SETTIMANALE 29 GENNAIO / 4 FEBBRAIO 2010 CANTIERI SOCIALI ANNO XII N. 3 € 3

CARTA

Poste italiane spa - spedizione in a. p. D.L. 353/03 [conv. L. 46/04] art. 1 comma 1, DCB [Roma]

Tanto Abbiamo Vinto

Valle di Susa Decine di migliaia No Tav, il fiasco Pd, Il presidio incendiato di notte e le ferrovie in coma **Migranti** Da Rosarno a Roma **Ottanta** Un decennio al contrario **Haiti** Raúl Zibechi

CLAN DESTINO

Devono essere disperati, i **sostenitori** della Tav in Val di Susa, per ricorrere a metodi come l'**incendio** doloso, in piena notte, dei presidi No Tav. E in effetti il trucco dello «sviluppo» è ormai evidente. Anche in **Francia** infatti si manifesta contro la Tav

Gli BRUCIA

PRIMA IL NUOVO PRESIDIO di Bruzolo: incendiato e parzialmente distrutto. Poi, proprio nella notte successiva al corteo dei 40 mila di Susa, è toccato al presidio di **Borgone**, che in cinque anni era diventato una casa dei No Tav e dei loro amici, una bella casa di legno, accogliente e aperta. L'incendio, come si vede qui a fianco, l'ha completamente distrutto. Un attentato che non ha commosso la politica e i media, ma ha indignato tutti gli amici dei valsusini, in giro per l'Italia. Ed è per questo che Carta ha lanciato una **raccolta di fondi** per ricostruire il presidio. Tutte le informazioni su come versare denaro sono su **www.carta.org**

Scudi **umani**

di **Ezio Bertok**

CONDOVE la polizia presidia la nuova trivella di Condove mentre i manifestanti passando per i campi sono riusciti a raggiungere la stazione di Condove-Chiusa San michele a pochi passi dalla trivella, la settimana scorsa.

Cinque anni dopo la grande esplosione dei No Tav, cosa è **cambiato** nella valle e cosa no? Rapido bilancio di una lotta che ha suscitato speranze in **tutto** il paese

Il quotidiano di Torino, La Stampa, intitolava così un articolo del 10 gennaio scorso: «No Tav, la nuova strategia: scudi umani contro i cantieri». La tesi era semplice e seguiva il copione recitato un giorno sì e l'altro anche in tutti i palcoscenici dell'informazione-spettacolo: **«L'opposizione alla Tav è largamente minoritaria e residuale in una valle che ha compreso e condiviso le ragioni della grande opera che finalmente può iniziare»**. In realtà l'articolo si spingeva un tantino più in là e affermava che la valle rimaneva ostaggio di qualche centinaio di anarco-insurrezionalisti e autonomi torinesi che cercavano lo scontro con la polizia e al momento buono si sarebbero tenuti nella retroguardia mandando in prima linea «le signore con il cagnolino in braccio, i bambini e i ragazzini, gli anziani con la bandiera bianca e rossa che fa da poncho e il bicchiere di plastica pieno di vin brulè». Chi ha raccolto l'invito a non guardare i telegiornali e a venire a vedere con i propri occhi, sabato scorso a Susa, si è fatto un'idea più precisa, aiutato dalle migliaia di scudi umani valsusini [chi avesse perso l'occasione, può dare un'occhiata alle immagini sul sito **www.notavtorino.org**].

All'indomani della marcia dei 40 mila No Tav a Susa e all'indomani dell'attentato mafioso che ha distrutto completamente uno dei tre presidi nati nell'estate del 2005, quello di Borgone, la commozione e la rabbia non sono facili da dominare. Al presidio di Borgone in questi anni sono passati in tanti, e molti hanno lasciato un segno; ma forse il presidio ha dato loro più di quanto ha ricevuto e nessuno, andandosene, ha potuto dimenticare l'umanità che ha trovato in quella casetta di legno con la stufa al centro e le tendine alle finestre: un'umanità che va oltre la militanza. **La notte dell'incendio, coloro che frequentavano abitualmente il presidio, che vi avevano riscoperto un senso di comunità dimenticato, hanno pianto senza ritegno** prima di rimboccarsi le maniche per costruire un nuovo presidio. Scudi umani.

Per fare il punto sulla resistenza No Tav a quattro anni dalla riconquista di Venaus è sufficiente saper guardare: a Borgone, all'indomani della manifestazione di Susa, a distanza di poche ore dall'incendio che aveva distrutto il presidio, c'era il popolo No Tav della valle che si diceva: si deve rifiutare il ricatto mafioso e non lasciarsi trascinare nella trappola di una nuova strategia della tensione.

Parlare di «popolo No Tav» può sembrare un modo per tacere di differenze, di aree politiche, di tattiche e strategie diverse che ora si incontrano e ora si dividono, di alleanze che nascono e alleanze che muoiono. Le differenze non sono percepite come un fastidio o un ostacolo e ognuno lavora per costruire e non per distruggere. Fa effetto il confronto con il teatrino della politica rappresentato quotidianamente in una campagna elettorale infinita che divora risorse rubate ai bisogni della collettività.

Dall'autunno del 2005 a oggi molte cose sono cambiate, ma al tempo stesso niente è cambiato: da allora nessun cantiere è stato aperto e i pochi sondaggi dei giorni scorsi, iniziati all'alba e conclusi al tramonto, sono un farsa per imbrogliare l'Europa. Il progetto Tav Torino-Lione è ancora sulla carta nonostante quattro anni di un lavoro di logorìo organizzato dai governi che si sono succeduti e che hanno spostato equilibri e incrinato il fronte degli amministratori: Antonio Ferrentino [ex presidente della Comunità montana] si è convertito e oggi si colloca oggettivamente tra coloro che accettano la Tav e vorrebbero contrattarne le compensazioni. La valle però nel suo complesso non ha cambiato idea, anzi: **non si contano le assemblee pubbliche, in tre anni tre edizioni del Grande Cortile [un tour de force di incontri-dibattiti-spettacoli], decine di migliaia di persone di nuovo in piazza poco più di un anno fa**, poi una serie di fiaccolate quasi improvvisate che ogni volta raccoglievano almeno un migliaio di persone. E per finire, almeno per ora, il grande corteo di Susa di sabato scorso.

