

BANCAROTTA

SUPPLEMENTO A "IL PANE E LE ROSE"

A cura del CUB-SALLCA

Sindacato Autorganizzato delle Lavoratrici e dei Lavoratori
del Credito e delle Assicurazioni

SPECIALE NO T.A.V.

www.cub.it
sallca.cub@libero.it



Supplemento a "il pane e le rose"
Direttore Responsabile Brunetta Morelli
Registrazione al n° 190 Tribunale di Milano

Redazione: C.so Marconi 34 Torino
tel. 011 655.454 fax 011 668.04.33

A:

ALTA VELOCITA': INFORMARSI PER CERCARE LA VERITA'

L'argomento non ha bisogno di presentazioni. Questo numero del giornalino è integralmente dedicato a questo tema.

Il nostro obiettivo è spingere i nostri lettori ad informarsi, andando oltre i luoghi comuni che vengono propinati dai mezzi d'informazione.

La situazione è questa: un ampio schieramento politico (compresi i segretari di Cgil-Cisl-Uil) ci dice che l'opera è indispensabile per il futuro dell'Italia e che non si possono far prevalere gli interessi localistici dei valligiani e le opinioni di qualche ambientalista estremista (supportato dagli anarcoinsurrezionalisti.....) nemico del progresso, rispetto agli interessi generali del paese e dello sviluppo.

Possibile che tutti questi autorevoli personaggi mentano? Noi proviamo a rispondere a questa domanda proponendovi una serie di articoli e documenti, prevalentemente tratti dal sito www.spintadalbass.org.

forse il più ricco di documentazione sul tema.

Ovviamente nessuna pretesa di essere i depositari della verità, ma i documenti sono tratti da commissioni parlamentari, sono pareri di medici autorevoli, esperti del Politecnico, uno è un articolo apparso sul Sole24ore.

Ne esce un quadro inquietante, che dovrebbe indurre ogni nostro lettore a interrogarsi e a cercare di capire come stanno veramente le cose.

Gli articoli e i documenti pubblicati sono, nell'ordine:

- *La recensione al libro "Corruzione ad Alta Velocità" del magistrato Ferdinando Imposimato e altri due autori, scritto nel 1999 e che evidenzia l'incredibile livello di malaffare e corruzione che, sulla vicenda Alta Velocità, ha coinvolto politici, grandi imprese pubbliche e private, mafia e camorra.*
- *Una scheda sui conflitti d'interessi del Ministro Lunnardi (per la par condicio, diciamo subito che il libro, di cui sopra, evidenzia anche gli scandali che coinvolgono le*

cooperative legate al centro-sinistra).

- *Un articolo apparso sul Sole24ore (uno dei due autori è docente di Economia dei Trasporti al Politecnico di Milano).*
- *Le risposte che il movimento NoTav oppone ai luoghi comuni più ripetuti dai mezzi d'informazione e che trovano riscontro nell'articolo di cui sopra.*
- *Una lettera aperta del sindaco di Condove a Mercedes Bresso, dove si evidenziano le modalità di smaltimento dello "smarino" (la roccia estratta dagli scavi).*
- *Una lettera di Luca Mercalli, scritta dopo il primo blitz della polizia, che torna sul tema del deposito delle rocce estratte.*
- *Un documento che evidenzia come quella dei carotaggi preliminari nell'area di Monpantero fosse una menzogna (non entriamo nel merito della polemica che il documento apre con alcuni sindaci: ci interessa il merito della vicenda).*
- *Due autorevoli pareri sui rischi per la salute della popolazione se l'opera verrà intrapresa.*

La Cub, da sempre in prima fila nelle battaglie per la salute e la difesa dell'ambiente (dal processo del Petrolchimico di Porto Marghera, alle varie cause degli esposti all'amianto) è naturalmente al fianco delle popolazioni della Val di Susa. Lo siamo e lo saremo portando le nostre argomentazioni contro chi esercita il potere usando come principale argomento quello dei manganelli.

"CORRUZIONE AD ALTA VELOCITA'"

Edizioni Koinè, 1999, Roma

Autori:

Ferdinando Imposimato,
Giuseppe Pisauro,
Sandro Provvigionato.

Lo ammettiamo: nessuno di noi aveva fatto caso a questo libro, uscito nel 1999, che abbiamo "scoperto" grazie alla segnalazione di amici della Val di Susa.

In realtà il libro nasce nel contesto della vicenda Tangentopoli, suggerisce alcune interpretazioni di questa storia e dei suoi protagonisti (a cominciare da Di Pietro), ma, per quanto interessanti, non sono questi gli aspetti che lo rendono di straordinaria attualità.

L'importanza del libro risiede nella sua denuncia, fatta sei anni orsono, della grande truffa operata ai danni della collettività in occasione delle opere dell'Alta Velocità. Non stiamo parlando di Val di Susa, ma i fatti di allora ci dicono molto sui fatti di oggi.

In breve, il libro racconta del grande business dell'Alta Velocità (un'opera indispensabile per lo sviluppo dei trasporti in Italia...), nato con un preventivo di spesa di 26.000 miliardi di lire all'inizio degli anni '90 e concluso, alla fine del decennio, con un esborso di 140.000 miliardi di lire.

Esborso tutto a carico dello Stato, mentre, all'inizio dei lavori, si prevedeva che il 60% dell'onere sarebbe stato coperto dai privati.

A far lievitare i costi è il meccanismo che, superando la normale procedura della gare d'appalto, affida la realizzazione delle opere ai "general contractor": Iri, Eni, Fiat. Queste società, a loro volta, affidano le opere in appalto e subappalto ad altre aziende.

