società cementificatrice più importante d'Italia, a cui sono affidati incarichi anche nel resto d'Europa e che opera in altri continenti con imprese consociate. Dove c'è bisogno di cemento e materiale per edificare, la cooperativa è presente: dall'edilizia alle infrastrutture, dalle opere idrauliche e irrigue a quelle portuali e marittime, e persino dell'ampliamento della più grande base militare Usa in Europa, il "Dal Molin" di Vicenza. Nel corso del tempo, i suoi legami con il Pci sono poi stati ereditati dall'apparato del Partito democratico, tanto che Pier Luigi Bersani ne è stato amministratore delegato ed Enrico Letta siede ancora nell'assemblea dei soci. *"La Cmc è presente nei mercati delle grandi opere, dei lavori pubblici (grandi infrastrutture, edilizia pubblica, lavori portuali e marittimi), dei lavori ferroviari con particolare riguardo all'Alta Velocità, dei lavori privati (ipermercati, hotel, centri direzionali) e degli interventi edili e in infrastrutture nel territorio in cui ha sede e nel quale è impegnata ad assicurare presenza imprenditoriale e social"*.



L'incrocio tra Grandi Opere e Mega Eventi appare chiaro in questa prima ipotesi per il progetto Expo 2015, dove le retoriche green incrociano il progetto Tav.

La Cmc è il soggetto incaricato da LTF di costruire il cunicolo esplorativo nella zona della Maddalena di Chiomonte, compito per cui ha assegnato a diverse società minori subappalti e compiti di servizio. Nonostante la cooperativa sia già stata implicata in più di un processo per la realizzazione dell'Alta velocità nella zona del Mugello (per i profondi e irreversibili danni ambientali ed economici causati), oltre che in altre denunce relative allo sfruttamento dei lavoratori, ha avuto assegnato il compito senza nemmeno dover vincere una gara d'appalto³.

Sul sito di Lyon-Turin Ferroviaire leggiamo: "Lyon Turin Ferroviaire, società responsabile della parte comune italo-francese del futuro collegamento ferroviario tra Torino e Lione, ha confermato il 20 dicembre 2011 a CMC, capofila di un raggruppamento di imprese, il compito di realizzare lo scavo del cunicolo esplorativo della Maddalena a Chiomonte, a prossimità di Susa.

Si tratta di un atto integrativo al contratto firmato da LTF con la CMC nel 2005 che contrattualizza la variante localizzativa dell'imbocco del cunicolo da Venaus, dove era previsto inizialmente, alla Maddalena. L'importo complessivo del lavoro sarà di 93 milioni di euro.

La lunghezza prevista del cunicolo esplorativo della Maddalena sarà di 7541 m, con un diametro di 6,30m. L'avvio dei lavori di scavo è previsto per la metà del 2012, i tempi di realizzazione sono stimati in circa 50 mesi, con l'impiego di circa 100 operatori. I primi 240 m saranno scavati con metodo tradizionale, mediante escavatore o esplosivo, il resto con scavo meccanizzato tramite fresa TBM⁴.

Verosimilmente i costi andranno a salire una volta iniziati i lavori⁴, a causa di contrattempi ed eventuali variazioni di progetto; inoltre, i tempi stimati di quasi 5 anni, da molti osservatori sono ritenuti più bassi delle normali tempistiche di realizzazione del cunicolo.

La Cmc nel corso degli anni è stata molto presente anche nel territorio lombardo e milanese, avendo coperto la costruzione e realizzazione di numerosi centri commerciali, di alcune tratte della metropolitana di Milano, l'aeroporto di Malpensa e altre opere industriali. Attualmente è coinvolta nella realizzazione della già citata Tem ed è uno degli attori principali dei cantieri di Expo 2015: in particolare, Cmc ha vinto il primo appalto per Expo, relativo alla pulizia e allo sgombero dell'area di Rho e Pero, e all'avvio dei primi lavori di realizzazione della piattaforma espositiva che ospiterà la fiera nel 2015 (figura V).

La Cmc ha numerose sedi sparse in tutto il mondo; in Italia le principali strutture sono a Ravenna, città d'origine della società, ma anche a Milano è presente un'importante filiale: si trova in Piazza Velasca 5.

3. A proposito della filiera degli appalti in occasioni di grandi opere si legga il punto 135 delle 150 NUOVE RAGIONI contro la Torino-Lione

4. Si veda il punto 12 delle 150 NUOVE RAGIONI contro la Torino-Lione

Il Presidente della cooperativa è Massimo Matteucci, il vice-presidente Maurizio Fucchi e l'Amministratore delegato Dario Foschini; Gianluca Menchini ricopre l'incarico di Direttore divisione Italia, mentre Marco Poncetta è il Direttore sviluppo.

Evidente qui, come nel caso di Impregilo S.p.a., l'intreccio tra l'affaire Tav in Val Susa e le grandi operazioni edilizie ed infrastrutturali nel territorio lombardo e milanese.

3.5 Consorzio Val Susa-Piemonte e il ruolo di Luigi Massa

Per la realizzazione del tunnel della Maddalena, la cooperativa emiliana, previo accordo con LTF, ha ricercato la collaborazione ed il lavoro di numerose ditte valsusine. La pressione politica congiunta del fronte SiTav, rappresentato per la apr-condicio dal Partito democratico e dal Popolo della Libertà (in particolare nelle figure dei parlamentari Stefano Esposito e Osvaldo Napoli), si è adoperata nello spingere Cmc e Lyon-Turin ad assegnare parte dei lavori ad aziende locali. Figura locale di spicco in Val Susa, e molto importante in questa operazione di pressione politica, il sindaco di Sant'Antonino Antonio Ferrentino: storico esponente del fronte del no, convertito dal 2005 a mediatore salvifico del conflitto. Ferrentino, uomo di Sinistra Ecologia e Libertà, pur non essendosi dichiarato apertamente favorevole alla Torino-Lione, si è comunque proposto quale interlocutore delle grandi imprese coinvolte, delle medie o piccole ditte locali, dei fallimentari tavoli tecnici di "confronto" succedutisi negli anni.

Non potendo però riuscire ad ottenere l'incarico isolatamente, numerose di queste si sono riunite nel Consorzio Val Susa-Piemonte, guidato da Luigi Massa, ex Pci, rimasto nelle fila del centro-sinistra fino all'attuale Pd. L'aggregazione si compone di soggetti imprenditoriali minori (quali ad esempio Geomont, Ferraris, Edilgrimaldi, Italcostruzioni, etc.), riusciti a ricevere l'assegnazione di "micro opere" relative all'Alta velocità, soprattutto grazie alla vicinanza politica dei propri vertici con quelli di Cmc.

I lavori di cui si dovranno occupare sono definiti "fuori appalto", ovvero tutti quelli esclusi dal contratto originario firmato dalla cooperativa cementificatrice per lo scavo del tunnel; in particolare: i carotaggi; gli studi geotecnici per il progetto esecutivo; la preparazione di una superficie di 22 mila metri quadrati; i lavori di stabilizzazione del sito; il trasporto dello smarino (detriti provenienti dai lavori di scavo); l'allocazione di questo nel deposito.

Vi sono poi comprese anche opere civili accessorie, quali: lavori per le prese d'acqua necessarie al cantiere; la posa di condotte idriche; le recinzioni e gli ingressi;

i terrazzamenti; la misure topografiche di dettaglio; opere varie di mitigazione ambientale degli impatti territoriali del complesso delle opere in esame.

I lotti di assegnazione sono due e finora sono stati assegnati per un valore di circa 4.666.000 euro; il totale degli incarichi ancora da distribuire si aggira tra i 12 e i 14 milioni.

