

Perché un non-valsusino dovrebbe essere no-tav?

PARTE SECONDA

Ma almeno, è vero che dà lavoro? Alternative in ottica neokeynesiana

Riassumendo: non ci sono passeggeri né merci che possano giustificare l'opera; la stazione internazionale di Susa potrà competere con la stazione sotterranea AV di Firenze per il titolo della più stupida (e costosa) del pianeta; le problematiche ambientali, per le quali rimandiamo ad altri lavori (cfr. ad es. [1], [4]), fanno rabbrivire. Queste cose, benché ignote ai lettori dei grandi quotidiani nazionali, sono note anche all'ultimo dei valsusini. Eppure anche in Valsusa c'è chi tuttora non si piega alle ragioni della logica e del buon senso e ostinatamente insiste: tutto vero, ma il Tav si deve fare lo stesso. Perché? Perché in tempi di crisi va bene qualunque opera, non importa se utile o inutile, basta che sia in grado di dar lavoro. Effettivamente il grande economista Keynes, cui si richiamano i fautori delle grandi opere, amava esprimersi così: *“in tempi di crisi, va bene anche pagare i lavoratori per scavare buchi e poi riempirli”*. Ma sicuramente non immaginava che un giorno qualcuno, invece di coglierne lo spirito dietro la battuta ironica, lo avrebbe preso alla lettera!

Proviamo a metterci in una corretta ottica keynesiana (opere a minima intensità di capitale e massima intensità di mano d'opera), e vediamo se davvero il Tav potrebbe risolvere il problema del lavoro, o se per caso si possono individuare altre scelte più idonee allo scopo. Il Tav completo (tratta internazionale + tratta italiana) potrebbe dar lavoro, a costi spropositati e in condizioni ambientali difficilmente accettabili (per i lavoratori e soprattutto per la valle), a non più di 2000 persone (in gran parte immigrati da altri paesi), più un modesto indotto di non più di 4000 persone¹ (cfr. [3], [16]): una vera miseria, a fronte di un preventivo di 20 miliardi! Che naturalmente non ci sono: l'opera sarebbe fatta totalmente a debito, con l'ovvio risultato di incrementare ulteriormente il nostro abnorme debito pubblico. Possibile che non ci siano altre possibilità di lavoro, a minore intensità di capitale e maggiore intensità di mano d'opera? Senza indebitare i nostri figli e nipoti per i prossimi cinquant'anni con un'opera inutile e dannosa? La risposta è ampiamente positiva: è solo una questione di scelta politica, questa sì “strategica”.

C'è un'infinità di modi di spendere bene i pochi soldi pubblici che ci sono (o i pochi debiti che ci possiamo ancora permettere), facendo cose utili e dando lavoro al maggior numero possibile di persone. Eccone alcuni.

Investimenti e posti di lavoro secondo la Green Economy (fonte: WWF)

La green economy (quella vera, non quella fasulla della Confindustria!) potrebbe produrre in Europa migliaia di posti di lavoro a fronte di investimenti relativamente contenuti². È la principale conclusione che emerge dal report "Investire sul futuro: più posti di lavoro con un bilancio dell'Unione Europea più verde" [8], redatto dal <http://www.greenstyle.it/tag/wwf> WWF e da altre ONG internazionali in occasione dell'anniversario del Protocollo di Kyoto.

<http://www.greenstyle.it/protocollo-di-kyoto-lultimo-anniversario-prima-del-bilancio-finale-7617.html> In particolare, il rapporto indaga quanti posti di lavoro potrebbero essere generati da progetti in infrastrutture sostenibili, tra cui:

¹ Nella conferenza di presentazione di Virano del 26 aprile 2012, i posti di lavoro dichiarati sono 1850, quelli dell'indotto 5800 per tutta la durata dell'opera (420 i posti permanenti). In compenso i camion “eliminati dalla strada” aumentano di ben 100.000 unità e diventano 700.000 (cfr. La Stampa [16])

² A condizione di usare cautela con gli incentivi, che nel nostro paese rischiano di incentivare soprattutto la finanza, le multinazionali e la criminalità organizzata. Secondo alcuni economisti, una modalità raccomandabile per incentivare la diffusione dei pannelli solari potrebbe essere l'obbligo per le banche di concedere finanziamenti agli utenti a tasso agevolato (euribor+1%), in modo da vedere immediatamente i risparmi sulla bolletta. E poi vigilare sul rispetto dell'obbligo, perché le banche impongono di norma tassi ben più elevati a dispetto delle leggi

(1) lavori di ristrutturazione e riconversione energetica, che potrebbero riavviare l'attività edilizia in opposizione alla logica finora imperante, che associa l'attività edilizia alla cementificazione selvaggia del territorio³;

(2) cura e manutenzione delle strutture esistenti (ferrovie, scuole, strade, ponti, carceri, ecc.) e del territorio, cfr. progetto Anbi più avanti;

(3) programmi ambientali in agricoltura.

