



**Vent'anni
di scontri in Piemonte
per 274 chilometri**

Di un collegamento ferroviario ad Alta velocità tra Torino e Lione si parla dal 1988. Secondo le ultime indicazioni dell'Osservatorio sulla Tav, il progetto prevede una linea di 274 chilometri di cui 72 compresi nella tratta internazionale. La nuova ferrovia dovrebbe collegarsi

all'attuale linea Av Torino-Milano all'altezza di Settimo Torinese, attraversare il capoluogo piemontese lungo la direttrice nord-sud di Corso Marche alla periferia ovest della città, raggiungere lo scalo merci di Orbassano per poi imboccare la Bassa Valle di Susa in un percorso misto di viadotti e gallerie.

Tra gli abitati di Susa e Mompantero, quindi, la vera "grande opera", il cosiddetto tunnel di base sotto il massiccio dell'Arbin: una maxi-galleria a doppia canna di 57 chilometri (per la maggior parte in territorio francese) scavata fino a 2.400 metri di profondità. Il costo preventivo dell'opera si aggira intorno ai 30 miliardi di euro.

La protesta No-Tav si sposta su Facebook

TAFFERUGLI REALI E VIRTUALI MENTRE LE TRIVELLE SCAVANO

di Stefano Caselli

L'ultimo capitolo dell'infinita telenovela della Tav Torino-Lione è andato in scena nella notte tra l'8 e il 9 febbraio vicino a Susa: ancora una trivella (la quarta in Valle dall'inizio dei sondaggi, la diciannovesima delle 91 totali previste dal piano preliminare di progettazione) difesa dalle forze dell'ordine e fronteggiata da circa trecento manifestanti, radunatisi poco lontano nell'ormai permanente presidio No-Tav dell'Autoriparo di Susa. La situazione è tornata alla calma dopo qualche tafferuglio e il temporaneo blocco dell'autostrada Torino-Bardonecchia, ma la tensione si respira e la preoccupazione che gli eventi possano prima o poi degenerare, è più che un grattacapo.

in corso in California - dichiara Oscar Margaira, curatore del sito ambientevalsusait - ma il sospetto che qualcuno abbia voluto metterci per un attimo a tacere è forte". Ora esiste un nuovo gruppo, "Tavatar", evidente parallelismo tra il pianista Pandora del film di James Cameron e la Valle di Susa: "Stiamo cercando di recuperare tutti gli iscritti - ancora Margaira - sarà dura, ma ce la faremo. Proseguiremo la nostra battaglia d'informazione, perché la Torino-Lione è un'opera economicamente inutile e dannosa".

670 MILIONI. Le trivelle non sono mulini a vento, ma poco ci manca. L'avvio delle indagini geognostiche sul territorio, infatti, non significa affatto che i lavori siano iniziati: si tratta di un passaggio obbligato che l'Osservatorio tecni-

co sulla Tav (l'organismo governativo incaricato della progettazione) ha dovuto mettere in atto per non perdere i 670 milioni di euro promessi dall'Unione europea, il cui termine scadeva lo scorso 31 gennaio. L'Osservatorio ha definito gli "indirizzi operativi per la progettazione preliminare" indicando ai tecnici un elenco di "invarianti" e di "varianti" (tra cui tre ipotesi di attraversamento tra i comuni di Torino e Venaria Reale) ancora da mettere a punto, sulla base delle quali - nei prossimi cinque mesi - dovrebbe essere proposto un progetto preliminare vero e proprio. La tabella, quindi, prevede un progetto definitivo, con annessa Valutazione di impatto ambientale, entro il 31 dicembre 2012. Via ai cantieri nel 2013 che, nella migliore delle ipotesi, dureranno un paio di decenni.



Un momento della manifestazione del 20 gennaio a Condove. (Foto Ansa)

ALLEANZE. Un'opera che definire futuribile è già un azzardo, ma che sembra essere l'unico punto fermo della politica piemontese, in particolare del Partito democratico, che sull'assunto "Si-Tav" decide le proprie alleanze (la rottura con la Federazione delle Sinistre, esclusa dalla coalizione Pd-Udc che sosterrà Mercedes Bresso contro il candidato leghista Roberto Cota, si è consumata formalmente anche su questo punto) e non perde occasione per attaccare il centro-destra sul campo del pedigree Si-Tav. Il 21 gennaio ci aveva pensato Umberto Bossi, dichiarando che "più che della Tav il Piemonte ha bisogno di restare collegato con la Lombardia", poi è arrivato il turno del ministro Claudio Scajola: "Se per