La denuncia, precisa e inquietante, che viene dal libro, è quella di una gigantesca rete di corruzione, che coinvolge le grosse aziende pubbliche e private (comprese le coop), politici di entrambi gli schiera-

menti (notare che Imposimato era parlamentare eletto nelle liste Pci-Pds) e la criminalità organizzata: mafia e camorra. Emerge una realtà rovesciata, in cui i difensori della legalità e dell'interesse generale appaiono collusi con la malavita e dediti alla cura dei propri (mala)affari.

Per la cronaca, Imposimato, minacciato di morte, dovrà abbandonare la sua città e rinunciare, nel 1996, a ricandidarsi. Quando poi andrà a raccontare i risultati della sua inchiesta (nella commissione parlamentare) al neopresidente del Consiglio, Prodi, questi, visibilmente imbarazzato, lo metterà cortesemente alla porta senza ulteriori commenti.

Crediamo che questi fatti siano determinanti per capire l'accanimento con cui gli esponenti di schieramenti, che si vorrebbero alternativi, mostrino una commovente comunità d'intenti nel difendere la bontà del progetto Tav in Val di Susa.

Abbiamo ritenuto così illuminante il libro da decidere di regalarlo ai nostri iscritti. Chi fosse interessato ce lo può richiedere per l'acquisto a prezzo fortemente scontato.

LUNARDI: IL MINISTRO DEL TAV

La sua carriera inizia nel 1967 con l'impresa Cogefar, segue la progettazione e la realizzazione di grandi opere in Italia e all'estero, in particolare i grandi trafori del Gran Sasso e del Frejus. Diventa consulente dell'istituto nazionale di fisica nucleare per il laboratorio del Gran Sasso.

Con la **Roksoil**, fondata nel 1979, progetta e partecipa ad un elenco infinito di opere.

Consigliere a Palazzo Chigi di Giovanni **Goria** negli anni d'oro del costruttore Dc Leonardo Logarini (30 anni per fare 7 Km. di tangenziale ad Ancona), braccio destro di Remo **Gaspari** per l'alluvione in Valtellina, membro della commissione "Grandi rischi" con Vito Lattanzio, progettista di **Rutelli** per la metrò

di Roma.. Nel 1999 è stato nominato presidente della commissione di indagine sul disastro del Monte Bianco e nello stesso tempo della Spea (della società autostrade). La Spea, un mese prima, aveva firmato con la Roksoil il progetto esecutivo per l'autostrada della Val Trombia e la ristrutturazione del traforo.

Diventato ministro di Berlusconi ha bloccato il decreto Nesi che proibiva il tunnel monotubo in Val Trompia salvando le progettazioni in corso realizzate dalla sua società.

L' 11 giugno 2001 ha risolto legalmente il conflitto di interessi dimettendosi dalle cariche direttive della Rocksoil e ha poi trasferito la proprietà del capitale alla moglie e ai figli.

La società Rocksoil ha fornito la propria consulenza e assistenza al consorzio Cavet per il progetto alta velocità Bologna-Firenze, in particolare per 11 gallerie!! Per ovviare al problema dell'indagine giudiziaria sul danno ambientale per lo smaltimento del materiale estratto dalle gallerie ha inserito in un decreto legge un codicillo: "Le terre e le rocce da scavo anche di galleria non costituiscono rifiuti anche se contaminate da sostanze inquinanti derivate dalle attività di escavazione, perforazione e costruzione".

A nome del governo il ministro Lunardi intende accelerare le opere pubbliche smantellando le regole e le procedure per la valutazione d'impatto ambientale e il coinvolgimento delle comunità locali, attraverso la **legge obiettivo**. Questa legge è il vero scandalo della lobby della cementificazione: una legge centralista che sottrae competenze agli enti locali nella programmazione economica con la giustificazione dell'improrogabilità e dell'interesse nazionale. Basta che il ministro dica che l'opera è strategica e urgente per andare in deroga a tutte le norme europee e italiane sulla trasparenza degli appalti e cancellare ogni forma di tutela dell'ambiente.

MA IL BRENNERO È MOLTO PIÙ URGENTE

di Andrea Boitani e Marco Ponti
"Il Sole - 24 Ore" 22/11/2005

Tralasciando preoccupazioni ambientaliste ed esasperati localismi, occorre capire se la Tav Torino-Lione sia veramente così strategica per l'Italia o se vi siano altre grandi opere ferroviarie più urgenti. Il progetto si compone, in realtà, di tre parti. Quella al centro dell'attenzione è solo la tratta di valico italo-francese, di 79,5 km. Quasi interamente in galleria (64 km), collegherebbe St. Jean de Maurienne in Francia e Bussoleno in Piemonte. In queste due località vi sarebbe la connessione con la linea storica, almeno finché le tratte tra Bussoleno e Torino e tra St. Jean e Lione non saranno completate.

E da qui la prima osservazione: date le caratteristiche del progetto, la parte di valico sarà fruibile solo quando sarà completata, tra il 2018 e il 2020. Fino ad allora, i treni continueranno a percorrere la linea storica. Quanto è lecito che sia differita la disponibilità di un'infrastruttura per continuare a definirla strategica? Secondo le stime del Gli (Gruppo di lavoro intergovernativo italo-francese) lo stato della domanda di traffico sulla tratta Torino-Lione (nel '97) era così riassumibile: 10,1 milioni di tonnellate di merci per anno e 1,3 milioni di passeggeri per anno, di cui il 60% in transito notturno. Nel 2004 il traffico merci è sceso a 8,5 Mtonn/anno. Il traffico passeggeri era ed è rimasto irrisorio. La concorrenza dei voli low cost tra Genova, Milano o Torino e Parigi rende prevedibile un'ulteriore diminuzione del traffico passeggeri. Pochi sono i passeggeri che vanno soltanto da Torino a Lione e viceversa.