Posti di lavoro creati dalla Green Economy. Secondo le stime contenute nello studio [8], investendo un miliardo di euro in infrastrutture sostenibili si potrebbero originare in media 29.000 posti di lavoro (comprensivi dell'indotto): in particolare, 25.900 posti di lavoro sarebbero disponibili nel comparto del risparmio energetico - soprattutto edilizio - e addirittura 52.700 nel settore delle energie rinnovabili⁴. Ripetendo l'investimento per 20 anni, 20 miliardi di euro potrebbero generare 29.000 posti di lavoro per 20 anni. Il rapporto posti di lavoro/capitale investito sarebbe dunque dell'ordine di 1500 posti (comprensivi dell'indotto) per miliardo investito: rapporto destinato a crescere nel tempo nel settore delle rinnovabili anzitutto perché l'investimento (cioè il costo per MW degli impianti fotovoltaici) è destinato a scendere con l'ampliarsi della produzione e il miglioramento delle tecnologie, e in secondo luogo perché i posti di lavoro tenderebbero a diventare stabili, cioè a mantenersi sul mercato senza bisogno di rinnovare ogni anno l'intero ammontare dell'investimento. E' importante sottolineare che i posti di lavoro nell'ambito del fotovoltaico non sono collegati soltanto alla produzione dei moduli, ma anche a tutte quelle attività che comprendono l'installazione, il funzionamento e la manutenzione degli impianti, oltre che le operazioni di finanziamento e vendita di energia elettrica: si stima che questi posti di lavoro indotti, estremamente diffusi sul territorio, dovrebbero essere oltre il 50% dei posti di lavoro totali, per di più con tendenza alla crescita. Lo svilupparsi del fotovoltaico avrebbe inoltre rilevanti conseguenze occupazionali di altro tipo, soprattutto per quanto riguarda la ricerca scientifica e tecnologica.

Un'alternativa di particolare interesse è la messa in sicurezza dell'intero territorio, come ripetutamente proposto dall'**Anbi** (v. prossimo paragrafo). L'Anbi valuta che ogni miliardo di investimento in manutenzione del territorio crea 7.000 nuovi posti di lavoro, senza considerare l'indotto (difficile da stimare). Il rapporto posti di lavoro/capitale investito (20 miliardi per 20 anni) sarebbe dunque dell'ordine di 350 posti (senza l'indotto) per miliardo investito. C'è di più: questo rapporto, per quanto interessante, è nettamente sottostimato perché non tiene conto del valore monetario dei danni materiali che sarebbero evitati: "intervenire in prevenzione idrogeologica significa risparmiare l'80% dei circa 3 miliardi spesi annualmente per riparare danni, evitando lutti che, dal 1900 ad oggi, hanno significato 10.000 morti per frane e alluvioni" (Anbi [9]).

E dopo i 20 anni? Dopo, lasceremo ai nostri discendenti un'eredità permanente di agricoltura sostenibile, cura del territorio, produzione di energia rinnovabile e risparmio energetico. Un lascito inestimabile quando, trascorsi i 20 anni, non sarà più possibile ignorare o rinviare il problema della crescente indisponibilità di petrolio e in generale di energia non rinnovabile a costi economicamente sostenibili. Lasceremo una cultura di ammodernamento, manutenzione e ottimizzazione delle linee ferroviarie esistenti, evitando la concentrazione abnorme del traffico su poche dorsali privilegiate e dando priorità alla prossimità e ri-localizzazione dell'economia. Insomma, lasceremo il germe di un modello di sviluppo ambientalmente e socialmente sostenibile (cfr. [24], [26]). Tutto ciò va iniziato subito, perché la quantità totale di petrolio accessibile è finita e anche piuttosto ben nota: più si prolunga la durata del "picco (o altipiano) del petrolio", più ripida e drammatica sarà la discesa. Forse una catastrofe epocale, se non si interviene a tempo debito.

