



ELOGIO DELLA LENTEZZA

di Paolo Macina

Gli scontri sulla TAV si inaspriscono e, tra le domande ed i dubbi legati al progetto, una questione sembra sorgere parallela alle altre: ma perché è così importante che la velocità sia ALTA?

A sostegno delle tesi "velociste", si afferma che la TAV servirà a portare più velocemente, per esempio, il caviale del Volga sulle tavole dei cittadini di Lisbona, oppure il bacalau di Oporto agli abitanti di Kiev. Che permetterà ai milanesi di uscire dall'ufficio la sera ed andare a cenare a Parigi, o ancora di soddisfare la voglia di shopping in Piazza San Marco ai danarosi consumatori baschi. Più in generale, viene ricordato che nel nostro mondo occidentale il tempo ha un prezzo, il tempo è denaro, e quindi occorre porre in atto tutte le opportunità di aumentarne o risparmiarne la disponibilità.

Premetto di non essere, per carattere, la persona più adatta a parlare di lentezza, ma penso di poter spiegare il concetto economico che sta alla base di questa tesi. Come afferma il filologo tedesco Herald Weinrich, "gli uomini, specie i giovani, pensano che il tempo non abbia valore. Durante la giovinezza si ha l'impressione di non avere limiti temporali. Sono gli anni *dell'economia positiva del tempo*. A mano a mano che s'invecchia e si vedono gli anni trascorrere, ci si rende conto però che esiste un'*economia negativa del tempo*. Ogni giorno siamo costretti a trovare un modo per gestire il tempo che fugge, senza peraltro sapere quanto ce ne resta... In questa prospettiva il tempo acquista un valore che non bisogna sprecare. Secondo alcuni autori, "l'essenza della saggezza sta proprio nella capacità di far fruttare il poco tempo a nostra disposizione".

È chiaro che, con una prospettiva così angosciante, le persone che condividono questo approccio famelico e bulimico del tempo siano favorevoli a tutte le decisioni che permettano un risparmio della preziosa risorsa, ivi comprese quelle legate al ciclo produttivo e a quello dei trasporti. Salvo poi annoiarsi mortalmente quando, una volta trovato del tempo a disposizione, non sanno goderselo. Questa visione economica del tempo, quindi, si inasprisce man mano che il tempo passa e la nostra età aumenta, coincidendo con il naturale evolversi del pensiero politico umano, ben espresso dalla vulgata che vuole la maggior parte dei giovani di idee progressiste e la maggior parte degli adulti di idee conservatrici.

Beppe Grillo, in uno dei suoi famosi monologhi, sostiene che 50 anni fa un panettiere lavorava dieci ore al giorno e produceva un quintale di pane. Oggi pro-

duce dieci quintali, ma lavora sempre dieci ore al giorno. La velocità acquisita con l'automazione non è servita a diminuire la nostra attività lavorativa e quindi a migliorare il nostro benessere. Ma nonostante tutto c'è chi pensa che l'aumento della produzione tramite l'aumento della velocità e della produttività sia stato pensato a beneficio dei lavoratori. Per fare un esempio, sul sito del dipartimento formazione di Forza Italia (www.ragionpolitica.it/testo.2880.html), troviamo Anna Bono che, commentando un documento dell'ILO relativo all'aumento delle possibilità lavorative tramite il miglioramento della produttività, scrive: "L'esortazione dell'ILO... di sicuro ha sconcertato chi ancora parla di ingiustizie planetarie per spiegare la povertà e quindi sollecita misure essenzialmente assistenziali in attesa della soluzione definitiva, che consisterebbe in una «più equa redistribuzione delle risorse» ovvero nel trasferimento di gran parte dei beni disponibili da chi li produce a chi ne è sprovvisto. Ancora più drammatica deve essere la reazione delle «scuole» di pensiero che sostengono l'obiettivo decrescita (per la precisione teorizzano una «decrescita sostenibile, pacifica e conviviale») e che agli ideali di un'umanità industriosa, laboriosa e attiva preferiscono i valori di chi «non vuole proprio fare fatica». Poiché ritengono già eccessiva l'attuale «impronta ecologica» umana e respingono persino le buone intenzioni di chi propone forme di sviluppo sostenibile - figurarsi un progetto che contempra incrementi produttivi - c'è da aspettarsi che considerino il rapporto ILO e i suoi suggerimenti un documento sacrilego che attenta alla sopravvivenza di nostra madre Natura".