Non c'è niente da nascondere neppure sulle divisioni nel fronte degli amministratori e tra questi e i comitati No Tav [ce n'è uno in ogni paese della valle]: diversi sindaci che avevano subito il «fascino Ferrentino» nella fase in cui si proponeva come leader del fronte No Tav lo avevano poi seguito nella conversione verso solu-

SONDAGGI E PRESIDI

LA MAPPA dei 91 sondaggi geognostici propedeutici alla realizzazione dell'Alta velocità Torino-Lione e dei presìdi No Tav messi in piedi per contrastarli. L'arrivo forzoso delle trivelle è dovuto alla scadenza del 31 gennaio, termine per consegnare all'Ue una ipotesi di tracciato, che invece l'Italia non ha. Con una nota: per fare i sondaggi sono stati chiesti 6 milioni di euro, mentre i No Tav hanno calcolato che ne basterebbero la metà. Il resto serve forse per finanziare la campagna elettorale?

zioni decisamente possibiliste, e le ripercussioni nei rapporti con i comitati No Tav non erano mancate. Poi **alle ultime amministrative molte liste civiche nate all'interno del movimento No Tav hanno saputo offrire una risposta alla caduta di credibilità dei partiti, e oggi rappresentano una forte presenza nei consigli comunali**. La recente elezione del presidente [Pd] della nuova Comunità montana, Sandro Plano, si basa su un accordo che dice «No Tav» e chiede l'uscita dall'Osservatorio di Virano [è l'organismo creato per ottenere un consenso basato sulla «tecnica»].

L'accordo tra liste civiche e maggioranze targate Pd, nell'elezione della nuova Comunità montana, ha creato una bufera nel partito delle cooperative «rosse» interessate agli appalti dei cantieri e sono piovute scomuniche: ma alla manifestazione di sabato scorso, promossa dai comitati No Tav, hanno partecipato tutte le amministrazioni che hanno sottoscritto l'accordo e quasi una ventina di sindaci su 24, inoltre il neopresidente della Comunità montana ha preso la parola dal palco.

Già, il «movimento» No Tav. Fatto di comitati, singoli cittadini, amministratori, pensionati e giovani dei centri sociali, militanti che hanno una missione da compiere e casalinghe che hanno dei figli da accudire, sfugge ad ogni schema. Mancano [per fortuna] i partiti e i [pochi] militanti dei partiti che partecipano alle riunioni sono «solo» persone. Nessuno ha ancora capito come faccia a funzionare, ogni volta ci si stupisce che i risultati siano sempre incoraggianti. È un movimento che ha dentro di sé anticorpi potenti, capaci di difenderlo anche da se stesso quando al suo interno rischiano di nascere tentazioni di ricerca di scorciatoie. **Però la rotta è sempre la stessa, segnata da una resistenza pacifica e determinata che nella valle è maggioranza tutt'altro che silenziosa**.

La lotta No Tav, che nell'autunno del 2005 era diventata «questione nazionale», ha mostrato come le ragioni della resistenza andassero al di là dei rischi per l'ambiente e per la salute e investissero temi quali l'utilizzo di enormi risorse finanziarie sottratte alla collettività, gli intrecci tra politica e mafia, la difesa della democrazia e il diritto dei cittadini a decidere del proprio futuro. **La resistenza della Val di Susa era diventata un simbolo per le tante resistenze sparse nel paese e il Patto di Mutuo Soccorso aveva suscitato nuove speranze**.

Da allora cos'è cambiato? Nel paese molto e il «modello Val di Susa» non si può esportare facilmente, è già un miracolo che funzioni da queste parti. Questa esperienza però è diventata patrimonio di tutti ed è diffusa la convinzione che la difesa dei beni comuni passa anche dalla Val di Susa. Questo i valsusini lo sanno e talvolta sentono il peso di una responsabilità molto grande.

Da **Vicenza** a Susa

di **Chiara Spadaro**

La **manifestazione** dei quarantamila di Susa raccontata da una vicentina **No Dal Molin**. Cosa **funziona** e cosa no nei rapporti tra comunità

Il giorno della manifestazione No Tav, sabato 23 gennaio, arriviamo a Susa giusto in tempo per una zuppa calda, prima del corteo sottozero. Al nuovo presidio di Susa – montato da poco più di due settimane per giocare d'anticipo sull'arrivo delle trivelle – sembra di stare a casa: proprio come i tendoni del presidio No Dal Molin, montati tre anni fa a Vicenza, anche questo è lo spazio comune, fisico e simbolico, della partecipazione di tanta gente. **Il nostro pullman è partito di buon'ora da Vicenza, con una cinquantina di persone a bordo, per rispondere all'appello dei No Tav: a legarci sono una lotta e una storia comune in territori diversi e l'appartenenza al Patto di mutuo soccorso, campanello d'allarme in situazioni d'emergenza come questa**.

