

LE NOTIZIE CHE SCOMPAIONO.

Una delle cose più belle della nostra democrazia (che, come ci ricordano sempre i nostri governanti nonché le anime belle del potere, non è un regime e non lo è mai stato, al contrario di altri tipi di governo che si sono susseguiti nei passati decenni in altri Paesi che ora che non sono più sotto un regime hanno la libertà di morire di fame e di mafia come gli altri Paesi che non sono mai stati sotto un regime), una delle cose più belle, dicevamo, è che di tanto in tanto appaiono delle notizie che uno sente per caso, magari la mattina presto, alla radio, mentre si lava i denti e sta per andare a lavorare e quindi le ascolta soprappensiero e si dice “questa devo cercarla dopo sul giornale” e invece non la trova sul giornale, né la risente alla radio e solo cercando e cercando come un topo di biblioteca (o di Internet) alla fine riesce a trovare quello che cercava e che, chissà per quale motivo, era stato cancellato dalla grande diffusione delle notizie.

Questo è quanto è successo circa un mesetto fa: un nostro amico ci aveva segnalato una notizia che aveva sentito alla Rai regionale la mattina presto e poi non aveva trovato da nessuna parte, riguardante un’indagine dell’Antimafia, partita da Caltanissetta, che coinvolgeva anche la nostra Regione. Solo dopo varie ricerche era riuscito a trovare un articolo pubblicato sul “Messaggero” di Udine dell’8 novembre che trattava di questa indagine. Dunque, dato che il silenzio stampa è calato su questa indagine, pensiamo che sia interessante parlarne.

“Un’indagine che parte da Caltanissetta rivela infiltrazioni mafiose, mentre il Gico segue con attenzione il fenomeno del caporalato”, leggiamo nei titoli. E nell’articolo: “in azione vi sono gli esperti della Dia, dello Sco e della Guardia di Finanza con il Nucleo regionale ed il Gico. (...) Spetta a loro comprendere la liceità di quegli affidamenti di lavori pubblici avvenuti dopo gare contraddistinte da ribassi che, talvolta, vengono giudicati “ingiustificati”. (...) Sotto esame, già ora o a breve, i progetti per la sistemazione della statale 13 Pontebbana con la tangenziale sud a Udine, l’ingresso est pordenonese e il collegamento dell’A23 con Tarvisio e il valico con la Slovenia. (...) anche i progetti per la Sequals-Gemona, i corridoi ferroviari Venezia-Udine-Vienna e Venezia-Trieste-Lubiana-Kiev (ovvero il futuro Corridoio 5) e la statale 56 di Gorizia (...) la piattaforma logistica del Porto di Trieste e (...) il collegamento in galleria da Prosecco al Porto Vecchio”.

Questo per quanto riguarda le “grandi opere”, ma nell’articolo troviamo anche altri accertamenti, questi avviati invece dallo Sco (cioè la Sezione Criminalità organizzata) della Polizia. Per Trieste viene segnalato l’appalto relativo alla ristrutturazione della Pescheria di Riva Nazario Sauro, ma “sono sotto esame 321 gare d’appalto bandite in Friuli Venezia Giulia dal 2000 e con importi oltre il milione. Di queste 68 in provincia di Udine, 120 a Trieste, 93 a Pordenone e 40 a Gorizia”.

Invece riguardo alle infiltrazioni della camorra, viene segnalato un impresario “impegnato nella costruzione di opere edili rientranti nel progetto Aviano 2000”, cioè l’allargamento della base USA di Aviano. Questo imprenditore sarebbe sospettato di appartenere ad un clan mafioso di Gela.

Naturalmente si tratta solo di indagini e controlli, nulla di illegale è stato finora accertato. Quindi, noi attendiamo fiduciosi l’esito delle indagini, però una serie di domande ce le possiamo porre, intanto, già che siamo di natura polemici, estremisti e dietrologi (come spesso ci viene detto).

Queste “grandi opere” che ci vengono presentate come fondamentali per lo sviluppo del Paese, come un toccasana per l’economia internazionale, e pazienza se i danni ambientali poi saranno irreversibili (magari del Corridoio 5 parleremo più avanti), le vediamo in questo articolo come una sorta di calamita per operazioni illecite e manovre mafiose, e non potrebbe essere altrimenti: da che capitalismo è capitalismo, il denaro sporco viene preferibilmente riciclato tramite l’edilizia, e se si tratta di opere “grandi” appunto, le occasioni per subappaltare il lavoro che si è ottenuto in appalto si sprecono, tanto meglio.

Con questo non intendiamo assolutamente dire che tutte le imprese edili e tutti coloro che lavorano nel ramo dell’edilizia sono collusi con la mafia, ci mancherebbe: vogliamo semplicemente dire che queste sono le occasioni che gli aspiranti riciclatori attendono come la manna dal cielo. Logico quindi anche che gli investigatori investighino, quando si tratta di appalti pubblici di questa entità.

Però è un motivo in più che abbiamo per essere contrari alle “grandi opere”: perché nel caso le ditte “sporche” dovessero sfuggire ai controlli degli investigatori (che, essendo uomini come tutti, non sono certo infallibili), non è una bella prospettiva quella di sapere che la prima cosa a cui sono servite è stata quella di risciacquare soldi di provenienza illecita, ed a pochi passi dalle nostre case.

