

IN PROVINCIA DI CUNEO E IN PIEMONTE LA REALTÀ DELLE URNE SUPERA LE PREVISIONI  
L'EFFETTO MENARDI SUL VOTO MODERATO: UNA NUOVA LEADERSHIP PER LA CDL

## Il plebiscito del centro destra



### Se Arrivano i Piemontesi in Salsa Rossa

di Antonio Maria Giaccardi

Un'orchestra composto da più di 100 elementi (e che elementi!), tra ministri con e senza portafogli, viceministri e sottosegretari è fatale che stenti a offrire performances di elevata qualità; qualcuno che "stacca" o va fuori tempo c'è sempre, se poi ci si mette lo stesso Direttore, invece della dolce sinfonia sviolinata in campagna elettorale ne vien fuori una musica stridente, da far accapponar la pelle.

"Monsù" Ferrero, piemontese della Val Germanasca, terra di "Barbet", i protestanti valdesi, ministro alle politiche sociali vuole le "narco-sale" perché i tossici si possano "fare" di ero in tutta sicurezza e tranquillità a spese del contribuente, e chisseneffrega se per una ecografia, una TAC, una visita specialistica o un ciclo terapeutico un malato di cancro qualunque aspetta dei mesi.

Il Berti, Rifondatore in cashmere, nato a Sesto San Giovanni, la "Stalingrado d'Italia", ma torinese d'adozione, se ne va alla festa della Repubblica col distintivo della pace in bella mostra sul petto e con l'aria schifata di chi è costretto a prendere una purga istituzionale, (sacrificio peraltro assai ben retribuito). Il suo atteggiamento scatena l'ira del Gen. in quiescenza, ma tutt'altro che quieto, Gianalfonso D'Avossa che ai funerali del Caporal maggiore Alessandro Pibiri morto a Nassirya apostrofa in pubblico il presidente della Camera: «Non ha rispetto dei militari, non si scherza con il sangue dei nostri»

La sera prima davanti alla camera ardente il segretario dei comunisti italiani Oliviero Diliberto aveva spiegato ai giornalisti con la saggezza e la delicatezza che gli è propria: «Io l'avevo sempre detto di non andare in guerra».

C'è poi la faccenda dell'elezione del Presidente della Commissione Difesa della Camera.

Quando la sinistra radicale già si fregava per l'ennesima volta le mani dando per certa l'elezione della pacifista Lidia Menapace ( un nome una garanzia), piemontese pure lei di Novara, di PRC, salta fuori un carneade qualunque seguace di Di Pietro, tale Sergio De Gregorio, che "tromba" (in senso figurato naturalmente) sul filo di lana e coi voti della C.d.L la candidata di Rif. Com. che aveva orgogliosamente dichiarato che la Pattuglia Acrobatica Nazionale più nota come "Le Frece Tricolori" non serve a un piffero di niente se non ad inquinare e a spaccare timpani e va abolita immediatamente (sic!).

Tranquilli.

continua a pag. 8



Vignetta di Giorgio Forattini per IL GIORNALE

## Dicono (da sinistra) del Governo

**Eugenio Scalfari,  
Columnist di Repubblica**

«Dirò una cosa spiacevole. Spiacevole per me che la scrivo e, suppongo, anche per molti di quelli che la leggeranno: il governo Prodi sta dando un'immagine di sé scomposta, sciancata, mediocre. Analoghe sensazioni suscita la maggioranza parlamentare che dovrebbe sostenerlo».

\* \* \*

**Massimo Cacciari,  
Sindaco di Venezia**

«Scalfari ha ragione a criticare il governo Prodi. Io cito soltanto le 102 nomine, la rigorosa lottizzazione fra correnti, neanche fra partiti, l'assenza almeno nei nomi dell'esecutivo della cosiddetta questione in-

ternazionale. Insomma, certamente si poteva cominciare assai meglio».

\* \* \*

**Riccardo Barenghi,  
Columnist de LA Stampa**

«Ha fatto benissimo il presidente del Consiglio a organizzarsi una squadra di governo così numerosa, infischiosene di quel che dicono in giro i soliti quattro moralisti del Paese. Dicono per esempio che centodieci tra ministri, viceministri e sottosegretari costano troppo allo Stato. Ma i soldi pubblici a cosa dovrebbero servire se non a fare il bene pubblico? E a cosa servono i ministri, i vice e i sotto se non a governare il Paese e dunque a produrre bene pubblico?».

DIARIO DI UN SENATORE  
CUNEO-ROMA E RITORNO

di Giuseppe Menardi

**Venerdì 5 Maggio, S. Teodoro**

Entro alla riunione della maggioranza che sostiene la Giunta in Provincia e Costa abbandona la sala. E' offeso per l'editoriale del Corso che critica la sua azione amministrativa. Sono dispiaciuto che le battaglie che il giornale ingaggia in difesa delle libertà e degli interessi dei cittadini siano vissute in modo personale. Sulla questione nomine è paradossale che la provincia che ha il cuore a destra, nomini uno dei massimi responsabili della sinistra cuneese presidente della Cassa di Risparmio.

**Venerdì 19 Maggio, S. Celestino V**

Il Governo Prodi ottiene la fiducia. I favorevoli sono 165, i contrari 155, il quorum è di 161. La polemica divampa immediatamente, perché i sette senatori a vita compatti votano la fiducia al Governo. Prodi si scandalizza anche per le contestazioni subite dai sette in aula ad opera di noi senatori della Cdl e soprattutto per quelle espresse nei confronti di Ciampi. Mi vengono in mente i sit-in organizzati dalla sinistra per protestare contro Berlusconi. Al confronto le proteste di oggi sono rimproveri di collegiali.



**Martedì 6 Giugno, S. Norberto**

Alla Commissione Esteri del Senato abbiamo appena messo nell'urna la scheda con il nome del Presidente che il Senatore Andreotti mi dice "anche questa volta il mio voto è determinante", rispondo "sicuramente presidente con il tuo voto eleggerete il candidato della sinistra", a questo punto aggiunge Andreotti "nessuno di voi mi ha detto nulla, ieri sera Dini mi ha telefonato chiedendomi il voto, se vi foste fatti sentire..." Presidente della Commissione è stato eletto Dini con 13 voti contro 12 ottenuti dal candidato della opposizione.

**Giovedì 8 Giugno, S. Vittorino**

Leggendo "La Stampa", apprendo che il Presidente della Provincia è deciso " il volo per Roma da Levaldigi si farà solo con i soldi della continuità territoriale". Bene è da alcuni anni che i soldi attendono di essere utilizzati. La continuità territoriale è stata attivata con un mio emendamento alla finanziaria del 2002.

**Sabato 17 giugno S. Ranieri**

Oggi a Torino sfilava il Gay Pride ad esso ha aderito la Regione Piemonte, il Presidente della Camera Bertinotti, i DS, Rifondazione, l'Associazione Libera di don Ciotti, la Rosa nel Pugno, il Comune di Torino. Il giudizio sulla consapevolezza del ruolo delle istituzioni, da parte di chi le rappresenta, lo lasciamo ai lettori.

**Lunedì 19 giugno S. Romualdo**

Oggi a Venaus è stato smantellato il cantiere dei sondaggi della alta velocità. I no TAV hanno riportato un punto importante a favore della loro protesta. Gli amministratori della Regione ed in primo luogo la Presidente dovrebbero viceversa vergognarsi e darsi da fare per rimediare i danni che questo arresto dell'iniziativa comporta.

**Venerdì 23 giugno, Sacro Cuore**

Chiusa la campagna per il Referendum. A Fosano la serata importante organizzata da Anna Mantini: riflessioni alte sul futuro del paese.

PERCHÈ NON PUÒ DURARE QUESTO GOVERNO CARROZZONE

## L'armata brancaleone sparirà tra le pernacchie

di Gianni Rabbia

Come previsto con sicurezza, la vittoria alle elezioni politiche della sinistra (ma che vittoria stentata, miserabile, azzardata: proprio come questa sinistra si merita!) sta dando i suoi primi frutti avvelenati. Già le elezioni del capo dello Stato, dei presidenti delle Camere, la stessa penosa formazione della squadra di governo sono state un combinato di farsa e di tragedia, con la solita banda di corifei, nani e ballerine (giornalisti in prima fila) a spellarsi le mani di gioia per le figure pulcinellesche: le sfilate degli omosessuali, le pseudo-parate finto-pacifiste del 2 giugno ed ogni occasione idonea alla caciara concertante e danzante sono una atroce parodia della democrazia.

Questa non è la nostra Italia, non lo sarà neanche se per miracolo Prodi diventasse una persona da presentare ad una assemblea di condominio, se Bertinotti avesse la decenza di considerare il comunismo con cui si pavoneggia la peggiore delle ideologie assassine mai apparse a fianco del nazional-socialismo; se, se e ancora se.

La buona metà di italiani che non si riconosce nella armata Brancaleone di una cosa che offende la lingua italiana nel chiamarsi "Unione" sta a guardare in silenzio, pronta come sempre a farsi rapinare sotto forma di tasse e di malgoverno? Vogliamo continuare a porgere ossequio ad una giunta regionale piemontese come quella della Bressa, il cui unico segno di vita è l'immobilismo e l'inefficienza? Abbiamo ancora tanta riserva di pazienza per sopportare nelle amministrazioni locali l'arroganza di certi amministratori che non ne azzeccano una neanche per sbaglio?