Tenendo conto della realizzazione dei valichi ferroviari svizzeri del Gottardo e del nuovo Loetschberg, il traffico merci sulla linea storica per il valico di Modane salirebbe a 12,1 Mtonn/anno nel 2015. Una previsione ottimistica, che non ha considerato la diminuzione di traffico degli ultimi anni. Con il potenziamento della linea esistente, la capacità della tratta potrebbe arrivare a 20 Mtonn/anno. Se venisse realizzato e se ogni camion in transito per i valichi stradali ve-

nisse tassato per ulteriori 100 euro, la domanda ferroviaria per Modane potrebbe salire fino a 16,9 Mtonn/anno nel 2015.

Con la realizzazione del progetto Av (mantenendo la tassa sui camion), la domanda potrebbe arrivare fino a 21,1 Mtonn/anno. Ma su queste previsioni di domanda bisogna fare la tara: esse infatti non contano che la domanda tende a crescere in valore, ma non altrettanto in peso (si commerciano beni più pregiati e meno materie prime). La capacità della nuova linea sarebbe di 40 Mtonn/anno, da aggiungere alle 10 della linea storica così com'è o delle 20 della linea storica potenziata. Dunque, se si realizza la Av, la capacità sarebbe di 50-60 Mtonn/anno contro una domanda, se va bene, di 21,1. Inoltre si sta raddoppiando la linea ferroviaria costiera con la Francia, che non è molto distante dalla Val di Susa, quindi altra capacità aggiuntiva. Si realizzerebbe, dunque, un'opera per far rimanere inutilizzata dal 58 al 65% delle sue capacità.

Il costo della sola tratta di valico stimato dalla società Ltf (aggiornato al 2003) è di 6,7 miliardi, con una crescita dal 2000 (stime Gli) del 17 per cento. Applicando lo stesso tasso di crescita medio annuo, oggi le previsioni dovrebbero essere di un costo pari a 7,46 miliardi; l'Italia si farà carico del 63 % dei costi non coperti dalla Ue e la Francia del 37 per cento. Per la tratta italiana è stimabile un costo di 4,6 miliardi, cui vanno aggiunte le spese per adeguare il nodo di Torino e quelle per il potenziamento della linea storica.

Le previsioni più accreditate ritengono che il costo per il bilancio pubblico italiano dovrebbe aggirarsi intorno ai 13 miliardi. Probabile poi che i costi lieviteranno: l'esperienza internazionale insegna che i costi delle opere ferroviarie sono in media più alti del 30% rispetto alle previsioni. Se così fosse, il costo per il bilancio italiano salirebbe a circa 17 miliardi. Non c'è forse il rischio che un costo così ingente porterà ritardi nei finanziamenti e quindi nella realizzazione dell'opera? Secondo quali criteri può definirsi strategica un'opera i cui costi, peraltro sottostimati, superano largamente i benefici, stimati generosamente?

Un altro punto interessante scaturisce dall'analisi sui costi-benefici del valico del Brennero. L'analisi, condotta da ricercatori del Politecnico di Milano, sottostimando la

crescita della domanda e sovrastimando i costi, ha mostrato come il valore attuale netto per la collettività di tale opera sarebbe positivo, anche tenendo conto del costo opportunità dei fondi pubblici. In effetti, il quadruplicamento dell'asse ferroviario del Brennero, ha costi finanziari inferiori alla Torino-Lione: nel 2003 si stimava un costo complessivo (per il 50% di competenza italiana) di 2,6 miliardi.

Anche rivalutandolo allo stesso tasso annuo con il quale si è rivalutato il costo della Torino-Lione, si arriverebbe a 3 miliardi, 3,9 applicando l'extra-costi del 30 per cento. Già oggi, la domanda sia per le merci che per i passeggeri è più alta e ha un più elevato tasso di crescita sulla tratta Verona-Monaco che non sulla Torino-Lione. Infine, l'opera potrebbe essere completata nel 2011 e non nel 2020, fatti salvi i ritardi consueti. Ma se tante risorse pubbliche verranno impegnate per la Torino-Lione, che cosa resterà per il Brennero? Qualcuno dirà che bisogna fare l'una e l'altra opera e altre ancora. Ma, date le limitate risorse a disposizione, questo significa dispersione dei finanziamenti e rallentamento delle realizzazioni, anche delle opere utili e urgenti.

LUOGHI COMUNI...

Luogo comune n.1

SENZA LA TORINO-LYON IL PIEMONTE SAREBBE ISOLATO DALL'EUROPA.

In realtà il Piemonte è già abbondantemente collegato all'Europa e soprattutto attraverso la Valle di Susa. In questa valle esistono già due strade statali, un'autostrada e una linea ferroviaria passeggeri e merci a doppio binario. Esiste perfino la cosiddetta autostrada ferroviaria (trasporto dei TIR su speciali treni-navetta). Sono tutte linee di collegamento con la Francia attraverso due valichi naturali (Monginevro e Moncenisio) e due tunnel artificiali (Frejus ferroviario e autostradale). Il tutto in un fondo-valle largo in media 1,5 km ! A fatica ci sta anche un fiume, la Dora Riparia, che di tanto in tanto va in piena...

Luogo comune n.2

LE LINEE FERROVIARIE ESISTENTI SONO SATURE.

In realtà l'attuale linea ferroviaria Torino-Modane è utilizzata solo al 38% della sua

capacità. Le navette per i TIR partono ogni giorno desolatamente vuote. (Ma sono state riscoperte e prese d'assalto nel periodo di chiusura del Frejus per incendio). Il collegamento ferroviario diretto Torino-Lyon è stato soppresso per mancanza di passeggeri. E il flusso delle merci -previsto da chi vuole l'opera in crescita esponenziale -è invece sceso del 9% nell'ultimo anno!