Il riferimento è al pensiero di Christoph Baker (v. Ozio, *lentezza e nostalgia*, EMI 2001), del quale riportiamo il concetto che sta alla base della sua tesi: "Il lavoro è diventato una condanna, dentro un sistema che fa del profitto e del consumo gli unici scopi della vita. La velocità e l'arrivare primi sono diventati un mito distruttivo. Le persone non hanno più tempo per le emozioni, i sentimenti, le relazioni, il pensiero, la memoria, la festa, la vita! Non è assurdo tutto questo? Non ci si dovrà liberare, ritornando a quei ritmi che la natura suggerisce ed esige? Abbiamo un bisogno urgente di rallentare, riprendere fiato, di sbarazzarci dell'angoscia di non arrivare a fare tutto quello che si deve fare nell'arco delle ventiquattro ore che fanno la giornata. Nella ricerca della tranquillità, il primo passo è il divorzio dal mito della velocità. Quello va bene per i programmi software e i gran premi di Formula Uno. Noi piccoli uomini, lascia-



moci attrarre dal richiamo della lentezza. Cominciamo a praticare la sosta, le pause lunghe, il passo pigro”.

Si profila quindi, dietro una questione apparentemente banale, una disputa ideologica, che contrappone ideali progressisti a convinzioni conservatrici: ben diverso infatti risulta l'approccio al fattore tempo. Un autorevole esponente dello schieramento “lento”, Alex Langer, aveva coniato un efficace slogan per meglio chiarire il suo pensiero: “Voi sapete il motto che il barone De Coubertain ha riattivato per le moderne Olimpiadi, prendendolo dall'antichità: il motto del *citius*, più veloce, *altius*, più alto, *fortius*, più forte, più possente... Oggi queste tre parole potrebbero essere assunte bene come quinta essenza della nostra civiltà e della competizione della nostra civiltà: sforzatevi di essere più veloci, di arrivare più in alto e di essere più forti. Questo è un po' il messaggio cardine che oggi ci viene dato. Io vi propongo il contrario, io vi propongo *il lentius, profundius e soavius*, cioè di capovolgere ognuno di questi termini, più lenti invece che più veloci, più in profondità, invece che più in alto e più dolcemente o più soavemente invece che più forte, con più energia, con più muscoli, insomma più roboanti. Con que-

sto motto non si vince nessuna battaglia frontale, però forse si ha il fiato più lungo.”

Alex Langer era anche considerato, da chi lo conosceva, un prototipo perfetto di viaggiatore, come testimonia la raccolta di suoi scritti curata da Adriano Sofri (Il viaggiatore leggero, ed. Sellerio 1996). Un tipo che non si scandalizzava se, in viaggio in Africa o con un nostro Intercity, abituato a servirsi dei mezzi pubblici per spostarsi, doveva affrontare partenze con orari opinabili e arrivi ancor più incerti. Proprio questa è l'essenza del viaggio, sosteneva, e nella sostanziale differenza tra spostamento e viaggio, ne emergeva una ben più importante: quella tra turista e viaggiatore. Il primo sempre intento ad enumerare i luoghi visitati (“abbiamo fatto” il Cairo, poi “abbiamo fatto” le Piramidi...), il secondo folgorato dalla bellezza di particolari contenuti in istanti e circostanze.

Il ragionamento che sta alla base di questa ultima filosofia, che ci convince di più, è che il tempo a nostra disposizione, man mano che si riduce, deve essere utilizzato per scelte di qualità, e non di quantità: qualità di rapporti, qualità di esperienze, qualità di sensazioni. È inutile ottimizzare il proprio tempo, moltiplicare gli impegni e ridurre le pause (i vituperati “tempi morti”) se non si è capaci di cogliere l'essenza di ogni attimo vissuto.