³ Per dare un'idea, negli ultimi 8 anni l'incremento della superficie cementificata della Lombardia è stato pari a 8 volte la superficie di una città come Brescia. Una nuova Brescia all'anno nella sola Lombardia!

⁴ Greenpeace ha valutato che per ogni MW di moduli prodotti e installati vengono creati 30 posti di lavoro stabili

Posti di lavoro creati dal Tav. Nel caso del Tav (linea completa), LTF afferma che 20 miliardi spalmati su 20 anni potrebbero generare circa 2.000 posti di lavoro (in gran parte di scarsa qualificazione professionale, dunque affidati a immigrati) più 4.000 di indotto per la durata dei lavori (20 anni). Molto meno di 30.000, per di più con molte rilevanti criticità. La prima fondamentale criticità è che i 20 miliardi stimati a preventivo per l'intera linea sono destinati, nel corso degli anni, a moltiplicarsi per un fattore che in Italia finora è sempre variato, per tutte le linee AV, tra 3 e 6: nell'improbabile caso che questa risulti essere, nonostante le enormi difficoltà tecniche, ambientali e sociali, la più virtuosa tra tutte le linee AV mai realizzate in Italia, è impensabile che si riesca a scendere al di sotto di un virtuosissimo fattore 2, ovvero al di sotto di 40 miliardi di euro a consuntivo. Il rapporto posti di lavoro/capitale investito sarebbe dunque dell'ordine di 50 posti non comprensivi dell'indotto, oppure 150 posti comprensivi dell'indotto, per miliardo investito: circa un ordine di grandezza in meno rispetto alle proposte WWF/Anbi. Una seconda ovvia criticità deriva dal rischio assai concreto della procedura "stop and go": tempi di realizzazione imprevedibili, cantieri infiniti (cfr. ad es. la fantascientifica stazione AV di Afragola: appaltata per 80 milioni di euro, attualmente è uno scheletro di ferro e cemento abbandonato alla ruggine e al degrado), nessuna certezza di vedere mai la fine dell'opera. Una terza riguarda i danni ambientali alla valle (una sorta di super-Mugello annunciato); una quarta il probabile progressivo degrado della linea storica, per via dell'enorme voracità finanziaria della nuova linea (già oggi la rete esistente dell'AV sottrae risorse vitali al resto della rete ferroviaria); e così via.

E dopo, ammesso che l'opera arrivi un giorno al suo termine? Dopo, che cosa lasceremo ai nostri discendenti? Un'opera inutile, un territorio devastato e un'eredità permanente di debito. Infatti, dato l'insufficiente numero di passeggeri e quantità di merci scambiata, "non solo la costruzione della linea, ma anche l'esercizio e l'ordinaria manutenzione continuerà a essere a spese dei contribuenti" (Audit 2003). Come recentemente confermato (2011) anche dalla Corte dei Conti francese.

Note sulla messa in sicurezza del territorio

Un'alternativa di particolare interesse è la messa in sicurezza del territorio di tutto il paese, ormai così fragile, dopo più di mezzo secolo di incuria, da essere praticamente indifeso di fronte a ogni temporale e a ogni scossa sismica. Le proposte sono diverse, e diverse sono le stime di costo. Il premio speciale per la proposta a minor costo spetta all'**Anbi** ("Associazione nazionale bonifiche, Irrigazioni e miglioramenti fondiari"). Nel febbraio 2010 l'Anbi presentò al Ministero dell'Ambiente un Piano Pluriennale di primo intervento per la Riduzione del Rischio Idrogeologico [18], che prevedeva 1365 interventi, quasi tutti immediatamente cantierabili in tutte le regioni italiane, per un investimento complessivo di 4.183 milioni di euro. Nessuna risposta. L'anno successivo (febbraio 2011), sempre in attesa di un cenno di risposta dal governo, l'Anbi aggiorna il piano: 2.519 interventi per un importo di 5.723 milioni di euro (cfr. Santilli [7], *il Sole24ore*, 2011). L'anno successivo (2012) l'Anbi ci riprova: le cifre continuano ad aumentare e il paese a franare. Infine, l'11 aprile 2013 compare l'ultimo report Anbi [9]: gli interventi necessari adesso sono diventati 3.342, per un importo complessivo di 7.409 milioni di euro. Rispetto al 2010 gli interventi necessari sono cresciuti del 144.9% e la spesa del 77.1%, a testimonianza di una situazione idrogeologica del paese in costante peggioramento.