mancanza di risorse economiche - ha detto a Genova tre giorni fa - si dovesse giungere a una scelta tra il Corridoio 5 Torino-Lione e il Terzo valico ferroviario sulla linea Genova-Rotterdam, quest'ultimo sarebbe prioritario". Parole che hanno fatto sobbalzare il presidente Mercedes Bresso: "Le affermazioni del ministro Scajola sono sconcertanti e, una volta di più, confermano che del Piemonte a questo governo non importa nulla". Pronta la marcia indietro del ministro dello Sviluppo economico: "Le due opere sono nel programma del governo e vanno fatte entrambe perché necessarie allo sviluppo del paese. La strumentalizzazione della sinistra non ha limiti". Almeno sulla carta - dunque - tutti d'accordo.

TAVATAR. A distendere gli animi non ha certo contribuito Facebook. Lo scorso 5 febbraio il social network, per cause ancora non del tutto chiare, ha bloccato l'account "Ambientevalsusantav", che quotidianamente informava oltre quattromila persone sull'evolversi degli eventi: "È probabile che il blocco sia dovuto a lavori di manutenzione

Nella notte sparisce l'account che informa sui lavori, ne nasce subito uno nuovo: "Tavatar"

Fini: "Nascerà la giornata per i morti sul lavoro"

LA PROPOSTA PARTE DAL DEPUTATO PD ANTONIO BOCCUZZI EX OPERAIO THYSSEN

di Caterina Pemiconi

Antonio Bocuzzi passò la notte del 6 dicembre 2007 a tentare di spegnere il fuoco che divampava sui corpi dei suoi colleghi della fabbrica Thyssen Krupp di Torino. Da quest'anno in poi vorrebbe trascorrere quella giornata a ricordare tutti coloro che hanno perso la vita sul luogo di lavoro. È lui, infatti, oggi deputato democratico, il primo firmatario della proposta di legge per l'istituzione del giorno della memoria delle vittime del lavoro. In un paese dove il lavoro è nero e le morti sono bianche c'è ancora molto da fare per sensibilizzare imprenditori e operai sui problemi della sicurezza, e dalla Camera parte una proposta bipartisan per ricordare e soprattutto informare.

L'IMPEGNO DI FINI. I morti sul lavoro sono più di mille l'anno, è come un pac-

co intero che scompare. Lo ha ricordato ieri, durante la presentazione dell'iniziativa a Montecitorio, organizzata dall'associazione Articolo 21, l'attrice Ottavia Piccolo. Il mondo della cultura si è mobilitato per dar voce alla proposta lanciata da un centinaio di parlamentari e raccolta dal presidente della Camera Gianfranco Fini, che si è impegnato a trasformarla in legge. "Questa proposta - ha spiegato Bocuzzi - si compone di cinque articoli e oltre all'istituzione del Giorno della Memoria prevede anche una serie di iniziative, come la conferenza sulla sicurezza sul lavoro, la garanzia di due ore di assemblea per le realtà che non hanno la possibilità di farla, e l'individuazione di un fondo per la loro realizzazione". Parlando di crisi economica, l'ex ministro democratico Cesare Damiano ha chiesto che "le aziende non diminuiscano i controlli e

che il lavoro nero non ne diventi un ammortizzatore". Molti i volti noti che si sono messi a disposizione dell'iniziativa: da Dario Vergassola a Mimmo Calopresti, da Mariella Nava a Davide di Leo, dei Subsonica. "Il giorno in cui a Trieste abbiamo girato l'ultima scena del film 'Gli ultimi del paradiso' - ha raccontato l'attore Massimo Ghini - dove io muoio assieme ad altri tre operai all'interno di una cisterna, la sera siamo tornati a casa e al tg raccontavano che la stessa cosa era successa a La Spezia. Ho ancora i brividi a raccontarlo".

gretaria del capo del personale di Torino, che ha confessato come i corsi per la sicurezza dei dipendenti si facevano solo dopo l'orario di lavoro, per mancanza di personale. E che quindi molti operai non li facevano. "È necessario liberare i fondi per la formazione alla prevenzione di incidenti - ha dichiarato Catia Polidori, del Pdl - e questa legge oltre che un giusto tributo serve proprio per ricordarci che questa problematica va affrontata ogni giorno". Oltre alla proposta, ha spiegato Giuseppe Giulietti, portavoce di Articolo 21, partirà anche la campagna "Mi illumino di più" per riportare l'attenzione dei media a temi rimossi come le vite precarie e le morti sul lavoro: temi a cui bisognerebbe dare la stessa attenzione del caso Morgan. I risultati di questa campagna li presenteremo a Venezia, poiché il direttore della Mostra si è messo a disposizione per ospitare l'incontro". Molti i volti noti che si sono messi a disposizione dell'iniziativa: da Dario Vergassola a Mimmo Calopresti, da Mariella Nava a Davide di Leo, dei Subsonica.