Luigi Massa, direttore del Consorzio d'Imprese Val Susa-Piemonte, è l'uomo di riferimento per le grosse ditte e aziende nazionali e multinazionali coinvolte nella realizzazione della Tav in Piemonte; in particolare è il collegamento diretto con quella parte del mondo imprenditoriale politicamente più vicino al Partito democratico e al centro-sinistra. Massa inizia infatti il suo percorso politico nelle fila del Pci, come parlamentare, per poi diventare segretario regionale del Pds in Piemonte e correre nella competizione elettorale proprio nei collegi della Val Susa e Val Sangone; da subito favorevole ai primi progetti di alta velocità, abbandona temporaneamente la sua attività politica al nord per ricevere l'incarico di Direttore generale del Comune di Napoli durante la Giunta Iervolino. Lascia il suo ben retribuito lavoro in Campania per tornare in Piemonte, nel 2010 in occasione delle elezioni regionali piemontesi, dove sostiene la candidata del centro-sinistra, fiera SiTav, Mercedes Bresso.

Tornato in terra natia, Massa comincia a dedicarsi sempre più all'attività imprenditoriale ed economica, soprattutto con l'approssimarsi dell'inizio dei lavori a Chiomonte per la realizzazione della linea d'Alta velocità: non soltanto fonda prima il Consorzio Daedalus, con sede ad Avigliana (che riunisce alcune piccole realtà aziendali della Valle), ma da aprile 2012 guida il Consorzio d'Imprese responsabile dei subappalti d'appoggio alla realizzazione del cunicolo della Madalena, ad opera di Cmc.

Nel mese di maggio è nato un nuovo Consorzio di circa 20 imprese, denominato Consorzio Val Susa, il cui presidente è Carlo Procopio. Obiettivo di questo nuovo raggruppamento di piccole aziende locali è quello di partecipare ai lavori di Grandi opere realizzati sul territorio valsusino. Tav e non solo.

3.6 Martina S.r.l. e Martina Service

Veniamo ora alla ditta direttamente responsabile della costruzione del cantiere per l'Alta velocità in Val di Susa: la Martina S.r.l., da cui è nata la Martina Service che si occupa della recinzione della zona rossa intorno a Chiomonte. Questa azienda è subentrata alla precedente responsabile dello stesso compito,

la Italcoge, dopo la sua chiusura per fallimento. La Martina S.r.l. è una media impresa con sede principale a Susa, in Corso Stati Uniti, specializzata nell'esecuzione di lavori pubblici di varia natura (costruzione attrezzature particolari, realizzazione impianti minerari e industriali, opere edili civili e industriali, trasporti). Rappresenta il soggetto sicuramente più piccolo tra quelli coinvolti nella realizzazione della Torino-Lione.

Nonostante le sue limitate dimensioni, i dirigenti sono stati di recente accusati di bancarotta fraudolenta e la ditta rischia il fallimento. La Martina è gestita dagli omonimi fratelli gemelli, Giuseppe e Luigi Paolo.

Come accennato sopra, la sede centrale si trova a Susa e le attività restino spesso limitate al territorio valsusino e piemontese, l'azienda ha una sede anche a Milano in via Villapizzone 2.

3.7 Intesa Sanpaolo e la Banca infrastrutture innovazione e sviluppo (Biis)

Lecito domandarsi, a questo punto, quali soggetti eroghino i fondi, gestiscano i finanziamenti e si occupino delle operazioni di credito/debito relative a tutti i lavori di costruzione della linea Torino-Lione.

Intesa Sanpaolo è una delle società bancarie più grosse del Paese, con numerose filiali e operazioni aperte in Europa e, sebbene con peso minore, negli altri continenti. Nata nel 2007 dalla fusione di Banca Intesa e Sanpaolo Imi, in particolare il gruppo è la principale fonte di finanziamento e credito (sia per le imprese e cooperative private, sia per lo Stato e gli enti pubblici) nel campo delle grandi opere, delle innovazioni infrastrutturali e delle trasformazioni urbanistiche a scopi commerciali sul territorio italiano. La Val Susa non fa eccezione: senza l'appoggio finanziario di Banca Intesa, la realizzazione della Torino-Lione, sulla tratta italiana, non sarebbe possibile.

In particolare, l'istituto ha una sua particolare sezione (costituitasi come banca autonoma) che gestisce queste operazioni: la Banca infrastrutture innovazione e sviluppo (Biis). Dal loro sito leggiamo:

Biis è la banca del Gruppo Intesa Sanpaolo nata per servire tutti gli attori, pubblici e privati, che collaborano alla realizzazione delle grandi infrastrutture e al miglioramento dei servizi di pubblica utilità. Leader in Italia e fra i principali specialisti del settore in Europa, con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo e la crescita economica dei Paesi in cui opera, Biis ha sei priorità d'intervento:

- il credito ai progetti infrastrutturali*
- il sostegno al sistema sanitario, alle Università e alla ricerca scientifica*
- il miglioramento dei servizi di pubblica utilità*
- il supporto all'equilibrio finanziario della Pubblica Amministrazione*
- il finanziamento dei progetti urbanistici e di valorizzazione del territorio*
- l'introduzione di strumenti innovativi per l'efficiente gestione dell'operatività bancaria di enti e aziende pubbliche*

Fattore qualificante di Biis è la gestione integrata di tutta la filiera dell'interazione fra pubblico e privato, attraverso un'offerta completa di servizi finanziari tradizionali e innovativi.

Sul territorio milanese il Gruppo gestisce l'erogazione e la distribuzione di fondi alle imprese sopra ricordate e alle istituzioni pubbliche relativamente a numerosi progetti, che abbiamo già visto parlando dei soggetti economici coinvolti nell'affaire TAV in Val Susa.

Le principali società con cui ha sottoscritto un accordo sono: nell'ambito del finanziamento di progetti infrastrutturali l'Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.a., l'Autostrade Lombarde S.p.a. – Bre.Be.Mi. e la Tem – Tangenziale Esterna Est di Milano; nei finanziamenti per servizi ferroviari la Rfi S.p.a. (relativamente soprattutto alle nuove tratte di Alta velocità ed Alta capacità previste) e il Comune di Milano per l'ampliamento delle linee metropolitane. Non ultimo, per quanto riguarda i progetti urbanistici e di sviluppo del territorio, con la Fondazione Fiera Milano per Expo 2015 e la Sea – Aeroporti di Milano, nella costruzione della terza pista dell'aeroporto di Malpensa.

Non meno importante, il BIIS è anche coinvolto nelle operazioni di bonifica e riqualificazione della più grossa area ex industriale dismessa d'Europa: la zona Falck di Sesto San Giovanni; le indagini sulla gestione degli appalti poco chiara e sul traffico di tangenti relative ai lavori proprio dell'area deindustrializzata, hanno coinvolto anche Maurizio Pagani, il responsabile finanza di sviluppo e progetto del Gruppo.

La due sedi principali dell'istituto sono a Torino e Milano. In particolare, a Milano, la sede si trova in via Monte di Pietà 8, mentre l'Ufficio stampa del gruppo è sito sempre nel capoluogo lombardo in via Romagnosi 5; per quanto riguarda la Biis, invece, il Centro infrastrutture e sviluppo Lombardia si trova a Brescia in via Moretto 38b e a Milano in via Montebello 18 – sede Area.

Nella gerarchia interna della Biis, presidente e vice-presidente del Consiglio di Amministrazione sono rispettivamente Francesco Micheli e Pio Bussolotto; responsabile della sezione Infrastrutture e finanza di progetto è quel Maurizio Pagani che abbiamo visto coinvolto nella vicenda di corruzione e appalti poco puliti relativa all'area ex Falck.

