



Oggi, 30 novembre 2005, mi hai deluso, Presidente

È passato un mese da quando la protesta della Valle di Susa è finita sui giornali: veramente è molto di più che protestiamo, ma tu ci ha “scoperti” solo **oggi**. Un ministro della Repubblica ci ha chiamati “nullafacenti” perché esercitiamo un diritto, dire no a ciò che riteniamo ingiusto, ma tu **non** l’hai sentito.

Non sei venuto nella nostra valle, **non** ci hai chiesto “perché?”, **non** hai letto i documenti firmati dai nostri sindaci, **tutti** i nostri sindaci: sei in buona compagnia, anche la commissaria europea **non** ha ritenuto importante leggerli, anche se quello era il suo compito.

Non ti sei accorto che insieme alla bandiera bianca c’è sempre il tricolore perché **qui** è Italia, vogliamo un’Italia diversa, un’Italia per tutti, **non** per pochi.

Non ti sei accorto che diciamo **no** al Treno ad Alta Velocità, ma che **chiediamo** una ferrovia decente **per tutti**. Leggi davvero le tabelle di propaganda, su ogni tratta si risparmiano solo **40** minuti, ma intanto **non** ci sono soldi per carrozze pulite, locomotori nuovi, mantenere le stazioni nei piccoli paesi.

Non ti sei accorto che **non** diciamo “andate a farla da un’altra parte, in un’altra valle”, ma “è un’opera **inutile**, che **non serve** all’Italia”. **Non** funziona la soluzione unica per tutti, ricchezza dell’Europa è la sua diversità.

Non ti sei accorto che insieme a noi c’è Venezia contro il MOSE, la Sicilia contro il Ponte ed i tanti altri Comuni: chiediamo cos’è l’interesse **generale**, quello dei poteri o delle Comunità? Quando un’opera diventa **pubblica**, quando costruisce il futuro o quando distrugge il presente? Di opere tecnicamente perfette nel posto sbagliato, inutili, i nostri 50 anni di Repubblica sono pieni.

Continuiamo a chiedere quali sono queste merci che devono andare da Lisbona a Kiev, da Kiev a Lisbona: patate? carote? automobili? componenti elettronici? belle ragazze per il mercato del sesso? Quando è stata fatta l’autostrada

hanno detto e ripetuto che l’avrebbero usata i TIR, non più le statali: beh, in questi 20 anni i TIR sono ovunque, sull’autostrada e sulle statali. Nei quintali di carta degli studi di fattibilità non c’è un foglio, una paginetta che dica **come** i TIR saranno “convinti” a prendere il treno. Non basta costruire l’infrastruttura perché ci vadano... e noi i treni – container pieni dalla Francia, vuoti dall’Italia li vediamo tutti i giorni.

Sai perché temiamo così tanto l’uranio? Da più di 15 anni – prima ancora degli innumerevoli studi TAV di carta – i bambini di Chernobyl scoprono qui che il latte **non** è un veleno, le Eughenia, le Liuba, gli Igor giocano sull’erba coi nostri Giovanni, Mattia, Sara; in russo, patois e calabrese si progettano i laboratori da fare **laggiù** ed i modi per raggranellare **qui** i fondi: l’uranio ci è diventato familiare. Questo è l’“isolamento”?

Lo Stato Italiano – ma chi è lo Stato? – ha appaltato un progetto che è poco più di una riga di pennarello sulla carta. Monorchio, Ragioniere dello Stato quando tutto è cominciato, oggi presidente di Infrastrutture SpA che colloca sul mercato = Cassa Depositi e Prestiti = Stato le azioni TAV, dichiara che l’opera bisogna farla “**altrimenti lo Stato dovrà pagare penali pari al costo dell’opera**”...**non** ti accorgi che qualcosa suona falso?

Mai dare del disinformato a chi lotta per la propria terra, abbiamo imparato a leggere i gerghi tecnici, a cercare e pretendere risposte complete, competenti. A dire **no 15 anni fa** erano 4 gatti, oggi siamo tanti, abbiamo imparato a lavorare insieme: pensi davvero che basti **un** poliziotto, **un** carabiniere, **un** finanziere **per ognuno di noi** per farci star zitti?

Domani alle 5, alle 6, alle 7 prenderemo il treno per andare al lavoro, il treno che **non** remunera i capitali.

Mi hai deluso, Presidente.

Annetta Fazio



Si fa un gran parlare del Ponte sullo Stretto come dell'unica opera senza precedenti in grado di dare linfa vitale all'economia del meridione d'Italia.

Il ponte collegherà al resto d'Italia una regione come la Sicilia dove al gommato, che soffre dell'inesistenza di collegamenti indispensabili come la Messina-Palermo, si preferisce già in larga misura contare sulle compagnie aeree o sulle autostrade del mare per portare le merci sui mercati internazionali.

Per questa Grande Opera ciclopica di cui da decenni si parlava la spesa prevista si aggira intorno ai 6 miliardi di euro. Inoltre il numero di passeggeri previsto per il 2012 dal piano del Governo ammonta a 3,1 milioni di unità, 4,2 per il 2022. Ma l'area in cui il ponte entrerà in servizio non arriva neppure

a un quarto della popolazione collegata dal tunnel della Manica.

