

**PROVINCIA DI TORINO**  
**ELEZIONE DEL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA**  
**E DEL CONSIGLIO PROVINCIALE**  
**12 - 13 GIUGNO 2004**



**LISTA POPOLARE**  
**NO TAV**  
**STOP ALLO SPRECO DELLE RISORSE**  
**DIFENDIAMO IL FUTURO**



## **PRESENTAZIONE E PROGRAMMA**

**I promotori della lista popolare NO TAV si oppongono risolutamente alla costruzione della linea ad alta velocità Torino-Lione, in quanto ritengono che si tratti di un progetto distruttivo dell'ambiente.** Anche ammesso che trasformare la valle di Susa e la cintura nord-ovest di Torino in un corridoio di transito merci, provenienti da Francia e Spagna e dirette verso la Pianura Padana e i Paesi dell'est, risultasse un progetto praticabile, si tratterebbe comunque di una scelta destinata a impoverire drasticamente il territorio interessato e ad arricchire solamente i costruttori e gestori dell'infrastruttura in questione. Il costo esorbitante di costruzione (si parla di 40.000 miliardi di lire, 20 miliardi di euro ca.) e di gestione della linea ferroviaria ad alta velocità, ricadrebbe inoltre inevitabilmente sull'intera società, non solo della provincia o della regione, ma della nazione nel suo complesso, sottraendo fondamentali risorse ad altri settori prioritari, quali la sanità, la scuola, la ricerca, l'agricoltura, ecc.

**Allo stesso modo e per motivazioni analoghe, ci opponiamo alla costruzione di altre grandi infrastrutture per il trasporto.** Riteniamo infatti che i problemi relativi al congestionamento del traffico possano - e quindi debbano - essere risolti con interventi puntuali e mirati, per loro natura più economici, là dove esistano effettivamente strozzature.

La scelta di investire una enorme quantità di denaro pubblico nella realizzazione di faraoniche infrastrutture per il trasporto, appare particolarmente assurda, se si tiene conto che si prevede **una crescente difficoltà di approvvigionamento del petrolio**, destinato a raggiungere in breve tempo (15 anni ca.) il tetto massimo di estrazione possibile; a partire da quel momento la disponibilità del petrolio inizierà a calare, il che porterà necessariamente ad una ridisegnazione del tipo di traffico

rispetto a quello attualmente esistente. Questo dato, che suona sorprendente perché viene tenuto accuratamente nascosto nel materiale di informazione rivolto al largo pubblico, è del tutto certo; risulta da tutti i modelli di calcolo per la previsione degli scenari futuri, usati da governi, multinazionali, compagnie petrolifere, istituti scientifici di ricerca. E' il dato segreto che **spiega le spaventose guerre degli ultimi anni, tutte scatenate dal desiderio di controllare le riserve di petrolio residue e i relativi corridoi di trasporto.**

Tenendo conto di tale prospettiva futura, riteniamo necessario intraprendere un cammino volto a modificare il modo di vita esistente, per arrivare nel minor tempo possibile ad una riduzione del consumo di risorse non rinnovabili. A questo scopo **riteniamo di dover privilegiare scelte compatibili con una visione del prossimo futuro** nel quale bisognerà modificare l'organizzazione complessiva delle attività, in modo tale da ridurre la necessità di spostamento delle merci e delle persone. Per compensare la necessaria riduzione della mobilità materiale di persone e merci, ci appare irrinunciabile uno sforzo organizzativo ed economico da parte delle istituzioni, volto allo **sviluppo delle reti e della tecnologia delle telecomunicazioni e dell'informazione digitale.**

Per quanto riguarda più nello specifico la situazione della **provincia di Torino**, il problema maggiore che le istituzioni si trovano a dover affrontare attualmente, riguarda senza dubbio **la crisi della FIAT e del suo indotto**, destinata ad aggravarsi a mano a mano che risulterà evidente che un grande centro di produzione di auto, poco efficace nell'innovazione del prodotto, è destinato a scomparire da questa regione. Non è peraltro un mistero il fatto che da ormai dodici trimestri la produzione industriale della provincia risulti in diminuzione e che ci si trovi nella necessità di dover far fronte ad un invecchiamento della struttura produttiva del Piemonte nel suo complesso.

Per ovviare a tale situazione, si rende necessario un salto nella capacità di innovazione tecnica che porti allo sviluppo di prodotti di maggiore qualità ed affidabilità. E' inoltre necessario operare scelte tali da garantire prospettive economiche ed occupazionali soddisfacenti, non soltanto per quanto riguarda il futuro immediato, ma tenendo sempre presente uno scenario economico di più lungo periodo. **Per tutti questi motivi consideriamo una scelta pressoché irrinunciabile quella di investire il denaro pubblico nell'organizzazione e nel finanziamento di strutture integrate di ricerca e sviluppo, trasferendo in tale settore ingenti finanziamenti – sottratti a quelle che consideriamo imprese inutili (quali l'alta velocità ferroviaria o, per fare un esempio significativo, il ponte sullo stretto di Messina) – secondo un modello di sviluppo in gran parte adottato dalla Germania e dalla Francia.**

**E' stata recentemente attuata una serie di modifiche estremamente negative per quel che riguarda la procedura per l'approvazione delle grandi opere.** La Legge n° 443 del 21 dicembre 2001, meglio conosciuta come "Legge Obiettivo", ed il suo decreto attuativo n. 190 del 20/8/02, riducono a mera pratica burocratica il VIA (Valutazione di Impatto Ambientale, legge 349 dell'8 luglio 1986); insieme alla Legge n° 127 del 15 maggio 1997, "Legge Bassanini", hanno di fatto sottratto agli Enti Locali interessati la possibilità di opporsi ad opere devastanti per il loro territorio, riducendo grandemente la possibilità di scelta e di determinazione dei cittadini. Ci dichiariamo pertanto contrari a tali leggi, e contiamo che processi di autonomia dai partiti simili al nostro siano in atto in molti luoghi diversi, affinché tanto le popolazioni della Val di Susa e della cintura nord-ovest di Torino, quanto tutte le popolazioni di qualsivoglia territorio interessato dalla costruzione di grandi infrastrutture costose e ad alto impatto, **rivendichino il diritto di partecipare alle decisioni che riguardano l'organizzazione del loro territorio e del loro futuro.**

## **IL TERRITORIO**

### **PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO**

Tenendo conto del quadro economico generale e della prospettiva nella quale intendiamo operare, riportiamo di seguito il nostro programma per quanto attiene al PTC, la cui predisposizione ed adozione è stata attribuita alla Provincia dalla legge 8 giugno 1990, n.142 sull'ordinamento delle autonomie locali.

