



**NO TAV:
DIFENDERE I BENI COMUNI,
RESISTERE NEL PRESENTE PER
DECIDERE IL PROPRIO FUTURO.**

**TUTTI IN VAL DI SUSÀ
IL 16 NOVEMBRE!**

L'Associazione Ya Basta!
si ritrova tutti i mercoledì dalle ore 21.00
al Capannone Sociale



NO TAV: DIFENDERE I BENI COMUNI , RESISTERE NEL PRESENTE PER DECIDERE IL PROPRIO FUTURO. TUTTI IN VAL DI SUSÀ IL 16 NOVEMBRE!

Costruiamo una Carovana dal Nord-est per partecipare allo sciopero generale contro l'Alta Velocità, indetto dall'assemblea dei sindaci e dei comitati anti-Tav della Val di Susa.
Per partecipare alla manifestazione con i pullman in partenza dal nord-est (costo circa 20€) telefonare al numero
338-1212235

La straordinaria mobilitazione che coinvolge l'intera comunità della Val di Susa contro il progetto della Linea ad Alta velocità Torino - Lyon non va lasciata sola. L'adesione e la partecipazione attiva allo sciopero generale del 16 novembre, indetto dall'Assemblea dei sindaci e dei Comitati NO TAV può e deve diventare l'occasione concreta non solo per sostenere la giusta lotta della popolazione della Val di Susa, ma anche per imparare da essa, allargando e generalizzando la lotta in tutte quelle reti sociali che rivendicano bisogni e diritti, difendono i beni comuni, lottano contro progetti di grandi opere devastanti e produzioni inquinanti e nocive.

La loro lotta è anche la nostra, le loro ragioni sono le nostre.

Perché è una mobilitazione dai chiari contenuti glocal: dove la dimensione locale interviene su una questione immediatamente globale, quale la realizzazione di grandi reti infrastrutturali europee, che utilizzano il territorio unicamente come spazio di attraversamento, risorsa da violare e sfruttare. A questa logica si contrappone la difesa del territorio come prezioso bene comune, di tutti e non solo delle comunità che vi risiedono. Perché è una mobilitazione dai diretti contenuti biopolitici: dove difesa del territorio, della qualità della vita e del tessuto di relazioni sociali, che su quel territorio sono cresciute, diventano rivendicazioni, locali e globali insieme, portatrici di una critica radicale ad un modello di sviluppo che si alimenta di decisioni prese altrove, da poteri forti e opachi, in nome dell'interesse superiore del profitto e della depredazione dei beni comuni. Perché in questa mobilitazione è decisivo il riemergere del valore della dimensione comunitaria e municipale, come spazio praticabile della ricerca di una costruzione dal basso di nuove forme di democrazia conflittuale e di autogoverno. E si dimostra che è possibile, a partire da esperienze di governo locale, praticare forme vincenti di disobbedienza amministrativa a scelte imposte dall'alto, che si traducono in altrettante violenze al bene di un'intera comunità, di cui chi amministra dev'essere invece l'espressione. Tutte queste ragioni sono per noi concrete suggestioni, insegnamenti ed esempi che pensiamo vadano moltiplicati e generalizzati, e da subito sostenuti da quanti si trovano, anche nei territori del Nord-est, a lottare contro le grandi opere e la loro logica e guardano, nei comitati e nelle associazioni, nelle reti del sindacato sociale di base, nelle amministrazioni locali e nelle forze politiche, a questo orizzonte possibile di democrazia dal basso, conflittuale e progettuale allo stesso tempo. Noi, firmatari di questo appello, siamo fra questi. Per questo motivo ci facciamo promotori dell'organizzazione di una carovana che dal Nord-est raggiunga la Val di Susa, per partecipare allo sciopero generale, sociale e comunitario di mercoledì 16 novembre.

► Per partecipare alla manifestazione con i pullman in partenza dal nord-est (costo circa 20€) telefonare al numero
338-1212235

Lettera europarlamentari Unione su TAV e grandi opere

Lettera aperta degli eurodeputati Frassoni (Verdi) Musacchio (Rifondazione Comunista) e Rizzo (Comunisti Italiani) in merito alla questione alta velocità e grandi opere.

Care colleghe, cari colleghi,

come ben sapete negli ultimi giorni la protesta contro la costruzione del tunnel ferroviario e dell'Alta velocità ferroviaria Torino-Lione dei cittadini e delle istituzioni della Valle di Susa ha assunto rilievo nazionale dopo la brusca decisione del ministro Lunardi di rompere il dialogo appena iniziato con le comunità locali attraverso una commissione tecnica e di forzare l'inizio di sondaggi geognostici.

Se non altro ciò è servito a far emergere la portata dell'opposizione popolare e la divergenza delle posizioni sul tema della TAV Torino-Lione all'interno della nostra coalizione. Questa divisione non è nuova, ma non può restare bloccata su posizioni contrapposte. Dobbiamo discutere nel merito, anche perchè saremo presto obbligati a scegliere quali TEN vale la pena sostenere, perchè non ci saranno soldi per ognuna di esse e, in ogni caso, ci pare che almeno tutti e tutte possiamo essere d'accordo che non è militarizzando il territorio per anni che si possono imporre le grandi opere.

A titolo d'introduzione alla discussione, ci permettiamo di anticipare alcune riflessioni, che ci sembrano importanti anche alla luce del fatto che l'informazione sugli eventi è stata spesso imprecisa e fuorviante se non scandalosamente parziale.

