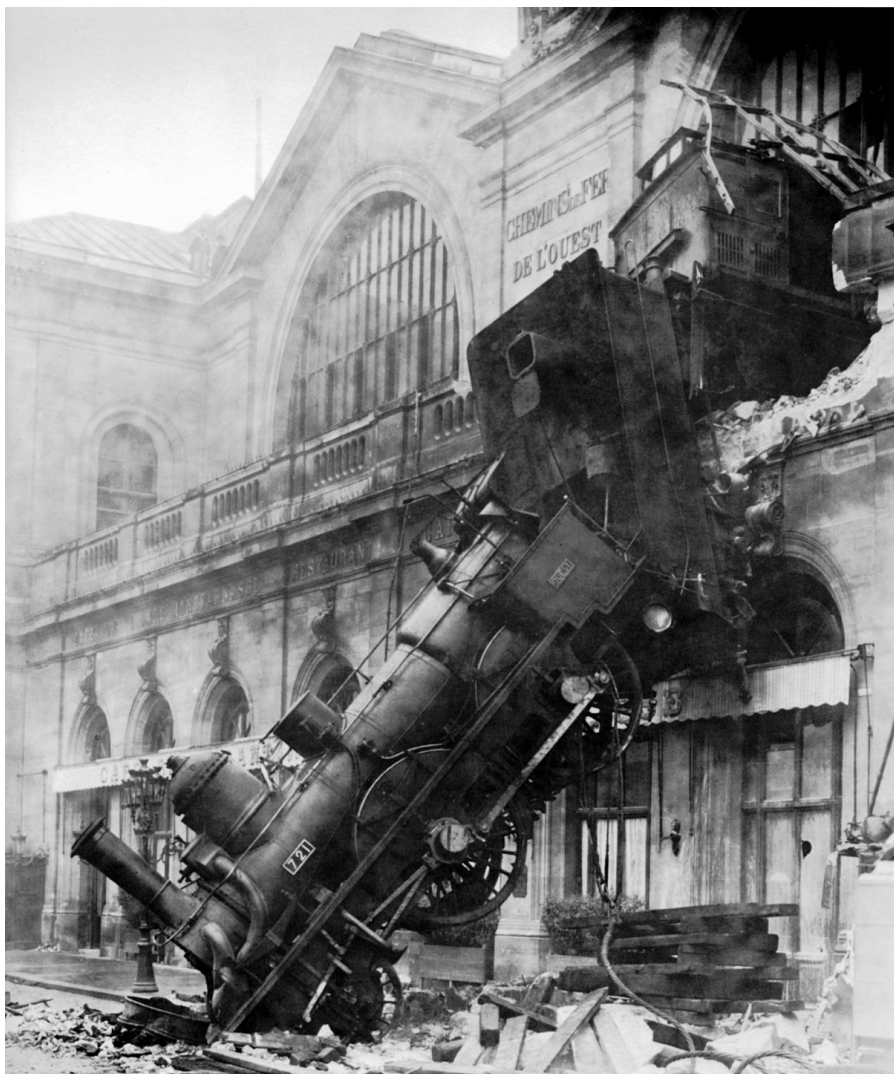


IL RITORNO DEL TAV



ISTRIXISTRIX

A cura di *Le laboratoire anarchiste*, Valance.

Martellamento di immagini: il TGV Méditerranée su tutte le reti, le acclamazioni di giornalisti e funzionari di Stato. Lo avete capito, state assistendo all'ultima prodezza tecnica del secolo, un TGV che raggiunge i 350 km/h. Favoloso, no?

E ora, uno spot pubblicitario: *Uno spostamento più rapido delle merci grazie al trasporto ferroviario.* In questo, non vedete a priori nulla di fastidioso. Il trasporto ferroviario era stato gradualmente scartato con l'uso massiccio dei camion. Viene posto nuovamente all'ordine del giorno. Non inquinante, se si scorda l'origine nucleare dell'elettricità, viene applaudito.

Per me, è un problema

La costruzione di una nuova linea ferroviaria, come di una nuova autostrada, porta con sé la distruzione dell'ambiente circostante e la degradazione delle condizioni di vita di chi abita nelle vicinanze. Certo. Al di là del danno che colpisce le popolazioni locali, e potrebbe riguardare solo loro, si trova la volontà di andare sempre più veloci, di essere sempre più competitivi. Non mi accingo a sviluppare queste argomentazioni, ma a spiegare origini, cause e svolgimento di queste costruzioni ferroviarie, che si ritrovano a livello europeo.