4. Non solo Tav: il lato oscuro della grande impresa

Ciò che maggiormente stupisce quando si analizza con attenzione la vicenda dell'Alta velocità in Val Susa (e in generale della gestione monopolistica delle grandi e medie opere nei territori metropolitani) è la sensazione che, per garantire la distribuzione dei finanziamenti e l'inizio dei lavori, sia le normali procedure legali della tanto amata economia di mercato, sia i controlli sull'affidabilità e trasparenza delle società cui si assegna la realizzazione dell'opera, vengano considerati solo come delle formalità che è possibile ignorare e infrangere. Non soltanto, infatti, nel caso della Torino-Lione, il già poco chiaro sistema di assegnazione degli appalti è stato completamente ignorato e i lavori sono stati affidati senza gare o concorsi (dopo che le prime relative alla galleria di Venaus a inizio anni Duemila avevano visto tentativi di corruzione e spartizione tra politici e uomini d'affari tra loro legati, scoperti quasi casualmente dalla magistratura). Infatti molti degli attori economici di cui abbiamo parlato all'interno di questo dossier hanno processi passati, o tuttora in corso, per fatti che riguardano precedenti lavori relativi ad altre tratte di Alta velocità o a differenti progetti infrastrutturali. Vediamoli brevemente, lasciando, questa volta sì, che sia la cronaca giudiziaria a parlare.

4.1 Impregilo e il suo rispetto del territorio: Firenze, Napoli e il Sud

Relativamente alla vicenda dell'Alta velocità, Impregilo Group ha già subito un processo (con condanna), insieme alla Cmc di Ravenna: il Tribunale di Firenze ha condannato Cavet, il consorzio controllato dal general contractor (partecipato con una quota del 75,983% da Impregilo e con quote minori da Cmc, Tenimont e Crcpl, incaricato della realizzazione della linea Tav ferroviaria Bologna - Firenze) a versare un risarcimento da 150 milioni di euro per i danni ambientali causati dai cantieri per l'Alta velocità.

Oltre a ciò, la multinazionale è anche implicata in uno dei processi italiani più importanti per rilevanza sociale, ma completamente o quasi oscurato dai media: quello sulle tangenti e le procedure illegali che contornano lo smaltimento dei rifiuti in Campania. Impregilo è accusata, insieme ad alcuni degli ex vertici del Commissariato di governo per l'emergenza rifiuti in Campania, di truffa ai danni dello Stato, falso e abuso d'ufficio: in pratica, è accusata di aver causato la crisi

dei rifiuti nella regione, barando sui termini della gara d'appalto, costruendo impianti mal funzionanti, riempiendo le cave con del materiale che era veleno puro e riempiendo illegalmente le campagne con 8 milioni di false eco balle, piene in realtà di rifiuti inquinanti. Molto probabile la prescrizione.

Infine, il Gruppo è forse la principale delle 90 imprese impegnate nella realizzazione della Salerno-Reggio Calabria, oltre che essere il general contractor anche dell'impresa realizzatrice del Ponte sullo Stretto (progetto attualmente bloccato). Per quanto riguarda la prima, rappresenta una delle "grandi opere" (qui il termine si commenta da sè) mai realizzate in Italia, anche a causa delle infiltrazioni 'ndranghetiste, della gestione non pulita dei fondi pubblici e privati, della costruzione di cantieri fantasma incompleti. Per evidenziare l'interesse conclamato delle cosche siciliane e calabresi sul ponte che avrebbe dovuto unire Villa San Giovanni a Messina, e che probabilmente non sarà mai costruito, non abbiamo nemmeno bisogno di scomodare le altalenanti attenzioni della magistratura sull'affare. Inevitabile in ogni caso domandarsi se e quale rapporto possa aver garantito lo svolgimento pacifico dei propri importanti affari nel meridione a Impregilo.

4.2 Disastro ambientale per Cmc

Nell'ambito dello stesso processo in cui è stata condannata Impregilo, anche la cooperativa Cmc è stata condannata per disastro ambientale. La costruzione del treno ad alta velocità tra Emilia e Toscana ha infatti causato un'autentica devastazione di quei territori, in particolare vicino Firenze: la contaminazione dei terreni e delle acque per effetto dello smaltimento delle terre e dei fanghi delle lavorazioni in galleria ed il prosciugamento delle sorgenti e dei fiumi del Mugello, una delle regioni più ricche di acqua d'Italia. I cantieri della Cmc non solo non erano a norma, ma, pur essendo informati dagli studi preliminari dei grossi danni irreparabili che la zona avrebbe subito, i dirigenti della cooperativa hanno deciso di portare avanti i lavori. Un disastro ambientale per il quale la procura contestava il danneggiamento aggravato. Il giudice ha ritenuto invece che questi gravissimi danni siano stati causati da negligenza o imperizia, cioè siano colposi, ma il codice penale italiano non prevede il reato di danneggiamento colposo, perciò tutti gli imputati sono stati assolti. I danni complessivi al territorio del Mugello sono stati valutati in (almeno) 741 milioni di euro.

Conseguentemente al giudice penale, si appresta a muoversi anche la procura della Corte dei Conti che potrebbe chiedere i danni anche a chi, negli enti pubblici, avrebbe dovuto vigilare e non lo ha fatto a sufficienza. In questo scenario

hanno poi avuto avvio i lavori per l'ampliamento della base militare Usa "Dal Molin" da parte dei tecnici della CMC e di operai della ditta vicentina Carta-Isnardo, sopra una falda acquifera tra le più grandi in Europa ed in mancanza della Valutazione di impatto ambientale (richiesta dal sindaco e dai comitati di cittadini) necessaria secondo quanto stabilito dal Ministero dell'Ambiente.

La cooperativa è anche coinvolta, come già Impregilo, nella perenne realizzazione della Salerno-Reggio Calabria e nel progetto sospeso del Ponte sullo Stretto.

4.3 Rocksoil: "calcoli inesatti" e affari di famiglia

La società di geingegneristica fondata dall'ex ministro e attuale membro del Pdl, Pietro Lunardi, rappresenta un caso classico di conflitto di interessi e disonestà professionale. Dopo la sua nomina nel governo Berlusconi, Lunardi decise di cedere la proprietà della Spa ai propri figli e familiari: incredibilmente, il numero di appalti vinti aumentò nel corso degli anni (dal 2003/2004 soprattutto) in maniera quanto meno sospetta. Spesso i lavori che le erano stati affidati sono partiti in ritardo (come la galleria dell'autostrada di Nazzano) e, in alcuni casi, altre imprese che operavano con Rocksoil hanno denunciato "calcoli inesatti" da parte della società, che avrebbero portato a non vedere o sottostimare elementi di pericolo per l'ambiente e la salute e fattori di difficoltà per la costruzione dell'opera. Almeno un caso, tra quelli in cui è implicata Rocksoil, riguarda direttamente le operazioni per la realizzazione del TAV in Val Susa. Quella di due tunnel paralleli per l'acqua, 4,75 metri di diametro esterno e una decina di chilometri di lunghezza, iniziati a metà anni Novanta in quella zona, e proseguiti fino al 2005. Il lavoro era stato commissionato dall'Aem, l'allora azienda municipale di Torino. I costruttori erano quattro: l'Astaldi (capofila), la francese Eiffage, un'impresa del Mezzogiorno poi finita nei guai finanziari, e la Selmer (Nocon), una grossa società norvegese specializzata in gallerie.

L'accordo però presto si rompe: a metà galleria, la Selmer decide infatti di sfilarsi dopo l'ennesimo incidente che aveva visto una frana seppellire una costosissima talpa americana; i norvegesi si lamentarono degli studi che accompagnavano il progetto dicendo che i calcoli geologici erano inesatti.

