

**LA SEGUENTE MOSTRA VUOLE INFORMARE SULLE VARIE NEFANDEZZE DI CUI CMC E' RESPONSABILE.**

**OGNI PANNELLO AFFRONTA UN TEMA CHE ABBIAMO RITENUTO ESPLICATIVO E SU CUI ABBIAMO SVOLTO UN LAVORO DI RICERCA, APPROFONDITO MAGGIORMENTE IN UN OPUSCOLO.**

**QUESTA MOSTRA É STATA REALIZZATA DAL COORDINAMENTO NO CMC. UN PROGETTO CHE ANCHE CON QUESTO LAVORO VUOLE PORTARE AVANTI LA SUA LOTTA CONTRO UN'IMPRESA CHE HA FATTO DELLA DEVASTAZIONE IL SUO STRUMENTO DI GUADAGNO.**

**SIAMO CONVINTI CHE ESSERE INFORMATI RIGUARDO CHI SI VUOLE COMBATTERE É OGGI FONDAMENTALE PER ESSERE PREPARATI E CONSAPEVOLI DI CHI SI ATTACCA E DI COME FARLO.**

## **COORDINAMENTO NO CMC**

[www.noemc.tk](http://www.noemc.tk) | [noemc@inventati.org](mailto:noemc@inventati.org)



### **CHI SIAMO**

Il coordinamento nasce dall'unione di singoli, che al suo interno continuano ad essere importanti in quanto tali, con la volontà di opporsi, tramite informazioni e proteste pratiche, alla devastazione portata avanti da oltre un secolo dalla multinazionale CMC.

### **PERCHÉ**

Dal 1901 CMC (Cooperativa Muratori Cementisti) lavora nell'edilizia. Oggi è un colosso nel settore, al quinto posto in Italia per importanza.

Da sempre ha fatto del suo operato un vanto, promuovendo i propri progetti come simboli di innovazione tecnologica, sostenibilità, sviluppo.

Nel 1975 entra nel mercato estero ed inizia ad esportare il suo sfruttamento in tutto il mondo.

Con l'accrescersi della capacità delle tecnologie di dominio sul vivente, sempre più precise per questo scopo di controllo, la CMC si è sviluppata in "grandi opere" dei seguenti settori: trasporti, edilizia, opere idrauliche ed irrigue, opere portuali e marittime.

Ciò che noi vediamo nelle realizzazioni di questa impresa è lo sconvolgimento della vita dei territori. Ecosistemi distrutti, popolazioni obbligate a subire le conseguenze (come inquinamento, malattie, militarizzazione, contaminazioni,..), animali non umani sterminati o costretti ad abbandonare il proprio habitat.

Quella grandezza che vogliono ostentare con le opere costruite rappresenta per noi qualcosa da combattere.

### **COSA VOGLIAMO**

Non abbiamo richieste o condizioni da porre per smettere questo cammino di lotta.

Il coordinamento è la concretizzazione di una sentita impossibilità nel rimanere immobili e in silenzio di fronte alle oscenità che prendono forma di fianco a dove viviamo.

Criticando la CMC vogliamo mettere sotto attacco l'intero sistema che essa perpetua e genera e da cui è stata partorita: il "progresso", quel modello che sopra alla vita, al rispetto e alla libertà di ogni essere vivente (animale umano o non-umano e vegetale) ha messo il capitale.

Lotteremo pertanto fino alla fine, perché ancora siamo in grado di vedere la bellezza del pianeta che ci ospita, ancora sentiamo il cuore pulsare d'amore per la natura. E forte la rabbia nasce nel vedere l'arroganza umana che in nome del profitto calpesta e stravolge tutti e tutto.

Non vogliamo rassegnarci ed accettare ciò che viene imposto e riteniamo sbagliato. La Valsusa ce lo sta insegnando da oltre 20 anni, e con fierezza ne vogliamo seguire l'esempio.

Questo coordinamento vuole essere anche un contributo alla lotta contro il TAV (di cui CMC è complice e partecipe avendo ottenuto l'appalto del cunicolo esplorativo di Chiomonte).

Una lotta che non si batte solo contro un treno, ma contro le logiche che quel treno vogliono realizzare, le stesse che hanno permesso a CMC di divenire quella potenza che è oggi.

### **QUESTO LO SPIRITO CHE ANIMA IL COORDINAMENTO.**

**Nessuna gerarchia, nessun ruolo stabilito.**

**Il percorso di lotta lo vogliamo costruire assieme, decidendo modalità e tempi secondo la nostra volontà.**

**Abbiamo fatto la nostra scelta.**

**Attivarci in prima persona, schierarsi senza paura dalla parte della Terra e della sua selvatica bellezza.**

**Contro chi in essa e nelle sue mille particolarità, vede solo risorse e interessi.**



Le seguenti informazioni provengono direttamente dal sito di CMC. Mostrano in breve le tappe che questa impresa ha compiuto dalla sua nascita fino ad oggi. Lo sviluppo di CMC ha significato l'aumento della capacità distruttiva di questa ditta e il suo esportare sfruttamento, tutto sotto la falsa maschera di una cooperativa buona che ha favorito il progresso di popolazioni e territori.

## CMC, DAL 1901

Cmc è stata fondata a Ravenna il 7 marzo 1901 da 35 muratori che costituirono la "Società anonima cooperativa fra gli operai, muratori e manuali del Comune di Ravenna". Nel 1909 la Società si fuse con quella dei Cementisti: da allora "Muratori" e "Cementisti" contrassegnano il marchio Cmc.

## CMC, IL DOPOGUERRA

Nel secondo dopoguerra la Cooperativa ha partecipato al processo di ricostruzione e di forte espansione della struttura industriale ed infrastrutturale dell'Italia. In quegli anni Cmc è stata impegnata nella costruzione di impianti petrolchimici a Ravenna ed in Sicilia, di silos per cereali, di opere per il porto di Ravenna, di centrali elettriche, tra cui la più grande in Italia con una potenza di 2580 MW, alla foce del fiume Po.

All'inizio degli anni sessanta, con il forte sviluppo tecnologico, la Cooperativa ha intensificato le sue specializzazioni, la qualificazione professionale dei soci e dei quadri tecnici, adottando nuove tecnologie di costruzione.

Dal 1965 in poi, dopo importanti esperienze fatte nel settore della viabilità ordinaria, Cmc si è imposta nella realizzazione dei primi piani autostradali nazionali.

