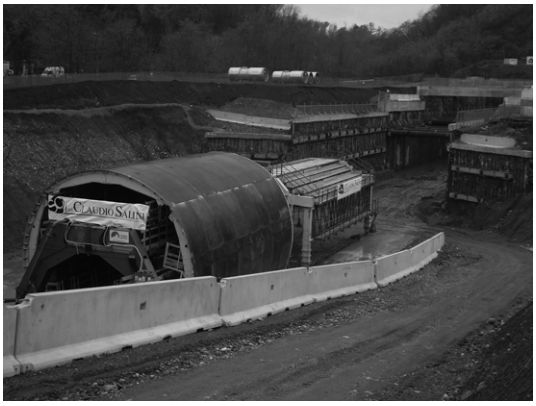
Secondo il disegno provvidenziale divino

Basajaun

L'Arcisate-Stabio è una piccola tratta ferroviaria in costruzione attraverso il confine italo elvetico tra Varese e Lugano. Una piccola opera? Parrebbe di sì, se non si trovasse sull'asse Lugano-Malpensa a ridosso dell'Expo2015 e dell'apertura del tunnel di base del Gottardo. Tra morene prealpine, laghi e risorgive questa brevissima tratta transnazionale è ad oggi bloccata sul lato italiano, con paesi tagliati a metà dagli scavi, operai in cassa integrazione e ditte appaltatrici che battono cassa.

Una storia locale, che non sarebbe degna di nota se non fosse per un piccolo particolare: tutti gli attori sul palco hanno le mani in pasta nel lucrativo gioco delle grandi opere.
Oggi le fanfare della posa della prima pietra sono un'eco lontana. Nel silenzio dei cantieri in abbandono si apre una lunga ferita di terra rossa fatta di trincee allagate, fanghi tossici e pozze di acqua caustica.
I lavori sono fermi per varie ragioni. Le adiacenti cave dove il materiale di risulta doveva essere stoccato sono state sequestrate perché già ricettacolo di smaltimento abusivo di vario materiale tra cui anche eternit di provenienza svizzera. Nella zona, la valle della Bevera, nasce la falda acquifera che dà da bere a tutti i paesi del circondario ed anche a Varese città. Qui in tutti i terreni, e conseguentemente anche nelle terre di scavo dell'opera (in gran parte in trincea e in galleria, con relativo ingente movimento di terra), è naturalmente presente arsenico, sostanza dilavabile dall'acqua. Il fatto, noto tanto alla cittadinanza quanto a ogni geologo operante nella zona, pare fosse sconosciuto ai progettisti, che l'hanno scoperto "solo" in corso d'opera. Ma le terre dell'Arcisate-Stabio, si è poi saputo, non contengono solo arsenico, questa è solo una buona scusa per imputare alla "natura" un problema che ha ben

altre origini. Fumo, per poter implorare cause di forza maggiore e pianger denaro alle casse pubbliche, che si rifanno su di noi. Perché, per scavare gallerie in questi rilievi franosi qualcuno ha ben pensato di stabilizzarli iniettando migliaia di metri cubi di cemento e resine chimiche per tenerli insieme, materiali che poi si sono mischiati alle terre di risulta dello scavo e che non ne permettono il riutilizzo negli impianti di betonaggio come preventivato, obbligando allo smaltimento.
Altro che arsenico! Ecco perché i costi sono lievitati, e l'appaltatore ha rimesso l'incarico. E costui è nientedimeno che Salini, ICS, grande appaltatore ferroviario e autostradale, figlio d'arte e azionista di quella famiglia che ha partecipato alla spartizione della torta Tav e che, scalato il gruppo Impregilo a scapito di Gavio, dirige ora la più grande impresa italiana di costruzioni. Il gruppo Salini-Impregilo punta alla realizzazione del Terzo Valico con la controllata Cociv ed ha partecipato allo scavo del tunnel di base del Gottardo (Alptransit). Dall'altra parte del contenzioso c'è il committenti Rfi, a.d. Mauro Moretti, già presidente di Italferr, anch'essa della partita. Per inciso, quest'ultima lavora per LTF, (Lyon Turin Ferroviaire), avendo progettato tra l'altro il tunnel geognostico della Maddalena. Ora a capo di Italferr, la più grande società di ingegneria pubblica italiana, c'è Lorenzetti, pezzo grosso del Pd, dalemiana, già deputata, che dopo due mandati alla presidenza della regione Umbria è passata per le *sliding doors* del Potere piazzandosi sulla poltrona di questa società. Riporto questo caso non per indignazione o giustizialismo, visto che la Lorenzetti e la sua banda sono ora agli arresti domiciliari per il Tav fiorentino, ma semplicemente perché ben descrive i meccanismi di potere dietro le opere pubbliche, piccole o grandi che siano. In questa vicenda, infatti, abbiamo il politico di lungo corso sulla poltrona di una società pubblica, accusato di fare l'interesse di società private, quelle coop "rosse" a cui vengono commissionati i lavori, legate a filo doppio alla parte politica che controlla la nomina di quella stessa poltrona. Tramite le entrature politiche verrebbero concesse deroghe e richiesti adeguamenti normativi favorevoli (per declassificare i materiali di risulta degli scavi e risparmiare sullo smaltimento), mentre le figure di controllo interne alla commissione di valutazione impatto ambientale e all'autorità di vigilanza sarebbero parte della "squadra".



