

Da "Il nostro GIORNALE" n.44 del 24 novembre 2001 - pag. 27

L'opera dell'ex magistrato e la conferenza di Genova sulla corruzione nell'Alta Velocità: tra boicottaggio e indifferenza mediatica

Le presunte verità nascoste del TAV: il libro di Imposimato

di Giampiero Carbone

Nel novembre 1999, la casa editrice Koinè ha pubblicato il libro "**Corruzione ad Alta Velocità - Viaggio nel governo invisibile**", scritto da Ferdinando Imposimato e da altri suoi collaboratori.

Il 21 gennaio del 2000, a Genova, è stato organizzato il convegno "Corruzione ad Alta Velocità".

POCA ATTENZIONE

Sarà stato un caso, ma sia il libro che l'incontro pubblico non sono stati certamente oggetto della dovuta attenzione da parte dei mass media a livello nazionale, impegnati a giustificare sotto tutti gli aspetti (politici, economici e tecnici) la "Grande Opera" dell'Alta Velocità.

L'opera di Imposimato è passata quasi inosservata; forse, per questo motivo, è stata organizzata la conferenza nella quale, oltre a numerosi interventi, furono letti alcuni passi:

- "Treno ad Alta Velocità. Una sfida europea, non solo italiana. Un investimento di migliaia e migliaia di miliardi per rendere più moderno un sistema ferroviario e di conseguenza il paese che lo ospita.

Eppure, anche in questo come in mille altri casi, i predoni hanno assaltato la diligenza, svuotandone le casse che trasportava.

Ma mai come in questo caso i predoni si sono coalizzati ai più alti livelli: imprenditori, affaristi di ogni risma, dirigenti d'azienda ma anche politici e burocrati, mafiosi ed avvocati. Essi si sono assicurati la protezione di alcuni magistrati incaricati di indagare sul grande imbroglio: controllori che colludevano coi controllati.

IL GIRO DEI BUROCRATI SI E' ALLARGATO

Il giro dei burocrati si è allargato sino a comprendere alti ufficiali incaricati di svolgere le indagini e burocrati deputati a controllare la regolarità dell'operazione.

Qualsiasi grande scandalo dell'era di Tangentopoli impallidisce di fronte a questo assalto predatorio che alcuni esperti hanno valutato nell'astronomica cifra di 140 mila miliardi di lire.

Uno scandalo svelato solo grazie all'azione della magistratura e di chi, nella società civile, si batte per una gestione trasparente della cosa pubblica ... L'azione dei magistrati di La Spezia e Perugia è andata avanti nell'indifferenza generale" (pag. 29).

- "... Dovendo le FS apparentemente finanziare solo il 40% delle opere, la sola forma contrattuale possibile era la concessione per sfruttamento economico ... La Snamprogetti (Eni) costituisce due consorzi di imprese, il Cepav Uno (Milano-Bologna) e il Cepav Due (Milano-Verona).

L'Iritecna costituisce altri due consorzi, l'Iricav Uno (Roma-Napoli) e l'Iricav Due (Verona-Venezia).

Nei quattro consorzi vengono cooptate altre imprese di altrettanti gruppi imprenditoriali. La Fiat, solo dopo aver avuto certezza della copertura totale del pagamento dei lavori, autorizza la controllata Cogefar Impresit a costituire altri due consorzi, Cavtomi (Milano-Torino) e Cavet (Bologna-Firenze). ... Tutti i gruppi imprenditoriali di Tangentopoli erano stati accontentati, eppure vi erano ancora dei problemi, risolti in seguito con la costituzione dell'ultimo consorzio per la tratta più incerta, il Cociv per la Genova-Milano" (pag. 116).

I NUMEROSI INTERVENTI

Gli interventi durante la conferenza furono numerosi e, fra di essi, ci furono non pochi rappresentanti dei comitati territoriali, tecnici e uomini politici, ovviamente contrari a questo progetto.

Nell'occasione Giordano Bruschi, del comitato Val Bisagno e segretario provinciale genovese di Rifondazione Comunista, ha parlato di un potere politico molto ambiguo, facendo i nomi di Mori, Mazzarello e Sansa, all'epoca rispettivamente presidente della Regione Liguria, vice presidente Regione e sindaco di Genova.