## CMC, GLI ANNI SETTANTA

Negli anni settanta infatti, i lavori autostradali furono per Cmc un'occasione per ottenere particolari riconoscimenti, acquistando prestigio come impresa costruttrice a livello nazionale con due opere di grande rilievo: il viadotto del Gorsexio all'inizio dell'Autostrada dei Trafori che collega Voltri con Alessandria e il ponte di ferro che attraversa il torrente Platano nel tratto autostradale che collega Potenza all'Autostrada del Sole.

Pur fra ricorrenti crisi del settore, Cmc ha sempre registrato una graduale ma costante crescita delle proprie dimensioni estendendo altresì le aree geografiche in cui è presente.

## CMC, L'INGRESSO NEL MERCATO ESTERO

L'ingresso nel mercato estero è avvenuto nel 1975 con un appalto in Iran. Negli anni '80 Cmc ha operato soprattutto in Africa nella costruzione di silos e complessi molitori per cereali (Algeria, Iran) strade (Somalia, Tanzania, Costa d'Avorio e Burkina Faso) e dighe (Mozambico, Botswana, Zimbabwe, Tanzania, Algeria). Verso la fine degli anni '80 Cmc ha arricchito la sua attività all'estero con nuove e più complesse specializzazioni nel campo dei lavori in sotterraneo e delle opere idrauliche, estendendo inoltre la sua azione alle aree dell'Estremo Oriente. Cmc è presente da quasi 30 anni in Mozambico dove, grazie ad una consolidata struttura operativa ed imprenditoriale, ha contribuito attivamente allo sviluppo delle infrastrutture e dei complessi industriali.

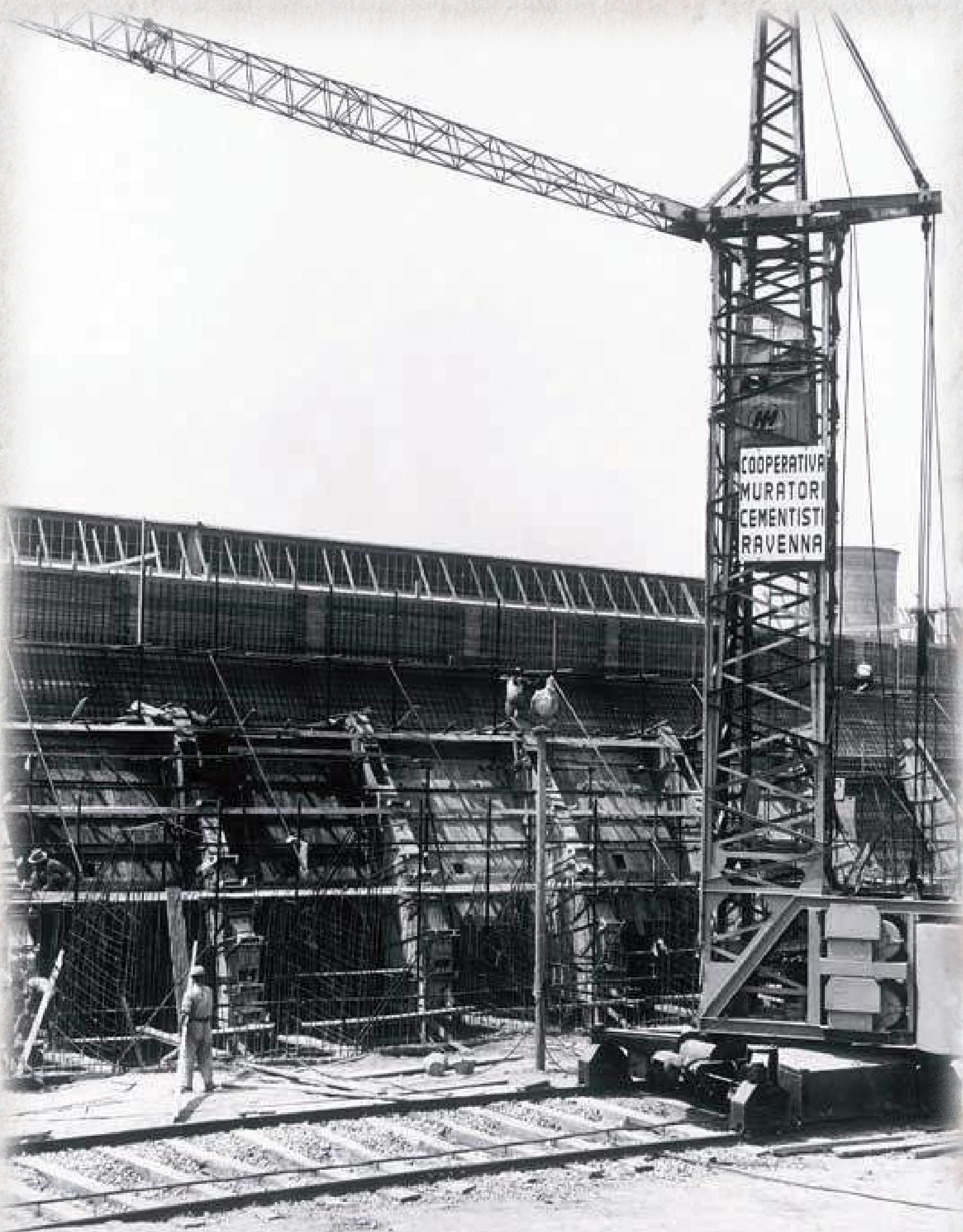
## CMC, OGGI

Negli anni più recenti Cmc ha aumentato la sua capacità di realizzare opere tecnologicamente molto complesse nel settore sotterraneo (metropolitana a Singapore, ferrovie per treni ad Alta Velocità, impianti idroelettrici nelle Filippine, in Laos e in Sud Africa, un sifone sotto al Canale di Suez in Egitto, tunnel e viadotti autostradali a Taiwan e oltre 150 km. di tunnel idraulici nella Repubblica Popolare Cinese) e nel settore edile (nuovi edifici per la Fiera di Milano, Centro Agroalimentare di Torino, Centro Conferenze dell'Organizzazione delle Nazioni Unite ad Addis Abeba, Etiopia, hotel a cinque stelle ad Asmara, Eritrea e a Khartoum, Sudan).

Cmc ha realizzato alcune di tali opere con formule contrattuali che prevedono l'impegno dell'appaltatore sull'intero ciclo di realizzazione dell'opera, dalla progettazione alla organizzazione del finanziamento ed alla messa in funzione.