Quando i cantieri dell'Arcisate-Stabio (oggi fermi) devastavano a pieno ritmo.



Casi diversi, simili problemi: nell'Arcisate-Stabio sono state vinte le commissioni con appalti

al ribasso, salvo poi doversi scontrare con rialzi "imprevisti" dei costi per lo smaltimento delle terre di scavo. Ed ora Rsi e Italferr, committenti dell'opera, sono al tavolo delle trattative con gli esecutori che piangono miseria, con il ricatto della cassa integrazione per gli operai e l'esasperazione dei cittadini a pesare sul piatto degli aiuti pubblici. È lecito, e forse anche retorico, chiedersi se non fosse una strategia già concordata. Chi metterà i soldi che faranno lievitare il costo dell'opera? Probabilmente Regione Lombardia. E se il centro Italia è feudo delle cooperative "rosse", la Lombardia è quello di Comunione e Liberazione. Infatti, un grande mentore dell'opera in questione era l'assessore ai trasporti e alle infrastrutture Cattaneo: mitica la sua sfida agli *svizzeri* su chi avrebbe terminato prima l'opera... finita in un pantano di ottocento mila metri cubi di terre tossiche da smaltire. Cattaneo, originario proprio di Induno, paese limitrofo all'opera, è un ciellino doc, struttura che con il suo braccio economico, Compagnia delle Opere, tra le altre cose controlla proprio quei poli fieristici che di Expo sono l'anima e per cui la ferrovia doveva tanto servire. Da questo stesso *milieu*, guarda caso, proviene anche Maurizio Lupi, che non manca mai di sottolineare il suo appoggio al progetto Tav.



La posa della prima pietra dei cantieri: l'euforia del profitto ora sbiadisce nelle pozze d'arsenico.

Con queste premesse non poteva che andare male, e così è stato. Non mi stupisce che qualche sindaco, ben intenzionato a tutelare gli interessi dei propri cittadini, si sia lamentato di normative ambientali troppo stringenti. Pur di recuperare in fretta l'accesso al garage della villetta, si potrà ben chiudere un occhio. Ciò è in linea con la vocazione leghista della provincia, tesa solo e soltanto alla protezione delle private mura. Ugualmente non mi stupisce che da altre parti si chieda il reintegro immediato dei lavoratori dell'opera, anche qui, mettendo il lavoro e il completamento dell'infrastruttura sopra ad ogni altra considerazione.
Riesco invece a stupirmi ancora di come buona parte della popolazione abbia accettato di buon grado di veder devastata la propria terra ed anche le proprie stesse case in cambio di misere compensazioni (peraltro a distanza di anni non ancora pervenute). Verrebbe da dire che se lo meritano, ma non riesco ad essere così cinico. Mi auguro solo che di ciò si possa far tesoro, ma per farlo bisognerà andare oltre l'indignazione e saper guardare un orizzonte che non può essere quello del ritorno alla "normalità", quella normalità privata ed egoistica che tutto ciò ha reso possibile. Mentre i potenti risvoltano le casacche e cambiano le poltrone, ancora riecheggia la benedizione dell'autorità religiosa data all'inaugurazione del cantiere, *"secondo il disegno provvidenziale divino"*. La crociata dello sviluppo contro la terra che calpestiamo prosegue. Si tagli un altro nastro, flash, applausi.

Le immagini che accompagnano l'articolo sono tratte da internet.