

# TAV E VALSUSA DIRITTI ALLA RICERCA DI TUTELA

A CURA DI **PAOLO MATTONE**

presidiare  
la democrazia  
**Controsservatorio  
Valsusa**

*edizioni* INTRA MOENIA

QUADERNI DEL **CONTROSSERVATORIO VAL SUSA** / 2



Il tentativo di imporre il Tav alla Valle di Susa è in atto ormai da venticinque anni, durante i quali la popolazione ha subito continue pressioni, esercitate con le buone ma soprattutto con le cattive maniere, senza mai veder riconosciuti né i propri diritti di difesa della salute e dell'ambiente, né la possibilità di partecipare alle scelte inerenti il futuro del territorio. È un'esperienza oggi comune a tante realtà in ogni angolo del mondo, ovunque si localizzino le cosiddette grandi opere di interesse strategico, ma il caso Val Susa è per molti versi emblematico. Questo secondo quaderno del Controsservatorio racconta il tormentato quarto di secolo di lotta contro il Tav seguendo il filo rosso del mai sopito tentativo di prendere la parola dal basso, lo arricchisce con dieci documenti particolarmente significativi e contiene infine l'esposto recentemente presentato al Tribunale Permanente dei Popoli per chiedere una pronuncia di carattere etico a tutela di diritti fondamentali fin qui negati.



## TAV E VALSUSA

# DIRITTI ALLA RICERCA DI TUTELA

A CURA DI **PAOLO MATTONE**

edizioni **INTRA MOENIA**

ISBN 9788874211517 • EURO 10,00



9 788874 211517

presidiare  
la democrazia  
**Controsservatorio**  
**Valsusa**





*Quaderni del Controsservatorio Valsusa*

---

Il Controsservatorio Valsusa è nato a Torino nell'autunno 2013 per iniziativa di un gruppo di cittadini (donne e uomini impegnati nella città, intellettuali, tecnici) e di realtà associative sensibili ai temi della democrazia, della partecipazione e della difesa dell'ambiente, dei diritti e delle persone.

Il nome ne esplicita il senso e gli obiettivi. Del TAV, il treno ad alta velocità che dovrebbe collegare Torino e Lione, si parla e si scrive molto. Eppure il livello di informazione dei cittadini (e finanche dei parlamentari) è tuttora assai limitato, come dimostrano articoli e inchieste televisive. La quantità dell'informazione è spesso inversamente proporzionale alla sua qualità. Mentre in tutti i Paesi interessati dal progetto del cosiddetto "Corridoio 5" è in corso una riflessione critica sull'utilità e la sostenibilità economica dell'opera (anche da parte di ambienti *liberisti*), in Italia queste analisi sono state rimosse e sostituite con l'ossessiva ripetizione di luoghi comuni sulla necessità della nuova linea, sui benefici che la stessa determinerebbe, sul (supposto e inesistente) avanzamento dei lavori in altre realtà territoriali. E, parallelamente, il movimento di opposizione più longevo, radicato e costruttivo del nostro Paese viene per lo più presentato come un gruppo di esagitati e violenti e la questione del TAV viene derubricata a problema di ordine pubblico.

Proporre un'altra informazione è, dunque, un'operazione di trasparenza e democrazia.

Di qui la nascita del Controsservatorio che, nella primavera del 2014, si è costituito in associazione. Nel suo primo anno di attività esso ha prodotto due quaderni di documentazione (*Come si reprime un movimento: il caso TAV*, a cura di L. Pepino e *Tav e Val Susa: diritti alla ricerca di tutela*, a cura di P. Mattone), promosso una ricerca sulla qualità dell'informazione relativa al TAV nei maggiori quotidiani italiani, organizzato diverse iniziative e dibattiti di informazione, presentato – insieme a numerosi amministratori locali – un esposto al Tribunale permanente dei popoli sulla situazione in Val Susa.

Per saperne di più:

<http://controsservatoriovalsusa.org/>

TAV E VALSUSA:  
DIRITTI ALLA RICERCA DI TUTELA

a cura di  
*Paolo Mattone*

**Controsservatorio Valsusa. Quaderno n. 2**  
***TAV e Valsusa: diritti alla ricerca di tutela*, a cura di Paolo Mattone**

ISBN 9788874211517

© Edizioni INTRA MOENIA 2014

Il Distico Srl  
Piazza Cavour 19, 80137 - Napoli  
[www.intramoenia.it](http://www.intramoenia.it)  
[info@intramoenia.it](mailto:info@intramoenia.it)

Progetto grafico e impaginazione: Daniele Pepino  
Fotografia in copertina: Luca Perino

I diritti di traduzione, riproduzione e adattamento totale o parziale e con qualsiasi mezzo (compresi microfilm e copie fotostatiche) sono riservati per tutti i Paesi.