Bruschi ha parlato inoltre del fatto che dietro la Milano-Genova ci siano stati (e ancora oggi ci sono, è chiaro) il plurinquisto Marcellino Gavio, socio in affari di Primo Greganti, vari settori dei Democratici di Sinistra e Ligresti.

IL PARERE DI TARTAGLIA

Angelo Tartaglia, del Politecnico di Torino, ha affermato che l'Alta Velocità non ha motivazioni trasportistiche, poiché non ci sarebbero i passeggeri per una linea dai costi così grandi.

Secondo Tartaglia, l'Alta Capacità di cui si parlava e si parla significa pluralità di linee ferroviarie con tanti treni.

Ma questa sarebbe contraddetta dalla velocità di punta di 300 km orari (con la velocità aumenterebbero esponenzialmente costi ed impatto ambientale) e dall'alimentazione, 25.000 volts in alternata invece dei 3.000 in continua esistenti in tutta la rete.

Ciò vorrebbe dire costruire reti separate nelle quali i treni attuali non possono entrare.

NIENTE LINEE MISTE

Le linee dedicate ad esercizio misto sono da escludere; sono già state giudicate fallimentari in Germania, per gravi problemi di compatibilità fra le velocità dei passeggeri e dei merci.

Per quanto riguarda il porto di Genova la direzione ottimale non è Milano ma il Sempione (e lì c'è la Voltri-Ovada già ammodernata).

SI VA AVANTI A PEZZI

Una giornalista della Gazzetta del Lunedì ha chiesto, perché, per quanto riguarda la Milano-Genova, per la quale si va avanti per pezzi, sia stato scelto il Cociv; le ha risposto Enrico Fedrighini, responsabile ambiente per Rifondazione Comunista:

"C'è una forte continuità con la prima repubblica.

Ora non presentano più tutto il progetto ma vanno avanti pezzo per pezzo.

Pensate che, inoltre, esiste un parere di Cassese (famoso giurista) che dichiara opportuno l'azzeramento dei contratti con i consorzi per l'Alta Velocità senza onere per lo Stato".

La stessa giornalista ha chiesto come mai lo scandalo non sia stato recepito dall'opinione pubblica, nonostante le dimensioni del progetto.

Ha risposto Ugo Boghetta, (all'epoca parlamentare di Rifondazione e membro della commissione trasporti):

“Tutta l'imprenditoria è stata coinvolta e ciò ha significato un forte controllo sui media. Quasi tutte le forze politiche sono state normalizzate e il progetto, partito con il CAF (Craxi, Andreotti, Forlani e, in sottordine, Balzamo, Citaristi, ecc.), prosegue con il mutato quadro politico dopo il 1992, poiché la continuità la danno le aziende”.

Infine Stefano Lenzi del WWF:

“C'è un accordo politico-istituzionale per cui, anche un'opera senza calcoli economici, va avanti lo stesso.

Un grave problema saranno gli inerti che verranno spalmati sulla pianura padana”.

Come si può vedere, gli argomenti trattati furono piuttosto interessanti.

Nonostante ciò, il convegno è passato inosservato, interessando, al massimo, la città di Genova, dove viene pubblicata la “Gazzetta del Lunedì”.

LA COSA E' POCO GRADITA

Altro fatto inquietante, in data 22 febbraio 2001, all'Associazione Alta Voracità - contro questo Terzo Valico - viene segnalato, nel centro di Genova, il caso di un negozio che esponeva il libro di Imposimato.

Agli operatori dell'esercizio è stato fatto presente, in maniera velata, che il libro in vetrina era cosa poco gradita.

Costoro hanno preferito soprassedere e non esporre più il libro.

Giampiero Carbone

Il nostro GIORNALE

Settimanale Indipendente del Basso Piemonte

Direttore Responsabile: Gino Fortunato - Redazione: Gavi - Via Roma, 22 Tel. 0143.643885 Fax 0143.643927 -

E-mail: ilnostrogiornale@nostrogiornale.it - Sito web: <http://www.nostrogiornale.it>

24 NOVEMBRE 2001 ANNO VIII- N. 44 - L. 1.500 (Euro 0,77)