«La Val di Susa, come Vicenza, rappresenta un esperimento di costruzione di un'altra partecipazione, dal basso, e di un nuovo modo di fare politica oltre i partiti e le istituzioni – osserva Guido, del presidio No Dal Molin – Tra i protagonisti di queste lotte esiste un mutuo sostegno, ed è quel che ci ha spinto a venire in valle. Questo legame è rafforzato dal fatto che lo Stato ha dichiarato guerra alle comunità locali che si sottraggono al dominio, come dimostra l'uso della forza e la militarizzazione dei territori in cui i cittadini si mobilitano contro grandi opere e progetti devastanti come la base. Di fronte a questa situazione, i movimenti cercano di reagire alla disgregazione sociale ricostruendo comunità vere e proprie – continua Guido – **Oltre la semplice opposizione politica, questi ambiti di vita comune rappresentano laboratori di sperimentazione di nuovi modi di stare insieme**, dove donne e uomini di tutte le età si incontrano in uno spazio comune e autogestito rappresentato simbolicamente dal presidio, forma di controllo e presenza sul territorio».

È proprio dal presidio di Susa che parte la manifestazione, dove distinguersi tra le decine di migliaia di persone è un po' difficile: anche le bandiere – quella No Tav e quella No Dal Molin – sono simili, gli stessi colori. Poco importa: «È come se fossimo valsusini», sorride Marco, del presidio No Dal Molin. C'è un percorso comune: «Per noi essere qui oggi non è un semplice gesto di solidarietà, ma è una tappa importante del nostro stesso percorso di partecipazione e difesa dei beni comuni».

La rete del Patto di mutuo soccorso, tuttavia, oggi sembra non funzionare come si era sperato inizialmente: «Resta una solidarietà mutua tra diverse esperienze territoriali che riconoscono le une nelle altre dei punti in comune, ma manca una reale partecipazione che sconfini oltre i territori. In Italia non c'è ancora la capacità di mobilitarsi a partire da parole chiave comuni, e i movimenti hanno una forte radice territoriale», osserva Marco.

È anche vero che di fronte all'inizio delle trivellazioni e alla mobilitazione delle donne e degli uomini della valle, decine di comitati e movimenti di tutto il paese si sono messi in moto a sostegno dei No Tav, esprimendo la propria solidarietà e, quando possibile, organizzando presìdi e iniziative a livello locale. «All'interno del Patto di mutuo soccorso c'è sempre un forte senso di partecipazione e condivisione nei confronti della Val di Susa, che resta un'esperienza riconosciuta da tutti come importante – dice Ezio, No Tav di Torino – Tuttavia, penso che di fronte alle difficoltà che i diversi movimenti devono fronteggiare, ci sia anche molta rassegnazione e mi sembra che le speranze si siano affievolite e non si senta più la vivacità di un tempo».

A dimostrarlo è anche il sito del Patto di mutuo soccorso [www.pattomutuosoccorso.org], piattaforma virtuale, ma comune delle diverse esperienze territoriali, momentaneamente priva di contenuti.

A volte possono essere proprio queste difficoltà, reali e virtuali, a spingere a spostarsi e incontrarsi, come dice Daniele del presidio di San Pietro di Rosà [Vicenza]: «Credo che proprio ora sia ancora più importante muoversi insieme, rafforzare i legami e condividere esperienze». In-

Nella foto delle pagine precedenti e qui sopra, quel che resta del presidio No Tav di Borgone Susa dopo l'incendio doloso della notte tra il 23 e il 24 gennaio. Intorno, scritte «Sì Tav-Tac» [quest'ultima sigla, da competenti, significa «Treno ad alta capacità», s'intende di trasporto].

LA MAFIA IN VAL DI SUSA

Nei territori del Vercellese, Val Susa, Bardonecchia, Canavese e Val d'Ossola, la presenza mafiosa assume un carattere di pervasività, fino a raggiungere i livelli di un vero e proprio controllo del territorio. È il risultato delle ricerche che Rocco Sciarrone ha tradotto nel libro «Mafie vecchie, mafie nuove. Radicamento ed espansione» [Donzelli], in cui ne ricostruisce il potere e le ramificazioni, dal sud al centro fino al nord dell'Italia. Dove spesso le prime vittime sono proprio gli «immigrati meridionali».

fatti, a restare sempre forti sono prima di tutto i legami tra di noi: se distinguersi nella folla è difficile – tutte e tutti con gli scarponi ai piedi [questa volta anche noi vicentini siamo arrivati attrezzati, grazie ai suggerimenti dei valsusini] e le bandiere in mano – riconoscersi, per cittadini impegnati in diversi territori nella difesa dei beni comuni, è naturale. Resistono i legami tra le persone, e il bisogno di rivendicare insime dignità e partecipazione

Per questo, non appena è arrivata a Vicenza la notizia dell'incendio al presidio di Borgone – dove molti di noi sono passati in questi anni di lotta comune, per discutere di un'iniziativa o per una cena conviviale – all'indomani della grande manifestazione a Susa quando già ognuno era tornato nele proprie città, il «mutuo soccorso» si è creato a distanza. **Per il fatto di abitare luoghi simili – i presìdi, appunto – vicentini e valsusini condividono anche l'indignazione provocata da un atto simile**: i volti delle signore che a Borgone osservano il presidio incendiato sono gli stessi delle donne vicentine che il giorno prima cantavano in corteo a Susa, si confondono tra loro. Per questo, il presidio di **Vicenza ha subito deciso di aderire alla campagna lanciata da Carta per una sottoscrizione solidale con i No Tav valsusini per ricostruire il presidio di Borgone**: una prima idea è quella di iniziare con una piccola quota simbolica avanzata dai soldi raccolti per pagare il pullman che ha portato i vicentini in Val di Susa, ma la sottoscrizione proseguirà in questi giorni in presidio; qualcun altro ha proposto di mandare a Borgone una parte vera e propria del presidio di Vicenza, ad esempio un tendone [che fare lo si deciderà nei prossimi giorni nell'assemblea del presidio].