Articolo 21 lancia la campagna "Mi illumino di più" per denunciare le morti bianche

BUONE NOTIZIE a cura della redazione di Cacaonline

ALFABETIZZAZIONE BOLIVIANA

Yo si puedo. Il 20 dicembre scorso la Bolivia è stata ufficialmente dichiarata territorio libero dall'analfabetismo. Con il programma di alfabetizzazione Yo si Puedo, che in Sud America sta facendo veri e propri miracoli, dal 2006 quasi 825 mila boliviani hanno potuto imparare a leggere e scrivere sotto la guida di 3000 formatori locali, coordinati da 68 insegnanti di Cuba e 25 del Venezuela. Ora il governo pensa di proseguire in questa direzione e qualche giorno fa il ministero della Pubblica Istruzione ha annunciato l'inizio della seconda fase del progetto: chi vuole, soprattutto i ragazzi con più di 15 anni, può continuare gli studi approfondendo le proprie

conoscenze generali. **Liberati 3000 bambini soldato.** Con il rilascio degli ultimi 268 bambini si è concluso in Nepal il programma Unicef per il reinserimento sociale dei bambini soldato arruolati nelle file della ribellione maoista. Da gennaio i minori liberati sono in tutto 3.000. Ricevono abiti nuovi, il documento di identità, possono tornare a scuola o frequentare corsi di formazione. Come ha detto la rappresentante ONU nel Paese: "Il periodo della vostra vita dedicato alla lotta armata è finito." (di Jacopo Fo, Simone Canova, Maria Cristina Dalbosco, Gabriella Canova)

LA CRISI DEI PORTI
Il governo non pagherà

di Daniele Martini

Il più lucido e preoccupato è il vescovo della diocesi calabrese di Oppido-Palmi, Nicola Bux, un prelado amico personale di Papa Benedetto XVI. Rivolgendosi implicitamente al governo, in una dichiarazione alle agenzie di stampa avverte: ciò che è successo a Rosarno potrebbe essere nulla in confronto "a ciò che potrebbe accadere a Gioia Tauro se non si interviene con una politica accorta". Purtroppo la politica espressa dal governo fino a questo momento nei confronti del porto calabrese è tutt'altro che accorta. E la cosa peggiore è che l'esecutivo non cambia registro, ma insiste. Dopo aver fatto partire nel momento peggiore della crisi dei traffici marittimi un aumento delle tasse di ancoraggio fino al 50 per cento che ha spazzato Gioia Tauro e favorito la concorrenza nordafricana, spagnola e francese, il ministro dei Trasporti, Altero Matteoli, ha infilato un emendamento nel decreto millepromghe spacciato come una panacea, ma che purtroppo non appare affatto risolutivo. Sfidando l'elementare principio logico di non contraddizione, quel testo prevede che si possano diminuire le tasse di ancoraggio facendole scendere addirittura a zero. E nello stesso tempo stabilisce che si possano anche aumentare, addirittura di due volte. Della serie: riconosciamo che il problema c'è, che qualcosa bisogna fare, ma non sapendo che pesci prendere ce ne laviamo le mani. Le decisioni finali sono scaricate sulle singole autorità portuali con il rischio di fomentare la rivalità tra i singoli scali ormai prossima al punto di esplosione. L'unica cosa a cui sembra davvero tenere il governo è di non spendere un euro. La preoccupazione è esplicitata al comma 4: "Dall'applicazione del presente articolo non devono, in ogni caso, derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica". La società che ha in gestione lo scalo, la Contship, non è pregiudizialmente contraria al decreto del governo, ma i lavoratori del porto calabrese su cui grava la minaccia di cassa integrazione (450 persone su un organico di 1.100) non la stanno prendendo bene. Negli otto che una settimana fa si erano arrampicati per protesta su una gru a 50 metri d'altezza, una volta conosciuti gli orientamenti del ministro hanno deciso di andare avanti e di non scendere. Salvatore Larocca, sindacalista Cgil, è molto duro: "La nostra richiesta era semplice, volevamo una riduzione delle tasse per far tornare competitivo il porto, ma così ci prendono in giro". Sarcasmo il commento di Francesco Nerli, presidente di Assoport: "Quella norma sembra scritta da qualcuno in preda ad una crisi etilica".