I PERCHÉ DEL NO TAV

1. Perché quest'opera non serve al paese, non serve al Piemonte e tanto meno alla Valle di Susa a cui, anzi, impedirebbe ogni sviluppo (turistico, agricolo, residenziale)!
2. Perché concentrare su un unico corridoio tutte le merci europee è impossibile, irrealizzabile e sbagliato!
3. Perché la ristrutturazione della linea esistente potrebbe garantire, oltre che migliori condizioni di trasporto per i pendolari, anche un collegamento veloce e sicuro con la Francia per merci e passeggeri! Il tutto in tempi rapidi e con costi di gestione e manutenzione ridottissimi!

L'attuale linea ferroviaria a doppio binario, che valica le Alpi con il tunnel del Frejus e che già attraversa la Val Susa è sotto utilizzata (37% della capacità) e con interventi concreti e fattibili può trasportare buona parte dei TIR che oggi passano sull'autostrada e sulle strade statali. Perché ciò non avviene già oggi, senza aspettare un nuovo traforo nelle Alpi? Le simulazioni dei tecnici dicono che il TAV potrebbe spostare solo l'1% del traffico attuale su gomma... Inoltre le merci - il vero problema della Valle, a detta di tutti - non hanno bisogno di viaggiare ad alta velocità: un'ora in meno da Parigi a Torino non cambia nulla se i container restano poi fermi per giorni nei magazzini di smistamento.

4. Perché nei prossimi 20 anni, quelli relativi alla costruzione della linea, la valle diventerebbe un enorme cantiere con centinaia di autocarri che giornalmente trasporterebbero il materiale estratto dalle varie gallerie (di cui una di 54km!), quindi 20 anni di polveri, rumore e vibrazioni!
5. Perché si tratta di un progetto ambientale disastroso, con rischi sulla salute dei cittadini, dato che le montagne della nostra valle contengono URANIO e AMIANTO, lo dicono pure i medici ma i soldi valgono di più!
6. Perché avrebbe dei costi di costruzione e manutenzione elevatissimi (almeno 40 mila miliardi di lire) che pagherebbero i cittadini e che verrebbero sottratti alla sanità (vedi la chiusura degli ospedali), alla scuola pubblica, alle pensioni e ai servizi sociali!
7. Perché il rumore prodotto dalle diverse centinaia di treni previsti, distribuiti in tutte le 24 ore, renderebbe la valle invivibile. Il riposo notturno sarebbe continuamente interrotto con gravi conseguenze per la salute (vedi Malpensa)!
8. Perché vogliamo lasciare ai nostri figli un ambiente ancora vivibile e non un enorme e inutile debito per tutti gli Italiani!

Corruzione ad Alta Velocità

“Lo scandalo del TAV è l’emblema della degenerazione globale del sistema politico” scrive il giudice Imposimato - TdF lo ha intervistato

Si chiama “Corruzione ad Alta Velocità” (edizioni Koiné, 1999) ed è un libro che fa la cronaca di un investimento di 140.000 miliardi che avrebbe dovuto rendere più efficiente il sistema ferroviario italiano ma che si è rivelato una torta con la quale si sono abbuffati imprenditori pubblici e privati, politici e camorristi.

Un libro che ha avuto poca diffusione tra il grande pubblico, un po’ perché, molto probabilmente, si è fatto in modo che non fosse troppo presente nelle librerie (per esempio i titolari di una libreria genovese sono stati velatamente costretti a togliere il libro dalla vetrina). Da sottolineare il fatto che per questo libro gli autori non ebbero mai né una denuncia né una querela.

L’ha scritto un ex giudice istruttore, Ferdinando Imposimato, che si è occupato di numerosi processi che hanno riguardato le pagine più oscure della storia repubblicana: dal caso Moro, all’attentato al Papa, al caso Sindona oltre a numerosi processi di mafia. Senatore eletto come indipendente nelle liste dei Democratici di Sinistra ed appartenente alla minoranza ecologista del partito assieme a Cesare Salvi, Imposimato è co-autore assieme ad altri del libro.