Chi non è di sinistra ha di solito altro da fare: lavorare duro e sodo, per esempio. Sia chiaro: non che a sinistra manchino mani con i calli sopra. Ma non le vedo tra i "padroni del vapore" dell'alta finanza (vero e proprio cancro della nazione), tra gli industriali assistiti dai contributi statali, tra i direttori dei maggiori giornali. No, non trovo la sinistra tra i massimi sostenitori della sinistra. La loro scelta di appoggiare un governo che sarebbe oggetto di risa anche presso una tribù africana è stata un preciso calcolo di interesse: con questi, male che vada, si fanno i migliori affari. E crepi il popolo bue, in quanto tale castrato, cornuto e pure figlio di una vacca.

Noi che di sinistra non siamo, difficilmente scegliamo la piazza e le sue scompostezze per protestare le nostre ragioni. Che sono, guarda un po', di piccolo cabotaggio: poter avere un presente ed un futuro tranquilli, lavorare

il giusto per guadagnare il giusto e non essere rapinati da un fisco ladrone in cambio di servizi a dir poco penosi. Mentre alziamo lo sguardo al cielo nel timore di una tempesta di nuove tasse, a nessuno viene in mente di piantare baracca e burattini e di andare sotto palazzo Chigi (o Lascaris, o altri) a gridare tutta la nostra indignazione, la nostra fatica nel tirare avanti con la schiena curva, lo schifo verso una classe politica incapace di gestire persino la bocciofila del quartiere senza mandarla in malora.

Forse è l'ora di darci una mossa. E' forse venuto il tempo di dire basta ai soprusi di una genia di incapaci prepotenti, pronti a tutto pur di malgovernare con supponente superbia.

Basta, la misura è colma. Ed è facile supporre che anche nel popolo della sinistra ci sia chi a denti stretti incominci a tirare giù santi e madonne.

A noi non importa se Enzo Biagi o Santoro abbiano o no spazi televisivi in funzione dei loro bisogni non proprio proletari. A noi importa, caro Biagi, arrivare alla fine del mese e possibilmente alla fine di una vita di lavoro senza avere la sgradevole certezza di essere stati presi per le terga e svuotati di ogni energia per dar da vivere ad una massa di falliti, che senza un incarico o politico o sindacale o giornalistico d'ue lla dell'euro è stata la più rovinosa delle rapine collettive, resa ancora ovverbero, per mangiarla, rassegnarsi a tenere l'orto con le galline. Come fa la gran parte degli italiani, non dimentichi che q più beffarda dal sorriso vuoto del faccione prodiano.

A noi, gente di poche idee ma di molte certezze, va quasi bene tutto. Pensare che ci è stata sulla pancia persino la Democrazia Cristiana dopo un De Gasperi è stato un destino, un marchio di sopportazione: ma non è affatto detto che si debba, come dei fachiri indiani, inghiottire anche i chiodi di questa sinistra.

Di qui, una semplice modesta proposta: manifestare non solo l'opposizione. Organizzare il dissenso, la protesta, la contestazione, la disapprovazione con tutto il clamore che la compostezza richiede, ma anche impone la fondatezza delle nostre ragioni.

In quarantamila a Torino fecero finire la stagione della rivolta sindacale in Fiat ed anche in Italia.

Noi siamo molti più di quarantamila. Basta un fischio, e Prodi se ne potrà andare tra le pernacchie.



MANCANO LE INIZIATIVE VERE, TORNA LA RETORICA PAROLAIA

## Hanno incartato Cuneo in un piano di strategie vuote

Il Comune dovrebbe prima di qualsiasi altra iniziativa assolvere ai compiti di istituto proprio che riguardano la gestione del territorio e la vita sociale delle persone. In seconda istanza può interessarsi di temi più generali, certo prima di arrivare ad essere ambasciatori dell'Italia nel mondo che certamente non è fra i doveri primari di una amministrazione locale sarebbe forse opportuno che soprattutto i Comuni capoluogo si facessero carico dei problemi più generali che riguardano le comunità locali come le grandi reti di comunicazione e di trasporto.

Certo questo compito è gravoso perché comporta innanzitutto fare delle scelte pro o contro una soluzione, concentrarsi su poche iniziative e con impegno cercare di realizzarle, ciò significa restringere il campo delle aree di consenso normalmente alimentato, viceversa, da promesse e prebende come consulenze, nuove società per creare poltrone su cui fare accomodare gli amici degli amici.

I bisogni della area cuneese sono dopo decenni di discussioni sempre i medesimi: comunicazioni, invasi, energia a prezzi compatibili con i costi di produzione aziendali.

Sul versante delle comunicazioni nonostante i molti passi avanti fatti grazie all'impegno degli amministratori locali e dei parlamentari negli ultimi anni con la costruzione autostrada Asti-Cuneo e il progetto in fase di avanzata elaborazione del raddoppio del tunnel di Tenda, rimangono da tracciare gli sviluppi futuri di queste opere con il tralfo del Mercantour e la sistemazione della viabilità ordinaria.

Gli invasi necessari per produrre energia pulita e dare da bere alla pianura e soprattutto regimare in senso ecologico le acque rimangono nel libro dei sogni e probabilmente resteranno opere disattese almeno per molti anni viste le dichiarazioni dell'assessore all'agricoltura della Regione Piemonte che dice "si faranno solo se necessari e con il consenso di tutti".

Avere energia a prezzi accettabili signifi-



ca da parte delle amministrazioni locali una presa di coscienza esattamente inversa a quella che campeggia su alcuni cartelli delle nostre città con la scritta "Comune denuclearizzato".

Rispondere a questi bisogni è compito della Amministrazione civica in quanto essa è espressione prima della volontà popolare e per questo dovrebbe essere il Comune in prima fila a rivendicare queste opere. Il contrario di ciò che da un decennio fa il Comune di Cuneo che viceversa si è dedicato ad elaborare un documento di oltre cento pagine costato migliaia di euro e altre migliaia di euro di consulenze, il tutto sotto il titolo di piano strategico che comporta la creazione di una associazione e di una agenzia di sviluppo ovvero una serie di strapuntini per chi non ha ancora trovato sistemazione.

E' un modo di amministrare che non ci piace perché non è nell'interesse dei cittadini, perché crea una serie pericolosa di incrostazioni e fardelli burocratici, perché costa e molto senza produrre alcun beneficio concreto, per questo dobbiamo fin d'ora pensare e spiegare che il futuro di Cuneo deve essere affrontato concretamente e non essere un esercizio di vuota retorica per convegni "sinistri", perciò dobbiamo pensare a dare alla Città di Cuneo un Sindaco ed una Giunta autorevole e trasparente.

## Savigliano, che papocchio

La Giunta di sinistra-centro a Savigliano sta annaspando in un mare di difficoltà e contraddizioni da cui non riesce a tirarsi fuori.

**Ospedale.** Nessuna assicurazione è venuta dall'Assessore alla sanità Valpreda a Savigliano a giorni alterni. Il Sindaco ha soltanto incassato generiche frasi di circostanza. La sensazione è che il suo destino sia ormai segnato nel senso di un suo drastico ridimensionamento, nonostante che Giunta comunale, Regionale e Governo nazionale siano rosse e che il Ministro della salute sia di Morozzo.

Comina, sindaco e medico, non è riuscito ad ottenere per il "SS. Annunziata" l'azienda di Savigliano col S.Croce. Peccato perché miliardi di donazioni e la buona fede di generosi benefattori è stata tradita e un patrimonio prezioso di strutture, competenze e professionalità gettato letteralmente nella spazzatura.

**Maira.** Da più di un anno e mezzo le ruspe avrebbero dovuto entrare nel Maira e cementificare le sue sponde per "mettere in sicurezza la città" da un corso d'acqua mai uscito dai suoi argini naturali a memoria d'uomo. La città è insorta ed attraverso le iniziative del Comitato spontaneo in Difesa del Maira cui si sono affiancate le maggiori

associazioni ambientaliste (Lega ambiente, WWF, LIPU Pesca Ambiente ecc) è riuscita, fino ad ora, a bloccare l'insano progetto.

**Commercio.** L'ultimo papocchio riguarda il commercio, con l'apertura dei negozi per ulteriori otto domeniche rispetto a quelle previste, scontentando sia la grande distribuzione che ne avrebbe volute di più sia i commercianti del centro che non ne volevano proprio. In grande imbarazzo l'Assessore al commercio, vero Giano bifronte nella sua duplice veste di direttore dell'Associazione Commercianti di Saluzzo, dove ha fieramente avvertito l'apertura domenicale, e di Assessore al commercio di Savigliano dove ha dovuto abbozzare e sottostare al volere di Lorenzo Morello, assessore plenipotenziario all'Urbanistica e ai Lavori Pubblici, limitando il suo dissenso ad una pavida astensione in Giunta unitamente all'assessore di Rifondazione Comunista. Ma perché tanta ostinazione per qualche domenica in più? La voce che circola insistentemente in città è che con quelle aperture supplementari la civica Amministrazione abbia voluto onorare un debito di riconoscenza nei confronti della grande distribuzione, anche a costo di spaccare la Giunta. Potenza della Globalizzazione che mette al passo i No Global!

