

ABBIATEGRASSO / Proiettato al Folletto Fatti e misfatti (con stile)

Si intitola *Fratelli di Tav* ed è uno di quei docu-film-inchiesta che riescono a unire gusto e indignazione, fatti documentati e opinioni informate, contenuto scottante e forma accattivante. Gli autori sono Manolo Luppichini e Claudio Metallo, approdati anche al Folletto di Abbiategrasso nel loro tour in giro per l'Italia, perché certi film faticano a trovare una collocazione "istituzionale" (in tv o nelle sale di prima visione) e hanno bisogno di essere accompagnati per mano nei cinema liberi, i circoli, le sedi di associazioni. Ma il passaparola sta cominciando a funzionare e nel sito fratelliditav.noblogs.org troverete informazioni sulle proiezioni in programma nelle prossime settimane.

E' stata una sorpresa anche per noi, che ci aspettavamo un documento di denuncia fatto in casa, volenteroso e "movimentista", e invece ci siamo trovati di fronte a un film ben fatto e ben pensato, professionale, lontano sia dalle trappole dell'inchiesta didascalica televisiva (che esaurisce la sua funzione un mi-

nuto dopo aver lanciato il sasso nello stagno), sia dall'egotismo del documentario cinefilo, in cui lo stile conta più della chiarezza (qui dentro troverete tante informazioni sulla questione Tav, anche inedite). L'Alta Velocità non viene attaccata frontalmente, ideologicamente, ma smontata pezzo per pezzo risalendo dalle conseguenze dell'opera (economiche, ecologiche, sociali) alle motivazioni con cui veniva giustificata in partenza, puntualmente smentite dai fatti.

Si passa da Napoli e il Casertano alla Roma veltroniana, a Firenze e al Mugello, ma al centro c'è sempre la Val di Susa e la resistenza di Venaus, sbeffeggiata dai media *mainstream* e raccontata qui come una sorta di miracolo politico-sociale.

Una frase in epigrafe del mitico Alberto Grifi riassume lo spirito battagliero dell'opera: «Mentre voi avevate il Settimo cavalleggeri, il napalm, le bombe di Hiroshima e Nagasaki, noi avevamo appena una vecchia moviola in un sottoscala per farvi a pezzi». F.T.



INCHIESTA / Un documento realizzato da Lupacchini e Metallo

La truffa della Tav

*In un film, gli sprechi, la corruzione
gli affari della camorra, i "costi umani"*

Ce n'è per tutti i gusti: camorra, corruzione, un sistema di appalti e subappalti che sembra fatto apposta per sprecare denaro pubblico, e poi residenti umiliati e incidenti sul lavoro, percorsi irrazionali che devastano interi territori e cittadini (compresi donne e anziani) caricati dalla polizia neanche fossero dei black block.

Ma vogliamo partire dai numeri, che non sono opinioni e fanno sempre una certa impressione. E' interessante scoprire che il Treno ad Alta Velocità in Italia costa 32 milioni di euro al chilometro, contro i 13 della Francia e i 9 della Spagna. E' importante verificare i costi, partiti da una stima di 14 miliardi di euro, che oggi sfiorano gli 88 miliardi, dove la quota degli investimenti privati, annunciata nei primi anni '90 intorno al 60%, in realtà è pari a zero. Viene davvero da pensare, come dice l'ingegnere Claudio Cancelli, docente al Politecnico di Torino, che «la Tav è la più gigantesca truffa che sia mai stata organizzata ai danni del popolo italiano». O addirittura, come sostiene, Ferdinando Imposimato, presidente onorario aggiunto della Cassazione, che «l'opera in Val di Susa la si vuole fare cinicamente per finanziare in modo illecito partiti, camorra, corruzione, imprenditoria».

Le interviste, i numeri e tutti gli approfondimenti del caso, li trovate nel docu-film *Fratelli di Tav* realizzato da alcuni videomaker su e giù per l'Italia. La regia è di Manolo Lupacchini e Claudio Metallo, che hanno mixato insieme le immagini delle proteste in Val di Susa e gli incontri con gli addetti ai lavori per saperne di più, ma anche con uomini e donne "qualunque"



che hanno dovuto fare i conti sulla loro pelle con quest'opera faraonica.