## SOCIETA' DEL GRUPPO CMC

Acr Srl\_\_LM Heavy Civil Construction\_\_Sic Società Adriatica Impianti e Cave Spa  
Ged Grandi Elementi Dimensionali Srl\_\_BE Infrastrutture





CMC necessita dell'appoggio dei vari poteri (mediatici, politici, finanziari), e quest'ultimi da essa traggono guadagno. Una stretta collaborazione che permette a quest'azienda devastatrice di esistere e di crescere.

CMC ha buonissimi rapporti con i partiti tradizionali del centro-sinistra, per non dire che quest'area di riferimento sta alle sue dirette dipendenze.

Se leggiamo la biografia di Pierluigi Bersani possiamo seguire l'ascesa di un ignoto amministratore di provincia che diviene presidente di una regione, ministro dell'industria e quindi dei trasporti nei governi Prodi e D'Alema (carica con la quale dà avvio alla linea Tav in Piemonte) ed infine ascende al ruolo di indiscusso responsabile economico del suo partito, fino a diventarne il segretario.

Presenza costante del giro delle coop "rosse" e Presidente onorario del "Club 87", una creatura delle coop per i contatti internazionali e la cooperazione, l'inarrestabile ascesa di Bersani ai vertici del partito rappresenta lo specchio del potere delle



cooperative sul programma del PD. Un giro che include tra i tanti anche la Cooperativa Muratori Cementisti di Ravenna di cui Bersani è stato in passato amministratore.

Quello con il PD è un sodalizio comprovato anche dai molti convegni sulle grandi opere organizzati dalle cooperative adriatiche (vedi come esempio tra i tanti quello dei corridoi marittimi) che vedono insieme l'ex-ministro dei lavori pubblici e l'area della cooperazione cementizia che conta.

Le brame di una certa parte politica e delle aziende di riferimento, d'altronde, non sono nuove. Romano Prodi sulla Tav ha avuto i suoi guai giudiziari già nel 1992. Nominato primo "garante per l'alta velocità" nel 1991, subì un'indagine giudiziaria in quanto la sua società Nomisma aveva svolto una indagine sociologica sulla Alta Velocità ferroviaria con costi incredibili per il committente pubblico. Uno studio che avrebbe celato per i giudici in realtà una tangente miliardaria. L'indagine su Nomisma è stata poi archiviata, appena si scorsero dietro la vicenda le ombre dei poteri forti.

Ma CMC non ha da lamentarsi nemmeno dei politici di centro-destra. Negli anni del governo Berlusconi ha infatti quasi raddoppiato il proprio fatturato, vincendo numerosi appalti legati all'Alta Velocità, all'autostrada Salerno-Reggio Calabria, alla realizzazione del passante di Mestre e all'appalto della base di Sigonella "Mega IV".

Una società, la CMC, che ha anche buone sponde mediatiche. Nel 2004 presentò il suo bilancio sociale esibendo, come coordinatore del dibattito, nientemeno che Giovanni Floris di Ballarò.

CMC è strettamente legata al potere delle banche. Da esse infatti viene finanziata ovvero lo Stato tramite le banche garantisce a CMC dei prestiti per realizzare i propri progetti. Secondo il bilancio dell'azienda 2011, nello scorso anno i finanziamenti dalle banche sono stati oltre 147 milioni.

Una delle banche più implicate nel finanziamento della CMC – 28 milioni di euro solo nel 2011 – è la BIIS (Banca Infrastrutture Investimento e Sviluppo – un nome, un programma), braccio operativo di Intesa San Paolo nelle Grandi Opere.



L'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, i cui cantieri sono aperti da decenni ed è attualmente lontana dal completamento; il ponte sullo stretto, progettato, finanziato e per fortuna non ancora realizzato dalle cosche di entrambe le sponde; le stazioni e i servizi delle nuove linee della metropolitana di Milano; le linee dell'Alta Velocità, in primis quella che andrebbe a stravolgere la Valsusa. Quali sono i soggetti che guadagnano di più dalla realizzazione delle grandi opere in Italia? CMC e 'NDRANGHETA.

La cooperativa di punta di Legacoop (la CMC) e la più potente e sanguinaria mafia del mondo se ne vanno a braccetto per i cantieri di tutta Italia spartendosi appalti e subappalti e ingrassando con i finanziamenti pubblici assicurati da partiti che fungono da meri comitati d'affari.

La CMC può vantare ben 12 cantieri tra Sicilia e Calabria, in cui per lavorare non è possibile prescindere dal potere delle mafie locali. Costruisce strade, autostrade, basi militari e ipermercati senza incappare in intimidazioni o incidenti. Non una volta sono stati segnalati tentativi di estorsioni o pressioni di alcun genere. Fortuna o omertà? Una svista di cosa nostra e 'ndrangheta o un tacito accordo per spartirsi una torta ricchissima a spese della popolazione e del territorio?



Se le grandi cooperative "rosse" possono lavorare indisturbate nelle terre del meridione, le imprese prestanome di cosa nostra, 'ndrangheta e camorra invadono il comparto edile al di qua degli Appennini. Spadroneggiano nelle province di Modena e Reggio Emilia, in Piemonte, Liguria e Lombardia; si infiltrano nelle grandi opere pubbliche e private attraverso il meccanismo dei subappalti e grazie al tramite di aziende leader del settore come Impregilo, Astaldi, Condotte e le grandi cooperative emiliano romagnole; il tutto con il benestare dei politici che gestiscono le amministrazioni locali e intascano voti e tangenti. Un patto inconfessabile che ha origini antiche e che sta diffondendo il tumore in ogni angolo dell'Italia. I manager di CMC parlano di "responsabilità di costruttori che hanno a cuore la sicurezza dell'ambiente fisico e sociale" ma in realtà come i boss mafiosi hanno come obiettivi solo potere e denaro e come strumenti sangue e cemento.

## **COS'È LA MAFIA SE NON UN'ALTRA FACCIATA DELLO STATO?**

La Mafia, quando non può operare con le modalità solite mafiose, ricorre alle istituzioni, ai partiti e allo Stato per veder riconosciuti i suoi interessi da un punto di vista legale, mentre lo Stato fa esattamente il contrario, ovvero ricorre ai trucchi più subdoli e all'illegalità diffusa, anche in apparente contrasto con le sue stesse leggi, quando vede che coi soli mezzi legali non si potrebbero raggiungere i risultati prefissi. In definitiva la questione della "legalità" è soltanto un falso problema, perché nell'approvazione di una Grande Opera, qualsiasi essa sia, metodo legale ed illegale si compenetrano e completano a vicenda, e dove non arriva l'uno arriva l'altro. Senza contare, poi, che c'è sempre la possibilità di accontentare i grandi appetiti economici delle aziende come CMC, approvando leggi a favore e stralciandone altre sgradite con grande semplicità.