Una volontà europea

Le strade ferrate passano i confini. La loro costruzione deriva perciò da una decisione comune tra i paesi collegati. Il 29 gennaio 2001, è stata superata una nuova tappa nello sviluppo dei collegamenti ferroviari, con la firma degli accordi per la costruzione della linea TGV-TAV Lione-Torino. Il progetto risale a molto tempo prima, di fatto al 1984. Quell'anno, la CEE ha previsto "la graduale sistematizzazione dei collegamenti terrestri ad alta velocità tra i principali centri urbani". Questa decisione riguarda in primo luogo gli industriali

contattati fin dal 1985. Queste nuove vie permetteranno loro di assicurare il flusso delle merci, che va di pari passo con la flessibilità degli orari di lavoro. Industriali e società ferroviarie propongono una rete europea. Nel 1986, la comunità europea ferroviaria, creata per l'occasione, incarica le ferrovie francesi e tedesche di elaborare una proposta più precisa di reti europee ad alta velocità. Nel 1990, il Consiglio della comunità europea approva il piano della rete europea presentato un anno prima. Infine, nel 1991 viene firmato a Ginevra un accordo per la realizzazione delle grandi linee del trasporto internazionale combinato (TIC). Nel 1996, l'Unione europea lancia la rete transeuropea "Orizzonte 2000", investendo prevalentemente nelle ferrovie. Di fatto, non è in gioco soltanto un trasporto più rapido delle persone. Si tratta anche di aumentare la velocità delle merci tra i luoghi di produzione e di stoccaggio. Torniamo alla linea Lione-Torino, dalla Francia all'Italia.

Un incendio che cade a pennello

Attualmente, per far circolare le merci tra la Francia e l'Italia, domina il trasporto su strada. Nel 1997, su 45 milioni di veicoli passati dal tunnel del Monte Bianco, 15 milioni erano camion. Il che equivale a un traffico

di 4500 camion al giorno. Da allora, il numero è sceso a 4000 al giorno. L'incendio del tunnel del Monte Bianco, il 24 marzo 1999, con la morte di 40 persone, serve a rivelare il pessimo sfruttamento del treno nel trasporto delle merci. Mentre nel 1970 l'80% del traffico di merci veniva garantito dal treno, nel 1996 questo copre meno del 40%. Lo si può comprendere con la concorrenza al ribasso dei prezzi della lobby stradale, che comporta una massiccia circolazione dei camion. Attraverso il passaggio dall'autostrada e dal tunnel del Monte Bianco, camion, auto e altri veicoli rendono 723,3 milioni di franchi ai loro gestori. Eppure, al momento dell'incendio, il sistema di sicurezza non funzionava. Delle 45 videocamere installate, 16 erano guaste. Poco tempo dopo questo incidente, Michel Barnier, presidente del Consiglio generale della Savoia, chiede che "una gran parte dei camion che attraversano le Alpi su strada vengano messi sul treno". Vengono istituite inchieste a livello giudiziario e politico. Il 10 maggio 2000, Christian Kert presenta un rapporto pubblico. A seguito di questo, Jean-Claude Gayssot annuncia a fine luglio delle misure a favore del trasporto ferroviario e del trasporto combinato di merci. Ricordiamo che questo progetto viene preparato a livello europeo dal 1984. Ora si sa che il trasporto ferroviario dovrebbe passare a 40 milioni di tonnellate annue, mentre ora è di 10 milioni. Questo progetto viene preparato dall'avvio, fin dal 2002, di un trasporto ferroviario tra la

Maurienne e l'Italia (ad un ritmo di 20-30 treni in ciascun senso al giorno). Jean-Claude Gaysot dichiara anche di voler convincere l'Italia a "impegnarsi definitivamente nel progetto Lione-Torino che sarà oggetto di un vertice bilaterale questo autunno" (*Dauphiné libéré*, 26/8/2000, JP Roudier), vertice che verrà poi rinviato al 29 gennaio.