Luogo comune n.3

LA TORINO-LYON E' INDISPENSABILE AL RILANCIO ECONOMICO DEL PIEMONTE.

In realtà è vero il contrario. Togliendo risorse (è tutto denaro pubblico) alla ricerca, all'innovazione e al risanamento dell'industria in crisi profonda (Fiat e non solo), il TAV sarà la mazzata finale all'economia piemontese.

Luogo comune n.4

IL TAV TOGLIERA' I TIR DALLA VALLE.

In realtà tanto per cominciare, i 10/15 anni di cantiere necessari a costruire la Torino-Lyon porteranno sulle strade della Valle e della cintura di Torino qualcosa come 500 camion al giorno (e alla notte) per il trasporto del materiale di scavo dai tunnel ai luoghi di stoccaggio. Con grande aumento di inquinanti e polveri. Finita la apocalittica fase di cantiere e realizzata la Grande Opera, chi ci dice che le merci passeranno dall'autostrada alla nuova ferrovia? Anzi. I promotori dell'opera e recenti studi di ingegneria dei trasporti ci dicono che solo l'1% dell'attuale traffico su gomma si trasferirà sulla ferrovia. Bel vantaggio!

Luogo comune n.5

I VALSUSINI SONO EGOISTI. NON PENSANO AGLI INTERESSI DELL'ITALIA.

In realtà attraverso la Valle di Susa, attualmente, passa già il 35% del totale delle merci che valicano le Alpi! Lungo l'Autostrada del Frejus passano circa 4.500 TIR al giorno, contro i 1.500 del Monte Bianco, in val d'Aosta, dove il numero dei TIR è stato limitato per legge.

Luogo comune n.6

LA TORINO-LYON PORTA LAVORO AI PIEMONTESI.

In realtà come già sta succedendo per tutte le infrastrutture in corso, si tratterebbe di lavoro precario, per mano d'opera in gran parte extracomunitaria. Inoltre le ditte appaltatrici si porterebbero tecnici e operai dalla loro Regione (ditte e buoi dei paesi suoi). Per i comuni della Valle di Susa e della cintura di

Torino arriverebbe invece un bel problema: la mafia. Turbative d'asta sono già state individuate per la fase di sondaggio geologico a carico di uomini politici piemontesi e non... figurarsi per la realizzazione dell'opera!

Luogo comune n.7

LA LINEA E' QUASI TUTTA IN GALLERIA. CHE MALE FA?

In realtà fa malissimo. Il tracciato prevede una galleria di 23 km all'interno del Musinè, montagna molto amiantifera. La talpa che perforerà la roccia immetterà nell'aria un bel po' di fibre di amianto. Invisibili e letali. Il vento le porterà dappertutto. Il foehn le porterà fin nel centro di Torino. Respirare fibre di amianto provoca un tumore dei polmoni (mesotelioma pleurico) che non lascia scampo. L'amianto è un materiale fuori legge dal 1977. Scavare gallerie in un posto così è illegale e criminale. E ancora: il tunnel Italia-Francia di 53 km scavato dentro al Massiccio dell'Ambin incontrerà (oltre a falde e sorgenti che andranno distrutte) anche roccia contenente uranio. E ancora: una linea in galleria si porta appresso tante gallerie minori, trasversali a quella principale. Si chiamano gallerie di servizio, o più simpaticamente, 'finestre'. Ce ne saranno 12! Con altrettanti cantieri, tutti a ridosso di centri abitati. Sarà un inferno di rumore, polvere, camion avanti e indietro per le strette vie dei paesi, di giorno e di notte, per 15 anni almeno. E ancora: la perforazione di tratti montani così lunghi vicino a centri densamente abitati potrà prosciugare le falde idriche e gli acquedotti, come accaduto per le gallerie TAV del Mugello, oggetto di processi per disastro ambientale. E ancora: la viabilità sarà stravolta. Verranno costruiti sovrappassi in corrispondenza di ogni cantiere. Forse queste nuove strade saranno calcolate come compensazioni all'impatto ambientale dell'opera? (per averne una vaga idea, farsi un giro sull'autostrada Torino-Milano osservando i guasti della tratta TAV Torino-Novara).

Luogo comune n.8

QUEST'OPERA FA BENE ALL'ECONOMIA, PERCHE' METTE IN MOTO CAPITALI PRIVATI.

In realtà il costo stimato di 20 miliardi di euro è tutto a carico della collettività. Tutto denaro pubblico, ma affidato a privati, secondo la diabolica invenzione del general contractor. Garantisce lo Stato Italiano. Nessun privato ci metterà un euro, soprattutto dopo l'esperienza del tunnel sotto la Manica che ha mandato in fallimento chi ne aveva ac-

quistato i bond. I tantissimi soldi che servono a quest'opera verranno tolti alle linee ferroviarie esistenti (già disastrate), a ospedali, scuole, e a tutti i servizi di pubblica utilità, e allo sviluppo delle energie rinnovabili destinate a sostituire il petrolio. E ancora: è già previsto che la nuova linea ferroviaria Torino-Lyon avrà altissimi costi di gestione e che sarà in perdita per decine e decine di anni. E ancora: nonostante la maggior parte del tracciato sia in territorio francese, il governo italiano si è impegnato a sobbarcarsi il costo dei due terzi della tratta internazionale (Borgone - St.-Jean-de-Maurienne). Tanto paghiamo noi.

Luogo comune n.9

CHI E' CONTRO LA TORINO-LYON E' CONTRO IL PROGRESSO.