Tempo previsto per la realizzazione dell'opera 6 anni e 6 mesi dall'apertura dei cantieri.

Ma a chi giova questo ponte? Alla mafia, alle organizzazioni criminali, grandi holding e società di costruzioni che guardano con sempre maggiore attenzione al Ponte sullo Stretto, una delle opere più devastanti rilanciate dal governo Berlusconi-Lunardi. C'è chi si chiede potranno essere gli appalti l'occasione per un nuovo patto politico-economico-militare tra le mafie e la borghesia locale e nazionale?

Intanto le masse di disoccupati dello Stretto attendono l'inizio dei lavori ed i professionisti delle clientele lavorano alacremente per un progetto che ricorda le mega-opere del Terzo mondo e che sarà basato sul modello finanziario dell'Alta velocità, così moderno ed efficiente da essere stato inventato da Cirino Pomicino...

Chi si ricorda più, ad esempio, del tunnel sotto la Manica? Le Grandi Opere in Europa ed in Italia sono state un bluff economico? Diamo uno sguardo a chi prima di noi ci ha provato.

Era il 1994 quando il primo treno ha attraversato il tunnel sotto la Manica. 50 chilometri in grado di avvicinare oltre 25 milioni di persone distribuite alle sue estremità: la più grande infrastruttura del ventesimo secolo, si disse allora, dopo il canale di Panama. Per le casse dell'erario, però, il tunnel è già "morto" e giace non troppo lontano da noi, a decine di metri di profondità sotto il braccio di mare che separa due nazioni come Francia e Gran Bretagna. Perché vi chiederete voi lettori.

Perché in tutti questi anni la società Eurotunnel non è mai riuscita a chiudere in attivo.

Ma chi erano i finanziatori? Piccoli azionisti allettati dalla promessa del Governo francese di rendimenti annui del 18%.

Oggi quelle azioni valgono un decimo del loro valore iniziale e il Channel Tunnel, con 9,7 miliardi di euro di debiti, è sull'orlo del fallimento.

Il perché di questo sfacelo è da ricercarsi nella mancanza di clienti. Una previsione inaspettata questa. Per il 2003, infatti, il numero previsto di passeggeri che avrebbero attraversato la Manica avrebbe dovuto essere di 30 milioni: non ne sono passati più di 6,3 in quanto i viaggiatori hanno trovato più conveniente prendere l'aereo.

Ancora peggio per il trasporto merci. Di quelle, nell'anno 2004, era previsto ne passassero 15 milioni di tonnellate. Non ne sono passate nemmeno due milioni, mentre gli spedizionieri si sono rivolti alla marina mercantile.

Per di più sulla società Eurotunnel continua a gravare l'investimento iniziale passato da una previsione di 7,4 a una spesa reale di 15 miliardi di euro.

La Cooperativa Muratori & Cementisti – Cmc di Ravenna, nell'ambito del raggruppamento di imprese guidato da Impregilo, ha ottenuto l'aggiudicazione della gara per l'appalto della realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina. Il General Contractor che realizzerà la prestigiosa opera è stato scelto dalla Società Stretto di Messina al termine della valutazione delle offerte presentate che ha visto l'assegnazione del miglior punteggio sia tecnico sia economico alla cordata di cui fa parte Cmc. Cmc detiene una quota del 13% della società costituita, oltre che dalla capogruppo Impregilo, da Sacyr SA, Società Italiana Condotte, Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co. e Aci Consorzio Stabile del Gruppo Gavio. La società progettista è Cowi. Il Ponte sullo Stretto di Messina, con una lunghezza di 3.666 metri, sarà il più lungo ponte del mondo. La campata centrale sarà lunga 3.300 metri, con un impalcato di 60.4 metri. Ci saranno sei corsie stradali, due corsie di servizio e due binari. L'aggiudicazione della gara è avvenuta sulla base di un'offerta di 3.880 milioni di Euro, con uno

sconto, quindi, del 12,33% rispetto ai 4.430 milioni di Euro indicati a base d'asta. La quota di Cmc è di oltre 500 milioni di Euro. Il tempo massimo di realizzazione del progetto è stato indicato in 70 mesi. Cmc vanta una forte esperienza nell'esecuzione di grandi infrastrutture in Italia e all'estero e sta già operando come General Contractor nella realizzazione del primo maxilotto dell'Autostrada A3 Salerno – Reggio Calabria, e – in associazione con altre imprese – nella costruzione del Passante di Mestre e della linea ferroviaria ad alta velocità tra Bologna e Firenze e tra Milano e Bologna.