La montagna venne valutata problematicamente sotto il profilo di fattibilità dei lavori, segnata da fenomeni carsici, fiumi sotterranei, temperature più elevate di quelle calcolate originariamente e presenza di amianto. La Selmer aveva minacciato un'azione legale, che poi decadde in seguito ad una buona uscita dall'affare piuttosto sostanziosa. Poco prima, anche la francese Eiffage si era ritirata "per difficoltà" nel 2004 da un altro cantiere, sul versante francese, che prevedeva

la costruzione di una galleria di 2 chilometri che doveva servire a saggiare le condizioni di scavo. Galleria che vedeva impegnata anche la Rocksoil di Pietro Lunardi. La quale, come spiegava una dettagliata interrogazione dei senatori Verdi Anna Donati e Giampaolo Zancan sulla base del bilancio 2002, era stata incaricata della progettazione del tunnel “attraverso una cascata di sub-incarichi e consulenze”. La committente era la società francese Ltf, col risultato che a pagare una parte dei lavori erano il governo italiano e RFI (gruppo FS).

4.4 La maledizione della zona rossa di Chiomonte: Geomont, Italcoge e Martina srl

Nel corso del 2011 le due ditte valsusine cui era stato affidato da Ltf la recinzione del cantiere e della zona rossa di Chiomonte sono andate in bancarotta e dichiarate fallite dai tribunali. Le due vicende si intrecciano con malaffare e corruzione, rappresentando un problema ben più grave rispetto a come i media lo hanno presentato.

Italcoge, azienda di proprietà della famiglia Lazzaro, che i valsusini conoscono bene per essere stata coinvolta in altre operazioni di devastazione del territorio, aveva ricevuto l'incarico da Cmc tramite subappalto di gestire la recinzione del futuro cantiere di Chiomonte. In seguito al ricorso di operai, creditori e alla scoperta di milioni di euro evasi, Italcoge viene dichiarata fallita ad agosto dal tribunale di Torino. Nel frattempo, tutto il materiale comprato viene acquisito da Italservizi, altra ditta di proprietà Lazzaro, pulita dal punto di vista fiscale e con cui la famiglia può riciclarsi e riaprire a tempo di record le proprie attività. I lavori di recinzione e preparazione della zona rossa vengono affidati alla Martina srl, di cui abbiamo già parlato. Incredibilmente, però, a fine novembre anche quest'altra ditta valsusina comincia le procedure per dichiarare fallimento e finisce in tribunale con l'accusa di bancarotta fraudolenta. I fratelli Martina, proprietari dell'azienda, avrebbero infatti prima accusato di frode ai loro danni alcuni loro ex soci, poi finiti in carcere, in modo da poter liquidare la propria attività senza pagare i molti debiti ammontati; poco dopo, però, sarebbe emerso il furto delle casse della ditta proprio ad opera dei fratelli Martina.

I casi Italcoge e Martina srl rappresentano il terzo caso di fallimento e riciclaggio dei loro dirigenti in altre aziende, ad opera di ditte valsusine. Tra la fine del 2010 e l'inizio del 2011, infatti, già un'altra impresa (Geomont srl) incaricata di operare alcuni carotaggi per la Torino-Lione e in altre zone del torinese, si era dichiarata inadempiente e aveva visto il padrone rimettersi a lavorare ripulito per un'altra azienda: la Geomont Fondazioni Speciali, di proprietà del figlio.

Queste tre ditte erano state scelte con il beneplacito dell'ingegnere Mario Virano, responsabile tecnico della progetto Alta velocità Torino-Lione, nominato dal governo Berlusconi e confermato da Monti.

Chi si occupa della recinzione e di lavori appaltati nel cantiere di Chiomonte finora è fallito per evasione fiscale, indebitamento coi propri lavoratori e gestione privatistica dei fondi dell'azienda e dei finanziamenti pubblici. Lo Stato ha permesso che questi signori di rifacessero una carriera e riprendessero imperterriti le proprie attività in tempi brevissimi.

4.5 Intesa Sanpaolo e l'utilità sociale: il caso dell'ex area Falck

Come abbiamo visto prima, Intesa Sanpaolo è la banca più attiva in Italia nel finanziamento dei grandi progetti infrastrutturali e di trasformazione produttiva del territorio. Il braccio operativo che si occupa di questo settore è la Biis (Banca infrastrutture innovazione e sviluppo), dal cui sito apprendiamo che la professionalità è "al servizio dell'utilità sociale e collettiva".

Oltre alle decine di grandi opere in cui è coinvolta (e della cui presunta utilità sociale dubitiamo), c'è un caso emblematico che svela cosa Intesa Sanpaolo intenda per interesse collettivo.

Tra fine giugno e inizio luglio, a Sesto San Giovanni è scoppiato il caso dell'area Falck, l'ex zona industriale più grande d'Europa: da anni al centro del dibattito pubblico e politico riguardo il suo possibile futuro riutilizzo sociale, da anni però sempre più abbandonata e lasciata al degrado, nonostante i numerosi progetti di riqualificazione accettati e poi rifiutati. I molti soldi girati dal pubblico e dall'Europa sembrano non essere mai arrivati a destinazione o comunque mai utilizzati. A partire da alcuni controlli incrociati e alcune intercettazioni, è emerso un sistema di corruzione e assegnazione interessata degli appalti per il progetto Falck. Al centro ci sarebbe Filippo Penati, ex sindaco di Sesto, ex presidente della Provincia, uomo di punta della segreteria Bersani del Partito democratico; a fare da contorno, imprenditori, uomini politici e faccendieri coinvolti a vario titolo nell'inchiesta.

E una banca: la Biis, appunto, con il suo responsabile del settore infrastrutture, innovazione e sviluppo accusato di corruzione. Maurizio Pagani, alto dirigente quindi di uno dei settori più importanti e redditizi del Gruppo Sanpaolo, è indagato dal tribunale di Monza relativamente all'acquisto da parte della provincia di Milano delle quote della Milano-Serravalle e alla tangente che l'imprenditore Giuseppe Pasini avrebbe pagato a Penati per entrare nell'affare Falck.

Le indagini sono tuttora in corso.

5. Le ragioni No Tav viste dall'accademia

Questo contributo al dossier si propone di riportare in estrema sintesi una ricerca prodotta nelle aule del DiAP (Dipartimento di Architettura e Pianificazione, del Politecnico di Milano) dai due ricercatori Paolo Beria e Raffaele Grimaldi, e successivamente pubblicata sul trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente dell'università di Napoli Federico III. La decisione di inserire all'interno di un dossier dal carattere "militante" un contributo che di certo non sposa né appoggia esplicitamente le ragioni del popolo No TAV risiede nella volontà di offrire ulteriori strumenti di comprensione e di critica al progetto, fornendo un quadro complessivo del programma TAV italiano, non guardando solo alla tratta Torino-Lione.

5.1 Diversi progetti, diverse caratteristiche, un solo nome: TAV

La volontà di sviluppare una rete di linee ad alta velocità si affermò in Italia nel 1990. Il progetto proponeva inizialmente una nuova rete sostanzialmente indipendente dal resto delle linee ferroviarie per provvedere connessioni veloci tra le città di Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli (RFI 2007). Questo primo modello ispirato alla rete francese venne poi sviluppato nei fatti come un raddoppiamento con prestazioni elevate della rete esistente, che avrebbe dovuto integrarsi con questa lungo diversi punti di interconnessione. Così nel 1996 venne inaugurato l'acronimo treni AV/AC, Alta Velocità/Alta Capacità appunto. Ad oggi il sistema TAV presenta diverse linee, omogenee solo in apparenza (figura VI). La linea Firenze-Roma è la prima ad essere stata costruita e rappresenta essenzialmente il raddoppio di una linea convenzionale utilizzando il classico voltaggio 3kV DC. Il resto della tratta Torino-Napoli, il centro del progetto concepito nel 1990, adotta invece gli standard francesi di 35kV AC. Invece le tratte finali della linea Milano – Venezia, non ancora completate, adotteranno i 3kV DC e devono essere lette come uno sdoppiamento della normale linea reso necessario dal carico giornaliero. Per tale motivo sarà infatti utilizzato non solo da treni per l'alta velocità. A questi due assi principali si va ad aggiungere il raccordo Verona-Bologna.