1. La Torino-Lione ad AV ed un nuovo Tunnel servono davvero?

In questi giorni, autorevoli commentatori riferiscono della vicenda senza mai entrare nel merito della questione, come ha denunciato Roberto Della Seta, Presidente di Legambiente in una lettera aperta che ci permettiamo di inviarvi in allegato, screditando a priori e senza alcun rispetto le ragioni dei Valsusini, che, sia detto per inciso, noi andiamo sostenendo da anni a livello nazionale ed europeo. E' sconcertante che alla medesima tentazione non abbiano saputo resistere numerosi esponenti del centro-sinistra, piemontese e non. E' scandaloso che si accrediti l'ipotesi che i Valsusini sono tutti potenziali terroristi. Difendere la TAV è legittimo: ma non si può rispondere alle puntuali contestazioni degli ambientalisti e della grande maggioranza dei cittadini della Val di Susa e alle proposte alternative che esistono da anni sostenendo semplicemente che il progresso non va né può essere fermato, e che la TAV è inevitabile, come se tutto fosse già deciso: il tracciato, i suoi impatti sulla Valle, sui sistemi dei trasporti italiano e francese, le risorse finanziarie necessarie. Ed inoltre si presenta la linea ad AV come l'unico progetto possibile e finanziabile. Noi riteniamo che ci siano serie ragioni di carattere trasportistico, ambientale, finanziario per rimettere in questione il tunnel e la TAV e ci piacerebbe discuterle seriamente. Pensiamo che una risposta in grado di andare incontro davvero alla necessità di trasferire traffico dalla gomma alla rotaia sia quella dell'adeguamento della attuale linea ferroviaria al fine di renderla competitiva per il trasporto delle merci, insieme ad un pacchetto di misure che scoraggino l'autotrasporto. Tre brevi considerazioni a questo proposito: tra Italia e Francia, il traffico transalpino delle merci è in calo da oltre un decennio (contrariamente a quello che hanno sempre sostenuto i promotori dell'opera che dagli anni '90 fanno previsioni di un aumento costante del traffico), e non ci sono ragioni di mercato e di logistica che facciano pensare che questa situazione possa cambiare in futuro. Purtroppo, la mancanza di politiche per la riduzione del traffico pesante in Italia e Francia ha prodotto una forte riduzione delle merci trasportate via ferro e una riduzione dell'efficienza del trasporto stradale: sempre più TIR trasportano sempre meno merci. La linea attuale tra Valsusa e Maurienne è insomma una ferrovia internazionale alpina completamente sottoutilizzata: pochissimi treni passeggeri e una quantità di merci pari ad un quarto di quella che potrebbe viaggiare su quegli stessi binari. Quindi una ferrovia veloce e un tunnel di quelle dimensioni non sono prioritari. Se lo volessero davvero, Italia e Francia potrebbero già trasferire su binari desolatamente vuoti gran parte delle merci che oggi viaggiano sui TIR. Oltre al fatto che, come

dice Della Seta nella sua lettera "nel 2010, quando dovrebbero partire i lavori veri e propri per il tunnel TAV, sarà già in esercizio il collegamento veloce del Sempione con il tunnel di base del Loetschberg, e mancheranno solo cinque anni all'apertura dell'opera più impegnativa, il nuovo tunnel di base del Gottardo, che con i suoi 57 chilometri tra il Ticino e Zurigo sarà il tunnel più lungo mai costruito al mondo. Proprio queste opere faranno risaltare ancora di più il vero nodo che rende la nostra rete ferroviaria inadeguata per il trasporto delle merci: non tanto il superamento delle Alpi, ma l'attraversamento ferroviario delle grandi aree metropolitane quali Milano e Torino."

2. L'UE e la Francia spingono per la Torino-Lione -Tunnel e TAV?

Né si può difendere la TAV sostenendo che se non si procede subito con i lavori si perderanno i finanziamenti o verrebbe meno la presunta priorità che l'opera avrebbe acquisito rispetto alle altre del gruppo dei 30 progetti TEN-t, poiché dopo l'accantonamento della "quick start list" di Romano Prodi non vi è per ora alcuna priorità tra le 30. Non è vero che tutto deve per forza essere fatto entro il 2006: come si sa, per adesso, non c'è accordo sulle prospettive finanziarie 2007/2013. Se l'accordo finale si farà entro l'anno prossimo, è verosimile che il denaro disponibile per le TEN-t sarà circa 20 miliardi di euro e saranno poi Parlamento, Consiglio e Commissione a decidere a quale progetto conferire il denaro e quanto. Sembra davvero difficile che un progetto così controverso e contestato, che ha bisogno della presenza massiccia di forze dell'ordine e alla quale le autorità francesi non danno nessuna priorità - come si evince facilmente dalla lista delle opere prioritarie francesi presentata dal ministro Dominique Perben il 14 ottobre scorso - possa davvero ottenere facilmente finanziamenti europei. E' vero invece che il governo Berlusconi avrebbe potuto chiedere una proroga dei finanziamenti per gli studi di fattibilità entro il 31 ottobre di questo anno, evitando così lo scontro con gli abitanti della Valsusa. Ma ha preferito non farlo.

3. La mobilitazione degli ultimi giorni:

Riassumendo brevemente gli avvenimenti della settimana, ricordiamo che già a partire dalla sera del 30 ottobre gli aderenti al movimento NO-TAV avevano istituito dei pacifici presidi in zona Seghino, area da cui si dipartono le strade verso i tre lotti previsti per i carotaggi. A questi presidi sono andati ad aggiungersi poi ulteriori gruppi con la presenza di numerose figure istituzionali (sindaci e assessori della valle, consiglieri regionali e provinciali) che sono andati a presidiare, dopo una lunga camminata, i tre lotti situati in montagna; in gran numero erano muniti di regolare delega dei proprietari, dato che la legge italiana prescrive la presenza dei proprietari o di suoi delegati per occupare proprietà privata.

Da quel giorno la mobilitazione è stata continua, segno di una opposizione partecipata e organizzata dalla stragrande maggioranza dei Valsusini che ha avuto anche momenti di grande tensione con i circa 1000 (!) tra poliziotti, carabinieri, guardie di finanza dislocati in quei luoghi, fino alle indagini aperte nei confronti di sindaci e politici anti-TAV e alla fiaccolata in seguito al ritrovamento del pacco-bomba cui hanno partecipato almeno 15.000 persone. In questo quadro condanniamo con nettezza l'infame tentativo da parte di qualcuno di strumentalizzare la protesta dei cittadini per fini totalmente estranei ad essa, facendo ritrovare dei volantini e appunto un pacco-bomba, fortunatamente non predisposto a esplodere.

La protesta della Val Susa ha ragioni che vengono da lontano e che dobbiamo assolutamente ripercorrere insieme se non vogliamo che la nostra coalizione si divida gravemente. Vi proponiamo quindi di organizzare quanto prima un incontro tra tutti noi per rilanciare il dibattito sull'utilità delle grandi opere, ma anche per confrontarci su quale potenziamento di infrastrutture possa e debba l'UE contribuire a finanziare tra Lione e Torino. Nel frattempo cogliamo invece l'occasione per invitarvi ad un incontro con amministratori regionali e locali della Val di Susa il 15 novembre dalle 10.45 alle 12.00 a Strasburgo nella sala. S 3.7.

Un caro saluto

Monica Frassoni, Roberto Musacchio, Marco Rizzo

Val di Susa: resistere per esistere!

Oltre 15.000 persone alla fiaccolata No Tav di sabato 5 novembre. Nonostante settanta denunce contro i cittadini.

Il 5 novembre alle ore 21.00 Susa era invasa da una moltitudine di fiaccole che illuminavano il percorso del corteo.

Oltre 15.000 persone si sono ritrovate in Piazza d'Armi per ribadire il No alla militarizzazione che ormai da una settimana sta cambiando le abitudini della popolazione e impedisce la libera circolazione in Valle. Presenti alla fiaccolata tantissimi valsusini, i comitati No Tav, i rappresentanti delle istituzioni locali, i sindacati di base, Fim e Fiom, Verdi e Rifondazione, ma anche persone provenienti da Torino e provincia.

