

A NANTES, A INIZIO LUGLIO, L'INCONTRO PER FARE IL PUNTO SULLE VERTENZE

# L'EUROPA UNITA DEI COMITATI

*Un Forum contro le grandi opere, inutili, dannose e calate dall'alto. Dall'alta velocità ai nuovi aeroporti, passando per le autostrade* --- ELENA GEREBITZA, RE:COMMON (WWW.RECOMMON.ORG)

**"CIÒ CHE CONTESTIAMO È UN MODELLO DI SVILUPPO BASATO SULLA DISTRUZIONE DEI TERRITORI** e sullo spreco di risorse pubbliche, che genera debito per la collettività". A parlare sono due

rappresentanti di un comitato contro l'alta velocità. Non sono della **Val di Susa**, ma baschi. E con i **No Tav** si capiscono bene. **Aht gelditu** è un movimento apartitico di cittadini che dai primi anni Novanta si oppongono alla costruzione delle diverse tratte dell'alta velocità nel Nord della **Spagna**, a partire da quella che i tecnici conoscono come l'"**Y basca**". Un progetto da 6 miliardi di euro, che unito al **Corredor Navarro** e alle opere annesse arriva a un costo di circa 20 miliardi di euro per 60 chilometri di ferrovia e viadotti e

un'occupazione di oltre 2mila ettari di territorio. L'Unione europea da mesi chiede al governo spagnolo di avanzare con i lavori dell'alta velocità, rallentati anche a causa della forte crisi economica. Per dare una spinta all'opera, a giugno l'azienda spagnola responsabile per le infrastrutture ferroviarie (**Adif**) ha ricevuto un prestito di 500 milioni di euro da parte della **Banca europea per gli investimenti**. A detta del governo spagnolo, sarebbe solo la prima parte di un prestito in arrivo nei prossimi mesi. Un'entrata a gamba tesa che aumenta la divisione sociale nel territorio, e allarga il divario tra i comitati e un progetto imposto. L'alta velocità non è quindi un problema della Val di Susa e

dell'Italia. Basta allargare lo sguardo per vedere che l'opposizione alle grandi infrastrutture è diffusa in tutta **Europa**. I protagonisti sono cittadini, ma anche esperti e amministrazioni locali contrarie a una pianificazione dall'alto che non riesce a tenere conto delle istanze locali né dell'interesse pubblico diffuso. Protagonisti che si sono incontrati a inizio luglio per il secondo **Forum europeo contro le grandi opere inutili e imposte** ([forum-gpii-2012-ncl.blogspot.it](http://forum-gpii-2012-ncl.blogspot.it)). L'appuntamento era a **Notre Dame des Landes**, località trenta chilometri a Nord di **Nantes**. Dove hanno un problema, con la costruzione di un aeroporto che "non ha niente a che fare con le necessità del territorio, o addirittura del Paese, ma

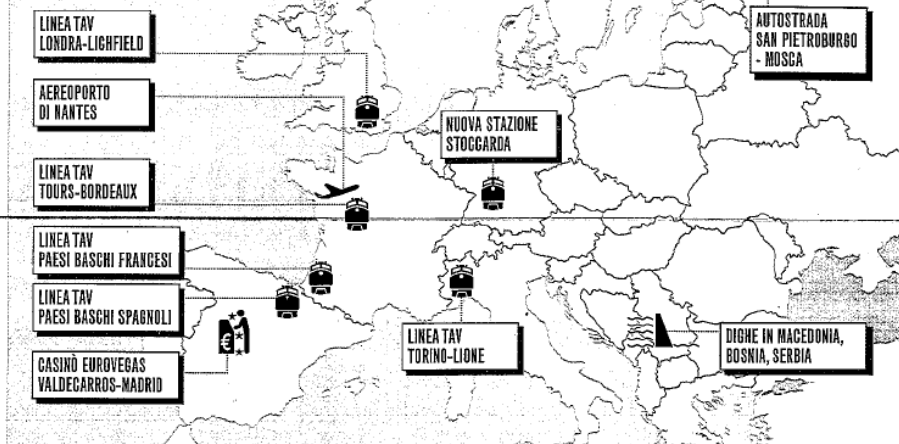
solo con il lustro di un uomo che ha bisogno di riconoscersi in una grande opera" spiegano gli abitanti della zona, organizzati da oltre 40 anni contro la costruzione del nuovo aeroporto, destinato a occupare le loro terre. Se ne parla dagli anni Settanta, quando venne mutata la destinazione d'uso di un'area di 2mila ettari di terra. In realtà poi niente si è mosso fino ai primi anni 2000, quando l'allora sindaco di Nantes, **Jean Marc Ayrault**, oggi *premier* nel nuovo governo francese a guida socialista, ha ripescato il progetto dal cassetto, e ha rilanciato l'idea del Grande aeroporto dell'Ovest. Incurante del fatto che Nantes ne avesse già uno, utilizzato a circa un terzo della capacità; che il decreto che



Un momento del Forum européen contre les Grands Projets Inutiles Imposés, ospitato presso Nantes, dove un comitato si batte contro il nuovo aeroporto di Notre Dame des Landes.