## INDICE

- 7 *Introduzione. La vera grande opera, di Paolo Mattone*
- 11 PARTE PRIMA. ANALISI
- 13 Il diritto di parola negato alla Valsusa. Cronaca di un sopruso dalle molte facce, di *Paolo Mattone*
- 13 1. Sì TAV - No TAV: origine e natura dei due schieramenti
- 17 2. Un dialogo viziato: primo tempo
- 22 3. I primi progetti ufficiali
- 25 4. Il 2005, un anno cruciale
- 33 5. Un dialogo viziato: secondo tempo
- 46 6. 2009: le elezioni amministrative riaprono i giochi
- 50 7. Si torna all'uso della forza
- 52 8. Barricate di carta contro progetti frettolosi
- 59 9. L'opposizione si rafforza e nasce un fronte europeo
- 62 10. L'Europa non è dei cittadini
- 64 11. La retorica dell'opera che dà lavoro
- 68 12. E alla fine è solo un problema di ordine pubblico
- 74 13. Ma al diritto di parola non si rinuncia
- 76 *Appendice 1: Origini e percorso del movimento NO TAV*
- 81 *Appendice 2: Storia dei presìdi in valle*
- 91 PARTE SECONDA. MATERIALI
- 93 1. Prove (inascoltate) di dialogo
- 93 I. Gennaio 2003: Petizione alla Commissione europea trasporti

- 100 II. Gennaio 2005: Petizione al Parlamento europeo sui rischi sanitari
- 103 III. Marzo 2005: Delibera di 35 Consigli di enti locali convocati a Torino in piazza Castello
- 105 IV. Luglio-settembre 2007: Una raccolta di 32.000 firme di cittadini
- 108 V. Giugno 2008: FARE. Una soluzione possibile per la Torino-Lione?
- 112 VI. Autunno 2009: Delibere di Consigli comunali
- 116 VII. Autunno 2010: Delibere di Comunità montana e 23 Comuni
- 118 VIII. Maggio 2011: Ricorso al TAR del Lazio degli ambientalisti sul cunicolo de La Maddalena
- 119 IX. Febbraio 2012: Appello di 360 scienziati e tecnici al Presidente del Consiglio
- 123 X. Marzo 2012: Chiedere razionalità e confronto non serve
- 127 2. Un salto di qualità a tutela dei diritti fondamentali della Val Susa
- 128 A. Esposto 8 aprile 2014 al Tribunale permanente dei popoli
- 147 B. Tribunale permanente dei popoli - Presidenza. Decisione 20 settembre 2014
- 149 *Appendice. Il sostegno popolare all'esposto al Tribunale dei popoli, di Ezio Bertok*



---

## INTRODUZIONE

### LA VERA GRANDE OPERA

di Paolo Mattone

---

Tra le tante specificità della vicenda del TAV (treno ad alta velocità Torino-Lione) in Val Susa due, tra loro conflittuali, spiccano sulle altre: la solidità e durata del movimento di opposizione e la mancanza di ogni *reale* confronto con esso da parte delle istituzioni dello Stato.

Venticinque anni di opposizione popolare a un progetto che i valsusini giudicano inutile e devastante: anni in cui speranze si sono alternate a delusioni, in cui la progressiva perdita di fiducia nelle istituzioni centrali non ha impedito la crescita di un rapporto stretto con gli amministratori locali. Venticinque anni in cui i cittadini di una valle minacciata da una grande opera che avrebbe un impatto devastante sulla loro vita non hanno mai smesso di guardare al futuro con la certezza che la loro costanza sarebbe stata premiata. Un quarto di secolo in cui nuove generazioni sono nate e cresciute in un clima a volte pesante e carico di tensioni ma che non si sono rifugiate nella solitudine competitiva prodotta dalla frantumazione dei rapporti sociali e hanno sconfitto la dittatura dell'ignoranza che non lascia intravedere alternative. Anziani che hanno insegnato ai giovani e che da essi hanno saputo imparare: venticinque anni in cui una valle, a partire dalla lotta quotidiana contro il TAV, ha riscoperto un senso di comunità altrove smarrito forse per sempre. A ben guardare è questa la *vera grande opera*, che sarebbe necessaria ovunque.

