



NOTIZIARIO NO-TAV TORINO N. 4 (Agosto 2003)

Il presente notiziario raccoglie informazioni rese note a mezzo stampa o web, pubblicate a volte solo sulle pagine locali dei quotidiani, o apprese direttamente dai militanti dell'opposizione al TAV.

Nei cantieri della tratta TAV in costruzione tra Torino e Novara

Venerdì 18 Luglio: un elicottero sorvola per 40 minuti l'area di costruzione della tratta Torino-Novara dell'Alta Velocità ferroviaria, che corre fiancheggiando l'autostrada A4 a non più di 50 metri ed ha come primo obiettivo il collegamento rapido di Torino all'aeroporto di Malpensa in occasione delle prossime olimpiadi invernali. A bordo c'è un quintetto di VIP: **Enzo Ghigo** (Presidente del Piemonte), **William Casoni** (assessore regionale ai trasporti) **Umberto Agnelli** (consorzio *Fiat Impregilo, Fiat Engineering e Società Condotte d'acqua*), **Giancarlo Cimoli** e **Antonio Savini-Nicci** (amministratori delegati delle aziende *FS e TAV*); "vogliono vedere di persona" lo stato di avanzamento dei lavori. Il *TG3 Piemonte, La Stampa* e *La Repubblica* dedicano ovviamente ampio spazio all'immediata trionfale kermesse in cui viene presentato il resoconto del sopralluogo:

<<Ne scendono entusiasti (*citiamo da La Repubblica*), soprattutto **Ghigo**: "C'è la sensazione che si tratti di uno dei cantieri più efficienti d'Europa. L'obiettivo di concludere l'intervento in tempo utile per le Olimpiadi 2006 è raggiungibile". Conferma **Cimoli**: "L'avanzamento dei lavori è al 35%. **Su questa tratta abbiamo raggiunto un ritmo di produzione di 150 milioni di Euro al mese**".>>

Solo cinque giorni dopo proprio in uno di questi cantieri, quello di Chivasso, accade un incidente mortale sul lavoro.

Il carpentiere R.B. di 52 anni, napoletano, dipendente della ditta SPIC di Treviso, per cause da accertare ha perso l'equilibrio ed è precipitato sulla passerella di protezione battendo violentemente la testa. E' morto all'ospedale Molinette dopo un'agonia durata nove ore.

Questa volta la notizia sui media (quando c'è) è stringata e relegata tra le brevi di cronaca. Il fatto che i mezzi di comunicazione adoperino due pesi e due misure anche di fronte ad eventi così tragici e gravi la dice lunga sul loro orientamento al servizio delle lobby pro-TAV. Quando realizzano servizi sui cantieri descrivono i moderni prefabbricati dei campi base come confortevoli e luminosi, ma tacciono sulla situazione di sfruttamento e ghetizzazione dei lavoratori.

La fretta connessa alla realizzazione delle grandi opere induce appalti facilitati e procedure sbrigative; intrecciata con l'odierna generale riduzione dei diritti sindacali genera turni massacranti e scarse prevenzioni antinfortunistiche; dati richiesti dal sindacato all'assessorato regionale alla sanità testimoniano che in questi "cantieri più efficienti d'Europa" le condizioni di lavoro costituiscono di fatto un grave rischio per la salute e la vita di chi vi lavora: **in pochi mesi si sono registrati 350 infortuni con 2 casi di morte** (a Febbraio 2003 a Vercelli si era già verificato un primo decesso)¹.

Delibere della Giunta del Piemonte del 21/7/03: il pronunciamento regionale sui progetti preliminari della Torino-Lione

Per la Torino-Lione lunedì 21/7/03 la Giunta della Regione ha approvato 2 corpose delibere (15 pagine ciascuna) relative ai progetti preliminari della tratta internazionale (Delib n.67-10050) e nazionale (Delib 68-10051): esse contengono il parere e la valutazione in tema di localizzazione e di impatto ambientale delle opere e di fatto completano la formalizzazione (secondo la Legge obiettivo) delle prescrizioni regionali già anticipate al Governo a Marzo di quest'anno².

L'impianto dei 2 atti è molto simile ed il contenuto è riassumibile nella seguente sintesi dei punti più significativi.

a) Viene svolta una lunga disamina dei progetti preliminari, tenendo anche conto dei pareri raccolti e delle osservazioni venute dal territorio:

si dà atto della posizione contraria espressa dai Comuni interessati e dalla Comunità Montana circa la localizzazione della linea; si rileva che l'infrastruttura risulta difforme dalle prescrizioni degli strumenti urbanistici vigenti, tuttavia si dichiara che l'intervento può essere considerato compatibile posto che venga risolta una serie di interferenze; vari aspetti dei progetti vengono considerati insufficientemente articolati e si richiedono pertanto numerosi e sostanziosi adeguamenti ed approfondimenti (26-27 per tratta); si elencano molti pesanti aspetti di impatto sociale ed ambientale dell'opera ed in relazione a questi si richiedono specifiche mitigazioni già in sede di progetto definitivo (15-20 per tratta); in tema di mitigazioni la Regione si impegna a promuovere atti di programmazione negoziata col sistema degli Enti Locali mentre si auspica dal Governo l'emanazione di una Legge speciale analoga a quella per le Olimpiadi del 2006.