Durante la marcia si distribuiscono volantini e si danno informazioni sulla questione Tav/Tac. Tante le bandiere No Tav che sfilano per il percorso che dovrebbe culminare a Mompantero e tante le canzoni partigiane intonate in ricordo della resistenza che fu e di quella in atto oggi. Gli ultimi avvenimenti di ieri, cioè il ritrovamento di un ordigno e i volantini con la firma "Val Susa rossa", sono per queste persone, solo una provocazione mediatica per criminalizzare una resistenza che nulla ha da spartire con il terrorismo: tanti i cartelloni con la scritta "noi non siamo terroristi".

Il serpente umano all'arrivo del bivio per Mompantero, dove è presente un check-point della polizia in assetto antissommossa, decide di non accettare la provocazione e devia fino a ritornare al punto di partenza, compiendo un percorso circolare. In Piazza il corteo pacifico termina con un comizio dove si ribadisce il dissenso alla militarizzazione della valle, all'opera faraonica ed inutile che si vuole attuare, ma anche un ringraziamento agli studenti che hanno inviato una lettera al Toroc con la quale si annuncia la loro intenzione di non aderire al lavoro "volontario" per le Olimpiadi invernali.

Lo sciopero generale indetto per il giorno 16, vede la partecipazione della Cgil solo in parte, con Fim e Fiom, dopo che il segretario Epifani ha espresso parole in favore dell'attuazione del Tav/Tac, asserendo che così aumenteranno i posti di lavoro. A oggi, possiamo dire che così fu detto anche per le Olimpiadi e i risultati ottenuti sono invece solo lavoro precario, senza sicurezza e lavoro sommerso.

E' di poche ore fa invece la notizia che due siti su tre relativi ai sondaggi sono dichiarati inagibili per la loro conformazione.

Settanta denunce ai No-Tav - 7 novembre 2005

Ad una settimana dall'inizio della protesta contro l'alta velocità in Val di Susa, sono state depositate dalla Digos, dopo aver analizzato fotografie e video, le prime denunce: sono una settantina e hanno colpito sindaci, rappresentanti delle istituzioni locali, giovani dei centri sociali, persone "singole". Un'altra trentina di denunce saranno depositate oggi, dai carabinieri. Varie le ipotesi di reato: da inosservanza dei provvedimenti dell'autorità di pubblica sicurezza a violazione dell'articolo 18 del Tulpas per manifestazione non preavvertita, da resistenza a violenza a pubblico ufficiale a blocco stradale.

Ya basta Torino aggiornamenti sul sito www.notav.it

Val di Susa. La protesta continua

No all'alta velocità in Val di Susa. Per sindaci della zona e ambientalisti esistono alternative più sostenibili.

Resistenza pacifica e non violenta in Val di Susa contro la linea ad alta velocità Torino Lione: niente carotaggi, almeno per ora, grazie alle proteste dei valsusini. Le aree che dovrebbero essere esaminate nel frattempo sono state però recintate, "illegalmente", dicono sindaci e comitati perché il lavoro non è stato eseguito "dai tecnici incaricati, ma dalle forze dell'ordine".

"Un blitz da stato di polizia - commenta il presidente dei Verdi Alfonso Pecoraro Scanio - scattato nonostante gli impegni presi con i sindaci della zona, tutti contrari a un'opera che massacrerebbe un territorio vastissimo, con immenso spreco di risorse pubbliche".

"Simili azioni sono irresponsabili - continua Pecoraro - e fanno pensar che Lunardi (il ministro dei Trasporti, ndr) voglia provocare tensioni, proprio nel momento in cui andrebbe ricostruito il dialogo. I Verdi presenteranno un'interpellanza urgente per chiarire le responsabilità di queste iniziative"

Per il momento però sembra che i manifestanti l'abbiano spuntata. Più di un migliaio di persone tra lunedì e martedì hanno bloccato per l'ennesima volta i carotaggi per le ispezioni geologiche propedeutiche al progetto.

Un progetto ad alto impatto ambientale, sostengono Verdi, ecologisti, sindaci e presidenti di diverse comunità montane della zona. Che appunto della Tav non ne vogliono sentir parlare. Il progetto è sostenuto da buona parte del centrosinistra che governa la Regione Piemonte e Comune di Torino. La presidente Mercedes Bresso e il sindaco di Torino Sergio Chiamparino sono intervenuti ieri sul Corriere della Sera ribadendo il loro sì all'opera che è stata inserita tra quelle finanziabili in parte dall'Unione europea grazie anche al lavoro di promozione e di lobbying condotto da una cordata di imprenditori locali guidati da Sergio Pininfarina, ex leader di Confindustria.

Ma a molti sindaci e agli abitanti della Val di Susa il progetto proprio non piace. E non è piaciuto per niente anche lo schieramento di forze dell'ordine, "incomprensibile" sottolinea il giornalista Paolo Hutter, dei Verdi e tra gli animatori della mobilitazione anti Tav. Polizia e carabinieri hanno cercato di proteggere, invano almeno nella giornata di lunedì, i tecnici che avrebbero dovuto eseguire le ispezioni geologiche nei terreni. Le prime cariche, ricordano in un comunicato quelli del comitato "No Tav, spinta dal bass", sono cominciate alle 10, "ma i blindati delle forze dell'ordine non sono riusciti ad avanzare neanche di un centimetro". Il giorno successivo, i manifestanti, più di 1500, hanno bloccato per ore strade e ferrovie, finendo su tutti i Tg nazionali.

Sulle cariche duro il commento di associazioni e comitati. "Il governo forse ha scambiato la Val di Susa per l'Iraq", affermava ieri il presidente di Legambiente Roberto della Seta, che contesta l'opera.

La presidente del Piemonte Bresso, in un'intervista pubblicata oggi sul QN, dice, sostenendo il progetto, che "tutti sono d'accordo nel sostenere che per l'attraversamento delle montagne sono da preferire le ferrovie alle autostrade, che danneggiano il microclima locale. Bisogna mantenere i nervi saldi. Cercare il dialogo ma nel contempo andare avanti con fermezza".

Ma per l'associazione ambientalista quella dei valsusini è "una posizione legittima, tanto più che si fa carico dell'interesse generale molto di più di chi vorrebbe gettare decine di miliardi per un'opera che non serve a dare al Piemonte e all'Italia un sistema dei trasporti moderno ed efficiente. In quell'area e lungo tutto l'arco alpino ci sono svariate linee ferroviarie sottoutilizzate e fatiscenti: spendendo molto meno si otterrebbero risultati ben più rapidi e significativi che non con la 'cattedrale' della Torino-Lione".

Aggiornamento sulle mobilitazioni in Val di Susa. Sciopero generale il 16 novembre

La Val di Susa si fermerà il 16 novembre per uno sciopero generale contro la Tav. Lo ha deciso ieri sera l'assemblea dei sindaci e dei comitati no-tav, riunitasi a Bussoleno, approvando la proposta dei delegati sindacali di numerose aziende che hanno già raccolto quasi quattromila firme.