A fronte di ciò le istituzioni centrali e periferiche (con la sola eccezione della gran maggioranza dei Comuni della valle e della Comunità montana) hanno opposto, fin dall'inizio, un muro di ostilità e di silenzio. Le (poche) apparenti aperture sono avvenute all'insegna dello *stravagante* principio secondo cui il dialogo è possibile ma a condizione che non si metta in discussione la realizzazione dell'opera (*sic!*).

In questi anni il movimento No TAV ha prodotto una quantità impressionante di documenti, di analisi, di proposte di dialogo rimaste inascoltate. Con questo quaderno si intende, anzitutto, ripercorrere le diverse tappe di quell'attività mettendo l'accento sui passaggi più significativi, cogliendo gli intrecci e i legami tra i diversi protagonisti, inquadrando ogni iniziativa nel suo contesto. A questa narrazione è dedicata la prima parte del quaderno che si lega strettamente alla seconda – intitolata «Prove (inascoltate) di dialogo» – nella quale sono riprodotti alcuni dei documenti che dimostrano le ripetute richieste di confronto *reale* da parte di tutte le componenti del movimento.

Nessuna narrazione di un conflitto può essere neutrale ma, in questo caso, la parzialità si limita alla scelta dei passaggi ritenuti più rilevanti. Nessun fatto viene omesso neppure quando, all'apparenza, potrebbe indurre il lettore a trarre conclusioni diverse dalle convinzioni di chi scrive. Il quadro complessivo che ne deriva è univoco: chi sostiene la necessità di una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione accusa i valsusini di essere egoisti, ma la valle risponde respingendo l'accusa al mittente e ricordando che per essere No TAV non occorre essere valsusini: basta essere onesti e informati. La narrazione ha per scopo di aiutare il lettore a farsi un'idea propria, suggerendogli che di fronte a certe evidenze prendere posizione è un dovere mentre chiamarsi fuori non ha attenuanti. Se poi qualcuno trovasse nella lettura soltanto lo stimolo ad approfondire e documentarsi anche altrove sarebbe pur sempre un ottimo risultato. La "cronaca" riportata nel quaderno è, di per sé, estremamente analitica. Ma sarebbe un errore trascurare la documentazione allegata: da essa, infatti, emerge con forza che da molti anni, troppi, si è prodotta una frattura che occorre in qualche modo ricomporre.

In questa vicenda sono a rischio diritti fondamentali dei cittadini: la difesa della salute e dell'ambiente sono diritti e al tempo stesso rappresentano un dovere nei confronti delle generazioni future. Ma in gioco c'è anche il rischio che i continui richiami ai principi fondamentali scritti nella nostra Costituzione e il rispetto di regole democratiche diventino sempre più spesso parole vuote. Non è un caso che il titolo della cronaca sia «Il diritto di parola negato alla Val Susa». Sullo sfondo, infatti, c'è l'esigenza urgente di non derubricare la questione TAV a problema di ordine pubblico e di riconoscere il diritto di parola a una popolazione consapevole di difendere beni comuni, la democrazia in primo luogo. C'è insom-

ma l'esigenza di ridare dignità a chi si sente vittima di abusi e non intende rinunciarvi. La dignità mostrata ad esempio da un signore anziano che di fronte alle ceneri fumanti di un presidio dato alle fiamme, un presidio che aveva ridato un senso alla sua vita, diceva con le lacrime agli occhi: «eppure dovranno ascoltarci, noi non possiamo rinunciare a sentirci vivi».

In conclusione della seconda parte del quaderno si riporta il testo di una ulteriore iniziativa, l'ultima in ordine di tempo, assunta questa volta dal Controsservatorio Val Susa e da un folto gruppo di amministratori (attuali e passati) della Valle. Si tratta della presentazione al Tribunale permanente dei popoli (un tribunale di opinione di dimensione internazionale, erede dell'organismo istituito nel 1966 da Bertrand Russel) di un esposto con cui si chiede di accertare – anche con apposite sessioni pubbliche – le lesioni di diritti fondamentali (alla salute, all'ambiente, alla partecipazione democratica) avvenute in Val Susa. È un esposto che travalica il caso concreto e pone questioni di evidente rilevanza *generale*, a partire dalla drastica estromissione dalle relative scelte delle popolazioni più direttamente interessate. Di tali questioni – frontiera dei diritti a fronte di attacchi che mettono in pericolo lo stesso equilibrio (ecologico e democratico) del pianeta – il caso Val Susa è espressione e simbolo.