Una CMC senza puzza di accordi mafiosi sarebbe accolta invece a braccia aperte?! Assolutamente no.

La devastazione sia di stampo mafioso o legalista patrocinata da stato e tribunali resta devastazione.

I dubbi rapporti della CMC (come tante altre ditte) coi clan mafiosi è solo un altro brutto tassello nel puzzle del SISTEMA ECONOMICO: il vero grande nemico da abbattere.





## SE IL LAVORO GIUSTIFICA TUTTO

Ci hanno da sempre insegnato che il lavoro “nobilita l'uomo”, che sia addirittura un diritto e peggio ancora un dovere, nella migliore delle ipotesi l'unico destino dell'uomo e della donna.

Da lungo tempo l'essere umano si è dato disponibile a farsi logorare dal lavoro macchiandosi di grandi colpe e rendendosi complice di orribili nefandezze.

Non molto spesso si è preso in analisi il problema. L'equazione appare semplice: devo sopravvivere, per farlo ho bisogno di soldi, per avere soldi devo lavorare. Il risultato è quello che tutti abbiamo sotto gli occhi: senso di frustrazione, insoddisfazione, stress, sensazione di non avere mai tempo, stanchezza, crescente desiderio di consumo, senso di vuoto.

Se il problema del lavoro però si limitasse a questo, cioè alla sfera personale, sarebbe certamente tutto più semplice.

La questione è purtroppo più seria e complessa. Ognuno di noi, col proprio lavoro, contribuisce a fare girare la grande macchina dell'economia, il lavoro non ha nulla di neutrale.

## “I CANTIERI DELLA CMC DANNO LAVORO...”

L'azienda CMC, di cui stiamo trattando, è nientemeno che terzo general contractor del paese e quinto gruppo italiano del settore. CMC possiede il suo punto di forza nel “dare lavoro” alle persone.

Ma il lavoro giustifica tutto?. Se ogni persona che lavora riflettesse sulle proprie responsabilità di essere umano nei confronti del pianeta, forse al mondo ci sarebbero meno inquinamento, meno sfruttamento animale, umano e della terra, meno ecomostri di cemento, meno automobili e meno aziende che si arricchiscono con la manodopera di altri. Il lavoro non può e non deve giustificare qualsiasi atto. Nessuno di noi è “un onesto lavoratore o un'onesta lavoratrice” se l'azienda per cui lavoriamo è portatrice di sfruttamento. Siamo al contrario complici silenziosi di centinaia di ferite inferte al pianeta che è la nostra casa.

## COME FUNZIONA LA MACCHINA DEGLI APPALTI

La Cooperativa Muratori Cementisti si occupa principalmente di appalti di opere pubbliche. Sul sito dell'azienda si afferma “i requisiti tecnico-organizzativi ed economico-finanziari posseduti (...) collocano CMC fra i pochi general contractor italiani abilitati a concorrere agli appalti di maggiori dimensioni”.

La CMC opera infatti come General Contractor dal 2003, quando vinse la gara per l'ammodernamento dell'autostrada Salerno–Reggio Calabria. Questo criterio rende l'impresa “Responsabile dei lavori” secondo il D.Lgs. 494/96 e cioè svolge il ruolo di committente nei rapporti con le aziende alle quali vengono affidati.

Per far fronte alla supposta carenza di finanziamenti pubblici, però, da qualche anno la società ravennate è riuscita a inserirsi in lucrosi settori come quello delle concessioni autostradali (con la partecipazione in TEN Spa – Tangenziale Esterna Milano e con la costituzione della società Holcoa Spa, assieme a CCC, CMB, Unieco, Cooperare e UGF Merchant del gruppo Unipol) e guarda con sempre più interesse allo strumento del Project Financing.



**GENERAL CONTRACTOR** : Il contraente generale è un concessionario senza la gestione dell'opera. È il soggetto che assume su di sé le funzioni di progettista, costruttore ed in parte di finanziatore dell'opera da realizzare e ne assume integralmente la responsabilità economica.

**PROJECT FINANCING** : i soggetti promotori (aziende private o miste pubblico/private) propongono alla Pubblica Amministrazione di finanziare in tutto o in parte, di eseguire e gestire un'opera pubblica, il cui progetto è stato già approvato, in cambio degli utili che deriveranno dalla gestione dell'opera stessa una volta costruita.



La CMC è una società che vanta nel suo curriculum la progettazione di diversi lavori all'interno di basi militari: la base di Sigonella, l'impianto urbano del nuovo Quartier Generale delle Forze Alleate dell'Europa Meridionale (AFSOUTH-NATO) realizzato in prossimità del Lago di Patria, 26 Km a nord di Napoli, e di varie strutture aeroportuali realizzate tra il 1993 e il 1994 nella base di Aviano (Pordenone) in dotazione all'US Air Force, nonché la progettazione ed esecuzione di 34 edifici di diversa natura presso la base militare Dal Molin di Vicenza.



base militare Dal Molin, Italia

## MORTE, SFRUTTAMENTO E DEVASTAZIONE AMBIENTALE

Le strutture militari, racchiudono in sé tutte le contraddizioni del modello neoliberista USA: guerre sanguinarie, il ricatto degli strumenti di sterminio di massa, militarizzazione del territorio e delle coscienze, disprezzo per le libertà individuali, sfruttamento intensivo delle risorse, sperpero di ricchezze e capitali, lotta armata alle migrazioni, potenziamento del controllo mafioso e sociale, contribuzione ai processi di distruzione ambientale.

Le attività militari esercitano un'elevata pressione sul territorio nel quale vengono svolte, l'inquinamento dell'atmosfera e l'inquinamento acustico costituiscono le più evidenti manifestazioni delle conseguenze ambientali ma i principali effetti, in particolar modo a lungo termine, risiedono nella presenza di rifiuti tossici, contaminazioni chimiche e derivanti dall'utilizzo di oli e combustibili.

## BASE MILITARE DI SIGONELLA

La base militare di Sigonella, la più grande installazione aeronavale delle forze armate Usa nel Mediterraneo, a pochi chilometri dalla città di Catania, è il trampolino di lancio di tutte le operazioni di guerra degli Stati Uniti nel Mediterraneo e in Medio Oriente. Formalmente è una base italiana. Difatti non appare in quanto installazione degli Stati Uniti ma come struttura logistica ospitata dall'Italia in base a vecchi accordi internazionali, e che gli USA pagano in vari modi, comprese forniture di carburante in forma di compensazione. Chiamata "Hub of the Med" – il centro del Mediterraneo –, la base di Sigonella è una città autonoma con tutto all'interno o nelle immediate vicinanze, dall'ospedale alla discoteca.