Non so se ci sia un presidio anche oltralpe, a Hendaye, cittadina del sud ovest della Francia, al confine con la Spagna, ma di certo la partecipazione è stata importante anche lì dove – proprio mentre noi ci ritrovavamo in Val di Susa – si svolgeva un'altra grande manifestazione internazionale contro le linee ferroviarie ad alta velocità.

Non solo associazioni e comitati locali, ma anche alcuni esponenti di partiti, istituzioni e oltre trenta sindaci hanno espresso la loro contrarietà alle grandi opere e alle manovre finanziarie che ci stanno dietro. «Si tratta della prima grande manifestazione internazionale contro le linee ferroviarie ad alta velocità in vent'anni di mobilitazione: un momento importante di incontro tra decine di associazioni francesi, spagnole e italiane», racconta Claudio Giorno, No Tav, di ritorno dalla manifestazione di Hendaye [che ne scrive nelle pagine che seguono, ndr].

Durante quell'incontro si è costituito **un coordinamento internazionale di lotta contro l'alta velocità per mettere in comune le esperienze e la partecipazione dei movimenti francesi, spagnoli e italiani** e dar loro più forza nel proporsi come interlocutori delle istituzioni europee. Le ragioni e le richieste del coordinamento sono racchiuse nella «Carta di Hendaye», un documento comune per la «decrescita dei trasporti» a livello europeo e il coinvolgimento delle popolazioni locali nei processi decisionali. Si apre così un percorso che sembra essere simile all'esperienza italiana del Patto di mutuo soccorso, una rete di partecipazione a livello europeo che lega i movimenti sul tema specifico dell'alta velocità, ma che un domani potrebbe allargarsi a nuovi ambiti di partecipazione.

Abbiamo perso l'esclusiva della **lotta** alla Tav

di **Claudio Giorno**

SABATO 23 GENNAIO c'è stata una grande manifestazione a Susa. Sabato 23 gennaio c'è stata una grande manifestazione a Hendaye. Una sta ai piedi delle Alpi, l'altra è stretta tra le pendici dei Pirenei e l'Atlantico. Entrambe nello stesso «corridoio 5» sull'immaginaria linea Lisbona-Kiev, di cui rappresentano gli «anelli deboli». A Susa e a Hendaye - mille chilometri di distanza - sono scese in piazza contemporaneamente decine di migliaia di persone per dire no alla costruzione di nuove linee ad alta velocità. **Una gioiosa babele di lingue [francese, basco, spagnolo, catalano, italiano] si appropria degli slogan più gridati e il «No alle mafie in Val di Susa» e il «Sarà düra» dei valusini vengono urlati dalla stessa quantità di voci davanti alla stazione come nella Place de la Gare, la piazza della stazione**.

Quando nel tardo pomeriggio la manifestazione francese varca il confine e, attraverso lo storico ponte di St. Jacques, mettiamo piede nella città basca di Irun, uno dei tanti che stanno assiepati sui marciapiedi a far da cornice all'imponente corteo [così lo definirà il Tg di France3] mi «riconosce» come componente della piccola delegazione italiana e ci tiene a raccontarmi le sue origini venete: «Oggi – mi dice – c'è in piazza la vera Europa, delle regioni, dei cittadini».

Lo stesso giorno del grande corteo di Susa, decine di **migliaia** manifestavano sui **Pirenei**, alla frontiera tra Francia e Spagna [Paese basco] contro i treni «à grande vitesse» e per un nuovo modello di **mobilità** elaborato dai cittadini

Una manifestazione di valle a Susa, una manifestazione internazionale sull'Atlantico: di lì a poco France Presse intitolerà un suo lancio di agenzia: «È nata la fronda europea alle linee ad Alta velocità». E «Non a la ligne nouvelle à haute vitesse» sta scritto sul lunghissimo striscione che **più di trenta sindaci e un «consigliere generale» in fascia tricolore bianca rossa e blu portano orgogliosamente addosso [mentre un prefetto di ferro... vecchio, sabaudo, ha diffidato i nostri sindaci dall'indossarla durante le nostre manifestazioni]**.

Striscioni di partiti e associazioni [ci sono persino gli «ecologisti» e la Cgt, il sindacato di sinistra], maschere, Tegevé [Train Grande Vitesse è l'equivalente di Tav] di gommapiuma, una bara portata a spalla a simboleggiare il «vagone isolato» destinato a morire nei programmi imminenti delle ferrovie francesi che - perseguendo il profitto selvaggio - stanno sopprimendo merci e passeggeri e addirittura i mitici Tgv, proprio mentre si apprestano a rovesciare una nuova colata di cemento da sud a nord del paese. Come fa Fs da noi. E questi temi comuni erano apparsi con ancor più evidenza nell'incontro internazionale con cui – a ridosso del porto, presso il mercato del pesce – si era aperta la giornata di confronto preparata fin nel dettaglio con la cura tipicamente «bleu». La stessa arroganza progettuale: «Une parade de la démocratie», come viene definito il processo partecipativo che ci ricorda da vicino il nostro «Osservatorio tecnico».

Stessa consorteria degli affari: banche, imprese, istituzioni sovralocali e in più, da loro, i grandi gruppi industriali che da noi si stanno estinguendo, che premono per dirottare quantità sempre più ingenti di denaro pubblico nelle loro casse. Stessi problemi per il territorio e per le popolazioni: dissesto irreparabile, perdita di immense quantità d' acqua potabile, rilevantissimo danno paesaggistico, che hanno convinto persino il ministro degli interni di Sarkozy, la signora Michelle Alliot-Marie [già sindaco di St. Jean-de-Lus, una delle cittadine destinate ad essere sconvolte da gallerie e viadotti] a dichiararsi personalmente contraria all'opera.