L'opposizione italiana

Il governo italiano è ben motivato da questa nuova rete di trasporto (sono già iniziati dei lavori nel resto d'Italia), ma si trova di fronte ad un'opposizione virulenta. Il 2 dicembre, 500 persone sono sfilate sotto la pioggia contro il treno ad alta capacità in un paese di 5000 abitanti, Bussoleno. Questa prima manifestazione dall'arresto di tre oppositori al TAV, e la repressione che ne è conseguita, ha permesso alla popolazione di rendere pubblico il suo malcontento. Oltre agli abitanti, si trovano: Rifondazione comunista, i Verdi e le associazioni ecologiste. Questi diversi gruppi usano l'abituale via di opposizione: riunioni informative, petizioni, manifestazioni. Queste tecniche sono state già usate ai tempi della costruzione dell'autostrada Lione-Torino. Ma allora, la prospettiva di beneficiare di ricadute economiche da questa autostrada aveva moderato le

argomentazioni degli oppositori. La manna finanziaria non è mai arrivata. Di fatti, il personale impiegato per la costruzione è venuto in gran parte dalla regione di Torino. Da questa esperienza negativa, gli abitanti della valle sanno che non possono aspettarsi dal futuro TGV/TAV che rumore, un aumento dell'inquinamento elettromagnetico e degradazioni idrogeologiche. Sanno anche che non possono contare sull'appoggio dei partiti politici. Ai tempi della costruzione dell'autostrada, una volta installati nei loro municipi, gli eletti non se ne sono più preoccupati, mentre prima delle elezioni ne erano convinti oppositori. Contro il TAV, una trentina di eletti della Val di Susa hanno manifestato lunedì 29 gennaio 2001, in occasione del vertice franco-italiano. Ma la maggioranza del governo italiano non sembra dover essere convinta perché, da un lato, l'Italia sta modificando l'insieme della sua rete ferroviaria per potervi far passare i treni ad alta velocità e dall'altro lato in questo progetto è in gioco del denaro da parecchio tempo.

Del denaro

Le somme stanziare sono colossali: Jean-Claude Gayssot, ministro francese dei trasporti, conta di investire 120 miliardi di franchi di qui al 2010, di cui 40 per fare il tunnel. Tra le altre spese, si possono rilevare quelle indicate nel vertice franco-italiano del 23 ottobre 1997. Qui viene lanciato un programma di studio complementare su tre anni per 350000 franchi riguardante il prossimo tunnel. Di fatto, la costruzione della linea richiede lo scavo di un tunnel di 54 chilometri, più lungo del tunnel sotto la Manica, che pure venne considerato a suo tempo una prodezza tecnica. Ma benché gli studi tecnici sulla fattibilità del tunnel siano terminati soltanto nel 2001, i lavori sono già cominciati. "Un programma di gallerie di ricognizione, destinate a meglio identificare la natura geologica dei terreni (...) sarà messa in opera, e soltanto nel 2006 verrà presa, secondo il resoconto del Ministero dei trasporti, la decisione di scavare uno o due tubi simultanei sotto le Alpi". (Michel Lévy, *DL* del 20/1/2001). Inoltre, per essere sicuri di ottenere questo accordo, la Francia finanzia un'Università francese a Torino.

L'attrazione del lucro

Queste somme attirano la delinquenza. In Italia vengono aperte una serie di inchieste giudiziarie. Quella di Napoli, per esempio, è partita da alcuni attentati nel 1996/97 contro i cantieri del TAV. Poliziotti sotto falsa identità contattano politici locali e organizzazioni criminali che promettono "la tranquillità" dei cantieri e chiedono in cambio concessioni di subappalti alle imprese "amiche". Queste avrebbero versato 3% dei redditi legati ai lavori "all'uno e all'altro Stato". Tra gli inquisiti si trova un ex presidente della regione Campania, un ex rappresentante locale del Ccp. Secondo i magistrati, alti funzionari dello Stato, manager di istituti di credito, imprenditori e politici sarebbero associati per modificare le leggi dello Stato e far erogare da parte dell'Istituto di credito prestiti di centinaia di miliardi senza garanzia. Dall'altro lato, i lavori sulla linea Roma-Napoli sono stati subappaltati alla Camorra.