Siffatto Piano Territoriale deve tener conto, nella sua articolazione, di quattro filoni tematici:

1. le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti;
2. la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione;
3. le linee di intervento per la sistemazione idraulica, idrogeologica ed idraulico-forestale ed in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque;
4. le aree nelle quali sia opportuno istituire parchi o riserve naturali.

Appare evidente l'impossibilità di soddisfare appieno esigenze tra loro in conflitto, quali la creazione di grandi infrastrutture atte a soddisfare un aumento indiscriminato dei flussi commerciali e la difesa del territorio, la valorizzazione delle attività agricole, la salvaguardia delle aree verdi.

Alla luce di quanto precedentemente affermato, riteniamo pertanto indispensabile concentrare le risorse della provincia su alcuni ambiti specifici:

- salvaguardia del paesaggio e del territorio
- ricerca e sviluppo in campo tecnico
- sviluppo rapido delle reti telematiche
- sviluppo di produzioni tipiche in agricoltura
- incentivazione delle attività turistiche
- controllo dell'inquinamento dell'aria, delle acque, e del suolo.

**Salvaguardia del paesaggio e del territorio** - Uno dei problemi connessi alla salvaguardia del paesaggio e del territorio riguarda la gestione delle aree industriali dismesse. Proponiamo in merito che esse vengano recuperate essenzialmente come verde pubblico, tenendo conto del fatto che la città di Torino presenta un tasso di verde al suo interno inferiore a quello di tutte le altre grandi città europee. Ci opponiamo inoltre alla cartolarizzazione ed alla vendita di proprietà demaniali a privati.

Consideriamo d'altro canto una priorità lo sforzo di limitare il "consumo" del suolo, in quanto risorsa limitata ed elemento indispensabile al mantenimento ed allo sviluppo delle produzioni agrarie e forestali, nonché fattore determinante dell'equilibrio ambientale e delle biodiversità. Ci pare peraltro che il primo, fondamentale passo in tale direzione, sia rappresentato dal **rifiuto di costruire la linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione, la quale comprometterebbe in modo irrimediabile, prima con i cantieri e quindi con il suo esercizio, l'intero fondo della bassa valle di Susa e una larga fascia della cintura nord di Torino, sottraendo queste aree agli usi agricoli e residenziali**. Fenomeno analogo è del resto già osservabile lungo la linea ad alta velocità che collega Torino a Novara.

Dal momento che la normativa recentemente modificata pone la Provincia nella possibilità di intervenire in merito alla coerenza della localizzazione delle grandi strutture commerciali rispetto al PTC, esprimiamo a tale proposito il nostro convincimento della necessità di porre un freno al proliferare di siffatte strutture, dal momento che esse, da un lato danneggiano irrimediabilmente la media e piccola distribuzione, dall'altro occupano e distruggono vasti spazi verdi non rinnovabili. Inoltre, nella prospettiva della riduzione della mobilità individuale e collettiva, la collocazione decentrata delle grandi strutture commerciali si rivelerà ben presto una scelta insostenibile.

In generale, vogliamo bloccare la cementificazione compulsiva (capannoni industriali, prefabbricati vuoti, ecc.) che sembra aver contaminato tutta la provincia di Torino.

Ci opponiamo al continuo abbattimento non giustificato di piante secolari, che avviene in ogni comune, a partire da quello di Torino. Siamo anzi favorevoli alla creazione di nuovi parchi-alberi. Eclatante è la strage di alberi perpetrata a Torino, dove sono stati sradicati alberi secolari nei giardini di Piazza d'Armi in favore di una inutile e costosissima scenografia olimpica (Torino 2006). Sempre per quel che riguarda Torino, ormai abbandonata alla speculazione edilizia più sfrenata e più improduttiva, vorremmo frenare la cementificazione dell'area dell'ex Stadio Filadelfia. **Noi chiediamo che l'ex Filadelfia rimanga invece come patrimonio e memoria storica della città, e venga trasformato in museo, ed utilizzato per incontri sportivi speciali.**

**Olimpiadi 2006** - Per quanto riguarda le ricadute territoriali legate alle Olimpiadi 2006, non possiamo che prevederle negative, in quanto il territorio si troverà a dover gestire un patrimonio di strutture olimpiche sovradimensionato, per le quali non si riesce ad immaginare una sensata destinazione futura (analogamente a quanto è accaduto, per citare un esempio noto, con l'edificazione dello Stadio delle Alpi). Lo sperpero di denaro pubblico e la distruzione del territorio a cui già assistiamo, sono insensati. Ad es., un immenso lariceto nel comune di Cesana è stato eliminato per ospitare la pista di bob. Una infrastruttura che verrà utilizzata per 15 giorni e poi abbandonata: infatti gli atleti che in tutto il mondo praticano il bob sono circa 500, e difficilmente verranno ad allenarsi in valle di Susa.

A dimostrazione del fatto che queste operazioni speculative vengono portate avanti in gran parte sulla pelle dei cittadini, osserviamo che gli espropri di terreno già effettuati allo scopo di predisporre le piste sciistiche, non sono ancora stati pagati (del resto, ricordiamo che i lavori per rendere più agevole il tratto di strada che collega Oulx a Cesana, iniziati in previsione dei mondiali di sci del 1997, stanno giungendo solo adesso alla conclusione, a distanza di otto anni).

**Il territorio montano** - Denunciamo una nuova speculazione finanziaria: quella sugli alpeggi. Il fenomeno già conosciuto nella provincia di Cuneo è stato esportato con successo anche nella provincia di Torino.

Si tratta di una truffa resa possibile dalla normativa della Politica Agricola Comunitaria che non impone che il bestiame sia effettivamente negli alpeggi. Basta che il bestiame e gli alpeggi "esistano" magari a centinaia di km di distanza tra loro. In questo modo ci sono imprese che accaparrandosi gli alpeggi (alle aste comunali) estendono le loro dimensioni, ipotecando così anche i premi comunitari destinati ai vitelli da carne. Intanto i "marghè" vengono tagliati fuori dal processo produttivo e gli alpeggi abbandonati. E tutto questo mentre si parla di controlli sulla qualità della carne e sulla loro provenienza di origine.