In realtà è vero il contrario. Il progresso non deve essere confuso con la crescita infinita. Il territorio italiano è piccolo e sovrappopolato, le risorse naturali (acqua, suolo agricolo, foreste, minerali) sono limitate, l'inquinamento e i rifiuti aumentano invece senza limite, il petrolio è in esaurimento. Progresso vuol dire comprendere che esistono limiti fisici alla nostra smania di costruire e di trasformare la faccia del pianeta. Progresso vuol dire ottimizzare, rendere più efficiente e durevole ciò che già esiste, tagliare il superfluo e investire in crescita intellettuale e culturale più che materiale, utilizzare più il cervello dei muscoli. Il TAV rappresenta l'esatto contrario di questa impostazione, è un progetto vecchio e ormai anacronistico, che prevede una crescita infinita nel volume del trasporto merci (che poi saranno i rifiuti di domani), privilegia come valore solo la velocità e la quantità, ignora la qualità, ovvero se e perché bisogna trasportare qualcosa.

IL MOVIMENTO NO TAV

Ci hanno sempre raccontato che i francesi erano tutti a favore della Tav.

Che ci faceva, allora, una delegazione di 30 sindaci francesi alla manifestazione del 17 dicembre 2005 a Torino, contro la Tav?

**LETTERA ALLA BRESSO DI
BARBARA DEBERNARDI,
SINDACO DI CONDOVE
(VALLE DI SUSÀ)**

Cara Presidente,
scusa il tu, forse troppo confidenziale, dovuto al fatto che, pur se fra grandezze incommensurabili, ci troviamo ad essere colleghe nel delicato compito di amministrare la cosa pubblica.

E' la prima volta che ti scrivo, anche se non è la prima volta che mi sento profondamente offesa dalle tue argomentazioni in merito al tema dell'alta velocità. Tuttavia, poiché per abitudine evito di esprimere giudizi su cose che non conosco direttamente, fino ad oggi ho tenuto per me il disappunto e il disagio. Martedì, però, alla trasmissione "10 minuti" di RAI 2 purtroppo c'ero. Ero seduta lì, insieme ai miei colleghi sindaci e ho potuto ascoltarti in diretta quando hai raccontato agli italiani che i valsusini non sono in maggioranza contrari il TAV.

Ti ho sentita bene, quando hai detto loro che il rifiuto dell'opera viene dalla scarsa conoscenza dei progetti. E ho fatto un salto sulla sedia quando hai chiuso vagheggiando di treni veloci che porteranno gli sciatori sulle nostre montagne. Treni che di certo non potranno essere quelli destinati a correre sulla nuova Torino-Lione, che come sai è oggi immaginata per il traffico merci. Ma questo è un dettaglio che sapientemente hai taciuto.

Vorrei poterti raccontare la frustrazione di quei dieci minuti di trasmissione, in cui non ci è stato dato il modo di replicare e di raccontare al resto dell'Italia che la grande maggioranza della Valle è contraria all'opera e che i progetti li conosciamo bene, fin nei più sordidi dettagli. Ho qui

sulla mia scrivania l'ultima alzata d'ingegno della Ingerop, recapitatoci un mese fa.

Tu, piuttosto, quel progetto, con un nastro trasportatore di 30 Km per portare a spasso lungo la Valle lo smarino, lo hai visto? Se non lo hai visto, ti conviene dargli una sbirciatina, prima di esprimere giudizi affrettati.

Se invece lo conosci quanto noi, allora martedì sera, sapendo di mentire, hai mentito a noi e agli italiani. E ciò offende la tua e la nostra intelligenza, la tua e la nostra dignità.

Parlare di frustrazione per una serata televisiva andata in malora tuttavia non ci porta da nessuna parte. E allora ti faccio una promessa e una proposta.

La promessa è che non mi lascerò più trascinare in teatrini come quello allestito l'altra sera su RAI 2, in cui alle "verità" precostituite si cerca di attribuire la veste dignitosa di un confronto fra pari.

La proposta è di poterci finalmente incontrare, senza i comodi filtri televisivi. Tu ed io, attorno ad un tavolo. E sul tavolo i progetti, le carte, gli studi che in anni si sono accumulati.

Tu, con tutta la tua matura esperienza politica, io con tutta la mia recente esperienza di chi è ancora convinto che la politica possa essere una cosa alta e pulita. Voglio poter discutere con te di questi progetti e voglio poterti guardare dritto negli occhi, mentre mi dici che quei progetti ad alta velocità sono il bene dell'Italia e anche della mia Valle, così come hai detto l'altra sera.

E sai perché sogno questo confronto? Perché spero ancora di vedere apparire, nel fondo dei tuoi occhi, la sana ombra dell'incertezza e il coraggio del dubbio.

Il coraggio di dire che forse le ottantamila persone che ieri hanno camminato con me, tra Bussoleno e Susa, potrebbero aver ragione.

Il coraggio di dire che forse sull'alta velocità in Valle di Susa ti sei sbagliata. Spero di incontrarti presto.

Barbara Debernardi, Sindaco di Condove

DA LUCA MERCALLI

SOCIETÀ METEOROLOGICA ITALIANA

Carissimi, è stata una giornata epica qui in Val Susa. Sembrava di essere tornati nel medioevo più oscuro (anzi, ora ci siamo dentro). Non solo per il cielo cupo e nebbioso particolarmente malinconico tra i castagni ingialliti alla base del Rocciamelone.

Sono appena tornato dai luoghi di guerra civile e ho la nausea. Fortunatamente non per un pugno in pancia; ho evitato i manganelli portando in giro un collega giornalista della Radio Svizzera Italiana.

Ma ho il vomito per quello che ho visto, indegno di un paese civile e democratico.