Stessa analisi, stesse rivendicazioni. **Nel comunicato stampa congiunto le associazioni chiedono, tra l'altro, l'ammodernamento delle linee ferroviarie esistenti, la decrescita dei trasporti, la priorità alla prossimità e alla rilocalizzazione dell'economia**. Spicca sulle altre la richiesta che il processo decisionale sia attribuito alle popolazioni che vivono nei territori attraversati dalle linee ferroviarie contro un modello di sviluppo imposto. E nel documento comune sottoscritto, che ha preso il nome di Carta di Hendaye [si può leggere qui a fianco], si vogliono soprattutto avvia-

Partenza della manifestazione, il 23 gennaio, dalla stazione di Hendaye [Francia], che con un corteo «europeo» sull'Atlantico ha raggiunto Irun [Paese basco].

re azioni di pressione nei confronti di Commissione e Parlamento europei, affinché sia aperta una riflessione sull'assurdità e la non necessità di grandi infrastrutture e una profonda revisione della strategia dei trasporti dell'Ue. Mentre **ai governi francese, spagnolo e italiano si chiede la cessazione immediata delle attività e dei progetti Tav e l'apertura di un vero dibattito pubblico a livello europeo sul modello di trasporto**, di sviluppo dei territori e sociale che sono alla base dell'incremento incontrollato della Tav.

Forse dalla forte conferma della volontà di resistenza delle popolazioni locali che viene da Susa e dalla straordinaria capacità di relazione dimostrata per la prima volta a Hendaye si potrebbe finalmente provare a dimostrare non solo che un nuovo mondo è possibile, ma che è l'attuale [quello di Sarkò & Berlò] a non poter più essere tale.

CARTA DI HENDAYE APPROVATA IL 23 GENNAIO 2010

«Basta con l'Alta velocità»

Questa dichiarazione è stata redatta da associazioni e movimenti di diversi Stati membri dell'Unione europea [Francia, Spagna, Italia] che si battono contro la costruzione di nuove linee ferroviarie Tav [Treno ad Alta Velocità] e di linee merci rapide ad alta capacità, e che si riuniscono oggi per unire le forze e per fare ascoltare la propria voce, considerato che le problematiche sono le stessaedappertutto. L'opposizione dovrà quindi superare il quadro locale per diventare europea.

Noi, cittadini, associazioni e movimenti provenienti da diversi Stati membri dell'Unione europea [Francia, Spagna, Italia] in lotta contro i progetti Tav
Constatiamo che:
questi progetti costituiscono per i territori attraversati un disastro ecologico, socio-economico e umano; la distruzione di aree naturali e terreni agricoli, nuovi corridoi di degrado e di inquinamento ambientale con rilevanti conseguenze negative per i residenti locali;
questi progetti non tengono in considerazione la partecipazione delle popolazioni al processo decisionale; denunciamo l'opacità con la quale agiscono i governi di fronte al profondo dissenso sociale e comunale e il disprezzo degli argomenti e delle proposte dei cittadini;
la motivazione ufficiale per la costruzione di queste nuove linee si basa sistematicamente su ipotesi di traffico e di redditività socio-economica false, così come di una sottovalutazione dei costi per una migliore «vendibilità» di progetti il cui valore reale non è stato dimostrato. Numerosi studi hanno dimostrato al contrario l'irrilevanza di questi progetti in termini economici e sociali [Essig relazioni in Gran Bretagna, Bermejo nei Paesi Baschi meridionali, Citec nei Paesi Baschi settentrionali, Brossard 1998 et Ponts et Chaussèes 2003 nel Rodano-Alpi, Quaderni dell'Osservatorio Tecnico della linea Lione - Torino, -organismo italiano], e le relazioni della Corte dei conti francese e italiana;
la priorità è data alla Tav, cha ha un costo enorme, a scapito del traffico locale e alla manutenzione e sviluppo delle reti ferroviarie esistenti, che non sono né curate né ottimizzate per sviluppare il trasporto merci che permette di servire le economie dei territori e un trasporto pubblico accessibile a tutti;
mettiamo in discussione l'espansione aberrante del trasporto scatenata dal capitalismo globale che non ha consentito uno sviluppo uniforme locale, ma ha favorito invece la concentrazione abnorme di traffico e la delocalizzazione selvaggia della produzione.

Chiediamo:
alla Commissione europea e al Parlamento europeo, promotori delle politiche dei trasporti dell'Unione europea sulle medie e lunghe distanza, di aprire una riflessione sull'assurdità e la non necessità di grandi infrastrutture [Tav, autostrade, ampliamenti degli aeroporti, super-porti...] e una profonda revisione della strategia dell'Ue in materia di trasporto [Ten-T Trans European Networks - Trasporti];
ai governi di Francia, Italia e Spagna la cessazione immediata delle attività e dei progetti Tav e l'apertura di un vero dibattito pubblico uniforme a livello europeo sul modello di trasporto, di sviluppo dei territori e sociale che sono alla base dell'incremento incontrollato del Tav.

Affermiamo che le soluzioni si possono trovare:
ammodernamento, manutenzione e ottimizzazione delle linee esistenti, che rappresentano l'alternativa più accettabile dal punto di vista ambientale e un costo finanziario molto inferiore rispetto alla costruzione di nuove linee, ciò che corrisponde all'applicazione in Francia dell'articolo 1 della legge Grenelle Ambente del 3 agosto 2009 [soluzione prevista anche nel «Libro Bianco di Delors»]:
la decrescita dei trasporti connessa ad una profonda trasformazione del modello economico e sociale, dando la priorità alla prossimità e alla rilocalizzazione dell'economia;
attribuendo in ultima istanza alle popolazioni direttamente interessate il processo decisionale, fondamento della vera democrazia e dell'autonomia locale nei confronti di un modello di sviluppo imposto.