Il piano dell'Anbi⁵ discende dalle osservazioni inviate dai Consorzi di bonifica, che hanno competenza sulla difesa del suolo e quindi sul mantenimento dell'assetto idrogeologico nazionale e sulla rete idrografica minore⁶.

⁵ redatto in collaborazione con l'Anci ("Associazione nazionale Comuni italiani") e le Autorità di Bacino

⁶ i fiumi maggiori non sono di competenza dei Consorzi

Il piano è estremamente dettagliato: per ogni regione sono indicati sia la spesa sia gli interventi. Nulla di spettacolare dal punto di vista mediatico: si tratta semplicemente di mettere fine alla cementificazione selvaggia, rispettare le zone a rischio, sistemare torrenti, rogge, canali artificiali per adeguarli ai cambiamenti climatici e all'aumento della superficie cementificata, sulla quale l'acqua scorre invece di essere assorbita dal suolo. E poi far manutenzione sugli argini, creare laminatoi (aree non edificate nelle quali le piene, in caso di necessità, possano sfogarsi senza creare danni), stabilizzare e rimboschire i pendii, adeguare la rete delle fognature urbane, eccetera. Una miriade di piccoli interventi che creerebbero una miriade di occasioni di lavoro, spalmate su tutto il paese. Un piano davvero keynesiano, per cui il Governo non ha finora mostrato il minimo interesse.

Certo, si può fare di meglio. Ministero dell'Ambiente, Cresme e Anbi stimano una spesa di almeno 40 miliardi in 20 anni (più o meno il costo a consuntivo del Tav Torino-Lione) per una prevenzione davvero completa, coinvolgendo tutti gli enti territoriali. Sfortunatamente, è probabile che una prevenzione così completa, capillare e costosa non si farà mai: per la complessità, per l'entità dei finanziamenti, ma soprattutto per la mancanza di reale volontà politica. Il piano di primo intervento dell'Anbi, con tutti i suoi limiti, sembra avere l'imperdonabile difetto di costare troppo poco, e soprattutto di non promettere rilevanti adeguamenti di prezzo in corso d'opera, come invece promettono tutte le grandi opere. Dunque non sembra abbastanza appetibile per il grande business: meglio il progetto governativo, più costoso e quindi più promettente. Ma nemmeno questo si realizzerà mai, perché l'Alta Velocità, dove il sistema degli appalti è opaco e non esistono praticamente limiti agli aumenti in corso d'opera, è un business ancora più promettente.

Due opzioni a confronto: mettere in sicurezza il territorio o devastarlo con una grande opera inutile?

1. La prima opzione è una costellazione di piccole opere di evidente utilità, contrariamente al Tav Torino-Lione che i dati mostrano di evidente inutilità.

2. In ottica keynesiana, si tratta di un'opera in grado di creare una quantità di posti di lavoro, distribuiti in tutto il paese, incomparabilmente maggiore di quelli che potrebbe creare il Tav.

3. *Qualora le risorse venissero incanalate nel Tav anziché nella prevenzione delle catastrofi naturali, al costo del Tav occorrerebbe aggiungere il costo delle opere di ricostruzione dopo le catastrofi naturali che anno dopo anno continuerebbero ad affiggere il paese: qualcosa come diverse decine di miliardi.* Per dare un'idea, il costo del dissesto idrogeologico è stimato dal **Cresme** in 52 miliardi per riparare i danni registrati negli ultimi 60 anni; in particolare, negli ultimi 20 anni il costo è stato di 22 miliardi. Secondo l'**Anbi**, negli anni più recenti (2010 e successivi) il costo è salito addirittura a 2-3 miliardi/anno. Senza contare i costi non monetizzabili: costi umani e devastazione irreversibile del territorio. Tutto ciò dovrebbe dare almeno una pallida idea del costo occulto (in termini monetari, ambientali e sociali) della scelta di puntare tutte le risorse sul Tav anziché sulla cura del territorio: un costo aggiuntivo che non sembra aver avuto finora l'attenzione che merita.