Cooperativa Muratori & Cementisti - C.M.C. di Ravenna - Partita IVA 00084280395 Capitale sociale: variabile a norma di legge - Iscrizione Registro Imprese: n. 00084280395 - Iscrizione REA n. RA 1660 Tutti i loghi ed i marchi presenti in questo sito sono proprietà dei loro rispettivi titolari. I commenti sono di proprietà degli autori, tutto il resto © 2001 CMC Ravenna Sito realizzato da Br1.net utilizzando PHP Nuke

LETTERA AGLI AMICI

Molti amici della nostra Comunità stanno chiedendomi, a ragione, in queste ore perché io sia dentro la questione TAV, perché abbia marciato da Bussoleno a Susa, perché ieri mattina a Bussoleno mi sia posto in mezzo tra un reparto di polizia che tornava dal blitz notturno e la folla di persone comuni che voleva restituire manganellate e insulti. Il motivo principale è che la fede cristiana non è una astrazione, una filosofia, ma la sequela di un Dio che si fa uomo, in un preciso contesto temporale e culturale. L'incarnazione è uno dei misteri principali della fede e il criterio centrale della sequela di Cristo. Ne deriva che il credente non può "chiamarsi fuori" dalle situazioni che hanno in gioco valori, di qualsiasi tipo. La fede quindi non può avere una dimensione privatistica. In questi mesi sia l'insegnamento di papa Benedetto sia alcuni interventi della CEI ce lo hanno ricordato a proposito di chi vorrebbe la Comunità cristiana muta su interrogativi pesanti (matrimonio, usura, coppie di fatto). Non ci sono dubbi per il credente: ogni realtà che coinvolga a vario livello scelte "umane" lo deve trovare presente. Seconda motivazione, la grande e importante questione del treno ad alta capacità di trasporto merci (non è infatti principalmente treno ad alta velocità passeggeri, TAV è solo uno slogan per ambedue gli schieramenti pro o contro, la posta in gioco è se tenere gli scambi a sud delle Alpi tramite Genova e Marsiglia e Barcellona o lasciarli a nord su Rotterdam) tocca questioni del tipo suddetto? Ritengo di sì: il metodo (democrazia partecipata che coinvolge i soggetti intermedi per il principio di sussidiarietà) è stato rovesciato (decisione di vertici economici-finanziari poi firma politica internazionale), al centro è stato messo il mercato non le persone; l'idea di "progresso" che viene esposta nei documenti "pro" non parla mai di qualità di vita ma di accrescimento di ricchezza; non è stato affidato ad un centro indipendente uno studio preliminare sulle conseguenze ambientali, economiche (del tipo: bilancio in passivo come per il tunnel della Manica per quante annualità?); la dimensione finanziaria dell'opera non esige che ci si chieda se in altro modo non si ottengono risultati equivalenti? Le analisi tecniche che sono state elaborate da Enti su richiesta delle Comunità Montane della Valle sono disponibili da dieci anni, ora i cittadini hanno la percezione di non contare nulla. Ho ritenuto inoltre che una mia presenza, come quella di tanti altri sacerdoti, sindaci, docenti dei licei della Valle, esponenti dell'associazionismo avrebbe potuto attenuare lo scontro mantenendolo in ambito di rispetto, ascolto, democrazia. Alla marcia dei 50.000 ho partecipato perché non era partitica, ma tenuta insieme dai sindaci che sono l'anello più vicino a me della Nazione; un ecclesiastico non può aderire a movimenti politici né iscriversi a partiti; ma qui si è trattato di un fatto di cittadinanza.

Purtroppo i fatti di ieri notte a Venaus, e prima molte dichiarazioni di persone responsabili del bene comune (questo io credo debba essere il nome nobile da riconoscere ai politici, per esempio il ministro Lunardi), il silenzio decennale della stragrande maggioranza degli organi di informazione nazionale ed ora il loro interesse folkloristico (i cartelli della marcia, i manganelli, i falò, la stanchezza dei poliziotti, la polenta ai presidi di Venaus), la posizione non chiara dei Vescovi di Susa e di Torino, la scelta del responsabile del bene comune sotto il profilo dell'ordine

pubblico (ministro Pisanu) di militarizzare la Valle e di ordinare il blitz (svoltosi con metodi vecchi da anni '50, - Scelba docet? - di notte in silenzio ordinando ai fotografi di andare via, con l'insinuazione e pretesa giustificazione circa la presenza di infiltrati anarchici o comunque violenti, mai visti in Valle in questa occasione e che tuttavia sono spuntati a Torino dopo il blitz), la reazione emotiva dell'intera popolazione (ieri mattina sulla macchina del comune di Bussoleno con il microfono abbiamo fatto fatica - un sindaco un partigiano conosciuto qui e io - a frenare la violenza fisica) che impedisce di ragionare sui fatti sui dati e non sugli slogan; tutto questo rende faticoso star dentro la questione. Ritengo di aver fatto e di dover continuare a fare questa piccola cosa perché sono frate, cristiano e cittadino. Una riflessione finale, sfuggita ai più: l'intensità di riunioni, circolazione di documenti, confronti in piccoli gruppi e in assemblee, il mescolamento di identità culturali politiche religiose avvenuto in questa occasione manifesta qualcosa - al di là che si faccia o no questo monstrum ingegneristico - che punta diritto al ripensamento di quale modello di sviluppo vogliamo per le generazioni future; in questo la tradizione cristiana ha molto da dire (vedi le catechesi sul nostro continente di papa Giovanni Paolo II) perché in particolare l'Europa non sia quella dei mercati ma quella dei popoli, perché lo spreco di energie diventi utilizzo ragionevole delle risorse, perché il consumo non sia il nuovo idolo al quale bruciare l'incenso. Mentre scrivo, dopo aver di nuovo percorso le strade e aver incontrato decine e decine di persone comuni non terroristi posso riassumere il sentimento della popolazione con la parola "offesa", per non essere stata ascoltata, per essere stata trattata come si usa con delinquenti violenti, per non essere stata capita. Io sono stato offeso - ad un bivio per Mattie da Bussoleno - da uomini in divisa della mia Nazione e dopo essermi fatto riconoscere (testuale: "sei un animale, porta via queste bestie, io sono lo Stato...") mentre tentavo una mediazione limitata e che poi ha protetto proprio un gruppetto di poliziotti, ma voglio ricordare l'insegnamento di san Francesco: l'insulto fa male a chi lo lancia, non a chi lo riceve. Grazie se fate circolare, grazie se rispondete, grazie se ci aiutate a ragionare anche con critiche documentate e contrarie a quanto qui ho esposto. Fra Beppe GIUNTI