"Sarà uno sciopero generale, dicono, che coinvolgerà tutte le categorie, il pubblico e il privato, oltre alla scuola e il commercio".

Intanto, mentre gli studenti delle scuole superiori della Valle di Susa hanno deciso di inviare una lettera al Toroc, il Comitato olimpico, nella quale denunciano la decisione di rinunciare ad essere volontari delle Olimpiadi invernali 2006, la Cgil Torino ha deciso di non aderire allo sciopero del 16 novembre. "Quello sciopero della Valle contro l'alta velocità non sarà proclamato né organizzato dalla Cgil", fa sapere dalla segreteria generale Vanna Lorenzoni. All'interno della segreteria torinese la posizione è univoca: "Non c'è spazio per uno sciopero generale perché non condivido le ragioni della protesta. Nella Cgil l'opinione prevalente è che la linea ferroviaria Torino-Lione si debba fare. Per noi quell'opera è importante e deve essere realizzata", ha affermato Vanna Lorenzoni, "Naturalmente bisogna trovare le condizioni per poterla fare. Ci vuole il dialogo con la comunità locale e la negoziazione. Non ci sono scorciatoie".

Ma la battaglia continuerà comunque e anche il parroco di Bussoleno, Monsignor Pierluigi Cordola vuole andare fino in fondo contro la linea ferroviaria ad Alta Velocità. "Nella mia vita non ho mai fatto sciopero e allora chiedo a voi sindacalisti di insegnarmi a fare sciopero", ha detto nell'assemblea di ieri sera nel centro polivalente di Bussoleno, dove oltre 1500 valsusini ascoltavano l'eco degli altoparlanti. E continua parlando del presidente della Provincia di Torino, Antonio Saitta: "Avrei alcune cose da chiedergli. Mi piacerebbe chiarire la storia dei cattivi maestri, perché sinceramente non mi ritengo tale. Una cosa mi pare certa: a Torino non gliene frega niente di noi. Il presidente Saitta parla di progetto nazionale, ma l'ha visto? Nel progetto che abbiamo a disposizione mi spieghi cosa c'è di razionale. A me pare solo che un simile progetto si possa definire inumano".

La scienza dà ragione alla Val di Susa

A mettere in fila le ragioni tecniche, economiche, ambientali dell'insensatezza della Tav fu Mercedes Bresso, la stessa che oggi si batte per realizzare il progetto

L'attacco contro la valle iniziò 150 anni fa con un trenino inutile. Oggi come allora, in nome del «progresso» si violentano natura e popolazione

VIRGINIO BETTINI *

La rivolta popolare contro la linea ad Alta Velocità/Alta Capacità che dovrebbe, attraverso la valle di Susa, collegare la pianura padana alla Francia, mi ha spinto alla lettura del testo «Processi decisionali dell'Alta Velocità in Italia, il ruolo del Piemonte nel Corridoio Sud dello spazio alpino», curato da Fiorenzo Ferlaino e Sara Levi Sacerdotti per la Regione Piemonte (Franco Angeli, 2005), approvato sulla mia scrivania nel giugno di quest'anno e lì rimasto, fino ad ora, a prender polvere. Nel testo ho inutilmente cercato almeno un'ipotesi sulle ragioni che hanno portato, in questi giorni, a un'opposizione frontale tra abitanti della Val di Susa, polizia, governo regionale e nazionale, considerato che gli autori dedicano ben un capitolo ad «Attori, conflitti procedure e strumenti». Ho trovato un solo paragrafo sul costo della democrazia, piuttosto equivoco nella sua formulazione e un passaggio ove si sostiene che «il programma dell'Alta Velocità è stato il progetto che maggiormente è stato interessato dalla sperimentazione della normativa relativa alla "Via" e alla Conferenza dei Servizi». Un falso burocratico-amministrativo.

Guardando le altre tratte Tav

In questi ultimi dieci anni mi sono occupato, per e con enti pubblici, comitati di cittadini e partiti, delle valutazioni di impatto ambientale sulle tratte della Tav Milano-Bologna, Milano-Venezia, Torino-Milano e, nell'ambito della Commissione intergovernativa (Cig) della valutazione sulla tratta Torino-Lione. Ne ho tratto anche un libro pubblicato dalla Cuen di Napoli, «Alta Velocità. Valutazione economica, tecnologica ed ambientale del progetto», nell'ormai lontano 1997. Da quest'analisi risulta che, se pure vi è stata una sperimentazione della normativa, non certo voluta ma in qualche modo imposta, i risultati sono stati pessimi. Le valutazioni si sono configurate solo come analisi giustificative del tracciato e solo la costante pressione dei comitati di cittadini su amministrazioni locali sensibili ha portato a qualche risultato di revisione di parti del tracciato e di adeguate compensazioni nel caso di impatti difficilmente reversibili. Per il resto, solo una cupa aderenza alle esigenze progettuali. Lunardi e le sue sfide stavano già nello spirito gestionale del progetto ai tempi del centrosinistra, per cui, se guardo al futuro possibile di un centrosinistra vittorioso, mi vengono i brividi.

La cartina di tornasole

La Val di Susa con le sue lotte è la cartina di tornasole di questa situazione esplosiva prodotta da molti errori di analisi e valutazione. Proprio dalla Val di Susa ci viene un insegnamento in chiave storica. 150 anni or sono, la ferrovia giunse a Susa (1854) sul versante italiano e a St. Jean de Maurienne (1856) sul versante francese. Si pensò subito a un collegamento tramite tunnel tra i due capolinea, ma si considerò che il tempo di attesa, almeno 10 anni, era troppo lungo, per cui si ipotizzò un collegamento temporaneo superficiale attraverso le Alpi. Il collegamento in superficie, partendo da Susa, avrebbe sostanzialmente seguito il tracciato stradale, superando pendenze da brivido, con la difesa di alcune gallerie paravalanghe e la copertura dei binari con tunnel di lamiera anti neve. La linea si sarebbe addentrata nell'altopiano centrale verso il Moncenisio, oggi cancellato da un lago artificiale. Sarebbe poi scesa in territorio francese, quasi sempre posizionandosi al lato della strada, fino alla stazione di St. Jeanne, per un totale di 79,2 km. Il percorso si sarebbe compiuto in 5-6 ore, la metà del tempo impiegato dalle diligence a cavalli, superando le forti pendenze grazie alla trazione di locomotive con terza ruota centrale, le quali avrebbero garantito una velocità di 15-20 km in salita e 17 in discesa. Un tracciato che, dal punto di vista paesistico, posso solo definire stupendo. Ancora oggi si possono ammirare i resti di piccole gallerie. Il treno, di completa progettazione inglese, chiamato treno Fell, iniziò il proprio servizio il 15 giugno 1868 e lo cessò il 1° novembre 1871, dopo che il 17 settembre era stata inaugurata la galleria del Frejus (<http://www.moncenisio.com>). Tutta l'operazione fu naturalmente in perdita, ma fu perseguita con la stessa forza e testardaggine con la quale oggi si vuole la Tav. Sarebbe forse utile, per una valutazione completa, comprendere le ragioni di un tale impegno economico in un tempo tanto breve. Dovremmo chiederci le ragioni di un progetto che, economicamente perdente in partenza, venne tuttavia realizzato a spese delle casse di quello che si stava definendo come Regno d'Italia e dell'allora impero francese di Napoleone III. Grandi opere impossibili per accreditare un proprio ruolo e una credibilità tecnologica nello scontro diretto con Prussia, e Austria-Ungheria.