4. Alcune catastrofi naturali potrebbero essere provocate dai lavori di scavo: il Tav in Valsusa è infatti di un super-Mugello annunciato, per via del delicatissimo assetto idrogeologico della valle. Argomento vastissimo che lasciamo agli esperti del settore.

Il paradigma vincente: quello delle grandi opere.

Se così stanno le cose, perché non si cambiano le priorità? Forse perché gli appaltatori intascano molto di più a rimediare che a prevenire. Secondo la stima dell'Anbi, il costo per la ricostruzione è circa 5 volte maggiore rispetto al costo della prevenzione (sempre senza contare i danni irreversibili, comprese le vittime). Il problema è che con un'unica grande opera e un solo grande appaltatore è molto più facile indirizzare i soldi pubblici verso gli amici e gli amici degli amici; per di più con l'allettante possibilità di far lievitare i costi al di fuori di qualsiasi controllo. Secondo Giorgio Santilli [7] (il Sole24ore, 27/10/2011) *“ha pesato, nel bene e nel male, il sistema di Protezione civile “modello Bertolaso” che aveva fatto di queste emergenze la propria missione. La*

risposta eccezionale all'eccezionalità, elevata a sistema. Risposta dilagante nel sostituirsi ai poteri ordinari, accentrando oltre ogni limite, con la conseguente distorsione del sistema degli appalti. Un modello costruito sulla catastrofe che ha ritardato la capacità dello Stato e delle articolazioni regionali di dare una risposta ordinaria e preventiva alle emergenze naturali”.

Insomma, il paradigma vincente, per l'establishment politico-finanziario-imprenditoriale, è quello della grande opera. Poco importa che sia una linea ad alta velocità, o un ponte sullo stretto, o una stazione AV nel sottosuolo di Firenze, o una ricostruzione (inevitabilmente parziale) dopo una catastrofe naturale; poco importa che sia utile o inutile; l'importante è che sia molto costosa. Sembra superfluo sottolineare l'interesse delle banche per opere di questo genere, altamente remunerative e totalmente prive di rischi perché è lo stato ad accollarsi tutti i rischi e tutte le spese: interessi e rimborso capitale. Secondo Marco Ponti (Il Fatto quotidiano, 3/12/2011), *“una grande opera inutile fa contenti quasi tutti: imprese di costruzione, banche, politici che le promuovono e regioni che la chiedono a gran voce. Quale affare migliore [per le banche] di operazioni finanziarie di questo tipo? Di qui una pressione fortissima e un totale disinteresse sull'utilità, o anche solo la priorità, di queste opere: più sono e più costano e meglio è”.*

In questo ordine di idee, è senz'altro più conveniente devastare il territorio e poi ricostruire in condizioni di emergenza, le più remunerative. Ce li ricordiamo i due sciagurati che ridevano nel letto alle tre del mattino, appena giunta notizia del terremoto dell'Aquila? Folklore a parte, non sono affatto peggiori della banda di banchieri-imprenditori-politici con cui condividono questa semplice e cinica filosofia: la prevenzione è lavoro, la ricostruzione in condizioni di emergenza business: cinque volte più conveniente.

L'insegnamento del Tav in Valsusa: l'utilità (per qualcuno) delle grandi opere inutili

La prima mossa del governo Monti (il sedicente “governo dei tecnici”) è stata in perfetta continuità con tutti i governi precedenti di tutti i colori: spostare capitali dai ceti medi e medio-bassi alle grandi opere inutili, cominciando dal Tav Torino-Lione e dal Tav Genova-Tortona. Assolutamente imperdibile il video di animazione [17] di Mario Ciaccia (vice di Passera nel governo Monti) con lo spettacolare piano di Grandi Opere per 100 miliardi, che perfeziona quello famoso di Berlusconi (vi ricordate il mitico “contratto con gli italiani” nel salotto di Vespa?). L'attuale governo sta riducendo in miseria gli italiani per finanziare questo tipo di sviluppo insostenibile, basato sulla speculazione finanziaria e sulle grandi opere basate sul debito pubblico e sullo spreco di risorse non rinnovabili: avanti così, un cantiere dopo l'altro, fino all'inevitabile collasso. Si direbbe che l'inconsapevole orizzonte di questa classe dirigente, del tutto priva di qualsiasi immaginazione progettuale sulla società, sia il suicidio. Intanto per le piccole opere utili, a cominciare dalla manutenzione dell'esistente, non resterà un centesimo.