- Appoggiamo la lotta della Coldiretti Torino e ci impegnamo a sostenere iniziative idonee all'eliminazione di questa speculazione.
- Siamo per la costruzione di una reale struttura per la prevenzione degli incendi boschivi, per la attuazione di pene severissime per i piromani riconosciuti tali.
- Chiediamo pene severe anche per chi inquina le acque, l'aria e per chi crea e utilizza discariche abusive.
- Riteniamo necessaria alta vigilanza contro l'abusivismo edilizio, incrementato dalla politica governativa dei condoni.

**Salvaguardia dei beni culturali e ambientali** - Valutiamo indispensabile una politica di conservazione, tutela, dotazione delle aree verdi, così come ci appare irrinunciabile la tutela del paesaggio e dei suoi tratti distintivi, nonché la valorizzazione dei beni culturali e delle caratteristiche e delle identità locali, anche nell'ottica di uno sviluppo turistico omogeneamente distribuito nell'anno solare ed ecologicamente sostenibile.

L'importanza dei beni culturali e ambientali è infatti relevantissima poiché costituiscono l'identità della nostra provincia. Proprio per questo proponiamo un maggior livello di attenzione al fine di evitare di perdere qualsiasi importante testimonianza.

Proponiamo ulteriori investimenti nel progetto "cultura materiale" grazie al quale numerose zone sono state rivitalizzate sia turisticamente sia economicamente, ma soprattutto esse hanno potuto salvaguardare i loro usi e costumi, la loro storia e quindi la loro comunità ed identità culturale. Pensiamo che rendere gli individui più attivi nella difesa della loro cultura e del loro ambiente possa contribuire notevolmente alla salvaguardia del territorio e delle tradizioni. Anche a tal proposito proponiamo di favorire le colture tradizionali e la memoria delle tecniche di produzione, che costituiscono parte di quella storia non scritta sui libri, che corre il rischio di essere persa e dimenticata.

Altresì ci proponiamo di aumentare la tutela delle zone intorno a fiumi e laghi favorendo, ove possibile, la nascita di nuovi parchi. Per quanto riguarda la tutela delle colline e delle montagne di cui è molto ricca la provincia, proponiamo di redigere piani paesaggistici in modo da salvaguardare e revitalizzare le testimonianze dell'antropizzazione, quali ad esempio i terrazzamenti e le opere idriche, anche al fine di un riequilibrio idrogeologico.

**Proponiamo inoltre di tutelare i costumi locali tramite la promozione delle antiche tradizioni, salvaguardando innanzitutto le comunità linguistiche locali, promuovendo la conoscenza e lo studio delle lingue e dialetti locali.**

L'importanza dell'informazione e della sensibilizzazione riguardo ai beni culturali e ambientali nonché riguardo alle tradizioni locali deve, a nostro avviso, considerare quale efficace strumento di diffusione la scuola, in particolare quella dell'obbligo. Le università, invece, devono rivestire un ruolo di supporto tecnico e di ricerca anche al fine formativo. Pertanto si chiede maggior coinvolgimento e collaborazione di studenti, docenti e ricercatori.

**L'assetto idrogeologico** - La difesa dai dissesti è normalmente affrontata con robuste opere lungo la parte terminale dei torrenti e nuove grandi arginature lungo i corsi d'acqua principali. Anche qui la lobby del cemento la fa da padrona perché non esistono più efficaci uffici tecnici pubblici di progettazione.

Il dato imprescindibile da cui partire per valutare il problema è che la quantità di acqua che viene giù dal cielo in determinati eventi, è un fenomeno immodificabile. Possiamo solo vedere quali interventi ne facilitano il deflusso con minimi danni. Questi sono:

- Interventi di riduzione delle pendici erosive tramite opere di ingegneria naturalistica (sostanzialmente graticciate vegetali che sostengono la vegetazione che verrà, e consolidamento con pietre e tronchi dei canali di deflusso dove questi sono stati asportati o comunque non sono più stabili).

- Interventi di pulizia dell'alveo dei torrenti dove la vegetazione costituisce un obiettivo ostacolo al deflusso delle acque (si tratta di interventi non generalizzabili, ma la vegetazione raccolta nell'alveo dalla piena è l'elemento principale di quegli sbarramenti d'alveo che quando cedono provocano le ondate di enorme forza distruttiva. In Val di Susa la sostanziale tenuta dei torrenti montani e delle frane nella piena del 2000 rispetto alla piena del 1957 è da attribuire proprio a questi interventi fatti nei due anni precedenti).

- Blocco della costruzione di nuovi argini. La costruzione degli argini rappresenta un costo esagerato rispetto al valore dei terreni agricoli che intende proteggere, ma soprattutto, poiché il volume d'acqua di una piena non è modificabile, essi, impedendo il naturale e storico allargamento del picco della piena, portano nei punti di vincolo delle aree urbane dei volumi di acqua che storicamente si scaricavano (laminavano) nelle cosiddette "vasche di espansione", aumentando i danni per le zone abitate. Da un quindicennio in Germania e da un decennio in USA (dopo la piena del Missisipi) la politica di intervento ora è di restituire ai fiumi le aree di pertinenza che questi "devono" allagare durante le piene; solo così si salvano i centri abitati. Sarebbe giusto riconoscere un piccolo affitto a questi terreni che, ogni 30 anni circa, svolgono una importante funzione idraulica. **Nel complesso si risparmierebbero**

**ingenti capitali sia nelle costruzioni di opere sia nei ripristini dopo le alluvioni, che dissanguano i bilanci pubblici.**

Se lungo la Dora Riparia fosse stato completato il piano di intervento del 1992, il volume d'acqua che ha messo in crisi le Basse di Dora nel 2000 non sarebbe più passato sotto la Tecksid ed avrebbe creato danni catastrofici. Gli argini storici della Dora costruiti tra il 1957 e il 1970 sono da considerarsi sufficienti: quel che è stato costruito dalla SITAF è già di troppo.

Le arginature lungo i grandi fiumi (es. il Po) rettilineano e accorciano gli alvei, (il Po è stato accorciato di 10 km nel tratto piemontese) aumentando la velocità e la forza erosiva delle acque. La riduzione dei meandri è un intervento costoso e dannoso.