Riceviamo e pubblichiamo questo comunicato stampa di idra, associazione toscana.

Sulla TAV ci sono tutte le garanzie ambientali" (Berlusconi). Idra le elenca....

Associazione di volontariato Idra

Tel. e fax 055.233.76.65; e-mail: idrafir@tin.it

http://associazioni.comune.firenze.it/idra/inizio.html

http://idra.dadacasa.supereva.it/

COMUNICATO STAMPA Firenze, 8.12.'05

Berlusconi: sulla TAV ("irrinunciabile") ci sono "tutte le garanzie ambientali".

Idra le elenca dall'osservatorio del Mugello.

Titolano oggi i tg: "Berlusconi: la TAV è un'opera fondamentale e irrinunciabile, ci sono tutte le garanzie ambientali". Idra ne elenca alcune, dall'osservatorio del Mugello.

- 24 corsi d'acqua danneggiati "**con più azioni esecutive di un medesimo disegno criminoso, in concorso tra loro** (...) Condotte tutte più volte reiterate, così causando una grave perdita di potabilità e qualità delle acque e con una sostanziale compromissione ed alterazione della vita vegetale e animale all'interno dei corsi d'acqua, nonché una alterazione degli stessi corsi d'acqua mediante accumulo nel loro alveo e sulle sponde di limi fangosi, tali da distruggere, limitare e comunque alterare il normale sviluppo dell'ecosistema dei luoghi. Con le aggravanti di avere commesso il fatto su cose destinate a pubblico servizio e utilità, di aver agito con il concorso di più di cinque persone, di avere cagionato un danno anche patrimoniale di rilevante gravità".
- 17 fiumi, torrenti e fossi, 28 pozzi, 2 acquedotti danneggiati "**con più azioni esecutive del medesimo disegno criminoso**" (i costruttori della TAV fra Firenze e Bologna sono imputati al Tribunale di Firenze "**in particolare per averli prosciugati o comunque disperdendone le acque limitandone le portate e pregiudicandone anche in modo**

irreversibile il loro utilizzo sia in relazione all'approvvigionamento idrico di acque potabili, sia in relazione ad ogni altro uso antropico, sia economico che di svago che, infine alle funzioni proprie negli ecosistemi locali e ciò in difetto di preve specifiche richieste alle autorità competenti e quindi in difetto delle relative autorizzazioni").

- "**Drenata e dispersa dall'inizio dei lavori la somma complessiva di non meno di 44.933 milioni di metri cubi di acqua nel territorio della Comunità Montana del Mugello, con l'aggravante di aver commesso il fatto su acque superficiali e sotterranee, anche se non estratte dal sottosuolo, pubbliche ai sensi della l.n. 36/94 e comunque su acque destinate per loro natura a pubblico servizio e per avere agito in più di cinque persone**".

Sono alcuni dei passaggi relativi ai soli primi due capi di imputazione derivanti dai danni ambientali che hanno provocato i cantieri TAV fra Monte Morello e Firenzuola negli anni precedenti l'apertura (febbraio 2004) del processo penale a carico del consorzio di grandi imprese costruttrici (fra cui la CMC della Val di Susa) oggi in corso nell'Aula Bunker del Tribunale di Firenze.

- Nel frattempo **i metri cubi di acqua drenata sono saliti da 44 milioni a 115 milioni, e si teme che siano state intaccate riserve idriche profonde e strategiche.**
- **570 litri di acqua al secondo** vengono ancora oggi intercettati dalle gallerie della TAV sul versante toscano.
- All'attenzione del Tribunale di Firenze, inoltre, **una quantità industriale di danni ambientali legati alla gestione dei fanghi e delle terre di scavo inquinate.**
- 53 milioni di euro sono stati stanziati per una **prima ricucitura dei danni ambientali**, anch'essi a carico del contribuente, che ha visto salire la bolletta TAV **fra Firenze e Bologna da 2.100 mld di vecchie lire (nominalmente private al 60%) a oltre 10.000 interamente pubbliche.**
- I lavori sono ben lontani dall'essere terminati: **una galleria è in demolizione e necessita del rifacimento. 60 km di tunnel sono privi della galleria parallela di soccorso.**

TITOLO: Dopo la Val Susa il Monte Bianco?