AMG

### IL CORSO

Direttore  
GIUSEPPE MENARDI

Responsabile  
ELIO RAGAZZONI

ASSOCIAZIONE PROMOZIONE SOCIALE  
"IL CORSO"

Via Roma n. 64 - 12100 CUNEO  
Codice fiscale: 96072380049  
Partita IVA: 03113700045

Impaginazione e Stampa

Graph Art - Manta, Via Galimberti, 75  
Tel. 0175.85808 - graph.art@libero.it

Se vuoi sostenere il nostro giornale abbonati. Abbiamo tante cose da dire sulle cose di casa nostra e del nostro Paese.

IL CORSO  
ABBONAMENTI

Italia € 15, Estero € 30  
Amici € 50  
Sostenitori € 500



# Dossier



## IL TRENO DELLE BEFFE

Iscrizione Tribunale di Cuneo n. 579 del 15/04/04

bimestrale  
luglio 2006

\*Poste Italiana S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003  
(conv. in L. 24/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DCR/CN\*

DIRETTORE GIUSEPPE MENARDI

ANNO III NUMERO 3 - PAG. 3

€ 0,25

### CHE PASTICCIO INTORNO ALLA TAV GOVERNO E REGIONE IN OSTAGGIO

**L**a grande beffa della Tav sta per consumarsi. Prodi, sostenitore delle grandi opere (compreso il ponte sullo Stretto) da professore, tecnico e manager a piè di lista, da quando ha reindossato i panni del politico non vede, non sente e non parla. Bofonchia: il programma, il programma.... Appunto, nei chilometri di carta del programma ulivista non ci sono parole chiare praticamente su nulla. Figurarsi sulla Tav, che ha tutta la sinistra radicale e i verdi contro, vale a dire un bello spicchio di azionisti del governo. Tant'è vero che l'Europa si è spazientita e minaccia concretamente di tagliarci dai fondi strutturali, il che vorrebbe dire addio al Corridoio 5 per l'eternità.

Madame Bresso, che s'illudeva, si è già beccata i fischi in Consiglio regionale e ora s'appiglia alla data del 4 luglio, data di convocazione della Conferenza intergovernativa sulla Torino-Lione. Supplicando il governo: dite, e soprattutto fate qualcosa.

Nell'incontro di mercoledì 21 giugno con Prodi, la commissaria europea de Loyola ha chiesto espressamente garanzie. Il premier l'ha rassicurata. Ma poiché il suo problema è in fondo quello di fare le cose senza urtare le sensibilità della sinistra radicale, c'è da credere che il tentativo di allungare sine die il discorso sia nei fatti l'unica politica del governo. Prova ne sia che subito dopo quell'incontro il ministro Ferrero (Rifondazione) ha tromboneggiato: "Nel programma sotto-



scritto da tutta l'Unione la Torino-Lione non è inserita come una priorità». Secondo il ministro della Solidarietà sociale, vanno valutati prima molti fattori: «D'altro canto sono bene specificati tutta una serie di passaggi - aggiunge - dall'eliminazione della Legge Obiettivo, all'analisi costi/benefici, al coinvolgimento democratico delle popolazioni.

Tutti questi elementi non possono in alcun modo essere elusi neanche in parte. Su temi sensibili come la Tav dunque occorre attentamente evitare qualsiasi accelerazione che rischia di rendere difficile la costruzione di posizioni stabili e condivise".

«Alla fine l'Unione riuscirà a bloccare

l'opera. L'opposizione di Verdi e Rifondazione Comunista alla Tav già ha prodotto l'annuncio del cambio di tracciato con il doppio risultato di dilazionare ulteriormente i tempi e di dover affrontare la questione di collegare il nuovo tracciato con quello già esistente». Lo afferma il senatore di Alleanza Nazionale, Giuseppe Menardi.

«Sulla Tav - prosegue Menardi - la maggioranza non c'è e l'invito della Bresso affinché Prodi assuma la direzione politica della vicenda dimostra inequivocabilmente la debolezza di un centrosinistra contrario alle innovazioni e all'ammodernamento delle infrastrutture. Ci stanno portando indietro nel tempo e ci faranno perdere i finanziamenti».

Per il senatore di An, «è una follia la scelta di far passare il tracciato per la Val Sangone dato che i sindaci della bassa Val di Susa hanno già espresso la loro contrarietà che non è solo opposizione al tracciato ma è opposizione alla Tav, dimostrando che non è solo opposizione ambientale, ma opposizione politica.

Contrari loro, contrari Verdi e Rifondazione comunista, per il governo Prodi - è la conclusione - si annunciano davvero tempi difficili e l'Italia continuerà sempre più ad essere marginale rispetto alla modernità dell'intero Occidente».

In questo dossier ri-raccontiamo il progetto e ne illustriamo l'utilità per il Piemonte e l'Italia: sperando che non sia ad uso degli archivi che racchiudono i libri dei sogni.

#### Parola di Prodi Giudicate voi

**1985** - La posa della prima pietra avverrà al più presto. Non sarà certo l'Iri a porre ostacoli a un'opera di prevalente interesse nazionale. (A proposito del ponte sullo stretto)

Occorre realizzare soprattutto grandi opere di interesse collettivo come il ponte sullo stretto, indispensabili perché il nostro sistema possa competere con le altre nazioni.

**1987** - Con il ponte sullo stretto l'Italia si accorcerebbe di 240 chilometri

**1996** - Il ponte? Certo, perché no? O, se fosse più sicuro un tunnel sottomarino.

**2006** - Non ho mai avuto nulla contro questo ponte, ma siccome non ci sono i soldi per tutto, mi chiedo se sia davvero una priorità e, a mio parere, non lo è.

**2006** - La TAV la farò io! (i cantieri in Valle Susa lunedì 19 giugno sono stati smantellati)

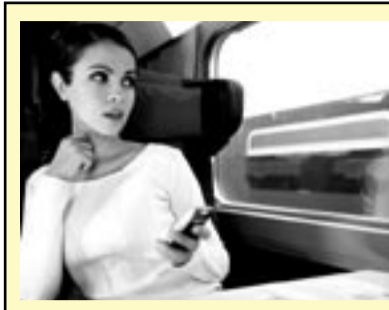
**2006** - Ridurremo le spese e snelliremo la burocrazia. (ha fatto il governo più numeroso e costoso della seconda repubblica).

**COSMO**  
**AGRICULTURAL IMPLEMENTS ITALY**

Specializzata nella costruzione di spandiconcimi. Grazie alle sue moderne tecnologie è diventata, nel corso degli anni, produttore a livello mondiale.

Web site: [www.cosmosrl.com](http://www.cosmosrl.com)  
E-mail: [imcosmo@cosmosrl.com](mailto:imcosmo@cosmosrl.com)  
Telefono: +39-0171 946654

**La qualità al giusto prezzo**



# Dossier



## L'EUROPA CORRE

### PICCOLA STORIA DELL'ALTA VELOCITÀ

di Giuseppe Menardi

**D**a Londra a Barcellona, l'Europa dell'Alta Velocità è in costruzione. Sì, i finanziamenti e le risorse tecniche ci sono, la nuova carta ferroviaria si apre alla concorrenza che in Europa potrebbe essere effettiva nel 2010.

L'Europa dell'Alta Velocità accelera. Già oggi sono disponibili nel nostro continente 3.500 chilometri di linee ad Alta Velocità di cui quasi la metà 1.500 chilometri in Francia. Da oggi al 2020, queste distanze dovranno triplicare, a 10.500 chilometri. I tempi di percorrenza si ridurranno sempre più, tuttavia questo programma resta sottoposto ad importanti impegni finanziari: La Commissione Europea ha definito trenta progetti europei di infrastrutture giudicate prioritarie di cui al 2020, di cui l'80% ferroviarie, e che necessitano 225 miliardi di investimento. Purtroppo l'UE ne finanzia solo 20 miliardi. Di qui l'importanza di sviluppare il partenariato pubblico-privato sul quale alla fine della legislatura il Senatore Menardi era relatore del disegno di legge che prevedeva una sua più agile introduzione nel sistema di finanziamento delle opere pubbliche in Italia.

L'esplosione delle reti ad Alta velocità scatena gli appetiti.

Dopo che il Consiglio dei Ministri dei Trasporti europei, il 5 dicembre a Bruxelles ha deciso che i 25 Paesi europei dal 2010 liberalizzeranno il trasporto internazionale dei passeggeri.

Il Parlamento Europeo aveva scelto il 2008.

Le discussioni continueranno ma una data comunque va scritta. Virgin Express o ancora Cannes potranno operare sulla Parigi-Londra o Parigi-Bruxelles, primo collegamento che sarà toccato dalla concorrenza, tenuto conto del loro traffico.

Ciò significa per i passeggeri la scelta della compagnia in funzione dei servizi e dei prezzi proposti.

Da parte loro le storiche società di trasporto ferroviario cercheranno di allearsi sul modello di ciò che è stato fatto per Eurostar e Thalys. La SNCF ha lanciato l'idea di creare una alleanza chiamata Railtem.

La prima tappa passa per un accordo tra la SNCF e la Deutsche Bahn sulla linea Franco-Tedesca.

All'interno di una società comune chiamata Rhéalys, i due operatori vogliono armonizzare lo sviluppo del TGV e di ICE Tedesca tra Parigi, Francoforte e Stoccarda.

I treni ad alta velocità/alta capacità sono una realtà imprescindibile nello sviluppo del sistema dei trasporti moderni.