Ma perché, si chiederà l'ingenuo lettore, tanta ostinazione del portare avanti una politica così platealmente suicida? Il perché è ignoto ai lettori dei grandi quotidiani a tiratura nazionale, ma è ben noto a tutti coloro che hanno vissuto sulla propria pelle la traumatica esperienza del Tav in Valsusa. Questa esperienza ci ha insegnato che grandi opere stupide possono essere perseguite con la massima determinazione (addirittura con l'esercito!) non per stupidità, ma per interesse privato, da parte di dirigenti (tecnici o politici) privi di qualsiasi visione di futuro che non sia l'interesse immediato (personale o del proprio gruppo di potere: banche, aziende, partiti...). Nelle piccole opere e nelle manutenzioni le banche (e i privati, e i politici,..) hanno un ruolo marginale, per di più non esente da qualche inevitabile rischio (le piccole aziende non sussidiate possono anche fallire); invece le grandi opere, che per definizione sono ad alta intensità di capitale, consentono alle banche (e ai privati, e ai politici,..) guadagni sostanziosi e del tutto privi di rischi. Beninteso nel breve termine, l'unico che conta.

Quando l'economia e la natura presenteranno il conto, lo presenteranno ad altri soggetti: i nostri sventurati discendenti. Cui lasceremo in eredità opere di cui non sapranno cosa fare, un territorio devastato e un debito enorme, impossibile da saldare.

Ma è proprio tutto qui?

Tutto molto semplice, forse anche troppo. Non abbiamo ancora tenuto conto del fatto che l'economia, la finanza e gli affari sono ormai completamente globalizzati. D'altra parte, non tutte le persone coinvolte in questo disegno possono essere liquidate come marionette avidi o cieche: a qualcuno di loro va riconosciuto un profilo culturale che lascia intravedere un movente più nobile. Nella disastrosa situazione debitoria in cui versa il paese, come non sospettare un qualche tipo di condizionamento internazionale? Che infatti c'è: paradossalmente, è proprio il debito pubblico e chi lo ha nelle mani a pilotare almeno in parte queste scelte, anche a costo di aumentare ulteriormente il debito. Come è noto, una parte rilevante debito ha come creditori banche straniere, in gran parte francesi: come ad es. la mega-multinazionale Bnp Paribas, banca di riferimento della multinazionale francese dell'alta velocità, la Alstom⁷. In sinergia con le grandi banche d'affari, corporations e organismi internazionali che condizionano attraverso la finanza e il debito la vita politica del nostro paese, anche Bnp Paribas può esercitare il suo peso in termini di pressioni sull'Italia, con l'obiettivo di ottenere grandi profitti attraverso grandi opere. Secondo *Comidad*, un blog anarchico di cui è bene diffidare ma che è male ignorare, "il legame tra il debito pubblico italiano e il business dell'alta velocità non è solo un'ipotesi: le multinazionali francesi hanno compiuto una tipica operazione di colonialismo commercial-finanziario: si compra il debito di un Paese per costringerlo ad acquistare i propri prodotti, specialmente i più costosi e meno convenienti. In valle di Susa i No-Tav hanno frenato il maxi-affare? La grande finanza allora ha agito premendo sul fantasma del default: ecco perché, anche in piena emergenza-debito, l'alta velocità non si tocca". Una volta entrati nella spirale del debito, diventa del tutto ragionevole, almeno nel breve termine, aumentare indefinitamente il debito per evitare (o almeno allontanare) il default. Che si tratti di alta velocità, o di centrali nucleari, o di F35, o di basi militari, o di partecipazione a "missioni di pace", la logica non cambia: chi possiede una parte del nostro debito possiede una parte del nostro paese, e può dettare le sue condizioni.