Infine il programma alta velocità conta numerose linee ancora da costruire oltre alla Milano-Venezia: la Milano-Genova, Napoli-Bari e il collegamento tra Napoli e le regioni più a Sud¹.

Comunque il progetto più imponente e costoso attualmente in atto rimane quel-

lo legato al passaggio delle Alpi: la linea del Frejus (Torino-Lione), la linea del Brennero (Verona-Monaco) e la linea Trieste-Divaca.



VI.

5.2 Una storia di sprechi

Come illustreremo in questa breve review, la storia del progetto TAV è costellata di sprechi non solo nelle fasi di progettazione e cantierizzazione, ma anche di errori (lasciando il beneficio del dubbio) finanziari e di gestione societaria. A tal proposito bisogna ricordare che nelle prime intenzioni degli anni novanta le tratte ad alta velocità avrebbero dovuto essere costruite attraverso progetti in project financing da una nuova società mista, chiamata appunto TAV S.p.A., con

una quota di almeno 60% di capitale privato. Nel 1998 lo Stato ha dovuto però riacquistare l'interesse del patrimonio TAV a causa della incapacità da parte degli azionisti privati di provvedere ai capitali richiesti (RFI 2007). Il processo di re-nazionalizzazione della TAV è così durato dal 2000 al 2007 ed è finito con la copertura di un debito di 13 miliardi di Euro sul bilancio statale.

Passano gli anni e i costi della tratta Torino-Salerno crescono: dai 10.7 miliardi di Euro previsti nel 1992 ai 32.0 miliardi di euro del 2006. Basti pensare che i costi delle linee hanno raggiunto in media i 32 M€/km, che comparato con i 10 M€/km delle tratte francesi sembra una enormità, tanto da spingere la stessa Corte dei Conti ad un goffo tentativo di controllo delle spese. Questa nella "Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per l'esercizio 2007" (2009), Delibera 44-09, individua diverse "giustificazioni" (orografia del territorio, innovazione tecnologica, nuove norme di sicurezza, etc..) a questa anomalia tutta italiana nei costi di produzione delle nuove reti ferroviarie, ma non sfugge neanche in questa sede, l'evidenza che l'affidamento diretto ai general contractor senza alcuna gara d'appalto ha causato e causa una spesa ulteriore di circa 4-6 M€/km, circa il 20% in più del costo rilevato in altri paesi. Inoltre l'individuazione delle ditte appaltanti pesa sulle spalle dello Stato non solo in termini di responsabilità economica. Tali considerazioni, certamente di uguale se non maggiore interesse per la causa NoTav, verranno chiarite in seguito nelle pagine di questo dossier.

5.3 L'analisi costi/benefici

Questo il quadro, non certo roseo, in cui si innestano i progetti TAV. Appare utile chiarire quale domanda di ricerca è stata il perno dell'analisi in studio: "i costi di progettazione, produzione e messa in opera dell'alta velocità in Italia sono supportati da un beneficio economico reale?". In estrema sintesi la ricerca propone quindi un'analisi costi/benefici estesa su tutte le tratte TAV e che ha come oggetto la domanda di utilizzo di tali tratte. Questa interpretazione e lettura del progetto TAV appare ovviamente riduttiva se comparata alle numerose questioni che il "popolo NoTav" ha sollevato in oltre 20 anni di lotta e alla complessità del tema trattato che non può essere evidentemente ricondotto agli elementi d'indagine quantitativa oggetto dell'analisi costi/benefici. Questo approccio, come già ricordato, rimane però un tassello di comprensione di cui non intendiamo in ogni caso privarci, pur riconoscendone i limiti.

Senza soffermarci troppo a lungo sulle metodologie di analisi usate dai due ricer-

catori è giusto ricordare che il ragionamento espresso nelle conclusioni si basa due principali assi per definire i benefici prodotti dai progetti TAV: la domanda espressa in numeri di persone che utilizzano le diverse tratte, e il “risparmio” in termini di tempi di percorrenza tradotto anch'esso in variabile economica: “however most of the evaluations made on HSR made it clear that travel time savings are by far the most important benefit of such projects, and that it is not possible to justify HSR investments only on the basis of environmental reasons.”



VII.

Nelle conclusioni i due autori si soffermano maggiormente sulla tratta Torino-Napoli-Salerno, asse centrale dei corridoi TAV. Tale tratta dovrebbe rappresentare, in termini di domanda, il perno per la riuscita del progetto, dato che la distanza percorsa ben si presta all'utilizzo di treni ad alta velocità. In altre parole: se non funziona qui dove può funzionare? I dati parlano però molto chiaro: solo il tratto centrale, quello che collega le città di Milano a Roma (figura VII.) ha una

domanda tale da giustificare, limitatamente al volume di traffico, il progetto in esame. Le tratte alle estremità, invece, sono ben distanti dallo sfiorare la capacità sviluppata dagli impianti prodotti, che denotano conseguentemente una nociva sovrastima.

In particolare la tratta Torino-Milano, costata 7,7 miliardi di euro e legata al risparmio di soli 32 minuti, avrebbe bisogno di 14 milioni di passeggeri per raggiungere il pareggio del bilancio di esercizio. I passeggeri che utilizzano attualmente la tratta sono invece stimati in 1,3 milioni, quando Trenitalia ne stimava, già nel 2007, 2,1 milioni. Questo gap, spiegano gli autori, è dovuto al fatto che la tratta Torino-Milano è interessata soprattutto da spostamenti lungo origini e destinazioni intermedie (Vercelli-Milano, Novara-Torino, etc) che non possono essere servite da treni TAV. In estrema sintesi, con i toni pacati che sono consoni al contesto accademico della ricerca, si sottolinea come la domanda di mobilità sia nel nostro paese ancora oggi legata al pendolarismo casa-lavoro. Un fenomeno sottostimato nello sviluppo delle politiche per la mobilità e conseguentemente sempre meno considerato negli adeguamenti del sistema ferroviario. Così gli autori affermano che, fatto salvo per la tratta Milano-Bologna, la domanda sulle tratte già costruite non raggiunge la metà di quella richiesta per giustificarne l’investimento pubblico. Affermata l’inconsistenza della domanda sulle tratte AV, la critica prodotta non si ferma a considerare l’esistente (figura VIII). Tra sprechi, mala gestione e progettazione approssimativa, i due autori provano infine a guardare ai progetti non ancora completati. Le previsioni sviluppate da RFI per la Torino-Lione, e commentate nel testo, potrebbero essere confuse per uno

<i>Line [trains/year]</i>	<i>Value type</i>	<i>Year</i>	<i>Freight</i>	<i>Source</i>
<i>Treviglio – Brescia – Verona – (Padua)</i>	current	2005	26,865	<i>Eurostat (2011)</i>
	estimates	2020	72,600	<i>ResPublica (2010)</i>
<i>Brennero base tunnel</i>	current	2005	25,355	<i>Eurostat (2011)</i>
	current	2007	33,722	<i>BAV (2009)</i>
	estimates	2030	86,207	<i>BBT (2004)</i>
<i>Third Giovi pass</i>	current	2005	27,260	<i>Eurostat (2011)</i>
	estimates	2020	90,750	<i>TRAIL Liguria (2010)</i>
<i>Frejus base tunnel</i>	current	2005	16,369	<i>Eurostat (2011)</i>
	current	2007	15,551	<i>BAV (2009)</i>
	estimates	2035	88,000	<i>Osservatorio Torino-Lione (2007)</i>
<i>Naples – Bari</i>	current	2009	3,300	<i>RFI (2009)</i>
	estimates	2024	6,600	<i>RFI (2009)</i>
<i>Venice – Trieste</i>	current	2009	23,100	<i>RFI (2010)</i>
	estimates	2025	82,500	<i>RFI (2010)</i>

VIII.

sfottò di qualche buon militante, ma purtroppo rappresentano le reali previsioni attorno a cui è costruito il progetto che passa per la Val di Susa. L'impressione è che siano delle stime di crescita di passeggeri e merci davvero rilevanti, che appaiono piuttosto ottimistiche.