Il primo è stato il TGV - train a grand vitesse che nel 1981 entrò in esercizio sulla tratta Parigi-Lione ad una velocità di 260 Km/h.

Oggi i francesi stanno lavorando ad una

nuova generazione di treni veloci chiamata AGV - automotrice a grand vitesse - Questi nuovi treni sono equipaggiati con nuovi motori elettrici più potenti ed efficienti e meno assorbenti energia. La velocità max non sarà diversa dagli attuali TGV, ma gli AGV avranno una migliore velocità commerciale anche in considerazione del costante ampliamento della rete ferroviaria a servizio dell'alta velocità, dei servizi del confort di bordo (vibrazioni e rumore).

La Spagna ha iniziato a fare girare il suo primo treno ad alta velocità, si chiama Pato l'AVE S-120 e per il momento i suoi convegni solcano le praterie fra Madrid e Lleida a 200 Km/h, ma non appena sarà completata la linea fino a Barcellona e risolti alcuni problemi di sicurezza, la velocità di crociera arriverà a 250 Km/h, con punte per il futuro di 330 Km/h. Il suo predecessore che era però solo un prototipo si chiamava Talgo 350 e sulla stessa linea nel 2002, aveva stabilito la velocità max di 362 Km/h.

In questa corsa al treno super veloce il Giappone ha pronto un nuovo treno è il Fastech 360 che la East Japan Railway la S.p.A, il colosso del trasporto su ferro, partecipata dalle amministrazioni pubbliche (regione, comuni e stato), ha promesso che entrerà in servizio nel 2011 ed avrà una velocità commerciale di 320-340 chilometri all'ora con velocità max di 360 Km/h. Caratteristica di questo treno sono gli spoiler a scomparsa che, aumentando la resistenza all'aria, integrano l'azione dei freni tradizionali.

L'Italia avrà da quest'anno cioè da dicembre 2006 il nuovo pendolino che permetterà al nostro paese di entrare nel novero dei paesi serviti da treni ad alta velocità, ovvero che superano i 250 Km/h.

Sulla tratta Torino-Novara, nel vercellese tra Saluggia e Balocco, il 6 ottobre del 2005 un Etr500 in fase di test della linea ha toccato i 350,8 Km/h.

La situazione nel mondo dell'alta velocità-alta capacità. Cominciamo dall'Europa ed in particolare dal Paese Leader dell'alta velocità: La Francia.

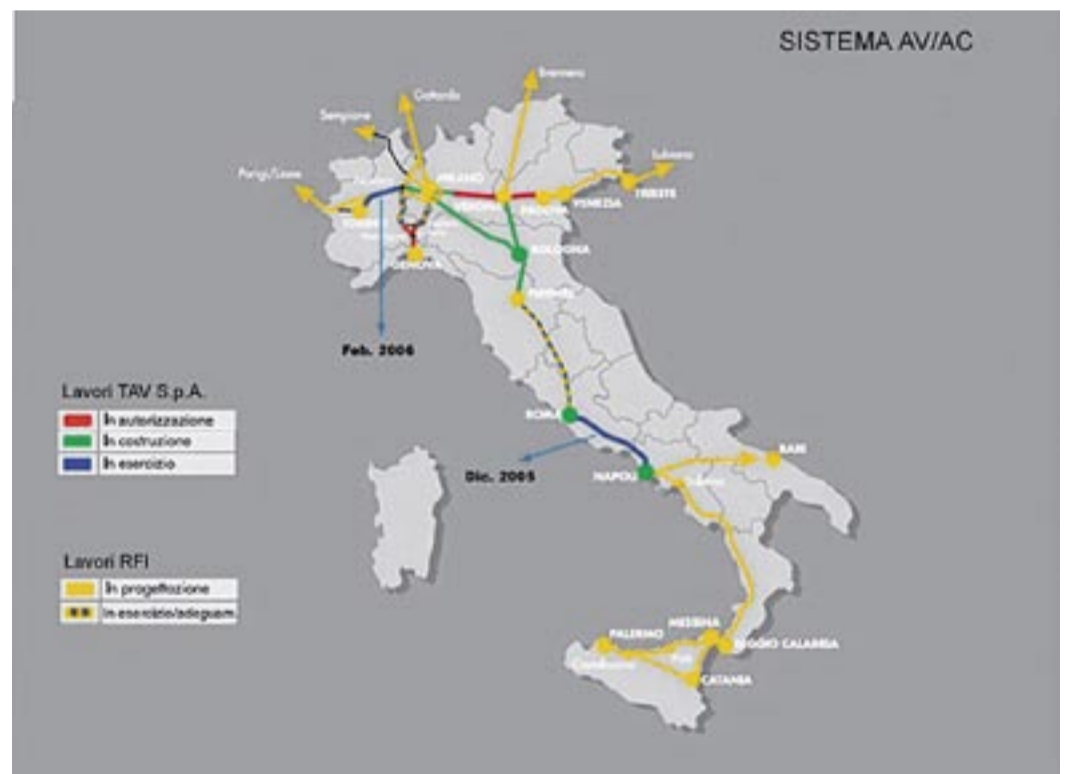
#### PARIGI-LONDRA: 2h20' nel 2007

Da settembre del 2003, Londra è a 2h35' da Parigi in Eurostar con un guadagno di 20 minuti.

Un nuovo guadagno di venti minuti sarà effettivo a partire dal 2007 grazie ad un nuovo troncone ad Alta Velocità tra Folkestone e Londra.

Saint-Pancras che metterà le due capitali a 2h20' l'una dall'altra. Bruxelles sarà allora a due ore da Londra.

Di conseguenza la rete ferroviaria francese è in una fase di studio per modificare il tracciato tra Parigi e Calais passando per Amiens, ciò che permetterà di ridurre ancora di venti minuti circa i tempi di percorrenza.



Tuttavia questi lavori avranno senso quando la linea che passerà per Lille sarà completamente saturata.

Questo progetto permetterà di passare al di sotto delle due ore il tempo di percorrenza tra Parigi e Londra.

#### PARIGI-FRANCOFORTE: 3h45' nel 2007 PARIGI-STOCCARDA: 3h30' nel 2012

È il grande progetto di attualità per le ferrovie francesi.

A giugno 2007 l'inaugurazione della linea ad Alta velocità collegherà Parigi a 2h20' da Strasburgo e Francoforte a 3h45' da Parigi.

Questa prima fase ha un costo previsto di 3,2 miliardi di euro.

Un secondo troncone al di là della città di Baudricourt, permetterà ancora di ridurre il tempo necessario per raggiungere Parigi da Strasburgo a 2 ore. I lavori cominceranno nel 2008 con una durata di 3-4 anni Parigi e Strasburgo saranno perciò a 2 ore nel 2012 che ovviamente servirà a migliorare la percorribilità verso ..... - sempre verso la Germania la costruzione d'una linea ad Alta velocità tra Bruxelles e Aix-la-Chapelle metterà nel 2008 Calogna a 3 ore da Parigi via Bruxelles.

#### PARIGI-AMSTERDAM: 3h10' nel 2008

Se il passaggio per Thalys permetterà di unire Parigi a Bruxelles in 1h 25, la prosecuzione della linea ad Alta velocità verso Amsterdam non è ancora realizzata. Il collegamento che dovrà essere realizzato il primo aprile del 2007, avrà dieci mesi di

ritardo, secondo il ministro olandese dei trasporti. Con questa linea Parigi si troverà a 3h 10 da Amsterdam. Questi ritardi sono dovuti a dei problemi di segnalazione nelle stazioni e a delle difficoltà di costruzione.

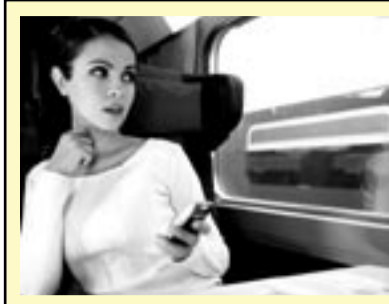
#### PARIGI-GINEVRA: 3h nel 2008

Il ripristino della linea tra Parigi e Ginevra chiamata dell'Haut-Bugey permetterà di guadagnare tra i venti e i trenta minuti sulla destinazione della città svizzera riducendo la distanza del percorso di 40 chilometri. RFF ha altresì un altro cantiere verso la Svizzera è la linea così detta Rhiu-Dhone, verso Bole. I lavori della tratta est inizieranno quest'anno (2006) per essere poste in esercizio nel 2011 e costerà 2 miliardi di euro. La costruzione di una nuova linea di 190 chilometri collegherà Bole e Mulhouse in 2h 49 da Parigi. Essa permetterà anche di collegare facilmente la Germania e l'Est della Francia al Mediterraneo mettendo Strasburgo a 4h 30 da Marsiglia.