b) Si passa quindi al testo delle decisioni vere e proprie deliberate dalla Giunta regionale, in un quadro di ragionamento che riafferma l'importanza strategica dell'opera (molti punti relativi alla condivisione degli obiettivi sono ripetuti in entrambi gli atti):

si chiede che siano attuati tutti gli adeguamenti elencati³ con la riserva di una futura valutazione circa gli esiti ottenuti; si decide di "proseguire il lavoro di concertazione e confronto con il Tavolo Tecnico-Politico" (che raduna gli Enti Locali interessati) anche per condividere le compensazioni territoriali nella fase di cantierizzazione ed il successivo recupero delle aree; si richiede di destinare il 5% dell'importo complessivo dell'opera a misure di compensazione degli impatti in fase di cantiere e di esercizio.

In tale contesto di approvazione "politica" dell'intera opera va tuttavia menzionata una differenza, in questa fase, nel pronunciamento formale sui progetti preliminari delle due tratte: se per la parte internazionale viene dato esplicito parere favorevole, per la Bussoleno-Torino ci si limita a dichiarare la necessità di approfondimenti.

Queste delibere licenziate dalla Regione dovrebbero essere inoltrate rapidamente al CIPE, che nell'arco di 23 mesi è chiamato a pronunciarsi su tutte le prescrizioni e le richieste in esse contenute.

Con queste delibere la Giunta del Piemonte porta a compimento un'operazione il cui significato politico è, a nostro avviso, evidente: far uscire le Amministrazioni Locali dallo schieramento di chiara opposizione all'opera per condurle verso una vischiosa trattativa sulla mitigazione dell'impatto; l'obiettivo viene perseguito anche facendo intravedere la concretezza delle compensazioni mediante la quantificazione della massa monetaria in gioco. Nei prossimi incontri del Tavolo Tecnico-Politico l'assessore Casoni chiederà probabilmente ai vari Comuni di presentare le proprie esigenze di compensazione, attivando così un meccanismo micidiale per la tenuta dell'unità sul fronte dell'opposizione istituzionale all'Alta Velocità Torino-Lione e dando nel contempo massimo rilievo alla posizione di potere dell'attuale Giunta Regionale (che la legge obiettivo le affida) alla vigilia della campagna per le elezioni amministrative della prossima primavera.

¹ Sul grave problema dello sfruttamento e della sicurezza del lavoro nei cantieri TAV abbiamo prodotto insieme al Torino Social Forum il comunicato stampa "IN PIEMONTE ... DI TAV SI MUORE": vedi su www.notavtorino.org

² Il testo completo delle delibere su www.notavtorino.org nella sezione Documenti, alla voce **Deliberazioni degli Enti Locali**

³ Una sola nota di dettaglio: fra le 5 varianti di tracciato richieste sulla tratta nazionale è scomparso del tutto il ramo di attraversamento di Torino sotto **C.so Grosseto**, in viso al Comune ed alla Provincia; nessuno ne parla più, come se la Regione non lo avesse affatto richiesto a Marzo. Si avanza, in sua sostituzione ed in alternativa al percorso progettato da ITALFERR sul fianco nord della tangenziale, la generica proposta di un tracciato che la affianchi sul lato sud.

Manovre a livello UE per tentare di aumentare i finanziamenti pubblici ad alcune grandi opere, tra cui la Torino-Lione

A fine Giugno la **Commissione Van Miert** costituita dalla UE ha presentato le proprie conclusioni circa le priorità da assegnare alla **realizzazione delle infrastrutture di trasporto di interesse comunitario nella prospettiva di allargamento dell'Unione: nella lista delle 18 opere più importanti compare anche il TAV Torino-Lione e questo posizionamento della linea dovrebbe far salire la sua quota di finanziamento pubblico europeo dal 10 al 20%**. Tutti sanno però benissimo (Francia in testa) che il problema, per questa e tutte le altre 17 infrastrutture, continua ad essere il reperimento della parte restante dell'investimento necessario; lo sa pure il **nostro Ministro Tremonti**, che ha provato ad esercitare sulla questione i suoi trucchetti di mago della finanza creativa: sperava di poter essere in qualche modo favorito dal semestre di presidenza italiana della UE, ma nel giro di pochi giorni l'**atto di insediamento di Berlusconi al Parlamento europeo** ha fatto scoprire la reale credibilità della squadra...

L'idea proposta da Tremonti è sostanzialmente quella di utilizzare la BEI (Banca Europea di Investimenti) come serbatoio per aumentare lo stanziamento da parte dei vari Paesi per le grandi opere: nelle intenzioni del ministro i maggiori fondi statali erogati per questa via non dovrebbero gravare, in quanto versati ad una banca comunitaria, sui conti pubblici ai fini del patto europeo di stabilità. **I ministri delle finanze ed alcuni banchieri di Germania e Francia si sono detti da subito molto scettici su questo genere di furberie formali**, posto che comunque maggiori uscite significano in ogni caso un aumento del deficit reale degli Stati (e la Francia ha un bilancio già virtualmente fuori dai limiti del patto di stabilità).