\*\*\*

Mentre questo quaderno era ormai composto è intervenuta – il 20 settembre – la decisione della Presidenza del Tribunale permanente dei popoli di ritenere ammissibile la richiesta principale formulata nell'esposto e di disporre, conseguentemente, l'apertura di un procedimento per accertare se, nel caso del TAV in Val di Susa, siano stati violati diritti fondamentali concernenti la partecipazione della comunità locale e dei singoli cittadini alle scelte che li riguardano. In particolare la Presidenza del Tribunale ha affermato che «la vicenda TAV costituisce per il TPP – insieme e in raffronto ad altre similari vicende europee ed extra europee – l'occasione di approfondimento e di dibattito per ciò che riguarda le finalità e l'effettività delle procedure di consultazione delle popolazioni coinvolte e l'incidenza sul processo democratico». «Sempre più chiaramente – prosegue la decisione – si evidenziano anche nei Paesi cosiddetti

“centrali”, situazioni – più volte rilevate nei Paesi del Sud anche in sessioni del TPP per quanto riguarda il rapporto tra sovranità, partecipazione delle popolazioni interessate, livello delle decisioni politico-economiche – che mettono in discussione e in pericolo l’effettività e il senso delle consultazioni e la pari dignità di tutte le varie componenti delle popolazioni interessate. In questo senso il caso TAV, insieme alle altre vicende segnalate al TPP, è “rappresentativo” di processi e meccanismi più generali, specificamente importanti nell’attuale fase della evoluzione economica-politica europea e mondiale. Il TPP dovrà esaminarlo e discuterlo insieme ad altri casi (europei e extraeuropei), che nel loro insieme siano ben significativi delle diverse modalità secondo cui (in Paesi e per problemi diversi, ma comparabili e complementari) si sperimenta la realtà di un diritto solo procedurale e l’assenza di effettivi strumenti giuridici di azione». L’importanza della decisione è di tutta evidenza: per la prima volta un organismo internazionale – seppur solo “di opinione” – accoglie le richieste della Val di Susa tese ad accertare – in un contraddittorio pubblico e imparziale – se le regole della democrazia sostanziale siano state o meno rispettate in Valle con riferimento ai lavori e ai progetti per la costruzione della linea ferroviaria Torino-Lione. Si apre, nella lunga battaglia per il riconoscimento dei diritti fondamentali della Val di Susa (e delle realtà investite da problemi analoghi) una nuova pagina. Per questo – in dirittura di arrivo e pur senza possibilità di approfondimenti sulle prospettive – si è inserito, in calce all’esposto, un ampio stralcio della decisione della Presidenza del Tribunale dei popoli.

*settembre 2014*

PARTE PRIMA

---

ANALISI

Un ringraziamento particolare va a Mario Cavargna, presidente di Pro Natura Piemonte: ho attinto a piene mani dal suo lavoro *Breve storia del progetto di Alta velocità ferroviaria in Val di Susa e della opposizione degli abitanti*. Di tale studio è in preparazione una versione aggiornata. Il testo è disponibile sul web limitatamente all'arco temporale 1988-2002 ([http://www.notavtorino.org/documenti/breve\\_storia\\_tav.htm](http://www.notavtorino.org/documenti/breve_storia_tav.htm)).

Chi fosse interessato a conoscere maggiori dettagli sugli avvenimenti narrati e sui documenti citati, può utilizzare la raccolta cronologica del sito [notavtorino.org](http://www.notavtorino.org): la raccolta si raggiunge dalla pagina principale attraverso il link "Archivio"; all'interno è possibile scegliere il periodo che interessa e, nell'ambito di questo, cercare la data precisa.

---

# IL DIRITTO DI PAROLA NEGATO ALLA VALSUSA

Cronaca di un sopruso dalle molte facce

di *Paolo Mattoni*

---

## 1. SI TAV - NO TAV: origine e natura dei due schieramenti

*La compagine a favore dell'opera*

È nel settembre 1989 che l'idea di estendere all'Italia la rete TGV francese attraverso la Val di Susa viene presentata per la prima volta a "politici ed esperti", nella cornice un po' blasonata di un convegno della Fondazione Agnelli; a illustrare la proposta è l'associazione *Tecnocity* (FIAT, Olivetti, STET, IMI, Unione industriali di Torino e Amma). Nell'ambiente imprenditoriale e politico il consenso è immediatamente forte, tanto che senza indugi, già a febbraio 1990, viene costituito il *Comitato promotore per l'Alta velocità Torino-Lione*, guidato congiuntamente da Umberto Agnelli e dal presidente della Regione Piemonte, il democristiano Vittorio Beltrami, a cui dopo qualche mese subentra il collega di partito Gian Paolo Brizio.