Come un secolo fa

Oggi la storia si ripete e nell'Europa degli anni Novanta, dove il prestigio si tiene alto con le grandi opere infrastrutturali, si pone il problema del collegamento tramite tunnel ferroviario tra St. Jeanne de Maurienne e la Valle di Susa. Sarà il tunnel più lungo d'Europa, dai costi esorbitanti, dalle gigantesche difficoltà geologiche, con problemi ambientali posti dai cantieri e dallo smaltimento del materiale estratto dal tunnel, il cui approfondimento dovrebbe suggerire un completo ripensamento della funzione e dell'utilità dell'opera stessa. La scorsa primavera, la ex commissaria europea ai trasporti, ora coordinatrice europea della Torino-Lione, la signora Loyola De Palacio, il ministro Lunardi e la presidente della regione Piemonte, Mercedes Bresso, proclamarono a gran voce la sostenibilità del tracciato della Torino-Lione. Mi ha particolarmente stupito la posizione di Mercedes Bresso che, oltre a possedere una forte personalità politica, è mia collega in quanto insegnante universitaria, economista specializzata in

valutazione di impatto ambientale. Se dovessimo utilizzare e applicare i metodi esposti in un manuale sulla valutazione di impatto ambientale redatto dai professori Mercedes Bresso, Alberico Zappetella e Rossana Russo - «Analisi dei progetti e valutazione d'impatto ambientale», pubblicato da Franco Angeli nel 1985, 1988 e 1990, con intervento di Paul Tomlinson nel 1988 e di Tomlinson e Gamba nel 1990, una vera bibbia per chi si occupa del settore - il progetto della Tav in Val di Susa non avrebbe ragione d'esistere, o sarebbe inesorabilmente da affossare sulla base della sequenza: insostenibilità dei costi, irreversibilità di alcuni impatti ambientali, negazione della partecipazione da parte della popolazione. Spero che l'atteggiamento della Presidenza della regione Piemonte non sia un indiretto assenso alla proposta bipartisan di Lunardi, il quale, il 5 novembre scorso, in occasione di un incontro a Verona dei ministri dei trasporti dell'Unione europea, ha chiesto all'opposizione una decisa adesione ai programmi infrastrutturali del governo, Alta velocità Torino-Lione e Ponte sullo Stretto di Messina compresi.

Ritengo comunque che esista ancora il tempo per dialogare e riflettere su due dei temi, centrali e irrisolti dal punto di vista ambientale, posti dal tracciato della linea Tav in Val di Susa: l'attraversamento della val Cenischia in uscita dal tunnel del Frejus a Venaus e gli effetti ambientali della cantierizzazione. Ho lavorato, con il mio collaboratore dr. Leonardo Marotta e con i laureati Enrico Tommasel e Marko Sosic, sui problemi ambientali posti dal tracciato della Tav all'uscita del tunnel in val Cenischia, utilizzando tecnologie dei sistemi informativi geografici per l'analisi ambientale e il supporto alle decisioni. Una ricerca svolta a seguito di un contratto tra la mia Università e la Lyon-Turin Ferroviarie (Ltf). I risultati della ricerca non sono stati apprezzati dalla Ltf. Abbiamo ipotizzato 4 scenari di attraversamento della valle Cenischia, svolto un'analisi multi-criteri e impostato una matrice valutativa utilizzando le tecniche Electre II e Promethee; analizzato gli impatti sugli ecosistemi utilizzando l'indice di Bio Capacità Territoriale (Btc), inserito il viadotto in un modello tridimensionale della valle, studiato la propagazione del suono. Insomma, abbiamo usato modelli di ecologia del paesaggio, identificato gli impatti cumulativi, compiuto un'analisi multi-criteri comprendente fattori tecnici, costi del progetto, impatti ambientali, costi ambientali, impostando un'analisi costi benefici su base ambientale. La soluzione proposta da Ltf per l'attraversamento della Val Cenischia non è risultata la più adatta, collocandosi al secondo posto di una classifica basata su 4 scenari. Lo scenario vincente avrebbe comportato ulteriori studi preliminari e un forte ritardo nella progettazione e nella realizzazione dell'opera. Ltf non solo ha segreto i risultati, ma non ha dato corso al successivo approfondimento della ricerca riguardante la valutazione del rischio del cantiere in uscita dal tunnel, per quanto esista un esempio analogico sul cantiere Alp-Transit per la nuova galleria del San Gottardo in Svizzera.

L'insegnamento viene dalla Svizzera

Se si visita il cantiere dell'Alp-Transit, alle porte di Biasca, Canton Ticino, ci si rende conto dei gravi problemi posti dallo smaltimento dello smarino (il materiale inerte estratto dal tunnel), si tocca con mano la problematica della depurazione dell'aria del tunnel e dell'acqua inquinata dalle attività di cantiere. Le superfici agricole e naturali perse sono enormi, il trasporto della maggior parte del materiale di risulta viene effettuato non su strada, ma con nastri trasportatori chiusi per evitare il disperdersi delle polveri in discariche ben definite, a pochi chilometri dai cantieri. Alp-Transit non è in grado di fornire l'assoluta garanzia di protezione delle falde acquifere e la prevenzione dell'impatto è stata a lungo discussa con la popolazione interessata della Val Leventina. Ulteriori problemi sono posti dalla raccolta separata dei rifiuti del cantiere, dal riciclo dei materiali di risulta e dalla messa in discarica dei fanghi provenienti dagli impianti di depurazione.

Sono problemi che Ltf non ha completamente messo a fuoco nella fase preliminare di progettazione. Situazioni estreme di carattere ambientale non facilmente risolvibili. Come membro del gruppo «Ambiente e Territorio» della Commissione Intergovernativa della Torino-Lione (Cig), nel dicembre del 2000, ho presentato una relazione di minoranza nel rapporto finale «Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, Rapporto del gruppo di lavoro Ambiente e Territorio», pag. 62-63, in cui si sosteneva: «Il lavoro svolto manca della verifica di uno dei parametri fondamentali della Via, quello del do nothing o non fare, come pure manca lo

specifico approfondimento della valutazione ambientale nell'ambito dell'analisi costi-benefici (Ecba, Environmental Cost Benefits Analysis), cosa ben diversa dalla valutazione quantitativa delle esternalità ambientali nell'analisi costi/benefici». Sottolineavo che il rapporto non poteva fornire un contributo adeguato alle decisioni per ben 14 ragioni (smarino, cantieri, idrogeologia, sicurezza, varianti di tracciato, uscita su Venaus, conoidi di deiezione e detriti di falda, tunnel di base, Carrière du Paradis, impatto sull'ambiente biotico, urbanizzazione e vincoli, valutazioni di landscape ecology, reversibilità-irreversibilità di alcuni impatti e necessità della procedura di consultazione Delphy, scenario alternativo di tracciato).