SOTTOTITOLO: Il ministro Lunardi preme sulla Valle d'Aosta per strappare un "sì" al raddoppio del Traforo.

di Davide Pelanda

Se in Val di Susa il ministro per le Opere pubbliche Lunardi impone il progetto di Alta Velocità su rotaia "spacciandolo" per "ecologico" (?), non altrettanto fa in Valle d'Aosta ai confini con la Francia.

E' da anni infatti che il Lunardi preme sulla Valle d'Aosta per far passare più Tir al Tunnel del Monte Bianco e per strappare un "sì" al raddoppio del Traforo.

Dopo aver fatto inserire, con deliberazione del CIPE del 21 dicembre 2001, il raddoppio del Tunnel del Monte Bianco nell'elenco delle Grandi Opere della Legge

Obbiettivo, ha più volte cercato di ottenere il via libera dalla Regione Valle d'Aosta per tale devastante progetto. Nella primavera del 2003 egli propose al Presidente della Regione, all'epoca Robert Louvin (Union Valdôtaine), un accordo quadro che trovò l'opposizione dell'Amministrazione regionale stessa. Nel novembre 2004, dopo un incontro con i due parlamentari valdostani, annunciò una Bozza di Intesa con la Regione Valle d'Aosta che venne stoppata dai rilievi del Presidente dell'epoca Carlo Perrin (sempre Union Valdôtaine).

Adesso Lunardi torna alla carica con il nuovo Presidente Luciano Caveri (stesso partito politico degli altri suoi predecessori) dal quale spera, evidentemente, di ottenere maggiore disponibilità. Infatti in un incontro svoltosi a Roma il 4 agosto scorso il ministro ha rispolverato l'Intesa Generale Quadro, ennesima offensiva sicura, secondo

UNA VALLE CALPESTATA

Il ricorso alla violenza da parte della forza pubblica nella notte tra il 5 e il 6 dicembre getta una luce drammatica sulla vicenda della TAV.

Desideriamo esprimere la nostra piena solidarietà con la popolazione della Valsusa che negli ultimi decenni si è sentita calpestata in più modi: prima, l'infelice tracciato dell'autostrada, oggi l'imposizione della linea ad Alta Velocità. Da tempo la gente valsusina ha manifestato la sua protesta contro questo progetto faraonico, che tra l'altro comporta possibili rischi per la salute (l'amianto).

E' ben possibile che chi vuole l'Alta Velocità abbia le sue ragioni: ma queste ragioni non sono state spiegate in modo adeguato alla popolazione: è mancato quel coinvolgimento di base che è l'anima della democrazia. E ora, invece degli argomenti, è arrivata la forza pubblica: tanti poveri ragazzi costretti a passare notti all'addiaccio tra gli sguardi allarmati – e anche addolorati – della gente.

Al "pericolo amianto" si aggiunge così il "pericolo Genova": il rischio che qualcuno provochi incidenti con conseguenze gravissime.

E tutto ciò accade mentre la Valle si prepara al grande appuntamento delle Olimpiadi: chiediamo perciò una TREGUA

OLIMPICA fino a marzo : che le truppe di occupazione vengano ritirate, che si svolga una vera consultazione di base, che si apra un dialogo a livello europeo, affinché le altre nazioni possano capire le nostre ragioni, e farci capire le loro.

Noi rappresentiamo chiese che hanno partecipato alle grandi assemblee ecumeniche europee di Basilea (1989) e di Graz (1997) e chiediamo che venga applicato anche alla nostra Valle il grande motto: "PACE, GIUSTIZIA, SALVAGUARDIA DEL CREATO".

Certi di interpretare i sentimenti dei numerosi evangelici che hanno spontaneamente deciso di partecipare – anche nella preghiera – alle manifestazioni di protesta, imploriamo dal Signore la benedizione della Sua pace.

I PASTORI EVANGELICI DELLA VALSUSA

Giorgio Bouchard
Antonio Cammisa
Piera Egidi Bouchard
Giuseppe Mazzà
Giuseppe Morlacchetti
Marco Piovano
Sergio Tattoli

Lunardi, in quanto avrebbe strumenti di ricatto perché metterebbe sul piatto della bilancia contropartite finanziarie cospicue per la viabilità della Valle d'Aosta.

Che però oggi quello che di fatto sarebbe il vero e proprio raddoppio del Tunnel del Monte Bianco viene chiamato in maniera eufemistica e mascherata "galleria di sicurezza".

Anche se, dopo la tragedia del 1999, le autorità francesi ed italiane hanno scelto di non realizzare alcuna galleria di sicurezza, hanno speso cifre colossali per rifare il Traforo del Monte Bianco ed i suoi impianti di sicurezza ed il Tunnel è rimasto chiuso tre anni. Alla riapertura è stato presentato come il Tunnel stradale più sicuro d'Europa. Allora, perché adesso rilanciare la proposta di una galleria di sicurezza? L'obiettivo vero è un altro: è il raddoppio.

Obiettivo che si scontrerebbe con una opposizione forte in Valle d'Aosta e con la certa ostilità di tutti gli amministratori della Valle di Chamonix. Inoltre il Consiglio regionale si è già espresso contro il raddoppio del Tunnel del Monte Bianco e non bisogna avere ora dei cedimenti.