La Torino-Lione, in particolare, nasce come linea per passeggeri, poi adeguata al trasporto merci una volta compresa l'inconsistenza della domanda di passeggeri non c'è. È un dato presente anche negli studi ufficiali a favore della linea. Inoltre è proprio la tratta del tunnel del Frejus quella dove ci si aspetta una crescita di domanda nel trasporto merci 5 volte superiore ai valori stimati nel 2007, valori calcolati prima dell'inizio della crisi. Questa previsione appare ingiustificabile poiché negli ultimi 10 anni la tratta ha visto continuamente diminuire il carico delle merci trasportate.

Le previsioni che giustificano lo scempio della Val Susa affermano oltretutto che verrà superato il traffico che attraversa la linea del Brennero, ad oggi due volte superiore di quello del Frejus. Nelle parole degli stessi autori: "se si dovesse partire da zero, sarebbe una linea su cui proprio non investire, se non sul nodo di Torino e sulla tratta della valle col trasporto dei pendolari. Per come è andato il

progetto, e l'aspettativa che ha prodotto, una soluzione poteva essere quello di spezzare in fasi i lavori, iniziando dalla zona più problematica (ovvero la zona di Torino) e solo alla fine valutare la necessità di un tunnel in Val Susa. Che al momento non è dimostrata"².

Alcuni riferimenti

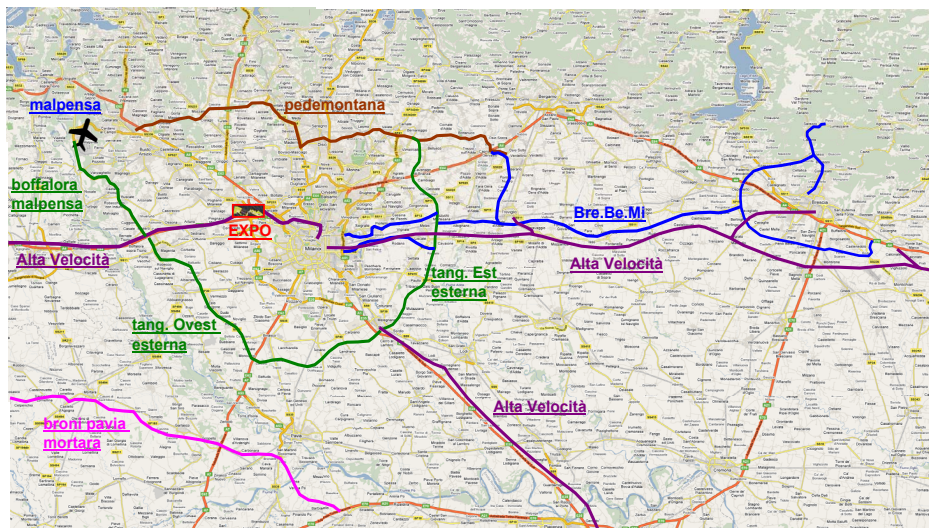
Paolo Beria, Raffaele Grimaldi, 2011, An Early Evaluation of Italian High Speed Projects, Trimestrale del Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

Corte dei Conti (2009), Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria di Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.) S.p.A. per l'esercizio 2007. Delibera 44-09.

Pietro Raitano, Il flop dell'Alta velocità, Altra Economia 23 febbraio 2012

6. In conclusione

Come suggerito in apertura, questa breve panoramica nasce con l'intenzione di contribuire al dibattito e alla lotta No TAV a Milano. Colpiti dalla suggestione dello slogan “portare la valle in città” abbiamo pensato di integrare le nostre iniziative di ricerca e azione con una serie di dossier di approfondimento di cui il presente contributo non è che il primo capitolo. Un secondo opuscolo sull'expo milanese, le sue articolazioni socio-territoriali ed il legame strutturale tra grande opera e mega-evento sarà presentato il prossimo giugno in occasione del secondo ClimateCamp¹ milanese contro Expo2015 e TEM.



I dossier non sono lavori chiusi e definitivi ma “scaffali aperti”, work in progress sui temi della città e della sua crisi, sulla mobilità e gli stili di vita, quindi riflessione sulle culture e le pratiche di un antagonismo possibile. Dalle nostre trasferte “in valle” ai momenti di autoformazione, questo lavoro di elaborazione collettiva e controinformazione, è teso a farsi strumento pratico per le lotte, cassetta degli attrezzi per tracciare la dimensione di movimento e l'intralcio della repressione.

Non solo TAV dunque. Nella figura 7 riassumiamo quali sono i principali progetti di edificazione e costruzione di grandi opere e infrastrutture presenti in Lombardia e a Milano, dove per lo più troviamo coinvolti i medesimi attori eco-

1. 8/10 giugno 2012, Cascina Bragosa, Pessano con Bornago (presidio permanente martesana)

nomici del progetto che vorrebbe saccheggiare ulteriormente la Val Susa. Evidenziare nomi, accordi, interessi in campo, è un passaggio imprescindibile per aumentare la pressione sociale sulle operazioni speculative compiute regolarmente sui territori e riuscire a spezzare in modo definitivo la logica finanziaria che ignora e calpesta i nostri diritti ed interessi collettivi. Se il TAV è un progetto strategico per i poteri europei anche la nostra lotta, il nostro NO collettivo, può ambire a divenire collante di resistenze transnazionali. La città di Milano si è già dimostrata centrale per questa battaglia tanto sotto il profilo degli interessi economici quanto sotto quello dell'adesione e partecipazione dei movimenti. L'expo milanese vorrebbe prefigurare una metropoli "capitale della speculazione" liberata dal diritto all'abitare, dalla mobilità bene comune, dalla libera circolazione di persone, cultura e formazione. Ogni giorno, contro un'esposizione universale matrice di crisi, sfruttamento e precarietà nel lavoro, devastazione ambientale e sociale, proviamo a "portare la valle in città". Ogni giorno ribaltiamo la metropoli per farne uno spazio sociale degno d'essere vissuto.

A sarà dura!

La Resistenza continua!

7. Appendici

I. Il caso della Terza Pista di Malpensa

Non solo aerei, non solo mobilità. Affrontare il nodo dell'aeroporto di Malpensa significa parlare innanzitutto di occupazione, di territorio, di interessi e, chiaramente, di soldi. Da quando è stato inaugurato nel '98 l'aeroporto ha vissuto alti e bassi; gli stessi lavoratori, recentemente intervistati, confermano esattamente queste sensazioni: mancano gli aerei, soprattutto da quando Alitalia se ne è andata; la struttura è diventata quasi una “cattedrale nel deserto”.

Andando per gradi, tra le molte questioni aperte la più attuale si chiama “Terza pista”: un progetto di ampliamento dai benefici economici incerti, ma dalle conseguenze ambientali e sociali immediate. Nonostante il rinvio in extremis annunciato da Sea (la Società che gestisce e amministra i due aeroporti milanesi, di Linate e Malpensa), durante il mese di marzo il progetto resta sul tavolo con tutti i suoi irrisolti. Sono molte le realtà che l'hanno contestato: dalle associazioni locali ai sindaci del territorio.