Ferrovie in **coma**

di **Anna Pacilli**

Come l'Alta velocità ha distrutto sia i treni **regionali** che quelli a **media** percorrenza. E come si prepara un **mercato** di élite spingendo Trenitalia al disastro

«In Italia, costruire una propria ipotesi di viaggio in treno è impossibile», dice Maria Rosa Vittadini, docente all'università Iuav di Venezia ed esperta trasportista, alludendo al fatto che è Trenitalia a gestire biglietterie e orari del trasporto ferroviario. **E l'offerta è sempre la più costosa e limitata, perché di fatto Fs vende solo le proprie tratte e quelle più esose, ignorando non solo i treni di altre compagnie [per esempio quelli austro-tedeschi], ma persino le linee regionali**. «Non si tratta di una questione secondaria perché non stiamo parlando, ovviamente, del servizio di mera biglietteria, piuttosto della grande responsabilità di fornire ai cittadini tutto lo spettro di possibilità per muoversi da un posto a un altro, dando un'offerta aderente alla domanda. Invece così non è – dice Vittadini – Siamo lontani anni luce da altri paesi europei, dove le informazioni sulle possibili combinazioni di mobilità coprono fino ai collegamenti urbani», con la possibilità di acquistare il biglietto dalla prima all'ultima tratta, anche se i gestori della rete sono diversi. In Italia il problema non viene neppure sollevato. Dunque, suggerisce Vittadini, un primo passo dovrebbe essere scorporare questo servizio da Trenitalia.

Quanto l'informazione delle Ferrovie sia «pro domo sua», anziché svolgere un pubblico servizio, lo hanno svelato la neve e il gelo di fine anno. Le avverse condizioni meteo hanno causato rallentamenti e cancellazioni dei treni, con enormi disagi per i passeggeri, mentre continuava regolarmente il suo servizio il nuovo austro-tedesco Eurocity Monaco-Bologna, che consta appunto di locomotore austriaco, carrozze tedesche e personale metà tedesco e metà delle lombarde Ferrovie Nord.

Le cronache raccontano di un treno puntualissimo, comodo, pulito anche nei bagni, con personale di bordo gentile e informato, anche se, certo, un po' costoso, ma non molto più di Frecciarossa: un treno europeo, con standard elevati, che in prospettiva punta a raggiungere Firenze e poi Roma. Ebbene, **ai passeggeri di Trenitalia bloccati dal maltempo non è stata data nessuna informazione sull'Eurocity, che peraltro non richiede la prenotazione obbligatoria**.

È solo una delle tante colpe attribuite al gruppo Fs, che puntualmente rimanda al mittente critiche e richieste, come è allenato a fare l'amministratore delegato, Mauro Moretti. Il suo mandato scade a marzo, con qualche possibilità, si dice, di riconferma: è stata sua la scelta di operare pesanti tagli al personale e ai mezzi e poi di quotare in borsa le ex Ferrovie dello stato.

Sparare ora sulla neo nata Tav Frecciarossa sarebbe come sparare sulla Croce rossa: i ritardi, la vetustà dei convogli, le basse prestazioni e gli alti costi della Tav, inaugurata in pompa magna agli inizi di dicembre, sono già stati «crocifissi» su tutti i media. Ma un solo colpevole, seppure grande come la Spa di Fs, non basta a spiegare le enormi carenze delle nostre ferrovie. Vediamo allora cosa si muove sopra e intorno ai binari.

Fs Trenitalia gestisce il trasporto di passeggeri e merci, è proprietaria dei treni e per farli viaggiare paga Rete ferroviaria italiana [Rfi], che gestisce la rete [binari e stazioni], ma entrambe, nate dalla trasformazione di Ferrovie dello stato in Spa, sono controllate dal ministero dell'economia. In più, dalla modifica del titolo V della Costituzione, le Regioni sono responsabili del trasporto ferroviario sul proprio territorio. Nel frattempo, almeno formalmente, c'è stata la liberalizzazione del settore. Per i treni regionali e metropolitani dei pendolari lo Stato trasferisce alle Regioni fondi per acquistare da Trenitalia il servizio, regolato da un contratto per ogni Regione. Il costo totale di questo servizio dovrebbe essere coperto con l'aggiunta di investimenti regionali oltre che con la vendita di biglietti e abbonamenti.

Il problema è che questo segmento interessa poco ai diversi soggetti, nonostante i numeri dei passeggeri e l'importanza vitale per milioni di persone ogni giorno. **Trenitalia dà un servizio a dir poco scadente, con la motivazione che i soldi sono pochi per offrire di più e di meglio; il governo diminuisce ogni anno gli stanziamenti** [1.712 milioni di euro nel 2008, 1.440 nel 2009]; le Regioni, sal-

È evidente, dalla tabella a fianco, l'investimento privilegiato delle Regioni in favore delle strade e, quindi, del trasporto privato. Significativi sono anche i dati sugli stanziamenti destinati dalle Regioni nel 2009 ai treni pendolari [sia per il servizio che per il materiale rotabile], espressi in percentuale sul bilancio regionale [fonte Legambiente Pendolaria]. **Abruzzo 0,02 per cento; Basilicata 0,02; Calabria 0,06; Campania 1,52; Emilia Romagna 0,32; Lazio 0,13; Liguria 0,08; Lombardia 0,54; Marche 0,25; Molise 0,0002; Piemonte 0,43; Puglia 0,13; Toscana 0,44; Umbria 0,09; Veneto 0,04; Friuli Venezia Giulia 0,02; Sardegna 0,06; Sicilia 0.**