Il Consiglio regionale ha anche deliberato all'unanimità l'introduzione di un tetto ai transiti ai Tir, in modo da non superare comunque i mille camion di media giornaliera. Quota che, ahinoi, ultimamente non è stata rispettata appieno:

attualmente il transito giornaliero medio di Tir nel Tunnel attesta a circa 1700 veicoli al giorno.

Ci si chiede da più parti: perché mai questa scelta dovrebbe oggi essere rimessa in discussione?

Dell'Accordo Quadro fra Ministero dei Trasporti e Regione Valle d'Aosta di cui si parla nessuno in Valle d'Aosta ne sa nulla: né in Consiglio regionale, né nelle Commissioni consiliari è mai stato esaminato alcun testo di intesa o di accordo con il Ministero dei Trasporti su temi concernenti il Tunnel del Monte Bianco.

Ed è del 14 ottobre scorso la Conferenza Intergovernativa Italia/Francia in materia di trasporti dove, all'ordine del giorno, c'erano le ipotesi di raddoppio del Tunnel del Monte Bianco e il superamento del limite dei mille Tir al giorno fissato dal Consiglio regionale valdostano.

«L'impressione – dice Elio Riccarand, consigliere regionale della Valle d'Aosta ed esponente di spicco dei Verdi valdostani (Gruppo Arcobaleno) - è che ci siano grandi manovre in corso, con potenti lobby in azione, e che i cambiamenti al vertice della Regione abbiano ridato slancio ai disegni del Ministro Lunardi e agli appetiti delle Società Autostradali. Il Gruppo Arcobaleno sarà molto attento e vigilante su questo tema ».

DISOBEDIENZA CIVILE, RESISTENZA E DIFESA
POPOLARE NONVIOLENTA: LA LEZIONE DELLA
VALLE DI SUSA

di Nanni Salio (*)

Non è col senno di poi, né con la saccenza del grillo parlante, ma con molta umiltà e tanta partecipazione che propongo queste riflessioni sulla vicenda della lotta che, da quindici anni, vede impegnata la popolazione della Valle di Susa nel contrastare il progetto Tav/Tac, più volte rimaneggiato, tanto che si potrebbe dire che nessuno sa esattamente in cosa consiste.

È stata una lotta che per molti anni è passata quasi inosservata, se non nei momenti più drammatici, come il suicidio di due giovani, ed è stata guidata saggiamente da leader che hanno saputo rendere egemonica, sinora, la linea della resistenza civile nonviolenta assunta con grande spontaneità dall'intera popolazione: uomini e donne, grandi e piccini.

Il primo accostamento che viene in mente è quello tra questa lotta e quella delle popolazioni che, in India, si sono opposte ai megaprogetti idroelettrici nella valle del fiume Narmada, che hanno coinvolto milioni di persone. Stessa arroganza da parte delle istituzioni, dei centri di potere economici, locali e internazionali, stessa retorica sul progresso e lo sviluppo, stessa violenza gratuita sulle popolazioni.

Ma la riflessione che voglio proporre riguarda anche il modo con cui continuare la lotta, entrata in questi giorni nel vivo dello scontro e tutt'altro che conclusa.

Si può vedere l'irruzione della polizia come uno dei tanti esempi della violenza di stato, istituzionale, esercitata nel corso di lotte nonviolente (da Gandhi a Martin Luther King a Nelson Mandela) che possono innescare il fenomeno del ju-jitsu politico, del boomerang nei confronti di coloro che usano questa violenza. Il primo effetto di queste cariche poliziesche è stato l'allargamento della solidarietà a un gran numero di comitati cittadini, gruppi di base, associazioni e a qualche forza politica, da Torino a Milano, dalle Alpi alla Sicilia. È un buon segno, ma occorre far crescere ancora questa solidarietà perché si trasformi in forza politica.

Al momento il conflitto è fortemente squilibrato, sebbene l'irruzione di parti esterne a sostegno dei valsusini lo stia riequilibrando. Bisogna però ricordare che la lotta nonviolenta non è una semplice passeggiata, una marcia buona per tutte le occasioni, un happening: comporta un prezzo da pagare in termini di sofferenza.

Questo prezzo, per il momento, è prevalentemente, quasi esclusivamente, a carico delle popolazioni che stanno opponendo una disobbedienza civile nonviolenta, una resistenza allo strapotere di istituzioni guidate da uomini e donne che nei centri di potere in cui si sono insediati credono di poter imporre la loro volontà senza tener minimamente conto delle ragioni degli altri, con una

notevole protervia e arroganza, comune purtroppo a molte altre lotte del passato.

La resistenza deve continuare in modo coerentemente nonviolento e creativo, allargando man mano la capacità di comunicazione con tutti gli attori coinvolti. Non è facile, ma è possibile, lo è stato in passato, in situazioni ben più difficili, lo è anche in questa occasione. La scelta della violenza è desiderata da chi sta al potere e verrà probabilmente provocata ad arte, come è avvenuto a Genova nel 2001 e tante altre volte, con effetti disastrosi. La vostra rabbia, il vostro dolore, la vostra sofferenza, vanno canalizzati in una forza positiva che susciti empatia sia in chi è ancora indifferente, sia in coloro che vi hanno duramente picchiati.