Oltre mille poliziotti, carabinieri anti-sommossa e finanziari lanciati contro la gente comune, come se fossimo stati i peggiori delinquenti (quelli, invece, tranquilli agiscono impuniti... dove avete mai visto 1000 uomini in assetto di guerra, dico mille, fare un'operazione di polizia contro malviventi o truffatori?). Fin da ieri sera centinaia di persone, pensionati, studenti, di tutti insomma, hanno dormito nei boschi, braccati come fiere selvatiche, per essere pronti all'alba a fronteggiare le ruspe.

Così è stato, in mezzo ai boschi alle sei di stamattina sono arrivati i blindati, sembrava di essere a Baghdad. I Sindaci in prima linea, rappresentanti dei cittadini regolarmente eletti, presi a sberle dai carabinieri, con frasi del tipo: "Lei chi crede di rappresentare con quella fascia tricolore?" Altri presi a

cazzotti e buttati a terra, gente con le mani alzate e disarmata, che ribadiva la protesta PACIFICA, spostata di peso dai prati espropriati. Vigili urbani che proteggevano i propri concittadini ARRESTATI (e poi rilasciati) dalla polizia di stato: ma come, Stato contro Stato? Chi è più ufficiale? Un pubblico ufficiale che difende il suo territorio dall'arroganza e dalla rapacità delle lobby cementiere o gli agenti aizzati da Roma dal ministro-talpa Lunardi?

Eppure le interviste che abbiamo raccolto erano di una maturità sorprendente: manifestanti maturi e competenti, gente che citava Gandhi e il picco del petrolio. **Gente che si chiedeva cosa mai dovremo trasportare tra vent'anni sui questi treni super-iper-mega, quando non si fanno funzionare decentemente nemmeno quelli che abbiamo ora. Gente che chiedeva di impiegare 15 miliardi di euro non per bucare un'ennesima volta le Alpi, ma per gli ospedali, per le energie rinnovabili, per il risanamento ambientale.**

Tanto per fare esercizi di termodinamica della follia: 15 milioni di m3 di roccia estratta dalla galleria di 54 km sotto il Moncenisio non fanno dove metterli. Ecco la brillante soluzione pensata dai progettisti: l'imbocco del tunnel è a circa 600 m, a 2000 m c'è la cava dalla quale fu prelevato il pietrisco per la costruzione della diga del Moncenisio nel 1968. Dunque, riempiamo la cava con lo smarino e il gioco è fatto! Con un nastro trasportatore lungo 16 km eleviamo rocce della densità di 2500 kg/m3 su 1400 m di dislivello. Solo la deriva dei continenti è capace di tanto, ma lavora con incrementi di 1 mm all'anno. Capite cosa vuol dire il delirio dell'energia facile?

E noi stiamo qui a pensare di risparmiare pochi miseri watt isolando il tetto o andando sul motorino elettrico...

I vecchi della montagna, fermi di fronte ai blocchi della polizia, dicevano che sono passati solo 60 anni da quando le bande partigiane facevano gli stessi sentieri inquisite dai tedeschi. Pensate a queste cose quando tra tre mesi vi

presenteranno la Val di Susa imbellettata per le olimpiadi invernali.

Boh, ora sono troppo scosso per proseguire, rischio di scrivere stupidaggini. Ne ripareremo a sangue meno bollente. Grazie per i vostri messaggi di solidarietà...

Luca Mercalli

**SI ALLEGA LA LETTERA
CHE UNA SIGNORA DI
MOMPANTERO HA
RICEVUTO LUNEDÌ SCORSO
DA LTF**

(NdR: eravamo nella fase di avvio dei sondaggi).

Hanno dichiarato in ogni sede che: i carotaggi fatti nel comune di Mompantero servono esclusivamente per conoscere la composizione geologica delle rocce della valle (carotaggi geotecnici e non geognostici), come richiesto dai tecnici della commissione Rivalta nell'interesse dei cittadini della valsusina, e non per la costruzione della Torino Lyon.

Nella lettera riprodotta in allegato il direttore di LTF Ing. Comastri (rappresentante di LTF nella commissione Rivalta), indagato dalla magistratura per turbativa d'asta e altri reati connessi, scrive chiaramente che i carotaggi che verranno fatti nel comune di Mompantero:

- sono parte della REALIZZAZIONE DEL NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE, TRATTA ITALIANA DELLA PARTE COMUNE ITALO FRANCESE DELLA SEZIONE INTERNAZIONALE;
- sono indagini GEOGNOSTICHE, geofisiche, topografiche ed altre operazioni connesse;
- le autorizzazioni di esproprio e di accesso sono sempre quelle notificate il 25/11/2004 e il 6/4/2005 (ben prima dell'istituzione della commissione Rivalta) e utilizzabili solo per la REALIZZAZIONE DEL NUOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO TORINO-LIONE, TRATTA ITALIANA DELLA PARTE COMUNE ITALO FRANCESE DELLA SEZIONE INTERNAZIONALE.

Almeno i nostri sindaci, a questo punto, dovrebbero convincersi che i sondaggi che ci propongono sono un volgare trucco per far accettare alla

gente la nuova linea TORINO LIONE (per chi non se lo ricordasse è il SI TAV) che loro sono strumentalizzati al fine di gabbare il popolo, e che la gente li riterrà responsabili.

A questo punto è lampante, chiaro e inequivocabile anche per gli imbecilli, che dire SI ai sondaggi vuol dire accettare l'inizio dell'opera alla faccia del NO TAV.

I sindaci, in buona fede,:

- ci hanno detto che andavano ai giovedì del ferroviere per spiegare le nostre ragioni, le criticità del TAV e il primo settembre scopriamo da una DELIBERA UFFICIALE DELLA REGIONE PIEMONTE che in realtà si sedevano (a loro insaputa?) ad un tavolo di concertazione per la linea alta velocità - alta capacità Torino Lyon;

- ci hanno detto che andavano a Roma a degli incontri al ministero delle infrastrutture e poi scopriamo che in realtà (a loro insaputa?) partecipavano alla pre-conferenza dei servizi per la costruzione della linea alta velocità - alta capacità Torino Lyon;

- ci hanno detto che i sondaggi sulla tratta internazionale erano sondaggi geologici che non c'entravano affatto con la linea alta velocità - alta capacità Torino Lyon, adesso scopriamo che (a loro insaputa?) anche questa è una penosa, grandissima bugia.