## DIECI GRANDI OPERE INUTILI E DANNOSE

Tutte gli investimenti contrastati dai comitati che si sono incontrati ad inizio luglio a Notre Dame des Landes, in Francia. Lo scorso anno il primo Forum in Val di Susa



istituiva una zona a diversa destinazione d'uso era di fatto scaduto da qualche decennio; dell'opposizione delle amministrazioni locali coinvolte, oltre che di centinaia di associazioni francesi e di circa 500 agricoltori e allevatori che si rifiutano di vendere oltre mille ettari di terra caratterizzata dall'altissima biodiversità. "Se verremo espulsi ritorneremo a occupare le nostre terre" ci dice Michel Tarin, agricoltore in pensione, nato, cresciuto e vissuto a Notre Dame des Landes. La costruzione dell'aeroporto prevede un investimento pubblico di almeno 360 milioni di euro. Il resto sarà a carico del costruttore, una delle più grandi aziende francesi del settore, la Vinci, attiva anche nella costruzione dell'autostrada Mosca-San Pietroburgo, 1,5 miliardi di euro per 43 chilometri attraverso il parco forestale di Khimki e oggetto di una estenuante opposizione della popolazione della zona, che non si ferma nemmeno di fronte alla violenta repressione da parte delle autorità russe. Il termometro del Forum misura la febbre dell'Europa, e l'alta velocità ferroviaria risulta tra le "grandi opere inutili e imposte" più costose e contestate. Solo le ristrettezze di bilancio hanno costretto diversi esecutivi a rivedere i progetti, conti alla mano. A luglio il ministro del Bilancio francese Jerome Cahuzac ha tentennato sulle 14 nuove linee ad alta velocità (2mila chilometri per un costo complessivo di 260 miliardi di euro), affermando che il progetto sarebbe stato proposto "senza tenere conto della situazione finanziaria del Paese", e quindi andreb-

# 20

### MILIARDI DI EURO, L'INVESTIMENTO STIMATO PER REALIZZARE IN SPAGNA LA RETE AD ALTA VELOCITÀ (E LE OPERE ACCESSORIE)

be interamente rivisto. Anche tagliando diverse tratte, a partire dalla Lione - Torino, ritenuta dall'esecutivo transalpino troppo onerosa (11 miliardi di euro) e ampiamente sotto-utilizzata visto il calo del traffico merci. Prima della Francia, già il Portogallo aveva fatto un passo indietro nella costruzione del Tav. Nel Regno Unito si contesta la nuova linea ad alta velocità in progetto tra Londra e Birmingham. "È la terza linea, ce ne sono già due lungo lo stesso percorso di 200 chilometri; è del tutto inutile" raccontano i rappresentanti del comitato "Stop HS2", di cui fanno parte 70 organizzazioni della società civile, le amministrazioni locali e il partito inglese dei Verdi, uniti sotto il simbolo di un elefante bianco.

Il costo è di 34 miliardi di sterline (42,3 miliardi di euro), e ricadrebbero sulle spalle dei cittadini inglesi. Il progetto verrebbe realizzato con una *partnership* pubblico-privato, la formula migliore per garantire alti profitti al privato e scaricare le eventuali perdite a carico della colletti-

vità. Lo sanno bene i cittadini inglesi: lo scorso anno una commissione parlamentare del governo di Sua Maestà ha rivisto i centinaia di contratti di *partnership* pubblico-privato firmati dall'esecutivo, riscontrando che quasi tutti hanno garantito lauti profitti alle aziende private, ma scarsi benefici al governo e ai suoi cittadini.

Alti costi, irregolarità negli appalti, danni irreparabili al territorio, ma soprattutto assenza di beneficio pubblico: questi alcuni dei punti in comune tra i diversi comitati e movimenti contro l'alta velocità europea e altre grandi opere infrastrutturali, che trovano un riscontro nel libretto pubblicato dai No Tav della Val di Susa in occasione dei 150 anni dell'Unità d'Italia ("150 nuove ragioni contro la Torino Lione", si scarica dal sito [www.pro-natura.it](http://www.pro-natura.it)) e che seguono il buon senso, a partire dalla sostenibilità economica e finanziaria di una linea (con un traforo di 57 chilometri) a lato di una linea già esistente, appena rinnovata e del tutto sotto-utilizzata. ---

## PRIVATI, MA GARANTITI

Grandi opere a tutti i costi. Così, di fronte alle difficoltà dei governi, che non hanno risorse per portare avanti progetti miliardari, gli esperti della Commissione europea assieme alla Banca europea per gli investimenti (Bei) hanno lanciato l'iniziativa "Europe 2020 project bond" che dovrebbe raccogliere i capitali necessari sui mercati finanziari, lasciando emettere alle aziende costruttrici titoli coperti da una garanzia pubblica della Bei. Un primo stanziamento di 230 milioni di euro è stato approvato dal Parlamento europeo il 5 luglio scorso. Secondo il relatore, lo svedese Göran Färm del gruppo dei socialisti, questa cifra messa a garanzia dei titoli potrebbe mobilitare fino a 4,6 miliardi di euro in investimenti privati. Secondo la Commissione, in Europa serviranno investimenti in infrastrutture per trasporto, energia e tecnologie per la trasmissione dati per 1,5 trilioni di euro per il periodo 2010-2020. I project bond europei puntano così a diventare un nuovo catalizzatore di liquidità per fondi pensione ma anche per private equity, fondi d'investimento e altri attori finanziari già attivi nel settore delle infrastrutture, anche se con fini principalmente speculativi.