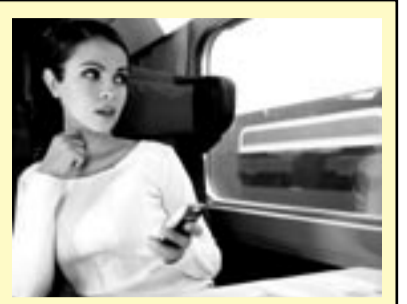
#### PARIGI-MILANO: 4h (A medio termine)

È un progetto molto ambizioso. Il collegamento ferroviario Lione-Torino sarà assicurato con la costruzione di un tunnel di 52 chilometri nelle Alpi. Il costo totale del progetto è stimato in 12,5 miliardi di euro in più fasi. Un accordo sul finanziamento del progetto è stato raggiunto nel 2004. Tuttavia esso suscita attualmente una forte opposizione in Italia (si vede il servizio in proposito).

continua a pag. 5



# Dossier



## L'ITALIA BALBETTA

### Dopo 15 anni rischiamo già lo stop

continua da pag. 1

#### PARIGI-NIZZA: in meno di 4h nel 2020

Questa linea ad Alta Velocità dovrà prolungare il TGV Mediterranée verso il 2015-2020. Essa avrà ugualmente un interesse per ridurre i tempi di tragitto verso l'Italia, ma allo stesso modo tra la Spagna e l'Italia, con un costo stimato fra 5 e 7,5 miliardi di euro. Ma la questione del tracciato è centrale. Tre soluzioni sono allo studio: la prima per ridurre il più possibile la durata del tragitto tra Nizza e Parigi (LGV Côte d'Azur), la seconda collegando le metropoli del litorale (LGV des métropoles du Sud), la terza sui collegamenti regionali rapidi basati sulla rete esistente (LGV delle soluzioni alternative).

#### PARIGI-BARCELONA: 5h nel 2012

Nel 2009, i lavori attualmente in corso tra Perpignan e Figueras dovrebbero essere compiuti. Inoltre, i progetti di attraversamento di Nîmes e di Montpellier sono stati previsti dal Ciadi di dicembre 2003, ciò migliorerà i tempi di percorrenza verso Barcellona previsto per essere messo in servizio nel 2012 con inizio dei lavori nel 2009. Queste opere saranno finanziate con i partenariati pubblici-privati. RFF (la rete ferroviaria francese) ha cominciato a lavorare sulle questioni tecniche e finanziarie.

#### PARIGI-BORDEAUX: 2h 10' nel 2016

Attualmente, la linea che mette Parigi a 3 ore da Bordeaux non è ad Alta Velocità che fino a Tours. Rimane da realizzare il tronco-

ne sud, di 302 chilometri, che dovrà essere finanziato con un partenariato pubblico-privato. Costo del progetto: 4,5 miliardi di euro. La priorità è la parte Augonleme-Bordeaux, è di 130 chilometri e sarà aperta nel 2013 con inizio dei lavori nel 2008. La seconda parte, Tours-Augouleme, sarà pronto per il 2016. Tuttavia, la prosecuzione verso Tolosa è ancora in discussione e il dibattito per mettere la Città Rosa a tre ore da Parigi è ancora aperto.

Nessuna data è stata fissata. Un altro collegamento prevede di unire Bordeaux alla frontiera spagnola.

#### PARIGI-BREST: 3h 15' nel 2013

Dopo l'11 dicembre del 2005 il TGV collega direttamente Parigi e Saint-Malo in 2h 56'. Il presidente di RFF ha confermato in quella occasione che il progetto della linea ferroviaria ad Alta Velocità tra le Maus et Rennes sarà finito nel 2012. I viaggiatori verso Nantes guadagneranno otto minuti grazie ad un treno verso Sablé sur Sorthe. La regione Bretone ha annunciato che essa finanzia un miliardo di euro su un costo totale dei lavori di 2,6 miliardi di euro.

Il prolungamento della LGV fino a Rennes permetterà di unire Parigi a Rennes in 1h 27', contro due ore attualmente in 3h 15' per collegare Brest e Quimper. Inoltre, i lavori di modernizzazione delle strade ferrate da Remes verso Brest e Quimper con il pendolino permetterà ai TGV di viaggiare ad una velocità di 200-220 km/h anziché a 160 km/h attuale. Ma per questa seconda tappa

non è ancora stata stabilita la data.

Tuttavia se essa si realizzerà, permetterà di collegare Brest e Quimper a Parigi in 3 ore.

#### L'Italia

L'alta velocità in Italia è nata nel 1991 dall'esigenza di potenziare e rendere competitive la rete ferroviaria italiana a livello nazionale ed europeo, TAV SpA è la società di scopo di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per la progettazione e la costruzione delle linee ferroviarie veloci (Alta Velocità/Alta Capacità) da realizzare lungo le direttrici di trasporto più importanti e sature del Paese: la dorsale Milano-Napoli, la trasversale Torino-Milano-Padova ed il collegamento Milano-Genova.

Gli interventi di TAV SpA si inseriscono nell'ampio programma di modernizzazione dell'infrastruttura ferroviaria condotto da RFI con il potenziamento, tra l'altro, dei nodi urbani (grazie anche alla realizzazione delle nuove stazioni AV), delle prosecuzioni verso sud delle linee AV/AC e verso l'Europa attraverso le Alpi (Frejus, Lotschberg e Gottardo, Brennero, Ventimiglia, Tarvisio e Villa Opicina). In particolare la Torino-Lione è curata dalla società Lyon Turin Ferroviarie - LTF

La rete prevista ed esistente e la seguente

#### Linee esistenti

Roma - Firenze "Direttissima", la prima linea TAV (costruzione iniziata nel 1970, tratta completa aperta nel 1991);

Roma - Napoli (costruzione iniziata nel 1994, apertura avvenuta nel dicembre 2005; gli ultimi 20 km per Napoli sono in costruzione);

Torino - Milano (Torino - Novara: costruzione iniziata nel 2002, apertura nel febbraio 2006; Novara-Milano: costruzione iniziata nel 2002, apertura nel 2009).

#### Linee future

Milano - Bologna (costruzione iniziata nel 2000, apertura nel 2007);

Bologna - Firenze (costruzione iniziata nel 1996, apertura nel 2008);

Verona - Venezia (Padova - Mestre: costruzione iniziata; Verona - Padova: inizio costruzione non ancora stabilito);

Milano - Genova (inizio costruzione nel 2006);

Milano - Verona (inizio costruzione nel 2006).

#### Venezia - Trieste

Trieste - confine sloveno - Lubiana  
Lyon Turin Ferroviarie (Lione - Chambéry - Torino), connessione rete TAV e TGV.

Brenner Basistunnel (Verona - Innsbruck - Monaco di Baviera), collegamento con le reti austriaca e tedesca, il traforo di base (costo 7,5 miliardi) è atteso per il 2015, la linea di accesso per il 2030;

Milano - confine svizzero, connessione della rete TAV con la Svizzera e la Germania attraverso il progetto AlpTransit (Tunnel di base del San Gottardo e Tunnel di base del Lötschberg).

## Intanto i giapponesi volano

**I**ntanto in tutto il mondo le linee ad Alta Velocità sono argomento di attualità perché rappresentano la risposta alla domanda di mobilità per i collegamenti veloci di medio raggio com'è evidente dai grafici.

In Cina è stata inaugurata la prima linea al mondo di treni a levitazione magnetica tra Shanghai e il suo aeroporto di Pudong. Sono 31 chilometri in 8 minuti, con velocità di circa 430 Km/h, utilizzando la tecnica tedesca Transrapid. La Cina ha in progetto una seconda superlinea, tra Shanghai e la provincia di Zhejiang, 200 chilometri a Sud, che verrebbe raggiunta in meno di 50 minuti. Queste forse sono le prove generali per la Shanghai-Pechino, 1300 chilometri nel cuore rurale del Paese, da percorrere sul filo dei 450 Km/h, sempre se venisse utilizzata la stessa tecnologia.

#### Conclusione

E' evidente che la fortuna dei treni veloci si gioca sulle distanze fino a 400-600 chilometri. Infatti se per viaggiare da un continente all'altro si usa l'aereo, per tratte continentali se si sommano i tempi di imbarco, di ritiro dei bagagli, di percorrenza per raggiungere dallo scalo aeroportuale la città, il treno che arriva al centro delle città è sicuramente più conveniente dell'aereo.

Se si applicassero i Protocolli di Kioto, il confronto treno-aereo, per il collegamento fra le grandi città sarebbe sicuramente tutto a vantaggio del treno.

Il trasporto su ferro è di gran lunga il sistema che meno incide sull'ambiente. Un volo fra Londra e New York scarica nell'atmosfera la stessa quantità di CO2 prodotta da un'auto di media cilindrata in un anno, che si sommano agli ossidi di azoto

che i motori a reazione cedono all'atmosfera. Inoltre più il volo è breve, maggiore è l'incidenza di inquinamento per chilometri percorsi. Sulla Milano-Roma un aereo può inquinare anche 50 volte più di un treno (a parità di capacità passeggeri o merci). Tra gli innumerevoli vantaggi del treno di tipo pratico vi è la possibilità di continuare a lavorare con i mezzi elettronici durante il viaggio, di telefonare e collegarsi a Internet.

Sicuramente il nodo oggi però non l'aumento della velocità, quanto, almeno per gli europei l'affidabilità, la puntualità. Oggi un tragitto di 600 chilometri si può effettuare in meno di due ore e mezza, il problema è di avere a disposizione linee dedicate, non più stazioni passanti, controlli automatici della linea eliminazione del sistema Ertms che costringe il macchinista a guidare a vista.