SPESA REGIONALE PER LE INFRASTRUTTURE

Finanziamenti 2003-2009, in milioni di euro

REGIONI	STRADE	FERROVIE	METROPOLITANE
Abruzzo	0,35	0	-
Basilicata	12,73	0	-
Calabria	1,25	0	-
Campania	950	2145	
Emilia Romagna	316,72	15,82	0
Friuli Venezia G.	261,74	4,89	-
Lazio	531,37	42	144
Liguria	36,50	0,55	0
Lombardia	327,62	170,07	87,94
Marche	75,56	4,74	-
Molise	5,46	0,04	-
Piemonte	136,02	49,78	45,6
Puglia	13,63	20	-
Sardegna	77,10	4,5	-
Sicilia	17,72	0,13	0
Toscana	621,50	64,73	-
Pr. Trento	229,79	76,78	-
Umbria	130,39	12,69	-
Valle d'Aosta	19,44	2	-
Veneto	841,97	54,84	-

fonte: rapporto Pendolaria 2009 di Legambiente

16000 Trenitalia gestisce oltre **16 mila chilometri di binari** e ha 98 mila dipendenti. Sulla sua rete circolano ogni giorno 8.800 treni passeggeri, di cui 7.200 viaggiano su rotaie regionali. Sono oltre 2 milioni e 600 mila i pendolari che ogni giorno prendono i treni delle linee regionali, 300 mila i passeggeri sulle linee a lunga percorrenza, 30-40 mila quelli dell'alta velocità. In tutto, viaggiano in treno circa mezzo miliardo di passeggeri ogni anno.

vo alcune eccezioni, non solo investono poco [vedi tabella], ma tendono a lasciar correre, senza controllare adeguatamente il non rispetto dei contratti da parte di Trenitalia. Il risultato si legge quasi quotidianamente sui media, mentre i disagi e i problemi corrono in tempo reale **su internet, dove si moltiplicano siti e blog per denunciare l'arretratezza del nostro sistema della mobilità**. Ancora più contorta, se possibile, la vita di chi viaggia sui treni a lunga percorrenza come intercity, espressi e diretti: il contratto di servizio di Fs è con il ministero delle infrastrutture, e la speranza di farsi sentire a quei livelli è addirittura più remota che con le Regioni. In più, questi treni non beneficiano degli investimenti per l'acquisto di materiale rotabile previsto invece per quelli regionali.

Vita grama anche sugli altri treni a media e lunga percorrenza [cioè quelli nord sud, non veloci, notturni], nonostante possano contare sui sussidi pubblici. Si fanno sentire invece i «pendolari» di lusso dell'alta velocità, che «pagano» e pretendono un servizio adeguato. **Ferrovie continua a puntare solo su questi treni, che si ripagano da soli senza bisogno di sovvenzioni statali [il calcolo, ovviamente, non tiene conto degli enormi investimenti pubblici per realizzare l'alta velocità]**.

«Ma l'alta velocità non avrà lo sviluppo che Fs si aspetta e resterà di fatto inaccessibile, se non migliorerà il servizio di trasporto urbano, metropolitano e regionale – dice Anna Donati, direttore dell'Agenzia regionale della mobilità della Campania [Acam] – Il successo dell'Alta velocità dipende da tram, metropolitane e treni regionali con cui arrivare rapidamente e in modo confortevole nelle stazioni». A meno di non voler pagare ogni volta il taxi o di infilarsi con la macchina nel traffico per raggiungere la

GOVERNO I finanziamenti dal 2002 al 2009 sono andati per il 67 per cento a strade e autostrade, per il 12,41 alle linee ferroviarie nazionali e regionali, per il 20,61 alle metropolitane.

stazione centrale della città capoluogo toccata dall'alta velocità. Il conto dei passeggeri sui treni li fa ancora Donati: **«Ogni 10 utenti di Trenitalia, 5 sono del trasporto regionale, 2 della media e lunga percorrenza lenta, 2 usano l'Alta velocità e uno utilizza il trasporto intercity»**. Otto su dieci ricevono ben poche attenzioni.

E manca solo un anno alle partenze di Ntv di Luca di Montezemolo e Diego della Valle, nonché dei due colossi francesi Sncf e Veolia. Una sfida al monopolio di Trenitalia, ma solo sull'Alta velocità e sulle tratte remunerative, che prefigura una competizione anche sul piano della qualità che ignora, come sempre, le fasce di utenza più deboli e disagiate, cioè la grande maggioranza dei passeggeri.

Mentre molti vedono nel futuro di Fs Spa un «destino» simile a quello di Alitalia, con manovre che potrebbero portare a bad company indebitate, lasciate a carico della collettività, e good company destinate ai profitti privati. In questa situazione a dir poco critica, ognuno continua ad andare per conto suo, dal governo alle Regioni a Trenitalia. **E manca un vero piano nazionale dei trasporti, o meglio della mobilità, dove ogni parte, dalle strade alle ferrovie, deve essere necessariamente interconnessa con le altre**, come ricorda la professoressa Vittadini. «Invece, il piano dei trasporti del 2002, già di per sé da rivedere, è stato completamente scardinato dalla legge Obiettivo, che ha stabilito che ogni infrastruttura decisa e aggiunta lo aggiorna automaticamente. Il che equivale a non avere un piano», sostiene Vittadini, che boccia anche la Tav Torino-Lione: «Un'opera insensata, dove la tratta è tuttora sotto utilizzata, mentre i dati confermano il calo del trasporto merci, che continua comunque a privilegiare la strada nonostante costi di più».

Solo **due** viaggiatori ogni dieci utilizzano l'**Alta** velocità ferroviaria

I DEBITI DELL'ALTA VELOCITÀ

13 miliardi buttati via [e nascosti]

«PUR DI PORTARE avanti l'Alta velocità ferroviaria, in presenza di ridotte risorse pubbliche per altri investimenti, lo Stato italiano si è esposto oltre ogni misura per assicurare le linee di finanziamento», dice Stefano Lenzi, responsabile dell'ufficio legislativo del Wwf Italia. La sua «fonte» è la Relazione del 2008 della Corte dei conti sui debiti accollati al bilancio dello Stato da Fs, Rfi, Tav e Ispa per infrastrutture ferroviarie e per l'Alta velocità.