## **INFRASTRUTTURE – LINEA TAV-TAC**

Il governo uscente della Provincia è stato incondizionatamente favorevole al progetto della nuova linea ferroviaria Torino – Lyon, il cosiddetto “corridoio numero 5”, a parte qualche occasionale vendita di fumo sulla necessità di salvaguardare l'ambiente. Ha anche operato in questo senso, fino a cercare di nascondere in sede europea il parere negativo di tutti i Comuni interessati dal passaggio della linea nel versante italiano, da Chivasso a Bussoleno, in perfetta sintonia con quanto ha fatto il governo della Regione, nonostante l'apparente diversità di convinzione politica. **Il disprezzo per il parere e per gli interessi delle popolazioni coinvolte nell'eventuale costruzione della linea, ha rappresentato uno dei tratti più caratteristici della politica della amministrazione uscente.** La lista NO TAV si presenta per modificare questa politica e operare perché venga dato parere negativo alla collocazione della linea nel territorio della Provincia. Abbiamo già ricordato per quali motivi di carattere generale vada respinto un progetto di sviluppo che prevede un incremento indefinito dei flussi di traffico. Venendo in particolare a questo specifico progetto, ricordiamo che gli argomenti con cui il progetto viene sostenuto dalle forze politiche a livello provinciale, regionale e nazionale, sono chiacchiere vuote – il progetto è strategico (?) – oppure delle plateali falsità:

- ***è falso che*** la nuova ferrovia è necessaria per collegare il Piemonte all'Europa;
- ***è falso che*** la nuova linea risulterà redditizia, verrà costruita con la partecipazione di capitale privato e porterà benessere all'intera provincia;



- *è falso che* la nuova linea permetterà di trasferire una quota consistente del traffico di merci dai TIR al treno.

Non una di queste affermazioni infatti ha il minimo fondamento; il Piemonte possiede più vie di collegamento con l'Europa di tutto il resto del Nord Italia messo insieme, e per la sola valle di Susa passa già al momento attuale il 35% di tutto il traffico che attraversa l'arco alpino, dall'estremo est all'estremo ovest. Per quanto riguarda gli aspetti economici, gli stessi documenti ufficiali del governo francese chiariscono che non solo l'enorme costo dell'investimento ( 40000 miliardi di lire, 20 miliardi di euro per la sola tratta internazionale) sarà totalmente a carico dell'erario dei due paesi – e quindi sottratto alla ricchezza comune, alla scuola, alla sanità, alle pensioni – ma anche il funzionamento ordinario risulterà in perdita, così che dovrà essere sovvenzionato. E come se questo non bastasse, **l'accordo italo-francese** firmato il 5 maggio 2004, prevede che l'Italia finanzierà il 63% del costo del “troncone comune”, e cioè del tunnel di 52 Km sotto le Alpi, malgrado questo tratto sia per due terzi in territorio francese. La Francia sosterrà il 37% restante. Infine, il trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, cavallo di battaglia propagandistico nei confronti di ambientalisti di scarsa competenza, risulterà inesistente o risibile ( 0,4% secondo le previsioni di SETEC-ECONOMIE, un centro di ricerca che ha svolto lo studio per incarico della Commissione Intergovernativa).

**Mentre è sicuramente vero che l'impatto dell'opera sul tracciato, da Venaus a Chivasso, sarà devastante, sia nella fase di costruzione, sia in quella di esercizio, e comprometterà le condizioni ambientali e la salute degli abitanti.** L'intera zona verrà trasformata in un corridoio di trasporto di qualsiasi cosa, su camion e su treno, e declassata di fatto a corridoio di servizio industriale. Né la salute degli abitanti, né il carattere residenziale di alcune zone o il valore degli immobili – quelli tra Borgone e Bussoleno ad es. – né l'uso agricolo del territorio potranno essere difesi.

Un governo provinciale che non voglia tradire il proprio mandato istituzionale, non può permettere un tale scempio.

## **VIABILITA' E TRASPORTI PUBBLICI**

**Trasporto pubblico locale** - Invece di impiegare cospicui capitali in opere faraoniche ed inutili – come il completamento dell'anello tangenziale verso est, l'aeroporto, l'anulare esterna, ecc. ecc. - , intendiamo esercitare una pressione affinché una porzione degli stessi venga indirizzata al miglioramento ed incremento dei servizi di trasporto pubblico locale, di particolare rilevanza per il vasto mondo del pendolarismo, tanto di quello interno alla città, quanto di quello

che si muove giornalmente dall'esterno della città stessa al suo interno e viceversa. Tali migliorie s'intendono da realizzarsi mediante la costruzione ed attivazione della metropolitana e della ferrovia metropolitana regionale e – per quanto attiene ai collegamenti ferroviari – il recupero di alcune linee disattivate, la riapertura di stazioni ferroviarie recentemente chiuse, il raddoppio di alcune tratte, l'elettrificazione di altre, la connessione tra rami diversi, i cambiamenti di tipologia di linea (da ferrovia a metropolitana leggera), e la realizzazione di nuove linee e di nuove stazioni ferroviarie. Questo insieme di interventi vanno considerati come una parziale redistribuzione di ricchezza a favore dei settori della popolazione meno agiati e quindi vanno sovvenzionati sia nella fase di progetto e costruzione sia nella fase di gestione ordinaria. D'altra parte, il risparmio che si otterrà con la cancellazione delle faraoniche infrastrutture richieste dalle altre forze politiche – TAV-TAC Torino-Lione, raddoppio della tangenziale (anulare esterna), completamento est della tangenziale, asse di corso Marche autostradale e ferroviario, ecc., ecc. - permetterà di sovvenzionare il trasporto pendolare per circa un secolo.

**Viabilità** – Per quel che riguarda la situazione specifica della Valle di Susa, intendiamo opporci a qualsivoglia aumento dei pedaggi autostradali che superi il tetto dell'inflazione; riteniamo viceversa legittimo operare per ottenere una diminuzione dei pedaggi stessi a favore dei pendolari, fin quando non esisteranno delle soluzioni razionali di trasporto pubblico che possano sostituire l'uso del mezzo privato.

Crediamo che un altro passo importante debba essere fatto nella direzione di una progressiva riduzione del transito dei TIR attraverso la Valle di Susa, sulla tangenziale di Torino e di conseguenza sul territorio dell'intera Provincia di Torino.