ADESSO BASTA!

I valsusini hanno il diritto di non essere più presi in giro.

I sindaci che hanno cambiato idea e bandiera lo dicano chiaramente e smettano di nascondersi dietro le vecchie delibere NO TAV.

Gli altri seguano l'esempio degli amministratori di Bruzolo e senza perdere tempo rideliberino l'opposizione al TAV e l'opposizione ai sondaggi.

Il NO TAV non si può mediare.

Ora e sempre NO TAV = NO SONDAGGI.

() la lettera è pubblicata in ultima pagina*



TAV: AMIANTO E URANIO

Rischi di esposizione ad amianto e uranio causati dai lavori di costruzione della linea ad alta velocità

30-05-2004

Fonte: *Medici di base Val di Susa*

TAV/TAC: I PROGETTI

La RFI (Rete Ferroviaria Italiana) ha presentato, nel mese di dicembre 2003, il progetto preliminare della linea TAV/TAC per la tratta nazionale della Torino-Lione. La tratta, da Settimo Torinese a Bruzolo, ha una lunghezza complessiva di circa 44 km, e prevede, rispetto al precedente progetto, una galleria unica da Grange di Brione a Borgone (galleria Musinè-Gravio) di quasi 23 km con il passaggio in galleria anche nella zona di Caprie. Allo scavo principale andrebbero inoltre ad aggiungersi almeno tre "finestre di sicurezza", ovvero gallerie secondarie in località Rivera, Caprie e Grangetta. Per quanto riguarda invece la tratta internazionale, il progetto prevede il cosiddetto tunnel "di base" di 53 km, da Venaus a St. Jean-de-Maurienne.

L'AMIANTO

Nel gennaio 2003 un'equipe di geologi del centro di Geotecnologie dell'Università di Siena ha svolto, per conto di RFI, un'indagine finalizzata alla ricerca di amianto nelle rocce della bassa valle, con prelevamento di 39 campioni in 29 punti di osservazione, ubicati nel territorio compreso fra Grange di Brione e Condove. In circa la metà dei campioni esaminati è stata riscontrata la presenza di amianto in diverse forme. Sulla base di questo studio RFI ha valutato l'estrazione di materiale roccioso contenente amianto: il volume previsto è di 1.150.000 metri cubi (per avere un'idea si pensi ad un grattacielo di base 50 per 50 alto 460 metri); è previsto che circa la metà (500.000 mc) di questo materiale venga stoccato in località Tetti

S. Mauro (Almese); dal progetto non risulta previsto un piano di sicurezza che possa impedire la dispersione di fibre d'amianto durante le fasi di lavorazione e di stoccaggio.

IL MESOTELIOMA

Tra le malattie causate dall'amianto, il mesotelioma, tumore maligno della pleura, è sicuramente la più grave. Si manifesta dopo 15-20 anni dall'inalazione di particelle di amianto, ma ha una mortalità del cento per cento e conduce a morte in media entro nove mesi dalla diagnosi. Non esiste esposizione sicura, cioè non esiste una soglia di esposizione al di sotto della quale l'amianto sia innocuo. Nella nostra provincia si verificano ogni anno 5 decessi per mesotelioma ogni 200.000 abitanti: è una percentuale molto più alta rispetto a quella nazionale. Nel caso di una prolungata esposizione ambientale, come quella che dovrebbe derivare dalla movimentazione di più di un milione di tonnellate di rocce contenenti amianto, i casi di questa malattia potrebbero aumentare di molto.

L'URANIO

Nel massiccio d'Ambin attraversato dal traforo sono presenti numerosi giacimenti di uranio, come documentato dal CNR fin dal 1965; per maggior precisione il materiale presente è pechblenda, forma notevolmente radioattiva; non è conosciuta per il momento una previsione di LTF (la società che gestirà la costruzione della tratta internazionale) sulla quantità di uranio che potrà essere contenuto nel materiale estratto (cosiddetto smarino): ben 15 milioni di metri cubi, pari a sei volte il volume della piramide di Cheope. L'uranio si disperde nell'aria e può essere inalato, ma soprattutto contamina le falde acquifere e va ad inquinare i corsi d'acqua che possono essere utilizzati per l'irrigazione.

LINFOMI

L'uranio, se inalato o ingerito, provoca contaminazione interna e può essere cau-

sa di linfomi. Un recente studio dell'Istituto Superiore di Sanità ha evidenziato un incremento di linfomi di Hodgkin nei militari impiegati in missione di pace nei Balcani ed esposti all'uranio impoverito: ben il 236% in più rispetto alla popolazione non esposta. L'uranio che potrebbe essere estratto nelle nostre zone è notevolmente più radioattivo di quello impoverito a fini bellici.

CONCLUSIONI

La situazione che si prospetta per il nostro territorio è, a nostro avviso, estremamente preoccupante, tale da configurare la concreta possibilità di severi danni alla salute pubblica. Come medici operanti in Val di Susa crediamo sia nostro dovere pretendere che siano attivate misure di sicurezza tali da impedire la contaminazione del nostro territorio.

BREVI VALUTAZIONI

MEDICHE

**DI IMPATTO AMBIENTALE RELATIVE
ALLO STUDIO COMMISSIONATO DA
R.F.I. PER PROGETTAZIONE
ITALFERR.**

Orbassano, 7 gennaio 2004

Da detto studio si conferma la presenza di amianto in varietà e forme diverse nell'ammasso roccioso presente lungo il percorso progettato per il potenziamento della linea ferroviaria Bussoleno-Torino nell'ambito del cosiddetto "treno ad alta capacità-velocità", parte del cosiddetto "corridoio 5".