La cooperativa ravennate è tra gli strumenti più fedeli dei piani di guerra imperialisti degli Stati Uniti nell'area mediterranea e mediorientale, infatti negli scorsi anni la CMC si è aggiudicata ripetutamente gli appalti finanziati dal Department of the Navy - Engineering Field Activity Mediterranean del Governo degli Stati Uniti per l'ampliamento della base. L'ultimo in ordine di tempo è stato nel 2006 il Piano "Mega IV Multiple Buildings Naval Air Station", che prevedeva una spesa di 59,5 milioni di euro e ha visto la realizzazione di una scuola situata all'interno della base NAS 1 (la zona adibita principalmente a centro residenziale per i militari americani) e di altri sette edifici con varie destinazioni d'uso, prevalentemente uffici e officine, nella base operativa di NAS 2 (lo scalo aeroportuale con gli hangar per cacciabombardieri e per i velivoli pattugliatori e i depositi di armi). Oltre al Mega IV, nella base nucleare di Sigonella, la CMC di Ravenna ha portato a termine i lavori del Piano Mega III. Con il Mega III sono stati realizzati nelle due stazioni aeronavali NAS 1 e 2 strade, parcheggi, piazze, aree attrezzate a verde, sei edifici polifunzionali, un centro commerciale ed un complesso sportivo e ricreativo per le truppe USA. Per questi lavori alla CMC sono andati 76,3 milioni di Euro.

Un ottantina di miliardi di vecchie lire erano invece finiti alla cooperativa ravennate nel 1996 per l'avvio del Piano Mega II (realizzazione di alloggi per i sottufficiali americani e altre palazzine adibite a uffici e centri operativi).

Stando alle stime del Pentagono, nel solo periodo compreso tra il 2000 e il 2007, alla CMC sono stati assegnati lavori per 193 milioni e 144 mila dollari, tutti a Sigonella.

## BASE DAL MOLIN

L'area d'intervento è di circa 600.000 mq di cui 77.000 mq di superficie edificabile, per un importo monetario di 242.000.000 euro. I lavori, tuttora in corso, comprendono la realizzazione del quartier generale, della palestra, di due parcheggi per auto private (un totale di 1400 veicoli), di quattro edifici di comando, di tre officine e delle aree dedicate ai campi sportivi, circa 50.000 mq per due campi da baseball, un campo da rugby, sei campi da basket e quattro da tennis, oltre la rete di sottoservizi, strade e drenaggi. Dal 2007 il movimento cittadino NO DAL MOLIN, porta avanti la lotta contro l'allargamento della base di Vicenza, in quanto quest'ultima comporterebbe gravi danni ambientali e alla salute dei cittadini perché nel suo sottosuolo è presente la più grande falda acquifera del nord Italia.



Da migliaia di anni gli esseri umani costruiscono dighe per bloccare o deviare il corso dei fiumi. Oggi le dighe si usano per diversi motivi: creare sistemi d'irrigazione, produrre energia, creare sistemi di protezione dalle inondazioni, aumentare il livello dell'acqua di un fiume per renderlo navigabile, creare riserve d'acqua dolce.

Le dighe possono essere di dimensioni molto diverse, ma il principio di base è sempre lo stesso: bloccare il corso di un fiume, causando l'accumulo di acqua dietro la diga e formando un lago artificiale.

Un fiume con un'ampia portata può essere sfruttato per la produzione di energia idroelettrica. In una centrale idroelettrica l'acqua proviene da una condotta forzata e aziona una turbina. Questa aziona un grande generatore che trasforma l'energia meccanica in energia elettrica.

Queste grandi opere si inseriscono in una realtà totalmente industrializzata: spesso infatti vengono realizzate per assicurare alle industrie l'apporto di energia necessario al funzionamento delle macchine.



diga sul fiume Isser, Algeria



## LA CMC

L'Italia è famosa per la capacità dei suoi costruttori di dighe. Non solo sul proprio territorio, ma, a causa di grosse imprese (CMC in primis) anche in molti altri paesi.

Uno dei settori in cui CMC agisce sono proprio le opere idrauliche ed irrigue.

Sono 31 i progetti del settore di cui una ventina tra dighe e impianti idroelettrici in atto o completati, divisi in Europa, Africa e Asia. Nei luoghi dove sorgono le dighe si è progettato lo sfruttamento ambientale, sociale, culturale per arricchire imprese e governi. In questi luoghi si devasta per produrre energia e trasportarla anche a migliaia di chilometri di distanza.

## LE CONSEGUENZE

La costruzione di dighe porta con sé una serie di effetti negativi: costruzione di strade, cantieri, smaltimento del materiale, inquinamento, militarizzazione per soffocare eventuali dissensi.

A livello ambientale la creazione del bacino artificiale porta ad un'inondazione dei territori dietro la diga. Questo provoca la perdita dell'habitat di numerose specie animali dai grandi mammiferi ai più piccoli insetti e anfibi.

Gli sbarramenti alterano la composizione chimica dell'acqua trattenendo alghe, microrganismi acquatici ed altri nutrienti necessari per i pesci ed i mammiferi che abitano i fiumi. Molti animali possono rischiare di estinguersi a causa di opere come le dighe, che distruggono il loro habitat. Le dighe, poi, possono provocare l'ingrossamento dei fiumi a monte che porta all'aumento delle inondazioni nelle zone circostanti e a rischi sismici (in Italia è ancora vivo il ricordo del Vajont)

Oltre agli impatti negativi sull'ambiente, a livello socioeconomico spesso per costruire una diga o una centrale le terre vengono espropriate per far posto ai bacini ed alle infrastrutture idroelettriche costringendo intere popolazioni a trasferirsi altrove (statistiche parlano di un numero compreso tra i 40 e gli 80 milioni di persone sfollate a causa delle grandi dighe). Per questo molte dighe progettate per realizzare energia sorgono in luoghi scarsamente popolati, dove risiedono comunità storicamente marginalizzate perché lontane dai centri economici nazionali, perché legate a tradizioni antiche, perché minoranze linguistiche oppure perché indigene (esempio eclatante quello della comunità Mapuche). Luoghi considerati "disabitati" dal potere politico ed economico. E quindi facilmente sfruttabili e devastabili.