Tutto questo alla luce degli standard di emissione di "EURO 3", per i veicoli commerciali pesanti (camion), adottati nel 2000, completamente attivi da fine 2001. Grazie al progredire delle tecnologie, dall'inizio del 2005 saranno introdotti i nuovi limiti di emissioni di "EURO 4". In base a tali limiti l'immissione in atmosfera di sostanze nocive permessa ai camion sarà progressivamente ridotta fino ad arrivare all'80% a fine 2006, rispetto ai limiti concessi attualmente (EURO 3). Sulla base delle tecnologie disponibili per diminuire le sostanze inquinanti emesse dai veicoli funzionanti a combustibile di origine fossile, la Provincia, anche a seguito delle allarmanti rilevazioni sull'inquinamento di Torino, delle Valli e dell'intera cintura industriale torinese, eseguite dall'A.R.P.A., deve farsi parte attiva e predisporre un piano per impedire sul proprio territorio di competenza il passaggio dei mezzi pesanti (TIR. in particolare) non rispondenti agli **standard di emissione europei** sopra citati. E' fondamentale trovare un accordo con le associazioni di categoria che stimoli e favorisca, in tempi rapidi, l'**adeguamento**

**del parco circolante. Questa strategia permetterebbe di mantenere e addirittura di incentivare l'attività occupazionale per l'industria metalmeccanica (e non solo) dell'area torinese e piemontese,** già pesantemente messa in crisi dal mercato automobilistico, consentendo nel contempo un abbassamento repentino delle emissioni dei gas inquinanti (ossidi di carbonio, ossidi di azoto, idrocarburi incombusti) e delle micropolveri (particolato). Inoltre l'implementazione delle nuove tecnologie sui veicoli porterebbe ad una diminuzione dei consumi di carburante e conseguentemente una minore immissione, a parità di chilometri percorsi, di anidride carbonica nell'atmosfera, pericolosa per l'effetto serra.

L'attuale amministrazione provinciale prevede che dal prossimo autunno le auto non catalitiche non potranno circolare a Torino e nei comuni della cintura dal lunedì al venerdì. Il provvedimento sarà emesso dalla Provincia in accordo con i comuni che hanno sottoscritto il piano antinquinamento, varato l'anno scorso e che durerà da ottobre a marzo. Le azioni da mettere in atto per favorire la diminuzione delle emissioni inquinanti sono un obiettivo fondamentale della lista "NO TAV" e un bisogno primario per tutti i cittadini ma aderendo a questo progetto riteniamo, con rispetto e coerenza, che l'iniziativa debba essere affiancata da un provvedimento che preveda la riduzione della Tassa di Possesso e del costo dell'assicurazione del veicolo in misura uguale alle giornate di fermo imposto allo stesso.

**Riduzione dei flussi di traffico** - La lista NO TAV si impegna a promuovere (anche laddove non fosse di stretta competenza dell'amministrazione provinciale) idee e progetti da attuarsi con le risorse risparmiate dalla costruzione delle nuove grandi infrastrutture, al fine di operare per ridurre l'attuale carico di merci e di persone che intasano le linee di flusso esistenti:

1. agevolare le società di gestione delle tariffe dei pedaggi delle autostrade e delle tangenziali, affinché applichino delle forti riduzioni agli automezzi che transitano con più di 2 o 3 persone a bordo. Lo stesso dicasi per le merci qualora transitino nelle fasce notturne o comunque lontano dalle ore di punta.
2. Incentivare le aziende a istituire mezzi di trasporto collettivi che rispettino i vari turni lavorativi e garantiscano fermate in opportune aree di sosta dei mezzi privati.
3. Vigilare sulla puntualità dei mezzi pubblici (ferrovia in primis), ma soprattutto istituire un fondo di risarcimento ogni qualvolta l'azienda venga danneggiata a causa di un ritardo dovuto all'inefficienza del mezzo di trasporto pubblico.
4. Ridurre ulteriormente la tassa di registro non solo nei casi di acquisto della prima casa, ma anche quando si dimostra il cambio di abitazione per avvicinarsi al posto di lavoro.

5. Agevolare l'acquisto/locazione di capannoni industriali, uffici, locali commerciali ecc., quando l'azienda dimostri di rilocalizzare gli stessi all'interno di un medesimo comune o area industriale.
6. Incentivare la piccola distribuzione in modo da permettere prezzi concorrenziali contro la grande distribuzione che attira grandi flussi di famiglie dal centro città verso la periferia e dalla provincia verso le aree urbane; a questo proposito si devono riconoscere e migliorare i centri commerciali "naturali": le vie maestre e le piazze dei centri storici.
7. Stimolare la riorganizzazione del personale (soprattutto negli uffici pubblici, scuole, ospedali) quando lo stesso chiede l'avvicinamento del posto di lavoro alla propria abitazione.
8. Suggestire alle ferrovie dei pacchetti "last minute" al fine di impedire i transiti di treni merci non a pieno carico: istituire particolari certificazioni di qualità per le ditte di autotrasporti quando si distinguono sul mercato per la capacità di cooperare in modo da evitare eventuali viaggi con automezzi parzialmente vuoti.
9. Prevedere reali piste ciclabili che garantiscano il raggiungimento di uffici pubblici, scuole, ospedali, supermercati ecc., dove devono essere previste aree di sosta coperte e sicure.
10. Valutare attentamente le politiche europee e suggestire un consumo intelligente dei propri prodotti e solo in vista di reali necessità, dettate dai consumi, permettere una movimentazione degli stessi.
11. Educare le nuove generazioni ad apprezzare maggiormente il territorio più vicino, nonché a sfruttarlo al meglio, informando le fasce giovanili delle opportunità di svago, aggregazione, volontariato sociale e culturale presenti nella provincia, al fine di abbattere il mito che occorra andare in città per sviluppare i propri interessi.
12. Mantenere aperte ed efficienti le piccole realtà ospedaliere in modo da evitare, soprattutto per interventi di modesta entità, l'utilizzo di strutture sempre più addossate ai grandi centri urbani. Stesso discorso vale per le case di riposo per anziani che devono essere localizzate all'interno dei paesi, affinché gli ospiti possano continuare a partecipare alla vita della collettività di cui hanno sempre fatto parte. In questo modo amici e parenti possono continuare a relazionarsi con brevissimi spostamenti.