Per la realizzazione delle gallerie previste per oltre 23 chilometri, il volume dei materiali contenenti amianto da scavare prima, movimentare poi e infine stoccare è stato stimato in oltre un milione di metri cubi (1.151.000), volumi peraltro passibili di aumenti anche significativi.

La possibilità che si verifichino condizioni di rischio sanitario è assolutamente rilevante per quanto riguarda le attività di scavo e di movimento terra; ciò con tutti i problemi di tutela della salute dei lavoratori addetti a tali compiti. Analoghe preoccupazioni riguardano però anche le popolazioni della bassa Vai di Susa, a causa della dispersione di fibre di amianto nell'aria, nei terreni e nelle acque del territorio.

In particolare vivissime perplessità sono legate allo stoccaggio di 500.000 metri cubi di materiale di risulta degli scavi nelle rocce amiantifere, nella area individuata sul territorio di Almese presso la confluenza dei torrenti Messa e Morsino, affluenti di sinistra della Dora Riparia.

Non risulta prevista la realizzazione di opere idonee a evitare l'infiltrazione delle falde acquifere sotterranee, dei torrenti succitati, ora utilizzati per il sistema delle acque potabili, e anche a scopo irriguo a valle di detta area di stoccaggio; inoltre la dispersione nell'aria sarà massiva con un deposito dei materiali a cielo aperto, similmente alla cava di Balangero.

Con il rischio aggiuntivo che la dispersione aerea delle fibre di amianto sarà facilitata dai venti che comportano importanti spostamenti di masse d'aria in tutta la Vai di Susa.

Il combinato disposto di tutte queste situazioni comporterà gravi rischi sanitari per la popolazione e corrispondenti gravi "carichi" legali per i responsabili di tale inquinamento.

Si ricorda che l'esposizione all'amianto, anche non legato ad attività lavorativa, correla con gravi patologie, tra cui il Mesotelioma malattia tumorale maligna a prognosi infausta in tempi assai brevi: dal momento della diagnosi di mesotelioma al decesso del paziente il tempo che intercorre è di 275 giorni (dato statistico sec. European Journal of Cancer febbraio 2003), quali che siano le terapie instaurate.

Si espone quanto sopra come contributo alla conoscenza del problema di impatto ambientale legato alle opere in fase di progettazione e al relativo rischio amianto.

Dott. Edoardo Gays

Specialista Oncologo
Dirigente Medico Struttura Complessa a Direzione Universitaria Medicina Interna I
Azienda Ospedaliera S. Luigi Orbassano


LYON TURIN FERROVIAIRE

Le Directeur Général

Pregiatissimo/a
[Redacted]
[Redacted]

Chambéry, le 30/09/2005
Prot. 3454/EO/89/DG/05

COMUNE DI MOMPANTERO (TO)
N. PIANO 4
N. PRATICA 4

Oggetto: Realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, tratta italiana della parte comune italo-francese della sezione internazionale.
Indagini geognostiche, geofisiche, topografiche ed altre operazioni connesse.

Facendo seguito alla nostra lettera prot. 2207/EO/605/AJM/04 del 25.11.04 e all'Autorizzazione all'accesso prot. n° 7/2005 DCI. TO. U.E. in data 03/03/2005 del Dirigente dell'Ufficio per le espropriazioni di Torino di R.F.I. S.p.A., Società delegata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con D.M. 60-T del 28/11/02, ai sensi dell'art. 6, comma 8, D.P.R. n. 327/01, ad emanare tutti gli atti del procedimento espropriativo nonché ad espletare tutte le attività al riguardo previste dal D.P.R. 327/01 a voi notificata con nostra lettera prot. 2696/EO/704/AJM/05 del 06.04.2005, Vi informiamo che il 18/10/2005 la scrivente società intende dare inizio alle operazioni di cui in oggetto e che la S.V. potrà assistere alle suddette operazioni, anche mediante persone di fiducia purché dotate di apposita delega.

L'elenco del personale autorizzato e dei mezzi che potranno accedere alla Vostra proprietà sono quelli indicati nel decreto di accesso a Voi già notificato con precedente comunicazione prot. 2696/EO/704/AJM/05 del 06.04.2005.

Infine vi ricordiamo che chiunque si opponga, tolga paletti, picchetti o altri segnali infissi nel terreno incorrerà nelle sanzioni di legge e che eventuali atti volti alla turbativa dell'accesso o di ostacolo alla operazioni previste verranno perseguiti a norma delle vigenti disposizioni di legge.

Paolo COMASTRI
[Signature]

Lyon Turin Ferroviaire Société par Actions Simplifiée au capital de 1.000.000 Euro RCS Chambéry 439 556 952 TVA FR 03439556952	Siège social 1091, avenue de la Boisse 73026 Chambéry Cedex France Tél. (33) 04 79 68 56 50 Fax (33) 04 79 68 56 75	Etablissement secondaire Galleria S. Federico, 16 10121 Torino - Italia Tél. (39) 011 55 79 221 Fax (39) 011 55 79 236
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

le nostre sedi:

Torino, Corso Marconi 34
Tel. 011655454 fax 0116680433
<http://www.cub.it/>
sallca.cub@libero.it

Milano, Viale Lombardia, 27
Tel. 0270631804/0270634875
fax 0270602409

**Tutte le richieste di chiarimenti,
informazioni sono gradite**
questo numero è stato preparato dalla
Segreteria Nazionale del CUB-SALLCA
Finito in redazione il 31/12/2005