Le cifre fanno impressione. Dice la Relazione che, tra il 2002 e il 2006 [date di nascita e di fine di Infrastrutture Spa - Ispa, società separata contabilmente dal bilancio dello Stato, nata per finanziare le grandi opere], emerge l'intenzione di aprire linee di credito per realizzare l'Av per un totale di 25 miliardi di euro, diventati alla fine circa 13, più circa 672 milioni di interessi. «Sempre soldi pubblici, ma separati e nascosti dalla contabilità pubblica, fatti 'emergere' con la Finanziaria 2007 e iscritti nel bilancio dello Stato dal governo Prodi, dopo che nel 2005 Eurostat era intervenuta pesantemente chiedendo che tali finanziamenti fossero riportati correttamente nella contabilità pubblica, come richiesto dalle regole europee», dice ancora Lenzi.

Nel 2004-2005 Ispa decide non solo di emettere prestiti obbligazionari, ma adotta operazioni di copertura attraverso la sottoscrizione di swap, cioè di titoli derivati di carattere speculativo. Nella Relazione, la Corte dichiara la sua preoccupazione in merito, a maggior ragione per il coinvolgimento, per esempio, di Lehman Brothers, nel frattempo fallita. In tutta questa operazione, dice la Corte dei conti, è mancata la vigilanza dello Stato e si sono messe a rischio risorse del contribuente con la stipula di contratti inutilmente aleatori. Sotto accusa sia Ispa sia il ministero dell'economia, guidato allora come ora da Giulio Tremonti. Un capitolo ancora aperto. [A. Pa.]

I tre **tavoli** di Bresso

di **Rosa Mordenti**

Si avvicinano le **elezioni** regionali e la presidente uscente del Piemonte, e candidata, si allea all'**Udc** e punta tutto sulla **Tav** in Val di Susa

FIN QUI, LA BATOSTA presa in Puglia non sembra aver insegnato molto al Partito democratico. Meno che mai a quello piemontese. La candidata presidente della Regione, la presidente uscente Mercedes Bresso, dovrà vedersela con il leghista Roberto Cota [l'ispiratore del tetto del 30 per cento per i figli di migranti nelle classi «italiane»].

Una sfida che Bresso affronta giocando tre partite su altrettanti tavoli: il primo è quello privilegiato, e lì c'è l'Udc. Che in Piemonte ha siglato con Bresso il primo patto per le elezioni regionali d'Italia. **La linea guida di Bresso e del suo partito sembra essere quella di fare di necessità virtù, e quindi è l'Udc che detta le regole**. Sono soprattutto due, però pesano: fuori la sinistra radicale e discontinuità netta con la precedente gestione. A partire dalla sanità [la maggioranza uscente aveva eliminato i ticket, posto regole ferree per i privati, redatto un piano sanitario regionale], dal nucleare [in Piemonte ci sono l'80 per cento delle scorie radioattive del paese, e la Regione si era schierata contro il ritorno al nucleare], dalla scuola [più scuola pubblica e meno privata].

BASSA VELOCITÀ La velocità media dei convogli suburbani in Italia è di 35,5 chilometri l'ora, mentre è di 51,4 in Spagna, 48 in Germania e 46 in Francia.

Il secondo tavolo non sembra più comodo per la presidente uscente: sono gli alleati naturali, Italia dei valori, i Radicali, il Pd, Sinistra ecologia e libertà. **L'Italia dei valori chiede maggiore attenzione, e per questo ha fatto saltare un incontro di coalizione che avrebbe dovuto svolgersi nei giorni scorsi**; mentre nel Pd pesano sia la questione No Tav [con 23 sindaci sui 24 eletti nella Valle di Susa dal partito contrari] sia il rifiuto del sindaco di Torino, Chiamparino, di fare da capolista alle elezioni del 28 e 29 marzo: non è riuscito a convincerlo nemmeno il segretario Bersani.

Infine il terzo tavolo, quello con la Federazione della sinistra. Come spiega ridendo il consigliere regionale di Rifondazione Alberto Deambrogio, questo «è il tavolo dei poveracci». E il gioco di Bresso qui consiste soprattutto, dice Deambrogio, «in quella tecnica tutta democristiana di fare promesse, allungare i tempi, non risolvere niente». **Si profila una sorta di generosa desistenza regionale, per battere la Lega**. Il 18 gennaio scorso, Bresso ha dichiarato: «Non capisco quale sia il problema nel discutere un'ipotesi tecnica con una forza insieme alla quale stiamo governando con profitto, e dalla quale ci dividono alcune idee [e infatti abbiamo rinunciato all'accordo di governo] e non un abisso»; però, fa notare Deambrogio, «Bresso ancora non ha convocato la coalizione che l'ha accompagnata in questi ultimi cinque anni, per fare un bilancio». Nel frattempo c'è stata la marcia No Tav del 23 gennaio, e il segretario regionale del Pd, Gianfranco Morgando, si è scagliato per l'ennesima volta contro chi appoggia i No Tav: «È vero che con la sinistra non siamo divisi da un abisso ma solo da un fossato, il problema è che a forza di alzare i toni della polemica sulla Tav questo fossato si allarga».

Su quel fossato, però, dalla parte opposta ai dirigenti del Pd si trovano anche gli operai della Fiom. Come ha spiegato ai giornali il segretario torinese dei metalmeccanici, Giorgio Airaudo, è «paradossale che il centrosinistra abbia deciso di puntare buona parte delle sue carte in campagna elettorale su una ferrovia che entrerà in funzione nel 2023». Ha detto ancora Airaudo proprio marciando con i No Tav, «investire le poche risorse pubbliche su grandi infrastrutture vuol dire avere in mente l'economia che ha generato questa crisi».