La Compagnia delle Ferrovie Giapponesi,

che gestisce 1500 chilometri di linea ad alta velocità, e con la quale noi abbiamo viaggiato proprio sulla tratta Tokyo-Osaka distanti 500 chilometri, una partenza ogni 15 minuti, viaggiano ogni anno 160 mila supertreni, con velocità media di 270-280 all'ora e punte di 300, ebrezza che noi abbiamo provato in cabina di fianco al macchinista che pilota con i guanti bianchi. Alla fine di ogni anno di esercizio l'amministratore delegato si scusa ufficialmente con i passeggeri, annunciando pubblicamente il totale dei ritardi accumulati in 12 mesi su tutte le linee: 24 secondi nel 1997, 18 secondi nel 2001, 12 nel 2004 (avete letto bene: il totale di tutti i ritardi accumulati in un anno su tutti i convogli), siamo stati testimoni di questo nel 2003, direttamente dalla sala di controllo di Tokyo, controllando con i tecnici i tempi sulle tracce.



# PINOCCHIO A BOVES

## Sulla Cittadella della letteratura un balletto di promesse, bugie e sprechi

di Maurizio Paoletti

**M**a questa Cittadella della letteratura cos'è?

Credo che siano molti i bovesani che si chiedono cosa sia questo ambizioso progetto che non pare avere termine e soprattutto cosa sarà per la Boves di domani.

In campagna elettorale, due anni or sono, dissi, nel confronto al Borelli, che il nostro Gruppo vedeva con estrema perplessità tale progetto non tanto per il recupero di un fabbricato nel centro di Boves quanto per i problemi di gestione che una struttura del genere avrebbe comportato. Ovviamente il giudizio non era frutto di una sensazione ma di una attenta valutazione economico-finanziaria.

Una Città che fatica a gestire un palazzetto dello sport, che aveva un solo dipendente, con un saldo tra voci in entrata ed in uscita fortemente in rosso come poteva pensare di sostenere i costi di una struttura come la cittadella con una ventina di dipendenti e dove i proventi dei biglietti di ingresso poteva coprire appena il 20% del costo di gestione?

Aggiunsi poi che era sintomatico che un'opera finanziata da tante banche non vedesse l'intervento della locale Cassa Rurale che invece si era sempre fatta garante di interventi a favore delle realtà bovesane... Eravamo titubanti sulla gestione ma non avremmo però mai immaginato che vi sarebbero stati problemi già nella realizzazione.

Per chiarezza, perché i cittadini sappiano cosa è successo è bene ripercorrere alcune tappe della travagliata vicenda.

Nel 2000 il Comune di Boves, a seguito di bando di gara, affidava lo studio di fattibilità e della valutazione preliminare di impatto ambientale ad alcuni professionisti, tra i quali anche i bovesani Marco Mauro e David Parola, salvo poi ritenere di dover procedere con pubblico incanto per la progettazione esecutiva. A fronte di tale decisione i citati professionisti ricorrevano avanti al TAR Piemonte che con sentenza del 7.11.2001 annullava i provvedimenti impugnati rigettando tuttavia la richiesta di danni avanzata contro il Comune.

A quel punto il Comune di Boves decideva di procedere con progettazione interna da parte del proprio ufficio tecnico salvo poi rendersi conto dell'impossibilità di eseguirla e ricorrere così a consulenze esterne (che nel primo quadro economico ammontavano ad euro 475.000,00 circa) di numerosi professionisti (alla fine una trentina di consulenze circa).

I lavori di realizzazione venivano appaltati alla CASAL per la somma netta di euro 2.793.603,71 con lavori consegnati il 9 ottobre 2002 da ultimare in 710 giorni lavorativi.



Medio termine entrava in vigore la legge antisismica con necessità di adeguamenti e di perizia di variante.

La data di ultimazione lavori slittava pertanto dalla primavera del 2004 prima ad ottobre 2005 e poi ad ottobre 2006... a fronte dell'ennesimo rinvio abbiamo ritenuto necessario fare chiarezza anche perché non è pensabile che un'opera che doveva essere costruita in due anni dopo 4 sia ancora a metà; così abbiamo scoperto che vi era un contenzioso con la ditta medio termine subentrata alla CASAL per la modica somma di 1.244.767,40 euro che la Fantino aveva iscritto a riserva (somme chieste in più rispetto a quanto previsto in appalto oltre alla voce danni per euro 91.000,00). La Giunta si era premunita di incaricare un legale per una consulenza costata 7.000,00 euro ed aveva dato incarico ad un altro professionista di procedere ad una verifica di quanto fin qui eseguito. Ovviamente l'Opposizione era tenuta adeguatamente all'oscuro di tutto ciò!

Intanto assistevamo ad un cambio di alcune figure chiave nella realizzazione dell'opera; il R.U.P. geom. Domenico Rossi passava la mano all'ing. Sergio Maccario, la direzione lavori passava dall'arch. Casasso all'ing. Guido Lerda (per l'importo di euro 66.096,00) mentre a fine 2005 la Giunta approvava il nuovo

quadro economico che pareggiava sempre sulla somma originaria di 4.777.225,62.

Nel nuovo quadro economico però le consulenze professionali sono lievitate a circa 800.000,00 euro, mentre le spese per dotazioni, servizi tecnologici, costo dei materiali per realizzazione dei percorsi scenografici da 605.000,00 euro si riducevano drasticamente a circa 140.000,00 euro, comparivano le voci dell'accordo bonario con la ditta (300.000,00 euro) e curiosissimi lavori in economia per oltre 270.000,00 euro!

In buona sostanza quello che nessuno ha il coraggio di dire è che con le somme stanziare si realizzerà poco più di metà dell'opera.

Come se non bastasse a fronte del lievitare delle spese dei professionisti, nella corrispondenza con il Comune la Ditta esecutrice dei lavori sottolineava e lamentava "l'errore e l'insufficienza del progetto.. l'impossibilità di proseguire i lavori per la mancanza di elaborati progettuali esecutivi..... oltre alla mancanza dei preventivi pareri della Sovrintendenza dei beni architettonici".

A fronte di tale situazione chi rappresenta duemila elettori cosa avrebbe dovuto fare? Far finta di non sapere nulla? Dire che va tutto bene?

Il Gruppo si è confrontato ed ha deciso unanimemente di chiedere alla magistratura ordinaria una verifica. Una verifica doverosa

quando si spendono così tanti soldi pubblici e non si vedono i risultati, una verifica che ci auguriamo faccia chiarezza e dalla quale nessuno ha di chi temere se le cose sono state fatte in regola, come francamente ci auspichiamo. Il tutto è stato fatto con la massima discrezione affinché nessuno potesse accusarci di usare le sedi giudiziarie per fare politica ma anche con la massima correttezza verso la maggioranza che è stata informata. Se i giornali ne sono venuti a conoscenza non è certo per volere nostro quanto per l'intervento dell'assessore Angelo Marchisio in Comunità Montana durante un attacco fatto al consigliere Giovanni Tecco che aveva manifestato tutti i dubbi sull'iniziativa. La magistratura ha aperto una indagine ed è in corso un incidente probatorio. Il cantiere non è stato sequestrato, l'opera è finanziata per cui le accuse che ci vengono oggi rivolte di voler bloccare i lavori sono del tutto gratuite ed infondate.

Quando si ricoprono incarichi elettivi, anche di minoranza, il primo compito, la prima attenzione deve essere quella di spendere nel miglior modo possibile i soldi dei cittadini, questo per tutelare la cittadinanza tutta e le casse del Comune una opposizione seria che sappia fare il suo mestiere deve esercitare un controllo.

Il Sindaco si è detto offeso dal nostro esposto, un esposto dal quale si è avviata una indagine in cui il Comune di Boves risulta parte lesa! L'affermazione ci lascia perplessi. Dovevamo forse far finta di nulla?

L'Amministrazione ha perso credibilità a causa di un esposto o a causa della sua incapacità nel realizzare un'opera che doveva essere ultimata già nella passata legislatura?

Come possiamo ancora dare fiducia a questa Giunta? Se non è riuscita a costruire la Cittadella nel doppio del tempo come sarà in grado di gestirla?

A fronte di tale grave situazione, quando tutte le vie d'uscita sembrano chiuse ci vuole coraggio e fantasia per portare la città fuori dalle sabbie mobili in cui questa Amministrazione ci ha condotti. La cittadella non doveva essere iniziata ma ormai deve essere ultimata; quando si è sul ballo bisogna ballare. Si penserà poi a riconvertirla ed a renderla una risorsa e non un peso per le casse del Comune e dei bovesani tutti. Poiché nei momenti di crisi è necessario che si ricorra a misure e cure drastiche, prima che sia troppo tardi, è bene che questa Giunta faccia una attenta analisi di cosa è riuscita a fare (anzi a non fare) in questi anni e trovi finalmente il coraggio di fare passo indietro rimettendo, per il bene della città, il suo mandato. Proseguire facendo finta che tutta sia a posto sarebbe un errore irreparabile.

L'AMMINISTRAZIONE PEGGIORE CHE SI RICORDI: TRA UN ANNO BISOGNA CAMBIARLA

# Lo sfregio più grave fatto a Cuneo: non è più una città ordinata

di Barun Litrun

Chiunque si accinga a governare una nazione, una Regione, più semplicemente una città o anche solo un piccolo paese, vorrebbe poter contare su un mandato lungo almeno dieci anni, per poter realizzare il programma sul quale chiede la fiducia agli elettori.