Nel film trovate l'ingegnere Cancelli, che parla dell'inutilità dei cosiddetti "incontri tecnici", in cui ci sono «persone che sembrano arrivate lì per caso» (parlano per slogan, tipo "soluzione strategica", oppure "un'opera che passerà alla storia"), ma anche il senatore Lorenzo Diana, ex membro della commissione Antimafia, che racconta come le cave abusive nate per alimentare i cantieri della Tav sono poi le stesse che vengono utilizzate per occultare rifiuti pericolosi. Pochi conoscono gli affari della camorra nati intorno all'Alta Velocità, grazie al sistema dei subappalti (ne parlavano già Falcone e Borsellino) e alla logica delle concessioni fatte per aggirare le regole della trasparenza connesse alle gare pubbliche.

Già nel 1993 c'era chi notava lo stato di sfacelo di gran parte del sistema ferroviario italiano, rendendo irrazionale

lo spreco di risorse per una nuova rete. L'aspetto tragicomico della questione è che la Tav doveva essere la più grande opera nata dal coinvolgimento di capitali privati. Peccato che il sistema dei "general contractor" (che erano tre: Eni, Iri, Fiat) prevede che gli appaltatori vengano pagati al 100% dal committente pubblico. Commenta Ivan Cicconi, direttore di Itaca (l'istituto per la trasparenza e la certificazione degli appalti): «E' una relazione economica che stimola a delinquere».

Il ministro Bersani decise di cambiare il sistema e di far recidere i contratti, imponendo nuove gare d'appalto: ma siamo nel 2008 e non è stato rescisso ancora un bel niente.

Il documentario viaggia da Napoli a Roma, da Firenze a Venaus. Ogni luogo ha le sue storie e i suoi problemi, dentro uno stesso sistema in cui «i diritti dei lavoratori sono fermi a 100 anni fa», come dice un operaio.

Incontriamo i minatori che

non possono fermarsi neanche la domenica, conosciamo la storia di Pasqualino Costanzo, morto a 22 anni dentro una galleria, ma anche l'incredibile vicenda di Sole e Baleno, accusati di eco-terrorismo, morti impiccati, assolti dall'accusa di eversione due anni dopo quelli che alcuni chiamano "suicidi di Stato". Vediamo la disperazione della signora che si ritrova un muro alto 5 metri davanti alla finestra, magari con un indennizzo di qualche migliaia di euro (mentre i più furbi si sono fatti rifare la casa più in là), e c'è perfino chi si dà fuoco per protesta.

Si parla dei sindacati del Mugello arrivati a Roma per trattare e tornati a casa con delle laute mance (il comune di Fiorenzuola, ad esempio, ha usato le "compensazioni" per costruire parcheggi e ristrutturare due giardini pubblici...). E alla fine approdiamo di nuovo in Val di Susa, in mezzo alla gente trattata da tg e giornali come ignoranti ed estremisti che non capiscono il progresso: vediamo sindacati, "anarchici" e intere famiglie che convivono sotto le stesse tende, in presidi in cui lo spirito di aggregazione ha fatto miracoli, ricreando "i paesi" di un tempo, dove le istituzioni sono vicine alla gente e la democrazia non si esaurisce nell'atto del voto una volta ogni 4-5 anni.

Intanto il vecchio tracciato in Val di Susa è stato bocciato dagli stessi tecnici che l'avevano ideato: ora si cercano alternative. L'unico tratto di Tav finito è quello tra Roma e Napoli, ma il costo del servizio è troppo elevato e i passeggeri sono inferiori alle previsioni. Il completamento della grande opera è previsto tra il 2015 e il 2020. Campa cavallo.

Fabrizio Tassi

Intervista agli autori «Indignati e curiosi»

Da dove siete partiti? Avete studiato l'argomento e volevate dimostrare una tesi, oppure siete andati alla scoperta di una cosa che non conoscevate e il film è nato facendolo?

«Il film è nato dall'indignazione. E' cominciato tutto nella notte tra il 5 e il 6 dicembre 2005, quando la polizia e i carabinieri hanno sgomberato il presidio di Venaus».

Molti testimoni parlarono di un vero e proprio pestaggio...