Anche in Val di Susa è presente la Camorra. Già nel 1992 Germano Tessari, allora consigliere provinciale, denunciava al Consiglio dei sistemi mafiosi le attribuzioni dei lavori stradali in Val di Susa. Un imbroglio che coinvolge la SITAF (società italiani dei trasporti autostradali del Frejus il capitale è equivalente a quello di un paese balcanico), servizi segreti italiani e partiti politici viene scoperto nel corso dell'inchiesta sull'agente segreto italiano e

assassino Fuschi. Miliardi di lire sono in gioco. Anche per il TAV, sono in ballo molti soldi. Nel 1991 viene creata la TAV-SpA che ha il compito di prevedere, costruire e poi gestire il TAV. Questa società viene inizialmente posseduta per quasi il 40% dalle Ferrovie dello Stato per il rimanente 60% da FIAT, IRI (Istituto per la ricostruzione industriale) ed ENI (Ente nazionale idrocarburi). In seguito, le ferrovie acquisiranno tutte le azioni, facendosi così carico di tutti i rischi legati agli eventuali fallimenti dell'impresa, ma lasciando agli ex partner la realizzazione del lavoro e i profitti che ne derivano. Queste società sono quindi vincenti sia con l'uso dell'automobile (FIAT, ENI) che con la costruzione del treno (TAV SpA).

E in Francia...

Alcuni partner privati (in particolare la Caisse des dépôts e la banca San Paolo) sarebbero pronti a finanziare il progetto nella misura del 35-40%, con un intervento dell'Europa del 10%. Inoltre, si sa che gli industriali saranno vincenti nella costruzione di questo nuovo tunnel: le squadre formate appositamente per la costruzione di tunnel devono essere rese redditizie, e poiché, per fare un esempio, il numero due del MEDEF è proprietario dei cementifici

Lafarge, ha tutto l'interesse a promuovere questo progetto. Oltretutto in Francia nessun partito si oppone ufficialmente alla costruzione del TGV. Solo un pugno di eletti, preoccupati che il TGV non attraversi il loro territorio comunale, sono riuniti nel coordinamento Ain-Dauphiné-Savoie. Esiste da sette anni e propone risposte quali barriere antirumore, una modificazione del percorso e lo spostamento della linea in un'altra valle. Propone anche la modernizzazione delle vie attuali (Lione-Grenoble-Chambéry).

Un altro problema nasce dalle piogge torrenziali che si sono abbattute sulla regione, provocando in Piemonte tre morti e cinque dispersi. Un commerciante ci rassicura "Fortunatamente il tunnel del Monte Bianco è chiuso, altrimenti ci sarebbero stati molti più morti" (*Dauphiné libéré* del 17 ottobre 2000). Infatti, l'autostrada viene coperta da colate di fango e terra provenienti dallo smottamento delle montagne. I collegamenti ferroviari Francia-Italia sono stati interrotti dalla domenica 15 ottobre al sabato 21 ottobre. Il traffico ferroviario ricomincia gradualmente. Questi fatti hanno nuovamente spinto nella direzione della costruzione di un nuovo tunnel per i collegamenti ferroviari Lione-Torino. Prima del grande tunnel di 52 chilometri. Vogliono una montagna ancora più indebolita? Una nuova "catastrofe naturale"?

Un uomo nella tempesta

Assegnato agli arresti domiciliari in una comunità abbarbicata su una montagna italiana. Arrestato il 5 marzo 1998 con l'accusa di far parte di un'associazione sovversiva, è stato condannato in appello nel gennaio 2001 a sei anni e cinque mesi di carcere.

Silvano Pelissero, è di lui che si tratta, è stato arrestato insieme ad altre due persone: Maria Rosas Soledad, un'argentina di 23 anni e Edoardo Massari, suo compagno di 35 anni. Tutti e tre accusati di formare un'associazione sovversiva finalizzata al rovesciamento dello Stato. Il procuratore Laudi, famoso per la sua azione negli "anni di piombo", dichiara allora che le prove sono "inoppugnabili". Poco dopo gli arresti, i due compagni di Silvano vengono trovati morti, a quattro mesi di intervallo l'uno dall'altro: in marzo e in luglio 1998. L'arresto dei tre è avvenuto nel quadro di un'inchiesta su vari attentati contro i cantieri in costruzione della linea TAV Torino-Lione, avvenuti tra agosto 1996 e novembre 1997.