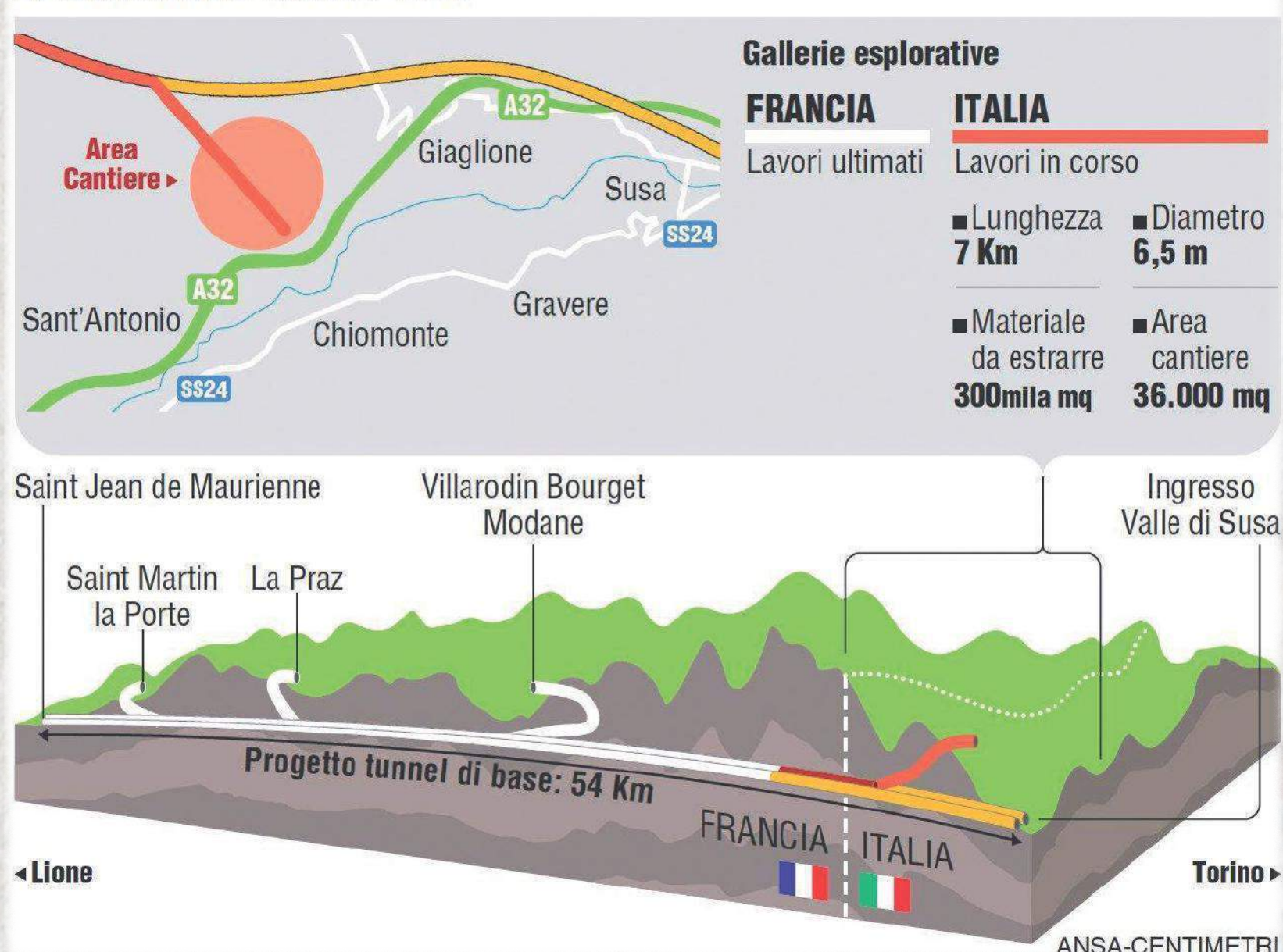


Anche in Val Susa la CMC si propone di realizzare un'opera nociva per il territorio e per gli individui che lo abitano. Da anni il popolo della val Susa (e non solo) sta combattendo una lotta determinata ad impedire la realizzazione della tratta Lione-Torino del Treno ad alta Velocità.

Moltissimi i motivi per cui opporsi: disastro ambientale, presenza di amianto nelle montagne da traforare, costi infiniti, stravolgimento della vita di flora e fauna, distruzione di aree boschive e viticole e di reperti archeologici. Molto il lavoro di ricerca e di informazione svolto dal movimento NO Tav che illustra le ragioni per cui si oppongono a questo progetto.

Le persone che vivono quella terra ritengono inaccettabile un'opera come il TAV e si mettono in gioco, lottando da anni per fermare il progetto. Questo ha portato a militarizzazione, repressione, violenze, diffamazioni.

## Il cantiere della Tav



Ma CMC non si interessa di nulla, o a nient'altro dei suoi guadagni.

**“Siamo qui solo per lavorare, il resto non ci riguarda”**

Queste le parole della direzione della C.M.C. in merito al coinvolgimento dei lavori del T.A.V. in Val Susa (tratta Torino-Lione).

I lavori del tunnel esplorativo della Maddalena a Chiomonte saranno affidati di nuovo, come avvenne precedentemente per il cantiere di Venaus (mai realizzato grazie alla lotta NO TAV) all'ATI composta dalla C.M.C. di Ravenna (in qualità di capofila), Strabag Ag, Cogeis Spa, Dentini Spa e Geotecna Spa.

## IN PRATICA

Questo primo tunnel esplorativo ha una lunghezza complessiva di circa 7,5 km, di cui 3,6 circa in allineamento alle future due canne del tunnel di base (57 km.). Il cronoprogramma di realizzazione dell'intervento prevede quattro mesi circa per la progettazione esecutiva e 53 mesi circa per l'esecuzione dei lavori, per una durata complessiva di poco inferiore a cinque anni. Il 16 aprile 2012 la C.M.C. ha fatto la sua prima comparsa alla Maddalena ufficializzando la sua presenza ed inizio lavori.

Lavori che vedranno utilizzato per i primi 300 metri esplosivo, poi, in estate, arriverà la “talpa” per i restanti sette chilometri.

## UNA CURIOSITA'

La CMC, è socia della società "culturale" SOCIETA' ITALIANA GALLERIE, che si occupa di pubblicizzare i lavori di galleria e di organizzare seminari e corsi sull'argomento.

SOCIETA' ITALIANA GALLERIE intrattiene coi politecnici di Milano e Torino una collaborazione aperta, che negli anni passati ha portato ad organizzare master e corsi di formazione.