“Mi ero accorto - racconta il giudice - che l’Alta Velocità era uno strumento per la diffusione della corruzione e della criminalità organizzata nel Mezzogiorno d’Italia, come era avvenuto per la costruzione dell’autostrada del sole. Fin dal 1992-1993, quando ero alla Camera dei Deputati come indipendente del Partito Comunista Italiano-Partito Democratici di Sinistra, feci delle interrogazioni per sapere quali erano i vantaggi e come venivano gestiti gli appalti di quest’opera, ben sapendo che lo erano in maniera scorretta per avvantaggiare le imprese della camorra. Inoltre, facendo una indagine molto seria e parlando con gli ingegneri di Napoli, scoprii che i vantaggi sui tempi di percorrenza erano minimi, di pochi minuti: era solo l’occasione, quella, per spendere milioni, distruggendo l’ambiente a scapito dei lavoratori e, soprattutto, facendo arricchire alcune imprese e finanziare illecitamente i partiti.

Come al solito l’Alta Velocità era diventato uno strumento di corruzione politica e di espansione della criminalità organizzata. Inoltre ci andavano di mezzo i diritti umani perché molti lavoratori erano costretti a lavorare nei cantieri senza condizioni di sicurezza, dove la criminalità organizzata assicurava la “pace sociale” tra virgolette: i lavoratori non si potevano permettere di scioperare e di poter fare nulla. Tutto questo mi portò a tempestare di interrogazioni parlamentari. Ma, di fronte ai silenzi del potere rispetto alle mie interrogazioni (cosa che peraltro ho descritto nel libro), ebbi la fortuna di essere incaricato dal presidente della Commissione Antimafia dell’epoca Tiziana Parenti di preparare una relazione sulla criminalità organizzata nelle grandi opere pubbliche. A mia volta incaricai la Polizia di Stato, i Carabinieri e lo SCO, Servizio Centrale Operativo, che fecero una indagine molto seria. E lì scoprimmo che addirittura erano coinvolti dei mafiosi che avevano partecipato alla strage di Falcone e Borsellino, a Capaci e via D’Amelio”.

Perché?

“Perché di questa vicenda si stavano occupando anche questi due magistrati che indagavano sugli appalti nelle grandi opere

pubbliche. Infatti nel libro si cita questo rapporto di Falcone.

In seguito, assieme ai magistrati consulenti della Commissione Antimafia, preparai prima una bozza di relazione del 1995 con l’ostilità di diverse parti interessate a questa vicenda, e poi una relazione finale in attesa di poterla discutere in Commissione.

Tra le questioni citai anche Lorenzo Necci, l’allora amministratore delegato delle FS (condannato per corruzione, n.d.r.) che voleva portare da 150 mila miliardi di lire a 300 mila miliardi il budget per l’Alta Velocità che aveva dilapidato assieme a Pacini Battaglia. Ed attaccavo ferocemente tutta la questione del TAV.

Senonché, con mia enorme sorpresa, questa mia bozza di relazione non venne mai discussa né venne mai messa all’ordine del giorno. Eppure era stata preparata sulla base di atti e documenti inconfutabili e non suscettibile di essere accusata di parzialità. La cosa grave è che ovviamente la criminalità organizzata mi minacciò terribilmente, ci furono delle intercettazioni telefoniche in cui dissero esplicitamente: “dobbiamo distruggere Imposimato che è stato l’artefice di questa denuncia”. E io, pur avendo preso 52 mila voti, non riuscii ad essere eletto perché ero candidato nella zona in cui le imprese della camorra sono fortissime (candidato nell’Ulivo, collegio Caserta-Maddaloni-Marcianise, n.d.r.). Ed intanto la mia relazione non fu nemmeno mai discussa e messa all’ordine del giorno dai presidenti che seguirono la Parenti. Ci fu poi lo scioglimento anticipato della legislatura e sono quasi certo che questo scioglimento anticipato fu dovuta in parte alla questione della mia relazione. Era il 1994 e nel 1996 finì la legislatura.

Ma io avrei voluto discutere e verificare le posizioni su questa relazione, perché feci delle litigate furibonde con tutti...”.