Il prossimo anno a Cuneo si rinnova l'Amministrazione comunale e saranno trascorsi non dieci, ma undici anni dal momento in cui i cuneesi hanno affidato alla sinistra il futuro della loro città.

E' possibile pertanto fare un bilancio compiuto sulla attività amministrativa della Giunta cuneese.

La prima impressione è che gli undici anni sono trascorsi, ma la Città si presenta esattamente com'era nel 1995. E' stato messo qualche scadente monumento nell'aiuola di alcune rotonde, ma a parte le innumerevoli e costosissime feste e manifestazioni varie con annesso comitato festeggiamenti a cominciare dal fantomatico "Cuneo Eventi" per invitare in piazza il contado, nulla è cambiato o si evoluto, sul piano culturale qualcosa è peggiorato, l'immagine più significativa di questa Giunta è la pedanola sul Torrente Gesso abbandonata desolatamente da troppi anni.

Avremo modo nei prossimi mesi di esaminare punto per punto ciò che è stato fatto, a cominciare dall'Università che è rimasta sostanzialmente com'era agli inizi senza diventare un vero polo universitario, anzi ha perso qualcosa come la scuola di amministrazione aziendale.

Il teatro non è certo confrontabile con le proposte di Nello Streri, così come tutti ricordano con malinconia le splendide mostre, soprattutto quelle figurative, ma non solo che l'assessore alla cultura sapientemente organizzava.

Ma anche sul piano della proposta sociale mi pare che l'attenzione ai bisogni più difficili sia stata risolta con lo stile propagandistico e populista stile " festa del vicino di casa".

La grande scommessa della Grande Cuneo è stata abbandonata e la città di Cuneo appare quasi in concorrenza, come si dice giocando al meno, con Boves e le altre città che la circondano.

Dove tuttavia è più evidente l'incapacità, la mancanza di idee, la forza di perseguire un obiettivo è sul piano infrastrutturale e dell'urbanistica.

Le grandi infrastrutture non sono mai state affrontate con determinazione e l'ammi-



La stazione ferroviaria voluta da Giolitti

ministrazione si è affidata alle scelte passate come ad esempio la Est-Ovest che è un progetto della Giunta menardi, finanziato sostanzialmente dalla regione quando a guidarla era il centro destra, e non ancora terminata.

La circonvallazione (se e quando si realizzerà), non è la snella e moderna galleria sotto la città che voleva fare la Giunta Menardi, ma un mostro d'asfalto che passerà sotto l'altipiano, fra Borgo, Vignolo, Confreria e Madonna Dell'Olmo.

Dove il disastro rischia di diventare irrecuperabile è sul piano regolatore e su tutta l'urbanistica. Peraltro questo è forse l'unico settore dove dal 1995 c'è lo stesso Assessore. Per fortuna sull'urbanistica, dopo il brutale sfregio delle casette di Borgo Gesso, abbiamo sentito tante parole, letto troppe relazioni, prodotte dai ben pagati consulenti dell'Assessore, ma per il momento lo

strumento urbanistico è ancora al palo. Diciamo subito che ci auguriamo che la pratica Mantelli si risolva nel niente com'è stato fino adesso, ovvero in parole. E' inquietante la sua proposta urbanistica e sarebbe catastrofica per la città qualora prendesse forma. E non è nemmeno come dice Mola ad un autorevole quotidiano "Mantelli vuole bucare sopra la città", perché l'ultima che abbiamo letto dell'Assessore è il progetto di cementificazione antistante la chiesa dell'Immacolata. Quell'area era stata definita dal vigente piano regolatore come F5 ed era prevista la costruzione di un "grattacielo". Non era l'idea di Renzo Piano che per esempio a Sesto San Giovanni prevede edifici poggiati su pilastri per consentire alle persone di vedersi interamente circondati nel nostro caso dal verde del parco di piazza d'armi e di piazza Brunone Lanteri, tuttavia alcune proposte fra le quali quella di Gregotti avevano il pregio di concentrare in un edificio l'intera volumetria consentendo lo sviluppo della città giardino.

Il progetto odierno abbiamo letto è di spalmare l'intera cubatura con una serie di edifici riducendo il verde della Piazza antistante la chiesa dell'Immacolata ed il verde di Piazza d'armi.

Con questo tipo di scelte (F5, villa Sara, ecc.) si ha la sensazione che il disegno urbanistico della città sia in mano alla speculazione edilizia, che determina anche i cambiamenti di destinazione d'uso.



Il Municipio di Cuneo, serve aria nuova

Infine ci pare casuale e anche in questo caso abbiamo la sensazione che si sia assecondata una richiesta commerciale piuttosto che fornito una risposta di tipo urbanistico, l'idea di pedonalizzare Via C. Emanuele e Via Felice Cavallotti.

Ci chiediamo perché allora non il primo tratto, da corso Nizza a Via S.Toselli, di Via E.Filiberto dove c'è la Camera di Commercio e avrebbe senso davanti alla scalinata dell'edificio (di particolare pregio che merita di essere ammirato) che ospita quell'istituzione uno spazio sapientemente arredato e pedonalizzato?

La città di Cuneo dopo undici anni di amministrazione di sinistra ha perso la sua caratterizzazione urbanistica di città ordinata, il cui sviluppo edilizio corrispondeva ad un disegno preciso con l'obiettivo di conservare una città caratterizzata dove era bello vivere e crescere i propri figli, per questo dobbiamo raccogliere tutte le forze vive per lavorare insieme per una grande Cuneo che raccolga le tradizioni abbandonate da Mantelli e sappia in questo solco riprogettare il proprio futuro.

## Caro Padoa-Schioppa, la Fondazione Crc risponde a qualcuno su questa terra?

Il Senatore Menardi continua la sua battaglia sulla trasparenza delle nomine nella Fondazione CRC e non potendo ricorrere per via amministrativa avverso le medesime, come ampiamente documentato nello scorso numero di questo giornale, ha presentato il 13 giugno un'interrogazione al Ministro dell'Economia e delle Finanze affinché, esercitando il sindacato ispettivo, ristori l'interpellante delle domande avanzate. Sarà curioso ascoltare le risposte che verranno dal Ministro per comprendere se la Fondazione su questa terra risponde a qualcuno.

Il testo dell'interrogazione: "Verificato che

il Consiglio Generale in sede di nomina del nuovo organo di indirizzo ha "provveduto alla valutazione dei requisiti dei nominativi designati dagli enti pubblici aventi titolo a norma dell'art. 13 dello Statuto della Fondazione CRC ed alla loro nomina", avendo il sottoscritto chiesto alla Fondazione CRC (con raccomandata) l'accesso all'atto di nomina e non ottenendo riscontro, se non verbale e di diniego, con la presente interroga il Ministro in indirizzo in qualità di autorità di controllo sulle Fondazioni di origine bancaria per conoscere: se dall'attività di vigilanza non sono emerse irregolarità in ordine a det-



te nomine ed ai requisiti in capo ai soggetti in questione; se l'atto di diniego è considerato legittimo in ordine alla natura di interesse pubblico e sociale delle Fondazioni di origine bancaria (istituzioni continuazione di enti pubblici)."



# AUTO S.r.l.



## MULTIMARCHE IMPORT - EXPORT



Sede: Via Cuneo, 139/B - Fraz. Pogliola - 12084 MONDOVI'

**Tel. 0174.681371**

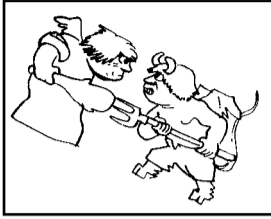
**Fax: 0174.681722**



## IL DITO NELL'OCCHIO

## Il cane Ben, Silvio e il sindaco di Cuneo

di Gianmaria Dalmasso



**B**en è un cane particolare. Se qualcosa gli va storto, se si è fatto male correndo o cercando di afferrare tra i cespugli di forsizia qualche riccio scorbuto e puntuto, oppure semplicemente se Uffa (la sua compagna più giovane) gli ha sottratto il boccone preferito, ha un rimedio infallibile: si accoccola vicino alla sua cuccia e comincia, silenziosamente, a leccarsi una zampa. Lo fa per qualche minuto poi, consolatosi, torna di buon umore e, fattasene una ragione, riprende gioiosamente le sue abitudini. Vorrei consigliare a Silvio Berlusconi di trovarsi un rimedio consolatorio e di prendere atto che si può perdere tutto anche per un niente. La vita però continua e, molte volte, non sempre chi ha vinto, ha vinto davvero. Le prossime settimane ci daranno la vera misura del risultato della tornata elettorale appena trascorsa.

Noi cuneesi però qualche motivo per non dannarci lo abbiamo già trovato: nella Granda il centro-destra ha largamente battuto i suoi avversari, praticamente ovunque.

Non solo, ma a Cuneo, città dove le sinistre governano ormai da più di dieci anni, gli amici di Prodi sono rimasti saldamente al di sotto del 50%. Gli elettori hanno sonoramente bocciato la politica della nostra amministrazione bianco-rossa (più rossa che bianca). Il partito più penalizzato è stato quello dei Ds, ma anche la Margherita ha avuto un risultato ben al di sotto delle attese, mentre, per contro, An ed i cattolici dell'Udc hanno fatto un balzo formidabile, a riconoscimento e premio del lavoro svolto dai due parlamenti cuneesi Delfino (Udc) e Menardi

(An), che sono stati entrambi riconfermati. La situazione pone un interrogativo inquietante: se a Cuneo l'elettorato moderato rappresenta la stragrande maggioranza dei cittadini, per quale motivo continua a governare la sinistra? La risposta sta nella incapacità dei partiti di centro-destra di elaborare una efficace strategia comune, di mettere fine alle gelosie reciproche, alle ripicche ed ad una "tartufesca" forma di "conventio ad excludendum" che ha fatto preferire la resa, alla vittoria di qualche personalità non gradita a quello o a questo "alleato".