In conclusione, ritengo che la popolazione della valle abbia ragioni da vendere nel suo pacifico atto di ribellione, confermando di non voler delegare a nessuno, tanto meno a istituzioni che hanno perso di credibilità, la tutela del proprio ambiente, della propria sicurezza, della propria salute.

** Professore di analisi e valutazioni ambientali all'università di Venezia*

Protesta no-Tav, 100 denunce

Ma non manca chi cerca di criminalizzare una battaglia pacifica

O.C.

TORINO

Sono settanta le denunce presentate dalla polizia e trenta quelle dei carabinieri per il primo giorno di protesta nella val di Susa. Una settimana fa infatti oltre un migliaio di persone, tra cui molti sindaci ed amministratori locali, hanno presidiato i terreni che i tecnici dell'impresa Ltf (incaricata dei sondaggi preliminari per il tracciato dell'alta velocità) non hanno nemmeno tentato di occupare. Tra i denunciati ci sono anche due vigilesse e diversi sindaci. Come il sindaco di Condove, Barbara De Bernardi, quello di Chianocco, Mario Russo. E poi assessori e consiglieri. Le ipotesi di reato vanno dalla manifestazione non autorizzata, all'interruzione di pubblico servizio, dal blocco stradale a inosservanza dei provvedimenti dell'autorità pubblica. Ieri il presidente del consiglio provinciale di Torino (anche lui denunciato), Sergio Vallero (Prc), ha detto che «le forze dell'ordine fanno il loro lavoro. Certo è che ci hanno messo di fronte ad uno scontro istituzionale nocivo, mentre noi abbiamo sempre cercato il dialogo». L'aria che tira in valle in questi giorni non è delle migliori. Evidentemente gli interessi (non solo economici) sono molti e mirano ad alimentare un clima velenoso. Dopo il pacco bomba e il volantino a firma «val Susa rossa», ecco la stampa locale contribuire a quello che Lele Rizzo, del comitato popolare no Tav, chiama «clima da caccia alle streghe», con articoli che sono dei veri e propri linciaggi nei confronti di pezzi di movimento (quello anarchico in particolare) e di persone. Nello specifico l'attacco più violento è contro Silvano Pellissero, che con Soledad Rosas e Edoardo Massari venne arrestato nel 1998 con l'accusa di aver colpito i cantieri della Tav e di far parte del fantomatico gruppo dei Lupi Grigi. Edoardo e Soledad morirono, uno in carcere e l'altra nella comunità che la ospitava. Pellissero nel gennaio 2001 venne condannato in primo grado a 6 anni e 10 mesi. Poi la Cassazione bocciò i precedenti giudizi. Rimangono due giovani morti e la voglia mai sopita di qualcuno di elaborare teorie e complotti. «La realtà - dice Rizzo - è un movimento che si allarga sempre di più». Un movimento che tiene insieme sindaci, amministratori locali di tutti i colori e gli schieramenti politici, cittadini, giovani, anziani, vecchi partigiani, lavoratori.

Studenti e «No Tav» Pisanu contro tutti

Il ministro dell'Interno rivendica le cariche di polizia alla manifestazione studentesca del 25 ottobre, annuncia la linea dura e attacca i sindaci e i parlamentari che scendono in piazza

MATTEO BARTOCCI

ROMA

Elementi anarcoidi, marxisti-leninisti e antagonisti radicali in gran parte provenienti da «alcune città del nord» con in mente un obiettivo solo: scontrarsi con le forze dell'ordine ed espugnare Montecitorio. Questa invasione di barbari violenti, ideologicamente inflessibili e fisicamente ben piantati, è la lettura ufficiale del governo italiano dell'immenso corteo studentesco del 25 ottobre scorso a Roma contro la riforma Moratti. A una camera dei deputati semideserta il ministro dell'Interno Giuseppe Pisanu presenta una relazione durissima, che mescola senza alcuna sfumatura le proteste contro la Tav in val di Susa, gli «interventi nelle aree di crisi industriale», le «aggressioni dei Cpt» e la «contestazione delle scelte legalitarie del sindaco di Bologna». Un'Italia quasi pre-rivoluzionaria in cui «le frange estreme dell'universo antagonista esasperano ogni forma di protesta per deviarla dall'alveo democratico e condurla allo scontro violento». Di più, si infervora il ministro mentre dall'opposizione si levano cori di indignazione: «Ho distinto le componenti moderate dai facinorosi, anzi, dai delinquenti travisati e armati che hanno cercato di inquinare e condurla verso esiti violenti». E' un completo capovolgimento della realtà che viene da un Viminale fin qui solitamente prudente. Una relazione che per questo preoccupa doppiamente l'opposizione, i sindacati e il movimento studentesco. La campagna elettorale, pare dire Pisanu, è iniziata e proseguirà sull'onda securitaria avallata anche dal «caso Cofferati».

Le dodici ore di corteo senza una vetrina infranta o scontri di particolare gravità (se non quelli, a freddo, provocati dalla polizia vicino palazzo Chigi) per Pisanu non sono esistite, nessun accenno nemmeno all'inchiesta interna fatta balenare nelle ore immediatamente successive al corteo da una questura di Roma furiosa con un gruppo di agenti che ha perso la testa per un paio di sputi. «E' stata un'iniziativa personale di due agenti che hanno reagito a un oltraggio. Non era stata ordinata alcuna carica», puntualizzava la sera del 25 la questura, che annunciava anche un'indagine contro i responsabili, tutti del reparto mobile della capitale noto alle cronache per la mattanza alla scuola Diaz di Genova. Nei giorni seguenti però il questore di Roma Marcello Fulvi è stato criticato dai sindacati di polizia di destra per una gestione «troppo morbida» della piazza. E non a caso, si fa sfuggire il ministro, è lo stesso questore ad aver «redatto» la durissima relazione letta ieri in aula.

A carte truccate, per le destre la partita è vinta. Massima copertura ai deputati di An che incitavano gli agenti alle cariche davanti al parlamento, con tanto di minacce contro il funzionario di piazza espresse davanti ai giornalisti. Nessuna scusa ai deputati dei Verdi e Prc manganellati insieme agli studenti. Nessuna concessione di legittimità democratica a un corteo immenso, radicale e non violento. Anzi, annuncia Pisanu, quella sera tornarono in caserma 11 poliziotti feriti. Più dei manifestanti: oltre ai 5 ricoverati al San Giacomo secondo *il manifesto* almeno altre 4 persone si fecero medicare sul posto e diversi altri, minori non romani, preferirono non ricorrere alle cure per paura di guai con i genitori.