Bibliografia essenziale

[1] "Una soluzione in cerca di problema", documento della Comunità Montana Valsusa-Sangone <http://areeweb.polito.it/eventi/TAVSalute/ANALISI%20DOCUMENTO%20GOVERNO%20284.06.12.pdf>

[2] Cicconi: "Suggerimento al governo tecnico.." <http://www.notavtorino.org/documenti-02/poli-26-04-2012/CICCONI.pdf>

[3] Tav Torino-Lione: domande e risposte: documento governativo http://www.regione.piemonte.it/speciali/nuova_TorinoLione/dwd/dossierGoverno.pdf

[4] Tav Torino-Lione: domande e risposte: risposta della Comunità Montana al documento [3] <http://www.notavtorino.org/documenti-02/osservaz-commis-tecn-a-doc-govern-29-3-12.pdf>

[5] Rémy Prud'homme, "Essai d'analyse de l'utilité sociale du tunnel Lyon-Turin" <http://www.notavtorino.org/documenti/francese/prudhomme-allegato-francese-25-5-07.pdf>

[6] Angelo Tartaglia, <http://www.notavtorino.org/documenti/sconvenienza-to-ly-tartaglia-21-6-11.pdf>

[7] Santilli, Il Sole24Ore <http://www.ilcorriereblog.it/politica/37-politica/5711-la-responsabilita-del-dissesto-idrogeologico-del-territorio-italiano-e-del-governo-la-magistratura-dovrebbe-intervenire.html>

⁷ Grazie a una delle tante "privatizzazioni suicide" di cui siamo maestri, Bnp Paribas detiene anche la proprietà della Bnl, un tempo pubblica. Un'altra multinazionale francese interessata al debito italiano è Crédit Agricole, che possiede anche Cariparma.

- [8] WWF Report “Investing for the future: more jobs out of a greener EU budget”:
http://regionali.wwf.it/client/ricerca_clima.aspx?rootClima=3920&root=30137&parent=20857&content=1; breve estratto in italiano: <http://www.greenstyle.it/green-economy-52mila-posti-di-lavoro-con-investimenti-in-rinnovabili-7657.html>
- [9] Report Anbi 2013 <http://www.anbi.it/foto/130412092128.pdf> ,
<http://www.ilgiornaledellaprotezionecivile.it/?pg=1&idart=8889&idcat=1>
- [10] Cicconi, “il libro nero dell’Alta Velocità”, Koiné, 2011
- [11] Cicconi, Bressanone 6 settembre 2008 (pdf in rete, cliccare in Google)
- [12] Barbacetto, <http://www.notavtorino.org/documenti/grandi-op-trucco-da-barbacetto-3-1-11.html>
- [13] Imposimato, Pisauro, Provvisionato, “Corruzione ad Alta Velocità”, Koiné, 1999
- [14] Cancelli, <http://www.mdftorino.it/wp-content/uploads/2010/03/tav-e-crescita-infinita-dei-trasporti-grafico.pdf>
- [15] Asca 26/4/2012 <http://it.notizie.yahoo.com/tav-progetto-genera-valore-netto-145400724.html>
- [16] La Stampa 27/4/2012
<http://www.otinordovest.it/Allegati/Tav%20vantaggi%20x%2012%20miliardi.pdf>
- [17] Videomessaggio di Mario Ciaccia <http://www.ilfattoquotidiano.it/2012/10/18/cemento-di-ciaccia-fabbrica-degli-sprechi-2/386504/>
- [18] Report Anbi 2010, <http://www.anbi.it/foto/100218201231.pdf>
- [19] Aspo 23/5/2013
http://www.aspoitalia.it/attachments/329_ComunicatoASPO23maggio2013.pdf
- [20] Quaderno 8 (ACB)
http://www.regione.piemonte.it/speciali/nuova_TorinoLione/quaderni.htm
- [21] Cancelli, <http://www.notavtorino.org/documenti/Altavelocita-cancelli.htm>
- [22] Federici, Ulgiati, Barosi: “Analisi termodinamica integrata dei sistemi di trasporto..”
<http://areeweb.polito.it/eventi/TAVSalute/presentazioni/TAV%20e%20Salute%20Mercalli.pdf>
- [23] Fracking, <http://ugobardi.blogspot.it/2013/03/fracking-rendimento-energetico.html>
- [24] MDF <http://www.mdfmilano.org/wp-content/uploads/2012/02/Manifesto-appello-DF.pdf>
- [25] “Il parlamento deve sapere”: http://www.notav-valsangone.eu/documenti/Parlamento%20deve%20sapere%2019_03_13.pdf
- [26] E.Goldsmith, J.Mander, “processo alla globalizzazione”, Arianna ed., 2003
- [27] Ferrari (Università di Pisa), “Le conseguenze dell’evoluzione del trasporto ferroviario attraverso le Alpi Svizzere sul traffico delle merci al valico del Frejus”, Ingegneria Ferroviaria, 2/2014, pag. 111