E questa relazione è stata trasformata nel suo libro?

“Ne ho fatto un motivo di battaglia politica e l’ho trasformata in un libro per dire: ecco che cosa accade in Italia con un’opera pubblica che non ha mai portato a nessun risultato e che invece ha procurato la distruzione dell’ambiente e anche un arricchimento della mafia e della camorra. A queste osservazioni che io avevo scritto riferendo fatti non ebbi nessuna risposta da parte dello Stato. Nel libro ho curato ovviamente la parte dell’infiltrazione della mafia e della camorra nell’Alta Velocità, cioè il problema della corruzione, poi il problema del costo di quest’opera in cui c’era solo il 10-20% di fondi per la realizzazione dell’opera mentre tutto il restante 80% veniva destinato alla distribuzione delle mazzette alle varie parti interessate”.

Lei nel libro scrive “lo scandalo del TAV è l’emblema della degenerazione globale del sistema politico; esso ha coinvolto maggioranza e opposizione in egual misura. Dopo Tangentopoli non è scaturita una Repubblica rinnovata, ma una riedizione peggiore del vecchio sistema di potere”. Parole forti, una denuncia chiara che però sembra inascoltata da tutti...

“Questo l’ho scritto nel 1999 perché in quel momento ritenevo che questa fosse la conclusione amara cui dovevo giungere. La mia relazione è rimasta senza risposta e giace ancora lì in Commissione Antimafia. Questo è il dato di fatto. È una denuncia al sistema politico in generale, di centro-destra come di centro-sinistra. Questa relazione è solo una indicazione precisa di dati e di cose che avrebbero dovuto essere discusse”.

D. P.

L'Italia, un Paese con problemi di democrazia Un emblematico resoconto della protesta in Val di Susa

«... Chi è "lo Stato"? I cittadini e le loro comunità organizzate o chi organizza gli interessi delle grandi imprese [come la Rocksoil della famiglia Lunardi e la Cmc "rossa", ambedue con l'acquolina alla bocca di fronte a un pazzesco tunnel ferroviario di 54 chilometri?].

Il sindaco di Torino, Sergio Chiamparino, non ha alcun dubbio: in una intervista al Corriere della Sera, dopo l'aggressione ai valsusini, ha detto: "Il fronte del no non li porta da nessuna parte... questa è un'opera internazionale, con finanziamenti internazionali". Voleva dire che l'interesse del "cortile di casa", quello che tutti i "chiamparini" disprezzano in nome dello "sviluppo", non conta nulla. Ma quel che accade è che i cortili in rivolta, contro Tav, ponti, Mose, autostrade, termovalorizzatori, centrali a carbone e molte altre delizie del progresso sono talmente numerosi, che, mettendoli l'uno accanto all'altro, si scoprirebbe, oops, che ricoprono l'intero paese. E che quindi la "legalità" che, a Bologna come a Torino, i sindaci della sinistra sviluppista reclamano, altro non è se non un modo di violare la legittimità di chi si difende da distruzione dell'ambiente ed esclusione sociale...»

Pierluigi Sullo - *"Il Cantiere della democrazia"*
da www.carta.org

Ciò a cui stiamo assistendo oggi, 31 ottobre 2005, a Mompantero, in Valsusa, è a dir poco sconvolgente per uno Stato democratico: una popolazione locale, con i suoi sindaci in prima linea, che cerca di opporsi civilmente all'espropriazione di terre e all'inizio dei sondaggi per la realizzazione della linea ad Alta Velocità Torino-Lione, e una risposta delle forze dell'ordine aggressiva, prepotente. Uno spiegamento di forze da guerra, o da stadio. Peccato che tra di noi non ci siano né soldati né tifosi ultrà. Solo gente comune - tanti anziani, vecchi partigiani, giovani, famiglie, bambini - che vogliono conservare il diritto di vivere senza pericoli sulla propria terra. Di respirare aria che non sia infestata da polveri-killer come quelle