Il comitato di cittadini più battagliero è attualmente “Viva Via Gaggio”. Tra i principali obiettivi dell'opposizione troviamo l'allargamento del sito aeroportuale, che oggi finisce all'altezza della Sp 14, fino a raggiungere la Provinciale 527; questo ampliamento è propedeutico alla costruzione della Terza pista, situata più a sud rispetto alle altre due e decisamente corta. Oltre a questa, sono previsti più di 200 mila metri quadrati di strutture aggiuntive, dalla destinazione ancora non definita, nei quali sicuramente si potranno inserire molteplici attività, fatta però eccezione per la funzione residenziale.

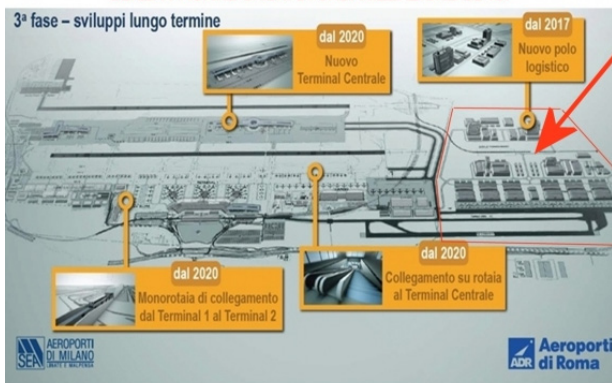
Questo progetto causerebbe un fenomeno già vissuto in passato da altre cittadine e centri abitati della zona, ovvero delocalizzazione e spopolamento: non soltanto a causa della quantità di terreno che sarà necessario espropriare, ma soprattutto per il danno acustico e ambientale (dovuto alla maggiore vicinanza degli aerei in fase di decollo, atterraggio e sorvolo della zona). Lonate Pozzolo, Turbigo, Nosate, Gallarate, Busto Arsizio, le zone di Golasecca e Vizzola: sono le principali aree abitative che verrebbero coinvolte dall'ampliamento della struttura di Malpensa. Lo stesso parco del Ticino, nei pressi dell'area, rischia di subire un danno ambientale non indifferente. Lonate Pozzolo e Case Nuove (frazione di Somma Lombardo), in passato hanno subito già delocalizzazioni ed oltre i due terzi degli abitanti di Case Nuove hanno già lasciato le loro abitazioni; oggi il territorio è desolato, dominato da case e palazzi abbandonati, parzialmente in stato di degrado.

In Commissione Ambiente di Palazzo Marino, a causa della scarsità di passeggeri, il progetto è stato sospeso fino a dopo Expo 2015; le pressioni politiche, però,

Aree di sviluppo aeroportuale



**LA TERZA PISTA E' UNA SCUSA,
IL VERO MOTIVO E' ESTENDERE IL SEDIME AEROPORTUALE
PER COSTRUIRE IL POLO LOGISTICO
SENZA PAGARE ONERI DI URBANIZZAZIONE ED ICI**



continuano ad essere molto forti: in particolare la Lega Nord e i suoi sindaci, presenti nel territorio attorno a Malpensa, sostengono la necessità economica della Terza pista aeroportuale, giustificandosi con la ormai ben nota argomentazione economica che le politiche infrastrutturali, soprattutto trasportistiche, mostrano i loro effetti dopo 30/40 anni. Insomma, il progetto di ampliamento e in particolare la Terza pista sarebbero un investimento sul futuro. Tra le obiezioni mosse dalle istituzioni locali e dalle associazioni di cittadini contrarie al progetto, ricordiamo soprattutto la possibilità di potenziare le strutture già esistenti e attualmente sottoutilizzate a causa della cattiva gestione ed amministrazione. Il caso del nord Italia ricorda molto la situazione londinese: noi possediamo un sistema aeroportuale tra Milano, Torino, Bergamo, Genova, Verona, coinvolgendo anche Bologna, che è attraversato da circa 40 milioni di passeggeri; nel 2009, il circuito di Londra, che ha un numero di aeroporti complessivamente simile a quello nord italiano, gestiva un numero di passeggeri ben maggiore (circa 140 milioni), con il medesimo numero di piste. Al di là delle caratteristiche della

popolazione dell'area londinese e del ruolo di scalo internazionale che la capitale inglese ha, l'elemento fondamentale resta però la pianificazione e la progettazione che ha permesso il collegamento tra i diversi siti aeroportuali dell'area, cosa che nell'Italia settentrionale non è mai avvenuto. Quindi il progetto Terza pista eliminerebbe una grossa parte del parco del Ticino e svuoterebbe le aree abitative circostanti, per un totale di circa 4 milioni di metri quadri di territorio interessati.

Ma chi paga e chi ci guadagna? Questo tipo di operazione è principalmente edilizia: come già in altre occasioni, l'investimento è pubblico, ma l'appalto è privato; il guadagno che può risultare dall'espansione edilizia è sicuramente maggiore rispetto a quello legato all'attività aeroportuale. Garante dell'operazione resta il Comune di Milano, ma il principale protagonista è Vito Gamberale, amministratore delegato del Fondo d'Investimento F2I ed ex ad di Autostrade.

Nei mesi scorsi, Gamberale ed un suo collaboratore, Mauro Maia, sono finiti sotto accusa per "turbativa d'asta" nel caso dell'assegnazione delle quote di partecipazione di Sea da parte del Comune di Milano: il Fondo Infrastrutturale sarebbe infatti venuto a conoscenza dell'andamento dell'asta e di informazioni ad essa relative mesi prima che la gara fosse aperta. Sta di fatto che con la vittoria nella gara d'appalto, F2I si è aggiudicata la proprietà di una parte rilevante di Sea: il progetto di ampliamento del sedime aeroportuale e l'esproprio di un'imponente area territoriale, naturale e abitata, comportano un guadagno non indifferente alla Società presieduta da Gamberale.

II. Primi Appalti Expo: ed è Subito Mafia

articolo pubblicato da Santa Fornace Precaria su MilanoX il 20 maggio 2012

Nella catena dei subappalti per i lavori di rimozione delle interferenze nell'area Expo, cioè nel primo appalto dell'Esposizione Universale del 2015, vinto dalla CMC di Ravenna, per un valore complessivo di circa 65 milioni di euro, si trovano aziende condannate e indagate in inchieste della Magistratura, in cui figurano reati gravi quali corruzione e turbativa d'asta.

Nella lista delle aziende subappaltatrici, pubblicato in data 8 maggio 2012 sul sito dei Radicali c'è il Consorzio Stabile Litta, il cui vicepresidente Nicola Di Rosario, è indagato con altri 4 imprenditori del settore florovivaistico per una tangente di 30.000 euro al consigliere regionale Pdl Giammario, per un appalto sul verde pubblico in Brianza. Lo stesso dirigente del Consorzio Stabile Litta, che nell'area della Fiera di Rho Pero ha avuto l'appalto per la realizzazione di un parco di 24.000 metri quadri, è accusato di associazione per delinquere finalizzata alla turbativa d'asta per pilotare gli appalti insieme ad altri 18 imprenditori dello stesso settore.

Tra le aziende subappaltatrici figura poi la Engeco srl, coinvolta in un episodio di corruzione di alcuni funzionari dell'ANAS, per eludere le normali procedure di gara per l'appalto di lavori sulla Strada Statale 340 in Provincia di Como, il cui processo penale si è concluso nel 2005.