*

Qualcuno potrà pensare che è facile dare consigli e/o lezioni, standosene lontano dal teatro di lotta. Non è questa l'intenzione. Cari valsusini, state lottando non solo per voi, non solo per i vostri figli e nipoti, ma per noi tutti. Se anche molti di noi non possono partecipare attivamente al vostro fianco, sappiate che vi sosteniamo da lontano con un'azione che può contribuire al successo, proprio perché mira all'allargamento della base di sostegno delle parti esterne, fondamentale per la riuscita della lotta.

Forse non vi rendete conto di quanto siano toccanti le immagini che ci hanno raggiunto, delle violenze che avete ingiustamente subito, della dignitosa resistenza e protesta di cittadini e cittadine di ogni ceto e di ogni età.

Sappiate anche che la vostra resistenza nonviolenta, che vi invitiamo calorosamente e proseguire, come avete saputo fare finora, con creatività, ironia e determinazione, è un insegnamento per noi tutti e tutte, nel presente e nel prossimo futuro, che purtroppo è destinato a vedere molte altre situazioni analoghe fino a che questo insensato e insostenibile modello di crescita illimitata che ci sta portando al fallimento e alla distruzione non venga modificato in profondità. Il vostro è un esempio specifico di cosa intendiamo per difesa popolare nonviolenta e non ci deve stupire che metta in luce difficoltà e contraddizioni, frutto anche di colpevoli ritardi.

Non sarà facile dialogare con chi la pensa diversamente, ma è indispensabile farlo e noi stiamo cercando di attivare ogni canale di comunicazione. Nei prossimi giorni e nelle prossime settimane ci saranno importanti iniziative e appuntamenti anche a Torino, che consentiranno di rendere più visibile la vostra lotta. Così come si è fatto con le bandiere della pace, per contrastare la guerra in Iraq, faremo altrettanto con le bandiere "No Tav" che mi auguro comincino a comparire più numerose dai balconi a Torino, in Piemonte e ovunque si sviluppi la solidarietà nei vostri confronti.

Sappiamo anche che la vostra non è solo una lotta "contro", né tantomeno localista. Avete sviluppato e proposto valide alternative, quelle che Gandhi chiamava "programma costruttivo". Non tutti ne sono al corrente.

Dobbiamo raccogliere altri contributi e rendere questo progetto ancora più preciso, coinvolgente e partecipato, sino a convincere persino coloro che oggi sono indifferenti, sordi o addirittura ostili. È quanto chiediamo alle controparti politiche, locali e nazionali: fate un passo indietro, accettate di dialogare serenamente, costruttivamente e con autentica competenza. Sarà di beneficio per tutti quanti, perché esistono alternative.

Se qualche volta siete presi da sconforto e disperazione, se non vedete via d'uscita da questo tunnel,

al tempo stesso metaforico e reale, ricordatevi di coloro che prima di voi e di noi hanno saputo lottare con metodi nonviolenti: il loro successo è giunto nei momenti più insperati.

Continueremo a lottare, perché questa è la cosa giusta; grideremo la verità al potere, perché in realtà il re è nudo; non vi lasceremo soli, perché come ci hanno insegnato don Milani e Aldo Capitini questa lotta ci riguarda.

(*) TRATTO DA: LA NONVIOLENZA E' IN CAMMINO - Numero 1137 del 7 dicembre 2005

Rocksoil S.p.A nella Geoingegneria dal 1979

(dal sito www.rocksoil.com)

La **Rocksoil** è nata nel 1979 in forma di S.r.l. avendo per oggetto la progettazione, la consulenza e l'assistenza tecnica di opere di ingegneria civile, nell'ambito della meccanica delle terre e delle rocce, dell'idraulica e dell'idrogeologia, nonché la ricerca, lo studio e l'applicazione di apparecchiature e tecnologie riguardanti le stesse. Fin dall'inizio la **Rocksoil**, sotto la guida dell'Ing. Pietro Lunardi, allora professore di "Consolidamento del suolo e delle rocce" presso l'Università di Firenze, e con la collaborazione di un nucleo affiatato di tecnici, si è conquistata un ruolo di protagonista sulla ribalta italiana degli operatori del settore, grazie all'introduzione ed alla messa a punto di tecnologie innovative. Risalgono ai primi anni, infatti, gli studi e le applicazioni sperimentali della tecnologia jet-grouting, oggi considerata fondamentale nel campo del consolidamento e della stabilizzazione dei terreni. Da allora la crescita della Società è stata progressiva e costante e la peculiarità delle esperienze accumulate l'ha resa un'azienda leader nel settore della progettazione di opere in sotterraneo, di fondazioni speciali e di opere di stabilizzazione di scavi impegnativi e di grandi movimenti franosi. Le sue procedure progettuali e costruttive trovano crescenti consensi in Italia e all'estero, dove sempre più di frequente ad esse vien fatto riferimento per l'aggiornamento di normative e capitolati (vedi ADECO-RS). La crescita e la sempre maggior importanza delle commesse acquisite hanno indotto ad assumere, nel 1989, una più appropriata forma societaria: è nata così la **Rocksoil S.p.A.**, che conta attualmente su oltre 60 collaboratori. La società opera nel campo della **Geoingegneria** intesa come conoscenza e rispetto degli equilibri naturali della crosta terrestre. Per dimensioni s'inserisce tra lo studio professionale e la grande società d'ingegneria, mantenendo del primo l'agilità e responsabilità dei singoli tecnici e della seconda il carattere di impresa organizzata ed integrata tra le varie

specializzazioni. Questa struttura, ottimizzata per favorire la fusione di risorse e competenze diverse, e l'entusiasmo dei suoi tecnici esaltano l'innata capacità della **Rocksoil** di ideare soluzioni originali ed efficaci, molte delle quali hanno già profondamente cambiato, negli ultimi anni, il modo di progettare e costruire opere di Geoingegneria.