prodotte dalla movimentazione di rocce amiantifere (contenute nei massicci che verrebbero attraversati per chilometri dalle gallerie del Tav). Polizia e carabinieri dappertutto, che bloccano gli accessi ai siti presidiati dalla popolazione e dagli amministratori, che ti chiedono i documenti, che non ti permettono di oltrepassare i "posti di blocco" (come i check-point di altre aree geografiche!). Che ti guardano da dietro i loro caschi e scudi in assetto anti-sommossa. Che ti requisiscono la patente e ti seguono per accertarsi che hai davvero lasciato l'auto vicino al presidio e che te ne vai via subito... "Perché qui non si entra, non si passa". Questioni di ordine pubblico. Già, vecchietti e famigliole, donne e bambini che protestano sono proprio pericolosi! Che beffa, che pena!

Centinaia di persone distribuite sulla montagna, a proteggere i siti interessati dalla tratta ferroviaria, hanno ostruito gli accessi con alberi, pietre e altro materiale naturale, come in tutte le resistenze popolari del mondo - contro cui si accaniscono eserciti e polizie e governi.

Bellissimo il grido dei vecchi partigiani: "Siete dei fascisti", "Non siamo in Argentina!", "Vogliamo solo vivere in una valle sana!".

La democrazia e la civiltà italica sono alla frutta: i criminali - mafiosi, collusi, corrotti, ecc. - scorazzano impuniti, la gente che lotta per i propri diritti e per un'esistenza sana e dignitosa da garantire ai propri figli, manganellata e braccata.

Siamo in mano alle grandi imprese, a gente senza scrupoli di sorta. Ancora una volta la storia, nella sua stolta ciclicità, ritorna e ci mostra immagini di forza brutta contro la saggezza e la ragione.

In questo momento, mentre scrivo, nonostante altri pestaggi di gente comune, sembra che il piccolo Davide abbia avuto la meglio sul gigante Golia: i sondaggi, ancora una volta, sono stati bloccati. Fino alla prossima volta.

Angela Lano, giornalista

In 80 mila urlano NO-TAV

Mentre andiamo in stampa apprendiamo che il 16 novembre scorso «è stata scritta una bella pagina di storia della democrazia alla faccia dei nostri denigratori...». Ce lo dice la voce di uno dei manifestanti dello sciopero in Val di Susa contro l'Alta Velocità (TAV). Questa manifestazione ha avuto un successo straordinario: sono state rappresentate tutte le categorie sociali e del mondo del lavoro. Sono state 80mila quelli che hanno detto no alla linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione. Il corteo si è snodato lungo cinque chilometri: quando la testa era a tre chilometri da Susa, la coda si trovava ancora a Bussoleno. La scritta No-Tav era dappertutto: sulle bandiere e sui palloncini bianchi e rossi, ma anche sui pali della luce, sui muri delle strade. I negozi erano tutti chiusi e sulle serrande, un biglietto spiegava: "per una valle viva oggi sciopero No-Tav". Ferme anche molte fabbriche dove le Rsu hanno appeso la bandiera No-Tav.

Accanto ai cittadini della valle hanno sfilato Legambiente con i suoi palloncini gialli, l'Arci con quelli rossi, Wwf, Emergency, la Fiom con il segretario generale Gianni Rinaldini, la Coldiretti, le Rsu del Politecnico, la Cub, delegazioni di lavoratori e ambientalisti da tutta Italia. C'erano i Verdi con il leader Alfonso Pecoraro Scanio, i Comunisti Italiani e Rifondazione Comunista. Intanto una delegazione di consiglieri regionali, sindaci e rappresentanti dei movimenti per la tutela della Val di Susa ha partecipato al Parlamento europeo a Strasburgo, a una conferenza stampa organizzata dai Verdi e dal Gue (la Sinistra unitaria europea, che comprende Comunisti italiani e Rifondazione) per spiegare il rifiuto della fretta con la quale si vuole avviare un'opera che "non serve", che ha costi economici enormi e danneggia l'ambiente; e il trattamento "inaccettabile" riservato alle popolazioni e agli enti locali, che sono stati tagliati fuori da qualunque partecipazione a decisioni prese in modo centralizzato dallo Stato con la Legge obiettivo.