In conclusione, la lista NO TAV crede che soddisfare e incentivare la richiesta di maggiore spostamento di cose e persone con la creazione di nuove infrastrutture sia il frutto di una politica miope, capace più di vedere gli interessi economici di pochi che non la possibilità di far crescere la qualità della vita di ogni persona nella sua interezza. Trasferire in questa direzione 40000 miliardi

di vecchie lire - sottratte ad un'opera che oltretutto devasterebbe un territorio - garantirebbe alla collettività ampie ricadute culturali e sociali, frutto di un razionale risparmio di tempo, sottratto alle code e agli intasamenti e riversato al servizio dell'uomo.

## **RETI TELEMATICHE**

Riteniamo fondamentale per lo sviluppo economico, culturale e sociale futuro uno **sviluppo rapido delle reti telematiche**. E' nostra intenzione favorire un modo di accesso diffuso alla rete telematica, ed ai suoi servizi culturali, informativi, autorizzativi, commerciali, disponibile per tutti i possibili utenti (cittadini, associazioni, imprese, enti, ecc.) presenti sul territorio della provincia, alle stesse condizioni tariffarie e tecniche. Per far questo occorre superare alcuni problemi tecnici e accettare il fatto che alcuni servizi siano in parte sovvenzionati a favore dei settori territorialmente meno raggiungibili. In conclusione, è nostro impegno **superare gli ostacoli che rendono marginali le aree montane e rurali**.

## **RISORSE E SVILUPPO SOSTENIBILE**

### **LA GESTIONE DELLE ACQUE POTABILI**

L'acqua è forse oggi il bene primario più importante del pianeta, e bisogna trattarla bene perché è di tutti.

Anche per queste ragioni ci opponiamo al TAV-TAC; **perché i lavori di costruzione delle gallerie distruggeranno le falde acquifere** (così come è successo al Mugello dove, dopo i lavori del TAC, alcuni paesi vengono riforniti di acqua con le autobotti).

La legge Galli 36/94 stabiliva che, per il "principio della solidarietà", la risorsa acqua debba essere messa in comune e pertanto vada sottratta ai comuni e messa a disposizione di una Autorità di Ambito nel cui territorio di competenza essa gestirà l'intero ciclo delle acque dalla fornitura alla depurazione, e la realizzazione delle infrastrutture necessarie. E lo farà in economia di gestione, applicando una tariffa uguale in ogni parte del territorio, indipendentemente dal fatto che si tratti di un comune montano, proprietario delle acque che riacquista, o di un'area metropolitana. L'Autorità d'Ambito affiderà la gestione commerciale ad un gestore privato che opera in un'ottica di società privata, e con ben pochi vincoli.

Aver voluto mettere tutta la provincia di Torino in un solo ambito significa aver posto sullo stesso piano i comuni di montagna “ricchi” di acqua, ma poveri del resto, con l’area metropolitana “povera” di acqua a basso costo (estrarla dai pozzi costa di più), ma economicamente forte:

**Questo determinerà un aggravio sui comuni montani, e, in prospettiva, un progressivo abbandono del controllo della qualità delle falde sotterranee delle aree urbane (da cui ora si attinge)**, perché viene meno il costoso monitoraggio a fronte della facile disponibilità di acque montane, con la possibilità di trovarsi in futuro con la compromissione di questa importantissima risorsa. Soprattutto ci si indirizza verso una evidente disomogeneità degli interventi perché il privato interverrà sulle reti idriche là dove è più concentrato il numero di utenti, e cioè nelle aree a forte densità urbana, piuttosto che in quelle dei piccoli centri.

E’ opportuno che i due subambiti A e B (montagna e pianura) della provincia di Torino vengano effettivamente separati e che i comuni che dimostrano di avere una gestione delle acque in linea con determinati parametri di efficienza, possano conservarla o riottenerla se l’hanno momentaneamente perduta.

C’è da dire che molti sindaci non vedono l’ora di disfarsi dell’acquedotto comunale, spaventati dalle possibili denunce di inquinamento. Anche qui andrà stesa una rete di maggior protezione affidando all’ARPA maggiori responsabilità nei controlli, per invogliarli a non cedere questa risorsa.

Questa posizione può sembrare impopolare in area metropolitana. Va ricordato che la sproporzione tra il numero di utenti fa diventare irrisorio rendere giustizia ai comuni montani e che comunque la qualità delle acque sotterranee (se ben controllata) è ottima e non è inferiore a quella tratta dai laghi e torrenti montani dove, purtroppo, la ricaduta degli inquinanti crea condizioni differenti dall’apparenza.

## **LA GESTIONE DEI RIFIUTI**

**Siamo contrari agli inceneritori (oggi chiamati in modo truffaldino “termovalorizzatori”):**

- Perché creano disagi insostenibili alle popolazioni cui sono imposti.
- Perché non risolvono (strategicamente) il problema dei rifiuti, anzi innescano una spirale nefasta di aumento degli stessi (l’inceneritore funziona meglio se abbondano rifiuti come carta e plastica e sarà quindi oggettivamente un fattore dell’aumento di queste frazioni)

Un moderno ed efficace sistema di gestione dei rifiuti deve essere articolato e svilupparsi in armonia con la popolazione il cui **atteggiamento verso il problema dei rifiuti è parte del sistema**

**di gestione.** Esso si dovrà ispirare a tre principi fondamentali applicando i quali occorrerà intervenire su più piani:

- la riduzione della produzione di rifiuti;
- la raccolta differenziata;
- la valorizzazione di tutte le frazioni recuperabili;

**1) La riduzione della produzione dei rifiuti.** obiettivo che riveste carattere di assoluta priorità ed al quale devono essere subordinati sia l'organizzazione delle raccolte sia il perseguimento della valorizzazione dei rifiuti prodotti; occorrerà:

- perseguire la riduzione dei consumi di merci a perdere, incentivando al massimo la loro sostituzione con prodotti riutilizzabili;
- creare accordi di programma con le associazioni dei ristoratori, dei gestori di pubblici esercizi, dei commercianti, della grande distribuzione, per promuovere la riduzione degli imballaggi, incentivando l'uso di **imballaggi a rendere** (con la cauzione), premiando i comportamenti virtuosi ;
- esercitare un maggiore controllo sui conferimenti di rifiuti speciali e assimilabili da parte di piccole imprese industriali, artigiane o commerciali;
- realizzare gli **Ecocentri** per la raccolta, il recupero e l'eventuale reimmissione sui mercati paralleli dell'usato di una vasta tipologia di prodotti, o di loro componenti ancora utilizzabili;
- promuovere il **compostaggio** domestico dovunque si possa attuare.