Un'altra delle aziende titolari del subappalto, la Omegna Scavi di Scaramozza, che fa parte dell'ATI Elios, è attualmente indagata per avere provveduto a scavi e al trasporto di rifiuti senza le necessarie autorizzazioni in un cantiere in provincia di Verbania.

Dunque ben 3 su 4 dei subappalti autorizzati per il primo cantiere di Expo 2015 sono inquinati da infiltrazioni criminali, alla faccia del Protocollo di Legalità tra la Prefettura di Milano e la società Expo 2015 Spa firmato il 13 febbraio 2012 alla presenza del Ministro dell'Interno Cancellieri con l'adesione anche del Presidente di Assimpredil Claudio De Albertis. Quest'ultimo è a capo della famiglia imprenditoriale che ha finanziato la campagna elettorale del 2010 dello stesso Giammario, indicato da esponenti di spicco della 'Ndrangheta milanese – nell'ambito delle intercettazioni dell'inchiesta Infinito – come collettore di voti per la campagna elettorale delle elezioni regionali del 2010. Solo parole al vento anche quelle contenute nello sventagliato Codice Etico fatto sottoscrivere a tutti i contraenti degli appalti e dei subappalti di Expo 2015, in cui si dichiara esplicitamente l'impegno a dimostrare la propria "integrità, ovvero la propria onestà e il rispetto delle leggi".

Alla luce dei fatti appaiono solo illusori buoni propositi anche gli ordini del giorno votati contestualmente alla approvazione dell'accordo di programma di Expo 2015. Qui i consigli comunali impegnavano i Sindaci di Rho e di Milano a svolgere un'attività di "prevenzione di ogni fenomeno di corruzione e infiltrazione criminale che possa annidarsi nelle dinamiche di realizzazione congiunta da parte di soggetti pubblici e privati di un evento e di infrastrutture complesse come quelle che sono in gioco con Expo 2015".

Chiediamo pertanto ai Sindaci di Rho e di Milano di sospendere immediatamente i lavori di rimozione delle interferenze, attenendosi alle linee di indirizzo dei propri consigli comunali, affinché le imprese coinvolte a vario titolo in episodi di attività illecite siano estromesse dagli appalti. Chiediamo le dimissioni dell'amministratore delegato della società Expo 2015 Giuseppe Sala, che aveva peraltro indetto questa gara d'appalto al massimo ribasso – contravvenendo agli indirizzi politici espressi dalle amministrazioni comunali – e che aveva dichiarato "se tornassi indietro rifarei la gara al massimo ribasso, senza ripensamenti né pentimenti".

Bibliografia minima NoTav

Tratto da Notav.eu, bibliografia originaria a cura di Luca Giunti e Chiara Sasso.

Ferdinando Imposimato, Giuseppe Pisauro, Sandro Provvigionato

Corruzione ad alta velocità

KOINE' Nuove Edizioni

Novembre 1999

€ 14.46

Jacopo Giliberto, Eugenio Giudice

NOTAV Cronache di una valle incalzata

NEOS Edizioni, Rivoli

Dicembre 2005

€ 10.00

Tobia Imperato

Le scarpe dei suicidi

2003

Autoproduzioni Fenix

A offerta da 5 euro in su

Chiara Sasso

NOTAV Cronache dalla Val di Susa

Edizioni Carta Intra Moenia, Napoli

Gennaio 2006

€ 10.00

AA.VV.

Asterix e la battaglia di Venaus

Edizione Associazione Michael Gaismair,

Vipiteno

Dicembre 2005

€ 5.00

Mario Cavargna

100 ragioni contro la TAV

Edizioni Graffio, Borgone

Gennaio 2006

distribuzione gratuita

AA.VV.

Asterix e la tregua olimpica

Edizione clandestina a cura della Libera

Repubblica di Venaus

(in esilio)

Gennaio 2006

€ 5.00

Fiorenzo Ferlaino e Sara Levi Sacerdotti

Processi decisionali dell'alta velocità in Italia

IRES Piemonte

Franco Angeli, Milano (anche in .PDF)

2005

€ 18.50

AA.VV. Velleità Alternative
NOTAV La valle che resiste
Centro Sociale Askatasuna, Torino
Febbraio 2006
€ 12.00

Alleanza per l'opposizione a tutte le
nocività
Treni ad alta nocività
Nautilus, Torino
Gennaio 2006
€ 1.00

Giovanni Guastini
**TAV in Val di Susa. Le ragioni di una
lotta.**
Massari Editore, Bolsena
Novembre 2006
€ 8.00

Laboratorio per la Democrazia di Torino
a cura di Claudio Cancelli, Giuseppe
Sergi, Massimo Zucchetti
Travolti dall'alta voracità
Edizioni ODRADEK, Roma
2006
€ 16.00

AA.VV.
Ideologia e prassi delle grandi opere
Numero monografico
Il Mulino (Bologna) 1/2006 - Anno LV -
Numero 423
2006
€ 18.00

Marco Cedolin
**Grandi Opere. Le infrastrutture
dell'assurdo**
Arianna Editrice, Bologna
Marzo 2008
€ 12.90

Comitato NOTAV Spinta dal Bass –
**Spazio sociale libertario Takuma
Fuochi nella notte. Schegge di resi-
stenza alla follia ad alta
velocità**
Tipolito Melli, Borgone
Giugno 2010
€ 12.00

Mario Cavargna
150 nuove ragioni contro la TAV
Edizioni Graffio, Borgone
Gennaio 2011
€ 2.50
Wu Ming 2

Il sentiero degli Dei
Edizioni Ediciclo - Collana "A passo
d'uomo"
2010
€ 17,50

AA.VV.
**Nervi saldi. Cronache dalla Val di
Susa**
Agenzia X (solo in .PDF)
Luglio 2011
Gratuita on-line
Anna Matilde Sali Irene Cavalchini

Sitografia

Siti delle imprese coinvolte:

www.reteferroviariaitalia.it

www.impregilo.it

www.rocksoil.com

cmcgruppo.com/com

www.martinasusa.com

Controinformazione e analisi:

www.notav.info

www.notav.eu

www.noexpo.it

notemsimetro.wordpress.com

fratelliditav.noblogs.org

<http://www.youtube.com/watch?v=jaqVr1TRY30>,
controinchiesta sui fatti di Porta Nuova (25/2/12)

Per scrivere agli arrestati del 26/01:

<http://www.notav.info/post/aggiornamento-per-scrivere-agli-arrestati-notav/>

Ufficio Informazioni

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

Piazza Duca d'Aosta, 1
20124 Milano
02 6698 1235
trenitalia.com

Impregilo S.p.A.

Sede Legale, Direzione Generale e
Uffici Amministrativi:
Via dei Missaglia, 97
20142 Milano
Tel: +39.02.444 22111
Fax: +39.02.444 22293
E-mail: impregilo@impregilo.it

Rocksoil S.p.A.

Sede operativa:
Piazza San Marco, 1 - 20121 MILANO
Sede operativa:
Piazza San Marco, 1 - 20121 MILANO

C.M.C.

Via Benadir, 5
20132, Milano
Tel. 0228971103

Martina Group S.r.l.

Sede legale/amministrativa:
C.so Stati Uniti, 45
10059 Susa (TO) - Italia
P.Iva: 10191230019 - REA: 1113222
Tel.: +39 0122 622574
Fax: +39 0122 32245

Biis – Centro infrastrutture e sviluppo:

Via Montebello 18, Milano
Tel: + 39 02 87962385,
Fax: + 39 02 87949578

Gruppo Intesa Sanpaolo – Sede sociale

Piazza San Carlo 156, Torino 10121
Centralino: +39 011 555 1
E-mail: info@intesasnpaolo.com
Sede secondaria
Via Monte di Pietà 8, Milano 20121
Centralino: +39 02 879 11
E-mail: info@intesasnpaolo.com