Pisanu, se possibile, va perfino oltre, perché condanna anche i parlamentari e i sindaci che scendono in piazza: «I comportamenti più aggressivi - accusa il ministro - hanno trovato comprensione e perfino sostegno da parte di qualificati esponenti delle istituzioni democratiche». Con un crescendo che non risparmia niente e nessuno: «Le insidie maggiori alla sicurezza non vengono dalle periferie degradate ma dal terrorismo, dalla criminalità organizzata, dall'eversione interna, dall'immigrazione clandestina e dall'illegalità diffusa». Minacce che «tendono sempre più a interagire tra loro» e che «devono essere contrastate energicamente e senza riserve». Con premesse simili è ben immaginabile come sia proseguito il dibattito in aula. Lo stenografico della seduta n. 701 dell'8 novembre 2005 è a disposizione di tutti sul sito della camera. E' una lettura che farà riflettere.

Alta velocità, la valle resta sola

Rutelli: «Rinunciare alla Tav è suicida». Lunardi deride i quindicimila partecipanti alla fiaccolata di sabato: «Gente che non ha altro da fare». Polemiche sullo sciopero del 16 novembre, aderiscono solo Fiom e Cub

ORSOLA CASAGRANDE

TORINO

«Non ci impressionano le fiaccolate di gente che non ha di meglio da fare per spendere il tempo». Le parole sprezzanti del ministro delle infrastrutture Pietro Lunardi si commentano da sole. La val di Susa rimanda al mittente gli insulti: alla fiaccolata c'erano quindicimila persone che di cose da fare ne hanno tante, ma che hanno scelto di dedicare parte di quel tempo ad una lotta per la difesa di un territorio che amano, di un ambiente che vivono, e della loro salute. Una lotta che li vede uniti. Anche di fronte ad attacchi (non solo verbali, vedi le cariche della polizia) che provengono sia dal governo, sia da fette di sindacato e di centro sinistra. Le prese di posizione di politici nazionali riflettono quella che è una sensazione diffusa in val di Susa. Ma di cosa stanno parlando? Si chiedeva ieri la gente di fronte alle dichiarazioni allarmate di Piero Fassino, segretario dei Ds («Bisogna isolare chi volesse introdurre nuovamente nella vita della val di Susa la violenza») e di Francesco Rutelli, presidente della Margherita («Sbagliatissimo pensare di rinunciare alla Tav, perdere questa opportunità sarebbe suicida»). Intanto anche il presidente degli industriali italiani, ex presidente della Ferrari, Luca Cordero di Montezemolo, è sceso in campi per difendere l'opera osteggiata da tutta la valle: «Va assolutamente fatta e non può essere messa in discussione dai localismi», ha detto tirando in ballo la questione della legalità. «Bisogna dirlo forte che la legalità in Val di Susa, come a Bologna, come a Ragusa o a Bolzano non è di destra né di sinistra. Non stiamo dando un bell'esempio».

Ma tutta la valle, che da mesi protesta contro la grande opera, è decisa ad andare avanti, nonostante le criminalizzazioni. E si sta preparando allo sciopero generale del 16 novembre praticamente da sola. Alla richiesta dal basso di uno sciopero sottoscritta da oltre quattromila lavoratori, i soli ad aver dato il loro appoggio ai lavoratori sono stati la Fiom e la Cub.

La Cgil ha preso le distanze da una richiesta che è semplicemente la messa in pratica di un diritto, quello di sciopero, che è dei lavoratori e non dei vertici sindacali. «Ribadiamo la necessità dell'opera - dice Vanna Lorenzoni, segretaria della Cgil torinese - Bisogna fare tutte le verifiche sulla sicurezza e sulle risorse necessarie ad una tale opera, ma la linea Torino-Lyon va fatta». Questo non è un atteggiamento di chiusura? «E' una classica situazione - insiste Lorenzoni - in cui ci sono interessi diversificati. Per noi l'interesse generale è realizzare un'opera che ci consentirà un ricongiungimento all'Europa. Questo interesse generale si scontra con uno più locale, quello della vallata. Il dialogo - conclude - rimane vitale, ma dev'essere un dialogo sulla riqualificazione del territorio. Sulla sicurezza e la salute. E si potrebbe pensare ad incentivi anche fiscali che compensino il disagio dei cittadini». Soldi in cambio dello scempio di una valle? «Si tratta di salvare l'opera - dice Lorenzoni - ma a condizioni concordate con la popolazione».

Ieri pomeriggio a Roma c'è stata una riunione alla Cgil nazionale per discutere di Tav. «Si è scelto - dice Fulvio Perini, della Cgil torinese - di convocare una nuova riunione, sui pro e sui contro». Per Giorgio Airaudò della Fiom torinese, «lo sciopero del 16 è una scelta di unità. La gente chiede di immaginare un modello di sviluppo non autoritario come quello della Torino-Lyon». I valsusini non sono certo disposti a svendere la loro vallata e la loro salute, e il 16 saranno a fianco dei lavoratori (numerosi delegati hanno ieri chiesto un incontro con i vertici di Cgil, Cisl e Uil). «Purtroppo - dice Lele Rizzo dei comitati popolari no Tav e del centro sociale Askatasuna - siamo di fronte ad un sindacato che compie la folle scelta di schierarsi dalla parte di chi vede nel profitto l'unica via. Un sindacato che rinuncia a stare con chi propone altro, cittadini e lavoratori».

TAV: CHI USA IL CERVELLO, RIFIUTA I LUOGHI COMUNI

Luogo comune n.1

SENZA LA TORINO-LYON IL PIEMONTE SAREBBE ISOLATO DALL'EUROPA.

In realtà il Piemonte è già abbondantemente collegato all'Europa e soprattutto attraverso la Valle di Susa. In questa valle esistono già due strade statali, un'autostrada e una linea ferroviaria passeggeri e merci a doppio binario. Esiste perfino la cosiddetta autostrada ferroviaria (trasporto dei TIR su speciali treni-navetta). Sono tutte linee di collegamento con la Francia attraverso due valichi naturali (Monginevro e Moncenisio) e due tunnel artificiali (Frejus ferroviario e autostradale). Il tutto in un fondo-valle largo in media 1,5 km ! A fatica ci sta anche un fiume, la Dora Riparia, che di tanto in tanto va in piena...

Luogo comune n.2

LE LINEE FERROVIARIE ESISTENTI SONO SATURE.