ANCORA SUL CORRIDOIO 5.

Si è svolta a Trieste un’affollata assemblea pubblica sul tema del Corridoio ferroviario 5, organizzata da alcune associazioni ambientaliste ed alla quale hanno relazionato anche esponenti istituzionali di alto livello (come l’assessore Sonogo ed il sindaco di Trieste Di Piazza).

Dopo l’introduzione, fatta da Claudio Siniscalchi, che ha esposto abbastanza chiaramente i problemi ambientali e sociali cui si andrebbe incontro con la realizzazione dell’opera (interi borghi e rioni cittadini resi invivibili, scavi devastanti un ambiente naturale affascinante ed un ecosistema delicato come il nostro Carso), quello che ci ha più sconvolto, di fronte a queste prospettive di distruzione, l’indifferenza con la quale l’assessore Sonogo ha accolto il problema. Per questo nostro amministratore, evidentemente, i diritti dei cittadini ed il rispetto dell’ambiente naturale scompaiono di fronte alla “necessità di velocizzare” i trasporti. Il progetto non tiene in considerazione che sul suo percorso si incontrerebbero una cinquantina di grotte accatastate (e quante sarebbero quelle non accatastate, non lo si può sapere finché non si scava: a rischio di incontrare un’altra Grotta gigante, e magari con conseguenze disastrose); non tiene conto che dopo il tragitto carsico, di duro calcare ma ricco di grotte, si incontra il flysch, che notoriamente è franoso ed insicuro quando si deve

scavare; non tiene conto, quando parla di scavare sotto la chiesa di Roiano, che in quel punto (non a caso denominato “piazza tra i Rivi), oltre a passare i “rivi” di cui sopra il terreno è di riporto e scavare una galleria dieci metri sotto la piazza significa voler tirare giù tutto il rione di Roiano, o almeno una buona parte di esso.

Inoltre gli ambientalisti hanno ben messo in evidenza come il comportamento della Regione, nel valutare il progetto del Corridoio 5, abbia *toppato* più di una volta. Soprattutto nel momento in cui aveva richiesto alla ditta progettista (la Italferr) alcuni chiarimenti di non poco conto riguardo alla Valutazione di impatto ambientale: ebbene, nonostante la ditta non abbia minimamente risposto alle richieste di chiarimento fatte dalla Regione, alla fine la Regione ha dato il proprio parere favorevole. Dunque uno può anche chiedersi perché mai la Regione abbia richiesto dei chiarimenti, se poi alla fine non gliene importava niente, tanto il risultato era lo stesso.

Infine è spaventoso il costo previsto (provvisoriamente) di quest’opera: si parla di duemila miliardi di Euro, costi che andrebbero logicamente ad aumentare in corso d’opera, come accade solitamente in questi casi.

Ma il problema che nessuno sembra porsi quando si parla di queste “grandi opere”, è quello che ha posto chi scrive nel corso dell’assemblea, e cioè: a chi serve in realtà quest’opera?

Cioè, in soldoni: abbiamo bisogno noi di andare a grande velocità da Torino a Kiev? Hanno bisogno le nostre merci di spostarsi velocemente o in grande massa da Kiev a Torino? Certo che c’è il bisogno: c’è il bisogno di poter trasportare velocemente fino al nostro nuovo “cortile di casa”, le nostre nuove colonie, cioè i cosiddetti “ex paesi dell’Est europeo”, quelli che fino all’altroieri vivevano sotto un regime e non erano liberi, c’è il bisogno di trasportare velocemente fino da loro le materie prime da lavorare lì, dove la manodopera, ora che non c’è più alcun controllo comunista sui lavoratori, costa di meno e non abbisogna di tutte quelle norme di sicurezza che vengono pretese dalle nostre parti, di noi viziati prodotti di uno stato sociale che sta ormai decomponendosi. Ed una volta prodotte le merci sottocosto, c’è bisogno di treni veloci che ce le riportino qui, dove noi, ai quali hanno portato via i posti di lavoro per andare a sfruttare i lavoratori qualche migliaio di chilometri più ad Est, le dovremo comprare, perché noi saremo i consumatori di quelle merci e ne dovremo consumare sempre di più, per poter arricchire il capitalista di turno (o la multinazionale, che è lo stesso).

E allora l’interesse al Corridoio 5 di chi è? Non certo di noi, gente comune, alla quale si chiederà il sacrificio dell’ambiente distrutto e della casa messa in pericolo, e del posto di lavoro chiuso, il tutto per un’operazione di post-colonialismo. No, come al solito l’interesse è dei grossi capitali, e come al solito in questi casi, è un interesse che va completamente contro all’interesse dei lavoratori.

E questo è il motivo principale, a parer nostro, di dire no ai corridoi ed all’alta velocità: perché rendono a noi la vita invivibile per andare a sfruttare altri popoli, fregandosene se l’ecosistema è ancora in grado di sopportare tutto quello che gli stiamo facendo.

E quando l’assessore Sonigo ci dice che dobbiamo pensare non al nostro piccolo interesse di oggi, ma al futuro dei nostri figli, noi gli rispondiamo che è proprio al futuro dei nostri figli che pensiamo, quando desideriamo lasciare loro in eredità un ambiente non devastato e diritti umani che siano tali. E che non comprendono in questo contesto l’esistenza dei *corridoi*, siano ferroviari che autostradali.