Nella stessa società siede anche la Rocksoil dell'ex ministro Pietro Lunardi, che da ministro si è aggiudicato i lavori per la linea Tav Torino-Lione alla sua stessa società, ora intestata alla moglie. La Rocksoil, per evitare inchieste, si sta occupando dei lavori per la Tav sul lato Francese.

Dei 143 milioni, la ripartizione prevede: 65,5 milioni a carico dell'Ue, 26,75 della Francia e 38,75 dell'Italia.





Un'altra delle "grandi opere" che ha visto implicata nella sua costruzione la CMC è la linea ad alta velocità passante per il Mugello, progetto iniziato nel 1992 che è poi diventato pienamente operativo nel 2009 (17 anni dopo). La tratta in questione collega Firenze a Bologna in 30 minuti, ha un tracciato di 78,5 km (di cui il 93% in galleria) composto da 9 gallerie a lunghezza variabile (la più lunga, quella di Vaglia, di 18,5 km). Nel tratto toscano la quasi totalità del tracciato interessa i territori del Mugello, e i comuni più colpiti dai lavori sono stati quelli di Vaglia, San Piero a Sieve, Borgo San Lorenzo, Scarperia e Firenzuola.

## CHI HA COSTRUITO LA BOLOGNA - FIRENZE?

I primi contratti per la costruzione della linea risalgono al 1991 e prevedevano un costo di 1074 milioni di euro. Il modello di finanziamento dell'alta velocità è costituito dal sistema del project financing (ossia affidamento di un lavoro senza gara d'appalto, che consentirebbe la realizzazione di opere pubbliche con il contributo dei privati); questo prevede la figura del general contractor (azienda che si accolla l'onere di costruire un'opera) che a sua volta può affidarne la realizzazione a terzi soggetti. In questo caso le FS affidano il project financing a TAV SPA, che è così il soggetto pubblico concedente incaricato della progettazione, costruzione e sfruttamento economico dell'alta velocità. Il general contractor è invece FIAT, che per la realizzazione dell'opera si affida a un consorzio di imprese, il CAVET (Consorzio Alta Velocità Emilia Toscana). Il consorzio CAVET è formato da una serie di imprese italiane di costruzioni, tra le quali IMPREGILO (la più grossa del consorzio, con il 75,98 %, all'epoca presieduta da Cesare Romiti e attualmente in mano ai gruppi Gavio e Benetton, vertici di Autostrade spa), CMC, MARIE TECNIMONT, CONSORZIO RAVENNATE DELLE COOPERATIVE DI PRODUZIONE E LAVORO (CRPL), IGLI, FONDIARIA SAI. In realtà poi CAVET darà in sub-appalto una discreta parte dei lavori ad altre imprese (Coestra, Ghella spa, Pontello, Generali).



## I COSTI ECONOMICI E AMBIENTALI

I costi iniziali, stimati appunto nel 1991 a 1074 milioni di euro sono poi aumentati in maniera esorbitante, arrivando a 5026 milioni di euro nel 2004 e nel 2010, con la linea già attiva da un anno, i costi ammontano a 6700 milioni di euro. Le principale cause dell'aumento dei costi sono da ricercare nella particolare struttura morfologica del terreno e anche nel tipo di architettura finanziaria che è appunto il project financing. Secondo i dati forniti dalle ferrovie questa tratta è infatti la più costosa dell'intero progetto.

Ma oltre ai costi economici c'è un altro aspetto, molto più importante e che ci sta molto più a cuore, che riguarda i costi ambientali dell'opera. Infatti i lavori della linea ferroviaria hanno causato notevoli danni all'ecosistema della zona, riversandosi in particolar modo sulle falde acquifere e i corsi d'acqua. Già dagli stessi costruttori era stata ventilata l'ipotesi di poter incorrere in questi problemi, soprattutto a causa della particolare morfologia del terreno in questione; quando nel 1995 (un anno prima dell'inizio della cantierizzazione) fu firmato l'accordo procedimentale (firmato dal ministro dell'ambiente Baratta, ministro dei trasporti Caravale, le FS, TAV SPA, regione Emilia Romagna presieduta da Bersani, regione Toscana presieduta da Chiti, e anche da tutti i sindaci dei vari comuni, anche se con alcune difficoltà) venne istituito anche un Progetto di Monitoraggio Ambientale (PAM) che avrebbe dovuto monitorare eventuali anomalie di comportamento dei punti d'acqua.

Era stato previsto che i lavori avrebbero provocato un impatto sulle sorgenti poste entro 2 km ai lati delle gallerie, ma nella realtà si sono verificate interferenze sulle risorse idriche superficiali superiori alle previsioni di progetto. Nel 2004 ha inizio il processo che vede indagati i vertici di CAVET (ma non solo, anche tecnici di ditte in subappalto e gestori di cave e discariche), accusati di aver provocato ingenti danni ambientali e smaltimento illecito di rifiuti speciali. La sentenza di 1° grado del 2009 della Corte dei Conti si chiuderà con 27 condanne e con la richiesta di un risarcimento di 150 milioni di euro. I fatti su cui si basa la condanna riguardano il prosciugamento di oltre 150 miliardi di litri d'acqua e dell'abbassamento delle falde idriche (ed in particolare il prosciugamento di 70 sorgenti, 38 pozzi, 20 tra fiumi, torrenti e fossi, e 5 acquedotti). In appello il giudice ha però ribaltato la sentenza, assolvendo gli imputati e cancellando il maxi risarcimento, poiché ha ritenuto che i gravi danni arrecati siano stati causati da negligenza o imperizia (cioè siano stati colposi, e non dolosi) e il codice penale non prevede questo tipo di reato.

Ancora una volta la legge dimostra la sua subordinazione al potere che l'ha creata e l'amministra.





CMC si è aggiudicata il primo appalto per l'Expo2015, si tratta dei lavori relativi alla pulizia e allo sgombero dell'area (rimozione delle interferenze) per predisporla ai futuri interventi a partire dalla piastra tecnologica.

Si tratta, in particolare, di opere di viabilità a raso, sistemazione delle aree di parcheggio, impianti di distribuzione dell'acqua potabile, deviazione di corso d'acqua, e opere di paesaggistica e di verde. I lavori, che rappresentano il primo passo per l'avvio della realizzazione del sito che ospiterà l'Expo, si concluderanno alla fine del 2013.

L'importo dei lavori affidati a Cmc è di 58,5 milioni di euro.

E già saltano fuori scandali riguardo le ditte a cui Cmc ha subappaltato i lavori. Nella catena dei subappalti infatti si trovano aziende (come Consorzio Stabile Litta e Engeco srl ) condannate e indagate per corruzione e turbativa d'asta.