In realtà l'attuale linea ferroviaria Torino-Modane è utilizzata solo al 38% della sua capacità. Le navette per i TIR partono ogni giorno desolatamente vuote. (Ma sono state riscoperte e prese d'assalto nel periodo di chiusura del Frejus per incendio). Il collegamento ferroviario diretto Torino-Lyon è stato soppresso per mancanza di passeggeri. E il flusso delle merci -previsto da chi vuole l'opera in crescita esponenziale -è invece sceso del 9% nell'ultimo anno!

Luogo comune n.3

LA TORINO-LYON E' INDISPENSABILE AL RILANCIO ECONOMICO DEL PIEMONTE.

In realtà è vero il contrario. Togliendo risorse (è tutto denaro pubblico) alla ricerca, all'innovazione e al risanamento dell'industria in crisi profonda (Fiat e non solo), il TAV sarà la mazzata finale all'economia piemontese.

Luogo comune n.4

IL TAV TOGLIERA' I TIR DALLA VALLE.

In realtà tanto per cominciare, i 10/15 anni di cantiere necessari a costruire la Torino-Lyon porteranno sulle strade della Valle e della cintura di Torino qualcosa come 500 camion al giorno (e alla notte) per il trasporto del materiale di scavo dai tunnel ai luoghi di stoccaggio. Con grande aumento di inquinanti e polveri. Finita la apocalittica fase di cantiere e realizzata la Grande Opera, chi ci dice che le merci passeranno dall'autostrada alla nuova ferrovia? Anzi. I promotori dell'opera e recenti studi di ingegneria dei trasporti ci dicono che solo l' 1% dell'attuale traffico su gomma si trasferirà sulla ferrovia. Bel vantaggio!

Luogo comune n.5

I VALSUSINI SONO EGOISTI. NON PENSANO AGLI INTERESSI DELL'ITALIA.

In realtà attraverso la Valle di Susa, attualmente, passa già il 35% del totale delle merci che valicano le Alpi! Lungo l'Autostrada del Frejus passano circa 4.500 TIR al giorno, contro i 1.500 del Monte Bianco, in val d'Aosta, dove il numero dei TIR è stato limitato per legge.

Luogo comune n.6

LA TORINO-LYON PORTA LAVORO AI PIEMONTESI.

In realtà come già sta succedendo per tutte le infrastrutture in corso, si tratterebbe di lavoro precario, per mano d'opera in gran parte extracomunitaria. Inoltre le ditte appaltatrici si porterebbero tecnici e operai dalla loro Regione (ditte e buoi dei paesi suoi). Per i comuni della Valle di Susa e della cintura di Torino arriverebbe invece un bel problema: la mafia. Turbative d'asta sono già state individuate per la fase di sondaggio geologico a carico di uomini politici piemontesi e non... figurarsi per la realizzazione dell'opera!

Luogo comune n.7

LA LINEA E' QUASI TUTTA IN GALLERIA. CHE MALE FA?

In realtà fa malissimo. Il tracciato prevede una galleria di 23 km all'interno del Musinè, montagna molto amiantifera. La talpa che perforerà la roccia immetterà nell'aria un bel po' di fibre di amianto. Invisibili e letali. Il vento le porterà dappertutto. Il foehn le porterà fin nel centro di Torino. Respirare fibre di amianto provoca un tumore dei polmoni (mesotelioma pleurico) che non lascia scampo. L'amianto è un materiale fuori legge dal 1977. Scavare gallerie in un posto così è illegale e criminale. E ancora: il tunnel Italia-Francia di 53 km scavato dentro al Massiccio dell'Ambin incontrerà (oltre a falde e sorgenti che andranno distrutte) anche roccia contenente uranio. E ancora: una linea in galleria si porta appresso tante gallerie minori, trasversali a quella principale. Si chiamano gallerie di servizio, o più simpaticamente, 'finestre'. Ce ne saranno 12! Con altrettanti cantieri, tutti a ridosso di centri abitati. Sarà un inferno di rumore, polvere, camion avanti e indietro per le strette vie dei paesi, di giorno e di notte, per 15 anni almeno. E ancora: la perforazione di tratti montani così lunghi vicino a centri densamente abitati potrà prosciugare le falde idriche e gli acquedotti, come accaduto per le gallerie TAV del Mugello,

oggetto di processi per disastro ambientale. E ancora: la viabilità sarà stravolta. Verranno costruiti sovrappassi in corrispondenza di ogni cantiere. Forse queste nuove strade saranno calcolate come compensazioni all'impatto ambientale dell'opera? (per averne una vaga idea, farsi un giro sull'autostrada Torino-Milano osservando i guasti della tratta TAV Torino-Novara).

Luogo comune n.8

QUEST'OPERA FA BENE ALL'ECONOMIA, PERCHE' METTE IN MOTO CAPITALI PRIVATI.

In realtà il costo stimato di 20 miliardi di euro è tutto a carico della collettività. Tutto denaro pubblico, ma affidato a privati, secondo la diabolica invenzione del general contractor. Garantisce lo Stato Italiano. Nessun privato ci metterà un euro, soprattutto dopo l'esperienza del tunnel sotto la Manica che ha mandato in fallimento chi ne aveva acquistato i bond. I tantissimi soldi che servono a quest'opera verranno tolti alle linee ferroviarie esistenti (già disastrose), a ospedali, scuole, e a tutti i servizi di pubblica utilità, e allo sviluppo delle energie rinnovabili destinate a sostituire il petrolio. E ancora: è già previsto che la nuova linea ferroviaria Torino-Lyon avrà altissimi costi di gestione e che sarà in perdita per decine e decine di anni. E ancora: nonostante la maggior parte del tracciato sia in territorio francese, il governo italiano si è impegnato a sobbarcarsi il costo dei due terzi della tratta internazionale (Borgone – St.-Jean-de-Maurienne). Tanto paghiamo noi.

Luogo comune n.9

CHI E' CONTRO LA TORINO-LYON E' CONTRO IL PROGRESSO.

In realtà è vero il contrario. Il progresso non deve essere confuso con la crescita infinita. Il territorio italiano è piccolo e sovrappopolato, le risorse naturali (acqua, suolo agricolo, foreste, minerali) sono limitate, l'inquinamento e i rifiuti aumentano invece senza limite, il petrolio è in esaurimento. Progresso vuol dire comprendere che esistono limiti fisici alla nostra smania di costruire e di trasformare la faccia del pianeta. Progresso vuol dire ottimizzare, rendere più efficiente e durevole ciò che già esiste, tagliare il superfluo e investire in crescita intellettuale e culturale più che materiale, utilizzare più il cervello dei muscoli. Il TAV rappresenta l'esatto contrario di questa impostazione, è un progetto vecchio e ormai anacronistico, che prevede una crescita infinita nel volume del trasporto merci (che poi saranno i rifiuti di domani), privilegia come valore solo la velocità e la quantità, ignora la qualità, ovvero se e perché bisogna trasportare qualcosa.

IL MOVIMENTO NO TAV