**2) Il conferimento e la raccolta differenziata dei rifiuti.** Per questo occorre:

- accrescere l'**informazione e la sensibilizzazione**;
- potenziare la **raccolta dell'organico**, costruendo e rendendo operativi gli impianti di compostaggio;
- potenziare il **"porta a porta"**. Le esperienze fin qui attuate stanno a indicare un percorso in grado di ottenere risultati di raccolta differenziata fino all'80% e a costi minori, grazie ad un meccanismo che diventa **sostitutivo** della raccolta dell'indifferenziato e non soltanto **aggiuntivo**.

Per ottenere un buon successo, sia nella riduzione dei rifiuti sia nella raccolta differenziata, **occorre far pagare la raccolta con una tariffa legata alla quantità di rifiuti, anziché con l'attuale tassa legata alla dimensione dell'abitazione:** perché la tariffa può costituire un ottimo incentivo per il coinvolgimento dei cittadini.

**3) La valorizzazione di tutte le frazioni recuperabili.**

- realizzare gli **Ecocentri del Riciclo**, che non sono solo centri di conferimento, soprattutto per i materiali più comuni e classificati (lampade al neon, batterie per auto, olio usato...), ma anche centri di socializzazione, informazione, didattica per le scuole, lavoro di riparazione e recupero, vendita di oggetti usati e riparati...con positivi risvolti anche nel campo occupazionale e formativo;

- realizzare gli **impianti di preselezione**, per produrre inerti, metalli, CDR...

**Parte residuale** - Lo sforzo maggiore (anche economico) dev'essere compiuto per ridurre la produzione dei rifiuti, per la raccolta differenziata, per il recupero e la preselezione della parte indifferenziata. La parte residuale, che può essere ridotta a meno del 15%, può essere inviata per quel che riguarda la parte secca non recuperabile (CDR) ad acciaierie o cementifici (come combustibile), e la parte rimanente si può collocare in discariche di contenute dimensioni, essendo una parte minima, e non putrescibile, dell'attuale rifiuto indifferenziato prodotto.

In conclusione, riducendo considerevolmente la quantità di rifiuto da conferire allo smaltimento finale, la localizzazione di impianti di più contenute dimensioni, meno impattanti da ogni punto di vista (occupazione del territorio, odori, emissioni...) può essere più agevolmente proposta e realizzata con il consenso (che noi consideriamo vincolante) delle popolazioni interessate.

## **ALIMENTAZIONE ELETTRICA**

Dove è tecnicamente possibile, in prossimità di centri abitati, di zone a sviluppo turistico e paesaggistico, nonché in prossimità di zone a rischio di incendi e folgorazioni per eccessiva vicinanza, sarà richiesto all'ENEL, alle sue consociate ed a tutte le società competenti di convertire gli attuali impianti in alta tensione di trasformazione e di smistamento, attualmente installati all'aperto, in impianti blindati in esafluoruro, o in altre più avanzate future tecnologie, realizzati in locali interrati o chiusi. Parimenti le attuali linee elettriche aeree in alta, media e bassa tensione dovranno essere convertite in linee in cavo. Quanto sopra dovrà essere applicato di regola per i nuovi impianti elettrici di trasporto, di trasformazione e di distribuzione.

## **INQUINAMENTO AMBIENTALE**

In senso lato sono assegnati al governo provinciale compiti di controllo dei processi di inquinamento e di tutela del territorio e degli abitanti. La situazione della provincia di Torino è tale che si può tranquillamente affermare che le precedenti amministrazioni sono venute meno ai loro compiti, o per incapacità, o per sotterranea compiacenza verso gli inquinatori. Vi sono zone abitate ove l'inquinamento dei suoli – il più grave da rimediare – da parte di metalli pesanti o di sostanze quali diossine e simili, supera di alcune decine di volte i livelli ammessi per legge. Altrettanto si può dire dell'inquinamento acustico, spesso intollerabile, o dell'inquinamento atmosferico, che trova nella provincia di Torino una condizione particolarmente difficile per motivi orografici e meteorologici.



Le precedenti amministrazioni non hanno svolto, nei confronti di questi temi, alcuna azione di prevenzione, o di ripristino di aree compromesse, o anche semplicemente di sensibilizzazione politica nei confronti dei cittadini e delle altre istituzioni. Hanno tenuto un atteggiamento evasivo e dimesso, nella speranza che di questi problemi si parli il meno possibile; e specialmente che non si disturbino gli interessi dei responsabili della situazione.

La lista NO TAV intende affrontare questi temi con un progetto politico molto semplice: intende fare il possibile e l'impossibile, senza esitare di fronte allo scontro con gli interessi costituiti, per assicurare ai cittadini della provincia di Torino, gli stessi standard ambientali che sono goduti dalla quasi totalità dei cittadini europei. Ci sembra un modo di collegarsi con l'Europa più serio delle scemenze sul treno veloce.

## **LO SVILUPPO ECONOMICO**

Riteniamo che non si debba considerare lo sviluppo come basato unicamente sull'aumento della produzione e del consumo di oggetti. Progresso e sviluppo devono a parer nostro essere intesi come miglioramento delle condizioni di vita, allargamento degli spazi di libertà individuale, aumento della serenità sociale e della sicurezza di fronte alla malattia e alla vecchiaia. In questo quadro si può perseguire lo sviluppo qualitativo e tecnologico dei prodotti, l'espansione delle telecomunicazioni, volta anche a ridurre la mobilità materiale, il miglioramento dei servizi.

## **LE POLITICHE SOCIALI**

**Le politiche sociali** - La lista NO TAV ritiene che la Provincia debba avere un ruolo strategico in termini di sostegno e supporto alle varie realtà che operano sul territorio. La Provincia sul fronte delle politiche sociali deve essere caratterizzata da un ruolo chiave nell'azione di coordinamento, promozione e sperimentazione di enti e servizi.

Riteniamo quindi che la logica che deve contraddistinguere il nostro operato debba essere quella dell'allargamento dei servizi sociali per contrastare le disuguaglianze e intervenire in quelle sacche di marginalizzazione sociale che con la crisi economica diventano sempre maggiori.

La lista NO TAV, ben conscia che l'attuale recessione economica non fa che allargare le sacche del disagio, intende orientare la spesa delle politiche sociali per contrastare l'emarginazione con interventi mirati di tipo socio-assistenziali rivolti a riavvicinare i soggetti al mercato del lavoro, e ad incentivare le potenzialità di impresa da parte delle stesse fasce svantaggiate, che le politiche sociali possono stimolare e sostenere.

