

Il no alla Tav minuto per minuto

di **ORSOLA CASAGRANDE**

Se la mobilitazione contro l'alta velocità in val Susa dovesse essere fermata in una serie di immagini, gli scatti che certo verrebbero alla memoria sarebbero davvero tanti.

Volendone isolare alcuni, di sicuro sono indelebili le immagini drammatiche del blitz notturno delle forze dell'ordine contro il presidio di Venaus. I volti insanguinati di pensionati e giovani colti nel sonno dalla violenza di polizia e carabinieri, non possono essere dimenticati. Era il 6 dicembre. I manganelli alzati, le visiere dei caschi calate sugli occhi delle forze dell'ordine, le urla di sgomento e paura, il terrore sui volti di chi teneva quel presidio da mesi.

Legate alle immagini di Venaus ci sono però quelle del giorno dopo. E sono immagini di riscatto, di orgoglio. Blocchi stradali, manifestazioni ovunque. Il rifiuto di quella violenza cieca e gratuita. Nuova violenza, questa volta contro la delegazione di parlamentari europei in visita in valle. E poi le epiche immagini della riconquista di Venaus, l'8 dicembre. Con migliaia e migliaia di persone che scendono dai pendii, lungo i sentieri dei partigiani e i pertugi dai nomi poetici che solo i veri montanari conoscono. L'invasione pacifica di quanti hanno visto quelle immagini del blitz al presidio e hanno deciso di reagire a quella ingiustizia.

Sono arrivati in val Susa in tanti: venti, trentamila o forse anche di più. Ad aggiungersi ai locali, ai valligiani che non hanno mai ritirato il loro sostegno a quella che è percepita come una lotta per la difesa di un ambiente, della salute e anche delle tasche pubbliche dalle quali verrebbero la gran parte delle decine di miliardi necessari per costruire questa Torino-Lyon che dovrebbe trasportare le merci (non i passeggeri), risparmiando qualcosa come quaranta minuti rispetto all'attuale tempo di percorrenza.

Tra le istantanee da ricordare c'è anche quella che risale a quasi a un anno fa. Era primavera, poco prima delle elezioni regionali. I consigli comunali della val Susa si sono riuniti in seduta straordinaria in piazza Castello a Torino. *«Questo consiglio comunale esprime la sua manifesta contrarietà al progetto del nuovo collegamento ad alta velocità Torino-Lyon. Ancora una volta i progetti di grandi opere vengono approvati senza alcun coinvolgimento delle comunità e degli enti locali interessati».*

Questo in sintesi il documento approvato dai quaranta consigli della Bassa e Alta val Susa, della val Ceronda e della cintura nord-ovest di Torino e delle comunità montane.

Da allora tanta acqua è passata sotto i ponti. Anche perché nel suo programma per il governo della regione Piemonte, la presidente diessina Mercedes Bresso aveva inserito l'alta velocità: tutti gli alleati hanno firmato il testo, compresi Rifondazione comunista e Verdi. Che però si sono progressivamente attestati su una posizione molto critica nei confronti del progetto. Inutile soprattutto per quel che riguarda il rapporto costi-benefici, come continuano a spiegare tecnici e studi di università illustri.

La carrellata per immagini non può certo dimenticare la congiunzione inedita ma quasi inevitabile tra val Susa, sindaci, amministrazioni, comitati popolari e la Fiom, il sindacato dei metalmeccanici. I lavoratori, infatti, sono stati e continuano ad essere una presenza importante nel popolo no Tav. Sono stati loro, in una grande assemblea a Bussoleno, a chiedere a gran voce uno sciopero generale della valle.

La Fiom (nonostante le resistenze e le ostilità della Cgil, appiattita su una posizione pro-Tav a prescindere) ha saputo ascoltare, raccogliere e rilanciare quella richiesta proveniente dai lavoratori. Si è messa al servizio, come dovrebbe essere peraltro il compito di un sindacato, dei suoi iscritti e del movimento dei lavoratori. Il risultato di questo felice «connubio» è stato il grande sciopero generale del 16 novembre, quando settantamila persone hanno partecipato a quella mobilitazione.

E poi ancora, per sottolineare che quella valsusina non è una «fissazione» localistica e tantomeno un attacco di «sindrome di nimby» (acronimo inglese che sta per «*not in my backyard*», «non nel mio giardino») ecco che la valle si sposta a Torino.

Prima con una delegazione assai numerosa e chiassosa allo sciopero generale contro la finanziaria e poi con la oceanica manifestazione del 17 dicembre.

Torino tappezzata di bandiere no Tav, in un corteo colorato e con delegazioni da tutta Italia. Gran finale al parco della Pellerina, con Dario Fo e Marco Paolini. Una comunità intera in marcia, a sottolineare la trasversalità di questo movimento. Contro l'alta velocità in val di Susa, infatti, si sono schierati tutti: cittadini anziani e giovani, vecchi partigiani, studenti, donne e lavoratori. Ci sono i sindaci e gli amministratori locali, uniti a prescindere dal colore politico. Perché questo progetto che sventrerebbe la montagna tanto cara ai valsusini non piace proprio a nessuno.

A cominciare dal tunnel di Venaus, diametro di sei chilometri: sarebbe la galleria di emergenza, parte integrante di quest'opera faraonica. Un progetto «fondamentale» per il governo Berlusconi e anche per la presidente della regione Piemonte, Mercedes Bresso e per tanta parte del centro sinistra.

«L'utilità di quest'opera - dice Bresso - non tocca agli abitanti della val Susa metterla in discussione. L'Unione europea, lo stato italiano, lo stato francese, la regione Piemonte la pensano diversamente. L'economia - aggiunge Bresso - va sempre più avanti sulla logistica. Si producono servizi, cioè modificazioni di beni che arrivano dall'estremo oriente, dall'India, dall'Africa, confezionamenti, montaggi. Inoltre il Mediterraneo è lì, dalla Cina, dall'Africa, dall'India si verrà sempre di più attraverso il Mediterraneo: il porto di Genova, Barcellona, Marsiglia, Trieste. Il corridoio 5 è il grande asse al di sotto delle Alpi di redistribuzione delle merci. Uno può dire che non gliene frega niente, però l'analisi che fa l'Europa, che facciamo noi è diversa».

In realtà questo movimento non si è mai posto di fronte alla linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lyon con un atteggiamento di ottuso rifiuto. Ha invece sempre cercato il dialogo con le istituzioni e soprattutto ha offerto proposte alternative al progetto sponsorizzato da governo, regione e provincia.

«Esiste una proposta diversa che ci convince di più - sostengono i valligiani - E' quella pensata da ferrovie francesi e italiane qualche anno fa. Si tratta di un intervento sulla linea ferroviaria storica che costerebbe 750 milioni di euro. Con questo intervento si aumenterebbe la capacità di trasporto dagli attuali 8 milioni di tonnellate di merci a 20 milioni. E questo nonostante il trasporto merci sia in diminuzione. I lavori potrebbero essere compiuti in 12-15 mesi».

Il manifesto, 6 febbraio 2006