Un sito Inter SPAZIO Web di James Davis. Allestimento del sito a cura di James Davis di Inter SPAZIO Web ed Ing. Renzo Bindi della Rocksoil S.p.A. Testi e immagini sono di proprietà della Rocksoil S.p.A. Tutti i diritti sono riservati.

LA ROKSOIL E' UNA SOCIETA' DEL MINISTRO PIETRO LUNARDI - E' QUELLA A CUI SONO STATI AFFIDATI I LAVORI DELLA TAV - LA LINEA AD ALTA VELOCITA' CHE DOVREBBE DISTRUGGERE LA VAL DI SUSÀ.

IL 16 NOVEMBRE MANIFESTIAMO INSIEME A LORO PER QUESTA ASSURDA OPERA E PER EVITARE CHE LUNARDI COME SILVIO CONTINUINO A MANGIARSI I NOSTRI EURO IN PIENA CRISI...

Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti

Pietro Lunardi

Sessantadue anni, ingegnere, esperto di fama internazionale in materia di gallerie e di metropolitane, Pietro Lunardi opera da più di trent'anni in Italia e all'estero. È stato tra i progettisti del traforo del Monte Bianco e di quello del Frejus, ha realizzato tratti di metropolitane a Lione e Marsiglia, a Singapore e a Canton ed anche a Roma, nel periodo dell'amministrazione Rutelli. Ha coordinato il programma delle grandi opere per la Casa delle Libertà.

Ha fondato nel 1979 la Rocksoil spa, attiva nel campo delle grandi opere e del tunnelling. Lunardi è stato anche docente di Consolidamento del suolo e delle rocce e Difesa e conservazione del suolo nelle Università di Firenze e di Parma.

Ora deve risolvere un problema: quello del conflitto di interessi per la Rocksoil. Lo stesso Lunardi ha anticipato all'Espresso, due giorni fa, che lo risolverà perché, ha detto, "è evidente che

molti contratti della Rocksoil ricadranno nella mia competenza, se sarò ministro”.

(10 giugno 2001)

La Rocksoil è nata nel 1979 in forma di S.r.l. avendo per oggetto la progettazione, la consulenza e l'assistenza tecnica di opere di ingegneria civile, nell'ambito della meccanica delle terre e delle rocce, dell'idraulica e dell'idrogeologia, nonché la ricerca, lo studio e l'applicazione di apparecchiature e tecnologie riguardanti le stesse.

Fin dall'inizio la Rocksoil, sotto la guida dell'Ing. Pietro Lunardi, allora professore di “Consolidamento del suolo e delle rocce” presso l'Università di Firenze, e con la collaborazione di un nucleo affiatato di tecnici, si è conquistata un ruolo di protagonista sulla ribalta italiana degli operatori del settore, grazie all'introduzione ed alla messa a punto di tecnologie innovative. Risalgono ai primi anni, infatti, gli studi e le applicazioni sperimentali della tecnologia jet-grouting, oggi considerata fondamentale nel campo del consolidamento e della stabilizzazione dei terreni.

Da allora la crescita della Società è stata progressiva e costante e la peculiarità delle esperienze accumulate l'ha resa un'azienda leader nel settore della progettazione di opere in

sotterraneo, di fondazioni speciali e di opere di stabilizzazione di scavi impegnativi e di grandi movimenti franosi. Le sue procedure progettuali e costruttive trovano crescenti consensi in Italia e all'estero, dove sempre più di frequente ad esse vien fatto riferimento per l'aggiornamento di normative e capitolati (vedi ADECO-RS).

La crescita e la sempre maggior importanza delle commesse acquisite hanno indotto ad assumere, nel 1989, una più appropriata forma societaria: è nata così la Rocksoil S.p.A., che conta attualmente su oltre 60 collaboratori.

La società opera nel campo della Georingegneria intesa come conoscenza e rispetto degli equilibri naturali della crosta terrestre. Per dimensioni s'inserisce tra lo studio professionale e la grande società d'ingegneria, mantenendo del primo l'agilità e responsabilità dei singoli tecnici e della seconda il carattere di impresa organizzata ed integrata tra le varie specializzazioni.

Questa struttura, ottimizzata per favorire la fusione di risorse e competenze diverse, e l'entusiasmo dei suoi tecnici esaltano l'innata capacità della Rocksoil di ideare soluzioni originali ed efficaci, molte delle quali hanno già profondamente cambiato, negli ultimi anni, il modo di progettare e costruire opere di Georingegneria.