- Tra questi casi assume rilievo la conferma di una politica per le persone effettivamente svantaggiate, con la piena applicazione della legge 68/99 (Legge per il diritto al lavoro per i disabili), che abbia l'obiettivo dell'inclusione sociale e lavorativa. Questo indirizzo politico vuole attuare una politica attiva che abbia al centro la definizione di percorsi mirati, condivisi dalle parti, volti ad un efficace inserimento lavorativo delle fasce deboli nel mercato del lavoro, con particolare attenzione da dedicare alle persone in disagio psichico.

- Per quanto riguarda i programmi di tipo neoimprenditoriale, è possibile interpretare lo sviluppo dei servizi sociali come un potenziale di impresa, capace di far nascere nuovi posti di lavoro e al contempo in grado di risolvere situazioni di disagio sociale.

- La lista NO TAV si dichiara contraria a delegare i servizi sociali al volontariato, in quanto reputa necessario che determinati lavori debbano essere espletati da professionisti. I volontari dovrebbero ricoprire per lo più funzioni di compagnia, di intrattenimento e di trasporto, ma non di assistenza o di emergenza, in quanto tali funzioni richiedono personale qualificato; inoltre, così facendo, si aprirebbero nuove possibilità lavorative ora mancanti, perché "sostituite" dal volontariato.

- Inoltre proponiamo di regolare e orientare il mercato della cura e dell'accudimento di minori, anziani e disabili. Si pensi che le famiglie interessate da questo disagio sono obbligate a investire molte più risorse di quelle che le strutture pubbliche elargiscono. E' necessario promuovere una cultura della domiciliarità, al fine di permettere anche a coloro che non sono autosufficienti di rimanere nella propria casa, sostenendo progetti volti al sostegno della famiglia e delle persone sole (anziani), in collaborazione con enti pubblici, cooperative, associazioni, volontariato.

**A tale proposito la Provincia deve promuovere iniziative volte a far emergere la grossa quota di lavoro nero, e ad offrire nuove possibilità di lavoro, anche a stranieri da qualificare e di conseguenza integrare.**

Pensiamo infine che per riuscire a risolvere in maniera decisa e radicale le diseguaglianze e la marginalizzazione di sempre più grosse fette della popolazione sia necessario investire maggiori risorse finanziarie; proprio quelle risorse di denaro pubblico che si vorrebbe destinare alla

costruzione di opere infrastrutturali elefantiache ed inutili e che invece dovrebbero essere utilizzate in servizi basilari come i servizi sociali.

**Servizi educativi alla prima infanzia** - La carenza di servizi dedicati ai bambini da 0 a 3 anni è un ostacolo alla scelta della maternità e contribuisce a rendere difficile la conciliazione tra tempi diversi della vita delle donne .

**La lista NO TAV propone di reinvestire il denaro che verrebbe sperperato per infrastrutture inutili e dannose come il TAV in asili nido pubblici e gratuiti**, accessibili in vaste fasce orarie, i quali dovrebbero sorgere non solo all'interno del capoluogo o nella sua cintura, ma anche nelle vallate alpine, ora totalmente carenti in questo servizio, in modo da incentivare il ritorno alla vita sulle montagne delle famiglie.

La lista NO TAV ritiene che non si valorizzano le montagne costruendo enormi alberghi di cemento e acciaio oppure distruggendo boschi per impianti di risalita sciistici intensivi. La montagna si valorizza in maniera armoniosa indirizzando risorse in servizi sociali come i nidi e le scuole.

**Terzo settore** – Il Terzo Settore, che raggruppa associazioni e cooperative sociali, ricopre una posizione sempre più importante a fianco delle Istituzioni nella definizione e realizzazione delle politiche sociali. Di fronte alla domanda dettata da nuovi bisogni e alla nascita di nuove fasce di attenzione sociale, il conseguente nuovo modello di welfare è strettamente collegato alla capacità del settore pubblico di intraprendere un cammino diverso, più a stretto contatto e in dialogo con il cittadino che fruisce di servizi. La lista NO TAV si propone di lavorare affinché il Terzo Settore possa svolgere un ruolo di primo piano a livello locale, in collaborazione con tutti gli attori coinvolti, e ponendosi come capofila di un gruppo di lavoro che, sapendo raccogliere i reali bisogni della gente, sia in grado di convogliarli a livello istituzionale.

**La sanità** – Non sono solo le competenze istituzionali a caratterizzare gli impegni della Provincia in questo campo. Le vicende della sanità piemontese da un lato, e la redistribuzione sul territorio di risorse spesso scarse dall'altro, impongono alla Provincia di affrontare con determinazione un compito politico di sintesi e rappresentanza dei territori, particolarmente di quelli più deboli dal punto di vista demografico.

La lista NO TAV si impegna a contrastare la politica regionale di chiusura o ridimensionamento/declassamento dei piccoli ospedali e a chiedere alla Provincia di svolgere un ruolo importante nel campo della prevenzione, della tutela dell'ambiente, della promozione della salute. Bisognerà cioè impedire che disastri come quelli causati dall'amianto a Casale e Balangero

si ripetano in val di Susa e nella cintura ovest di Torino a causa dello smarino (ricco di amianto) proveniente dal tunnel sotto il Musiné; o che le diossine degli inceneritori provochino delle “piccole” Seveso nella cintura torinese.

La Provincia (specialmente quella di Torino) può influenzare le scelte della Regione che è pronta a partecipare allo spreco di denaro pubblico per costruire un’opera inutile come la Torino-Lione e a farne pagare i costi ai cittadini con ulteriori riduzioni di servizi sanitari e posti letto negli ospedali (mentre lo stato centrale taglierà su scuola e pensioni).

**In conclusione, noi vogliamo far sì che il popolo possa riprendersi la democrazia, affinché la sovranità popolare, prevista dall’articolo 1° della Costituzione, non venga alienata, violata, limitata o disattesa. La democrazia non è una crocetta posta ogni cinque anni su una scheda elettorale, preparata dalle segreterie dei partiti, ma è piuttosto poter decidere il proprio futuro in prima persona, anche con iniziative referendarie che vadano a rivedere decisioni assunte contro gli interessi locali.**

**Adesso si può scegliere: o dalla parte dei partiti o dalla parte dei cittadini.**