## EXPO 2015

Milano è la città che ospiterà l'Expo 2015. Il sito scelto è adiacente alla Fiera tra i comuni di Milano, Bollate, Rho e Pero. Sarà un affare enorme, un grande evento commerciale simbolo dell'economia globalizzata, del prevalere dei mercati sulla politica e la società.

- 4 miliardi di euro d'investimenti (1,4mld di euro pubblici)
- milioni di mq di nuove aree cementificate
- 160.000 visitatori attesi al giorno per 180 giorni
- realizzazione del Tav e di nuove autostrade (Brebemi, Pedemontana)
- 2 nuove tangenziali a Milano, Broni-Casale e Boffalora-Malpensa
- terzo terminal a Malpensa
- alberghi, parcheggi, poli logistici di servizio

Una macroregione che va da Torino a Verona, già oggi tra le più inquinate e congestionate al mondo, alterata in maniera irreversibile. Sarà un gran business per le speculazioni sulle aree, la costruzione e la gestione dell'evento; un affare per i soliti pochi noti (Fiera, immobiliari, multinazionali, imprese di costruzioni); un guadagno effimero, precario, magari in nero per chi vi lavorerà.

Un territorio sacrificato all'utopia di rilanciare il prestigio di Milano nel mondo con un grande evento, che finirà per essere fine a se stesso, non affrontando i problemi di chi vive, lavora, studia su un territorio così vasto.

Tutto questo senza consultare i territori, nell'unanimità

più totale delle istituzioni e nella disinformazione più completa nei confronti di chi pagherà per sempre le conseguenze di tutto questo. E il tema proposto per l'evento (Nutrire il Pianeta, energia per la vita) resta un titolo vuoto senza critica al modello agro-alimentare imposto dalla globalizzazione neoliberista, fatto di OGM, monoculture, sementi ibride, cibi massificati e plastificati; un modello che affama tre quarti del pianeta, inquina e distrugge la bio-diversità ed arricchisce solo le grandi aziende del settore.

Attorno ad Expo 2015 si è realizzata una formidabile coalizione di interessi, che, sicuri di non incontrare alcuna opposizione, ritengono di poter realizzare una svolta definitiva negli assetti territoriali, economici e sociali dell'area metropolitana milanese e di tutto il nord italia.

Per opporsi a questo progetto è nato il comitato No Expo, che si muove con l'obiettivo di dare la massima rilevanza alla conoscenza acquisita sui reali intenti di EXPO 2015 e di permettere l'incontro delle diverse realtà di lotta territoriale e sociale, di mettere in comune le diverse capacità di elaborazione e comunicazione.





Enormi costi, impatti ambientali devastanti, sofferenze inflitte a flora e fauna, lobbies economiche e mafiose coinvolte in gigantesche infrastrutture inutili e distruttrici, proteste e lotte popolari, tutto questo può valere per ogni grande opera e vale senz'altro anche per il Ponte sullo Stretto di Messina. Un'opera colossale, facente parte del corridoio 1 TEN-T che prevede anche il TAV, e che sarebbe materialmente irrealizzabile perfino per alcuni suoi ex progettisti, data la presenza di faglie attive che interessano pesantemente l'area e per le conseguenze impattanti che causerebbe all'intero assetto geo-marino.



## LA CMC NELL'AFFARE

Quasi di nascosto il 17 aprile 2009 il governo benedice l'accordo tra la società pubblica Stretto di Messina S.p.A (costituita da ANAS, RFI, Regioni Sicilia e Calabria) ed il consorzio Eurolink S.p.A., l'associazione temporanea d'impresa che si è aggiudicata la gara per la realizzazione della gigantesca struttura. Una partita da oltre 6 miliardi di euro.

La C.M.C. di Ravenna è presente all'interno di Eurolink S.p.A. con il 13% delle azioni.

I primi lavori partirono nel 2009 sulla sponda calabrese, dopo l'accordo che prevedeva l'esproprio di 586 proprietari di case e terreni. Questa prima fase da sola è costata 26 milioni di euro, mentre il costo già sostenuto, tra progetti e studi preliminari, 400 milioni.

Senza contare che lo Stato, per finanziare il progetto, ha chiesto alle banche un mutuo da 12 milioni più interessi, da estinguere in 11 anni. Il debito diventa un modello, che pagheranno le generazioni future. Il progetto è ora nuovamente in stallo per decisione del governo Monti, accantonato perché non considerato "prioritario" in tempo di "crisi" rispetto ad altre opere (per esempio la TAV).

Nell'immaginario collettivo, dunque, la questione Ponte è stata definitivamente sepolta. Ma siamo certi che rispunterà fuori non appena le condizioni saranno propizie? Anche perché il progetto definitivo è stato comunque consegnato e potrebbe essere riapprovato una volta ripristinata la "priorità" dell'opera.

## IL CONNUBIO PONTE - GUERRA

La Società Stretto di Messina S.p.A. ha avuto nel proprio consiglio di amministrazione alcuni dei rappresentanti più significativi del complesso militare industriale italiano, tra cui consiglieri ed amministratori di Finmeccanica, leader nel settore.

Dei precedenti consigli di amministrazione facevano inoltre parte uomini che ricoprirono un ruolo determinante nel cosiddetto processo di ricostruzione dell'Iraq distrutto dai bombardamenti USA, collegati direttamente al Program Management Office, l'organismo delle forze di occupazione in Iraq.

Questo ha erogato grosse quantità di denaro verso molte delle società che ritroviamo nell'affare Ponte. Quanto a C.M.C., che si è scelta come soci questi esimi guerrafondai, essa è pienamente inserita nel business delle basi militari in Italia.

Infine, menzione particolare per Giuseppe Zamberletti, Presidente della Stretto di Messina. Sino all'assunzione dell'incarico nella S.p.A. è stato tra i parlamentari attivi nella campagna a favore della piena liberalizzazione del commercio delle armi. Studioso di tematiche militari ed armamenti, più volte parlamentare ed ex ministro per la protezione civile e lavori pubblici, presidente del Forum Europeo delle Grandi Imprese, il presidente della Società Stretto di Messina dirige anche un centro-studi - l'IGI, Istituto Grandi Infrastrutture, potente lobby dei signori del cemento che ha il compito di premere sulle istituzioni per ottenere aggiustamenti legislativi in materia di appalti - di cui sono socie, guarda caso, proprio le imprese legate alla progettazione e alla realizzazione del Ponte.

Alla direzione dell'IGI siedono, infatti, gli uomini della cordata Ponte, tra cui quelli della C.M.C.