«Sì, è quello che si vede all'inizio del film... Abbiamo deciso di andare alla manifestazione dell'8 con le telecamere e da lì è nato tutto. Sapevamo qualcosa sull'argomento, conoscevamo la storia di Sole e Baleno, ma non avevamo presente le tante sfaccettature del problema. Ci siamo appassionati alla questione e poi abbiamo avuto la fortuna di parlare con Ferdinando Imposimato, autore del libro "Corruzione ad Alta Velocità"».

In quanti avete lavorato al film?

«La configurazione del gruppo cambiava a seconda dei posti. Noi due abbiamo fatto il lavoro principale e poi c'era un'altra decina di persone che hanno collaborato a vario titolo. Diciamo che un nucleo di 7 persone ha realizzato la sostanza del film».

Per quanto tempo ci avete lavorato?

«Era una cosa che facevamo ai margini della nostra attività lavorativa. Nel complesso ci abbiamo messo due anni».

Con quanto "girato"?

«100 ore. Con il materiale che rimane potremmo realizzare tranquillamente un altro film».

Quindi avete fatto un grande lavoro di montaggio.

«Sì, per lo più il lavoro è stato fatto a valle».

Alla fine che cosa avete scoperto?

«Siamo partiti con la curiosità di capire quali fossero i fatti e abbiamo identificato tre aspetti principali: l'impatto economico dell'opera, l'impatto di tipo sociale e umano, e l'impatto ecologico. Noi non diciamo nulla contro la Tav in sé. Ma parliamo degli effetti collaterali: dei costi economici spaventosi, ad esempio, o dei costi umani, le morti bianche, i lavoratori sfruttati, l'equilibrio sociale di certi territori che viene completamente cambiato. Poi c'è la prima parte, fatta insieme a Roberto Saviano, la storia sconvolgente della Tav nel Casertano, gli interessi camorristici incredibili: per decenni hanno creato delle cave, estraendo abusivamente materiali inerti per i cantieri, e le hanno riempite di rifiuti pericolosi».

Fatemi fare l'avvocato del diavolo: va bene, c'è la camorra, ci sono gli sprechi, ma la Tav è un'opera che secondo quasi tutti, a destra e a sinistra, è comunque necessaria al cosiddetto "sistema Paese". E' giusto rinunciare a un'infrastruttura utile solo perché in Italia le cose vengono fatte in un "certo modo" (male)?

«Sì, ma a quale prezzo? Un'opera che doveva essere finanziata in gran parte dai privati, in realtà la stiamo pagando noi. Dov'è la trasparenza? La stessa cosa sta succedendo per il ponte di Messina... E poi c'è un altro aspetto: realizziamo quest'opera a fronte di cosa? Se avessimo una rete ferroviaria degna di tale nome, allora capirei la necessità di costruirne un'altra ad alta velocità. Ma noi abbiamo una rete in sfacelo e investiamo miliardi sulla Tav. La grande maggioranza delle persone in Italia percorre tratte sotto i 100 km, in cui non ci sono sistemi di sicurezza e i treni fanno pena. La realtà è che l'Alta Velocità è diventata una miniera d'oro per certi potentati, senza nessuna ricaduta territoriale. Si dice che dobbiamo stare al passo con l'Europa, ma è solo uno slogan: non sempre tutte le tecnologie sono applicabili a territori diversi».

Volevate fare un lavoro di tipo giornalistico o anche creare un'opera che avesse un valore cinematografico?

«Volevamo fare un'opera a sé stante, che rimanesse nel tempo. E per farlo abbiamo cercato una nuova sintesi tra il linguaggio dell'inchiesta cinematografica e la ricerca estetica. Ci interessava sperimentare, ma anche utilizzare un registro, e argomenti, comprensibili a tutti».

Avete trovato il modo di distribuirlo?

«All'inizio puntavamo su La7, ma i contatti non sono andati a buon fine. Altri ci hanno sbattuto la porta in faccia dicendoci, "bravi, bel lavoro, ma l'argomento non è di moda". Adesso stiamo cogliendo l'attimo, visto che in tanti ci stanno chiedendo di proiettarlo. Poi proveremo altri canali».

F.T.