La soluzione di Tremonti è peregrina, ma il problema da risolvere è senza dubbio difficile: **solo per avviare a realizzazione le 18 opere indicate dalla Commissione Van Miert servirebbero complessivamente 450 miliardi di Euro da qui al 2010, ossia quasi 70 all'anno quando gli stanziamenti pubblici attuali sono di appena 0,6 miliardi annui; la sproporzione appare enorme** e per quanto si possa pensare di far crescere l'impegno in denaro dei Paesi membri, una soluzione a maggioranza pubblica non sarà mai possibile; per invogliare degli investitori privati la BEI sarebbe allora disponibile a creare uno sportello (TEN-T *Trans-European Transport Network*) dedicato a specifici prestiti a 35 anni, ma per farvi fronte in pratica dovrebbe disporre di somme che oggi non ha, ed ecco che anche per questa via si torna nuovamente all'esigenza di maggiori finanziamenti da parte degli Stati dell'Europa....

Il reperimento degli investimenti per le grandi opere rimane dunque sempre una brutta gatta da pelare, tuttavia il **Governo italiano** (forse per il solito ottimismo irrazionale, forse per non frustrare gli slanci di altruismo del vice-ministro Martinat) **per la Torino-Lione offre di anticipare anche la quota francese dei 70 milioni di Euro necessari a realizzare, a partire da Ottobre, la galleria geognostica di Venaus**.

Breve cronaca delle iniziative dei Comitati NO-TAV locali

- Il 14 Luglio numerosi militanti dei diversi comitati popolari hanno preso parte (anche esercitando civili intemperanze dalla tribuna del pubblico) ai lavori di uno svogliatissimo Consiglio provinciale di Torino, convocato sul tema dell'Alta Capacità in seguito al successo della manifestazione NO-TAV del 31 Maggio. Su insistita richiesta del Capogruppo PRC era stato ammesso a parlare, per l'opposizione valsusina alla Torino-Lione, il solo Presidente della Comunità Montana, Ferrentino.
- Dal 23 al 27 Luglio si è tenuta a Condove la quarta edizione del **campeggio contro l'Alta Velocità in Val di Susa**: come sempre è stata un'occasione di vacanza impegnata, con concerti serali e torneo di calcetto (Diamo un calcio al TAV), ma anche con la mostra su 12 anni di lotte, filmati per ricordare la scomparsa Sonia Benedetti ed infine **la giornata di mobilitazione di sabato 26. Quella mattina un centinaio di persone hanno occupato a Venaus il cantiere che attualmente opera per la costruzione di una centrale elettrica AEM e che potrebbe ospitare poi i lavori per la galleria geognostica in funzione del previsto tunnel internazionale**; successivamente, in corteo, hanno raggiunto il municipio distribuendo volantini alla popolazione.
- Lunedì 28/7 è stata infine la data di un burrascoso consiglio comunale a Bussoleno; **le contestazioni sono partite dal pubblico degli attivisti NO-TAV quando la sindaca Benetto ha avanzato** (inspiegabilmente, dopo le delibere contrarie all'opera e la partecipazione alle manifestazioni NO-TAV) **la proposta di candidare Bussoleno a sede del centro di manutenzione per la linea Torino-Lione**, giustificandola con l'ipotesi di 20 futuri posti di lavoro in loco.



PRIMI APPUNTAMENTI PER SETTEMBRE-OTTOBRE:

- Il giorno 8 Settembre la Commissione Europea per le petizioni si riunisce a Roma, dove riceverà in audizione una delegazione dei 20 Comitati ed Associazioni torinesi e valsusini che nel Gennaio scorso avevano sottoscritto la petizione contro la Torino-Lione (visibile sul sito notavtorino nella sezione "iniziative").
- Per il 24 Ottobre il Coordinamento dei Comitati del Veneto convoca a Verona, in contemporanea al vertice dei ministri europei dei trasporti, un incontro nazionale su "Diritti dei cittadini, grandi infrastrutture e leggi di semplificazione delle procedure per la realizzazione delle grandi opere". Questa iniziativa potrà costituire l'occasione di un utile confronto fra le esperienze di lotta delle diverse realtà italiane interessate dal TAV, anche riguardo al tema dei cantieri che su determinate linee sono attivi già da qualche anno.
- Ad oggi non esistono date a noi note, ma fin da questi due mesi sono sicuramente da mettere in conto frequenti impegni per l'opposizione popolare alla Torino-Lione: iniziative legate alle attività di sondaggio dei terreni lungo il tracciato, al monitoraggio dei lavori del Tavolo Tecnico-Politico regionale, specie in tema di "compensazioni", allo sviluppo dell'iter formale dei progetti nel rapporto tra Regione e Governo.