Dei 13 attacchi rilevati dalla giustizia, due sono stati rivendicati dai "Lupi grigi": il 10 marzo 1997, il portone della chiesa di San Vincenzo a Giaglione è stato incendiato e l'8 aprile 1997 una postazione tecnica della Telecom salta a Chianocco. Il legame tra Silvano e questi firmatari si basa sulle dichiarazioni di

un poliziotto che ha visto Silvano buttare i volantini inneggianti ai "Lupi grigi" prima di essere arrestato per un controllo stradale. Ma i poliziotti non hanno conservato le carte in questione. Le altre prove portate dinnanzi al tribunale sono diversi oggetti rinvenuti nello squat "La Casa occupata" dove vivevano i tre inquisiti: due spray antiaggressione considerati dalla polizia italiana come armi da fuoco; bottiglie di carburante fatte passare per molotov; una bomba artigianale, che all'analisi si dimostrerà essere industriale. Non è stata radiografata come era stato convenuto di fare ma è stata immediatamente fatta esplodere poco dopo la perquisizione. Dopo molte udienze, le prove sono state a poco a poco ridotte a poca cosa. Resta solamente l'accusa di furto e incendio in un locale vicino al municipio di Caprie, il 16 gennaio 1998.

Silvano Pelissero è stato quindi coinvolto in una lotta economica e politica attorno alla costruzione del TAV che va ben al di là della lotta ecologica contro la distruzione della Val Susa. Come spiegare diversamente i mezzi adoperati per portare avanti l'indagine: microfoni trasmettitori nascosti nell'auto di Silvano. Altri microfoni nella casa occupata dai tre accusati. Le loro conversazioni telefoniche sotto ascolto. La loro casa ripresa da telecamere giorno e notte. Le migliaia di pagine del dossier dell'accusa. L'arresto di questi tre anarchici ha permesso di trovare dei colpevoli da incriminare per i sabotaggi

mentre l'inchiesta continua a non parlare dei rapporti economici vari attorno ai cantieri del TAV Torino-Lione.

La pressione continua permette anche di ridurre al silenzio i possibili disturbatori dei prossimi Giochi olimpici invernali del 2006 a Torino (città della Fiat, del suo padrone Agnelli, proprietario anche del giornale *La Stampa*). L'arresto di questi tre oppositori al TAV intimorisce altre persone. Significa che chi mette in discussione la costruzione del TAV può essere coinvolto in una messinscena che porta diritto in prigione. Si può parlare diversamente sentendo il sostituto procuratore dichiarare, alla morte di Soledad, che era di fatto innocente? Un errore giudiziario, certo, ma un errore che non avrebbe dovuto essere, visti i mezzi messi in atto nella ricerca dei colpevoli. Intanto continuano le riunioni tra i ministri dei trasporti per mettere a punto i dettagli della messa in opera del cantiere dei trasporti ferroviari.

FONTI

Narcomafie, luglio-agosto 1999, p.35-39, "TAV il ritorno di Tangentopoli", di Fabrizio Feo

Diario, 16 giugno 1999, p.38-39, "Attenti al lupo (grigio)", di Sergio Capelli

Diario, 14 aprile 1999, p.24-35, di Sergio Capelli

Luna nuova, 4 maggio 1999, p.3, "Silvano Pelissero accusa i suoi giudici", di Gianni Pacchiardo

Luna nuova, 1° giugno 1999, p.2, "Pelissero, l'enigma s'infittisce", di Gianni Pacchiardo

La Stampa, 5 giugno 1999, p.10, "Alta velocità, gli indagati sotto torchio", di Francesco Grignetti

Mein Kampf, il processo a Silvano Pelissero, opuscolo realizzato dagli squatter e da Silvano Pelissero

Dauphiné libéré, 26 agosto 2000, "Les leçons du Mont Blanc", di Jean-Paul Roudier

Le retour du TGV, realizzato in Francia da:
Edition spéciale du laboratoire
8, place St-Jean - 26000 Valence
Marzo 2001
<https://lelaboratoireanarchiste.noblogs.org>



ISTRIXISTRIX@AUTOPRODUZIONI.NET
ISTRIXISTRIX.NOBLOGS.ORG
NESSUNA PROPRIETÀ
F.I.P. VIA S.OTTAVIO 20 – TORINO
AGOSTODUEMILAUNO