A Cuneo si voterà il nuovo sindaco nella primavera del 2007. Per allora sarà abbondantemente finita la "luna di miele" con l'imminente Governo Prodi e, probabilmente, la sinistra sarà già in piena crisi politica. L'onda dello scontento favorirà il centro destra. L'occasione diventerà propizia per il ribaltamento della maggioranza che amministra la città. Temo però che i partiti non saranno in grado di approfittarne, se non si apriranno veramente ai cittadini con umiltà e coraggio. Al momento, per la verità, non si colgono segnali in tale senso, anzi mi pare che riprendano le riunioni di "sinedrio", in assoluto distacco dalla gente. Continuando così sarà proprio la "gente" a prendere in mano la situazione ed a organizzarsi per non regalare (per la quarta volta consecutiva!) il Comune del capoluogo alla sinistra. Ma in fondo, una bella lotta tra liste indipendenti, fatte di persone per bene, non sarebbe più interessante delle solite raffazzonate compagini di galoppini di partito e di personaggi di seconda fila?

## POPULISMO, DEMAGOGIA E SENSO DEL PUDORE

## Il buco protetto d' Monsù Ferrero

di Ario

Il neo ministro alla solidarietà sociale Paolo Ferrero è un piemontese di Pomaretto, valli Chisone e Germanasca, terra di protestanti valdesi, i "Barbet", cui unanimemente è riconosciuta serietà e rigore morale.

In passato dirigente di Democrazia Proletaria ed attualmente in forza a Rifondazione Comunista vuole istituire nelle ASL le cosiddette "stanze del buco" o narcosale luoghi dove i tossicodipendenti si possano "fare" di eroina in santa pace e in sicurezza col Narcan a portata di siringa e reparto di rianimazione al proprio servizio se qualcosa dovesse andare storto. Una anticamera della morte nei locali delle aziende sanitarie, gomito a gomito con anziani, malati, bambini e mamme.

Non sta a noi giudicare, condannare e sanzionare quei poveri disgraziati schiavi della droga ma è nostro dovere rilevare come questo governo, con le sue uscite sulle forze armate, sulla Pattuglia Acrobatica Nazionale ed ora sulla droga della mutua offenda gravemente la sensibilità ed il senso comune delle persone normali, di coloro che malati non per propria scelta, fanno file di mesi per un esame, una visita specialistica, una terapia; cittadini senza colpe cui sono garantiti disagi, difficoltà e un servizio scadente o assente. Questa non è facile demagogia, non è populismo da strapazzo, questo è comune senso del pudore nei confronti di chi, ed è la maggioranza, non appartiene ad un'avanguardia culturale radical-chic ma ad una retroguardia sbefeggiata, avvilita e derisa. Sembra che chi ci



governa oggi abbia fatto propria la cultura della morte, per cui l'embrione altro non è che «un sacchetto pieno di cellule staminali» di cui disporre a proprio compiacimento (Tullio Regge, «nun te Regge chiù») e mentre i Radicali si sbattono per il Diritto alla «dolce morte» salta fuori un «bogiann» a teorizzare il buco protetto a carico del S.S.N.

Mia madre diceva che «Nosgniur a lassa fé ma nen stra-fé». Per il momento mi sembra si sia un po' distratto.

## Furbetti e Furboni

Vi ricordate l'anno scorso, estate incipiente, stessa spiaggia stesso mare per gli habituè delle vacanze? Allora fu il trionfo (mediatico) per i furbetti del quartierino, la sarabanda di intercettazioni che portò alla ribalta personaggi come Ricucci, fresco sposo di Anna Falchi, il banchiere Fiorani, il finanziere Gnutti, il boss di Unipol Consorte, e infine decretò la mesta uscita di scena di Fazio da Bankitalia.

Estate che torna, festival mediatico che reimpazza. Non è ancora finita la saga di Moggi e degli arbitri, che si ricomincia. E con che botto: Casinò Royale, il principe Savoia tradotto nelle patrie galere in Lucania, un vortice di intercettazioni che dilaga e schizza decine, centinaia, migliaia di persone e situazioni.

Diciamo la verità: tanta gente non si è ancora raccapezzata più di tanto. Tutto appare come un folle talk show televisivo dove i potenti rincorrono le soubrette, gli affaristi gli affari, qualcun altro (la stragrande maggioranza dei coinvolti) non si capisce bene che cosa fa di male, ma intanto lo sputtanamento è garantito.

Appena insediato in via Arenula, in pieno scandalo del calcio, il Guardasigilli Clemente Mastella ha voluto scrivere ai presidenti dei Tribunali e ai procuratori della Repubblica per inviare loro un indirizzo di saluto con il quale, tra l'altro, sollecitava: «Vi prego di osservare il massimo della vigilanza per evitare l'indebita divulgazione del contenuto delle intercettazioni telefoniche e ambientali». E ora che un nuovo ciclone mediatico-giudiziario si è scatenato - ha scritto il Corriere della Sera - il ministro ha qualche preoccupazione in più: «Sì, sono allarmato perché questo andazzo non può continuare.

Fino a quando si guarderà nell'orto del

## LA MIGLIORE DI GIANNELLI



Vignetta di Giannelli dal Corriere della Sera

vicino, non usciremo da questa palude che, ormai, è invasiva della sfera privata dei cittadini: se facciamo finta di niente quando le intercettazioni riguardano gli avversari e ci indigniamo solo quando la tempesta investe gli amici, non ne usciamo mica. Non possiamo solo stupirci. Dobbiamo fare qualcosa di più». Ipse dixit, ma visto l'andazzo...furbetti e furboni.

## Non perdiamoli di vista

POTENTI. La rappresentanza politica in un sistema democratico dovrebbe tenere in considerazione alcune regole. Innanzitutto il diritto dovere di chi ha avuto il maggiore consenso elettorale ad esprimere, anche nei livelli di rappresentanza istituzionale di secondo livello (fondazioni bancarie, società partecipate, consorzi ecc.) un corrispondente numero di soggetti. In secondo luogo dare alle parti minoritarie della coalizione che rappresenta la maggioranza politica un adeguato numero di posizioni, infine includere nella compagine degli amministratori delle istituzioni di secondo livello indicazioni della minoranza politica che esprime il territorio.

Per quanto riguarda la Provincia di Cuneo tutte queste indicazioni sono state ritenute non pertinenti, o forse sbagliate, senz'altro disattese.

POTENTATI «Abbiamo smarrito il modello di partito radicato sul territorio. Non voglio dar colpe personali. Ritengo però che ci si sia dedicati in modo quasi esclusivo alla gestione del governo del Paese e troppo poco all'organizzazione del partito. E questo per scelte e priorità che sarebbe il caso di rivedere». È l'autocritica di Claudio Scajola, già coordinatore di Forza Italia in passato. Dicono che Berlusconi voglia rimetterlo in pista, anche in Piemonte. Ancora Scajola: «Manca la cosiddetta democrazia territoriale. In molti comuni il nostro messaggio non è riuscito ad arrivare perché i piccoli potentati hanno chiuso invece di aprire». Parole sante per tutti, possono servire da viatico per le prossime campagne elettorali della Cdl, anche nella Granda.

## Se arrivano i piemontesi

continua da pag. 1

A sollevare le sorti del governo, arriva Lui, l'ineffabile "Prime Minister" con un'intervista rilasciata al settimanale tedesco di area progressista "Die Zeit": «Questo Paese è stato in passato schiavizzato. Il precedente premier poteva fare e disfare a suo piacimento» e continua impertentito con parole di apprezzamento per i suoi alleati: «Rifondazione Comunista, e i Comunisti Italiani sono formazioni più folkloristiche che pericolose» tanto che immediatamente ti immagini Diliberto e Bertinotti in braghe di cuoio e piuma di cedrone in testa schiaffeggiarsi i glutei in un maschio "Jodel" tirolese o lanciarsi nella sfrenata taranta fino a cadere in un deliquio estatico/terapeutico contro la pizzica del bonario Romano.

Se i piemontesi su scala nazionale, si danno da fare nelle esternazioni e nelle provocazioni, quelli su scala regionale non sono da meno.

Torino, dopo le Olimpiadi, ha ospitato orgogliosamente il "Gay Pride" 2006 che in lingua italiana significa orgoglio omosessuale (Tremaglia avrebbe usato un altro termine) per la prima volta col patrocinio di Regione, Provincia e Comune (interventuti con 400 mila euro). Sergio Chiamparino da Moncalieri, pur comunista ma con un residuo di dignità piemontese, ha negato il gonfalone della città alla sfilata mentre Mercedes Bresso ha partecipato convinta con la Pollastrini, le Zapatero dell'Unione. Sulle ali dell'entusiasmo la governatore ha dichiarato che sui diritti «bisogna metterci la pancia; io ce l'ho messa, altri no», sarà, ma data la silhouette ci pare ce ne stia ancora.