A stretto giro, il mese seguente, nasce il Comitato Transpadana, a carattere misto pubblico-privato, per promuovere l'Alta velocità ferroviaria sull'asse est-ovest: presto annovera tra le sue fila tre banche, sei federazioni imprenditoriali, cinque Camere di commercio, due Province (Torino e Trieste), sei Comuni capoluogo (Genova, Torino, Milano, Brescia, Verona, Trieste).

All'inizio i tecnici delle FS italiane sono però sostanzialmente contrari alla proposta dell'Alta velocità: il gioiello della tecnologia nazionale, il treno ad assetto variabile *Pendolino*, unito ai progetti di ammodernamento della linea Torino-Modane costituiva una soluzione alternativa più che valida, anche economicamente, e inoltre rispondeva ai criteri di omogeneità di una rete europea in corso di definizione.

Ma nell'estate 1990 i partiti impongono quale commissario straordinario alle FS Lorenzo Necci, motivato assertore dell'Alta veloci-

tà ferroviaria tanto da fondare nel luglio 1991 la TAV spa. Tra il 1992 e il 1996 Necci diventa prima amministratore delegato delle ferrovie italiane, parzialmente privatizzate, e poi anche presidente di TAV.

I tecnici dell'azienda, a quel punto, cambiano opinione sull'Alta velocità.

Il 1991 è per molti versi un anno importante nella prima fase di concretizzazione dell'idea di un TAV Torino-Lione. Non solo per la già citata creazione di TAV spa, ma anche perché a ottobre i ministri dei trasporti di Italia e Francia firmano a Viterbo una dichiarazione di intenti per la realizzazione della nuova linea e poco dopo la Regione Piemonte stipula una convenzione con la SITAF<sup>1</sup> che affida a quest'ultima lo studio di inserimento dell'opera in Val di Susa.

E intanto parte, in grande stile, un lavoro di lobbying. Sergio Pininfarina, subentrato a Umberto Agnelli nella presidenza del Comitato promotore, preme per una decisione in tempi rapidi, paventando la saturazione della linea esistente già nel 1997; il Rotary club organizza convegni con i tecnici delle ferrovie che, convertiti all'idea, si dedicano anch'essi a studiare possibili tracciati privilegiando la soluzione che prevede un tunnel di oltre 55 chilometri sotto le Alpi; a maggio 1992 i Lions Club presentano a Susa lo studio SITAF-Regione.

Per giustificare necessità e urgenza della nuova linea i proponenti non esitano a ricorrere a previsioni di crescita mirabolante della domanda di traffico passeggeri e merci sulla direttrice Italia-Francia; nel contempo rassicurano il pubblico con stime contenute dei costi (7200 miliardi di lire, pari circa a 3,7 miliardi di euro in moneta odierna) e si sforzano di far apparire appetibile per la Valle di Susa un futuro di Corridoio tecnologico plurimodale.

Lo schieramento dei favorevoli all'opera è molto potente: i politici possono utilizzare la forza delle istituzioni locali, nazionali e

1. SITAF: fondata nel 1960, la Società italiana per il traforo autostradale del Frejus è formalmente solo la ditta che realizza e poi gestisce l'autostrada A32 Torino-Bardonecchia, ma in realtà è molto di più: la sua natura pubblico-privata la porta ben presto a essere, di fatto, un'importante risorsa del sistema di potere partitico-imprenditoriale torinese, area di manovra per riciclare o scambiare percorsi di carriera di personaggi della politica. Ruolo che svolge, a volte, anche in maniera spregiudicata. Col tempo diventa "Gruppo SITAF" partorendo imprese di progettazione (Musinet Engineering spa), di manutenzione (Sitalfa spa) e per la sicurezza della circolazione (Tecnositaf spa) e aumentando le sue potenzialità. In tutti i sensi.



internazionali in cui sono presenti, possono orientare la pubblica opinione attraverso l'influenza sulla Rai; gli imprenditori, spesso presenti anche nell'industria editoriale, hanno a disposizione i maggiori organi di informazione. Lo slogan che ripetono all'infinito è «Senza la nuova linea il Piemonte rischia l'isolamento dall'Europa».

### *L'opposizione muove i primi passi*

Si può dire che il primo embrione del futuro movimento No TAV si formi il 14 dicembre del primo anno cruciale, il 1991: nel cinema di Condove viene presentata pubblicamente la proposta di costituire una nuova associazione, il Comitato Habitat, sottoscritta da 60 cittadini, professori universitari, amministratori locali. La sinergia tra queste tre componenti sarà, nei decenni a venire, la caratteristica costante dell'opposizione all'Alta velocità in Val di Susa. Habitat viene formalizzato a febbraio 1992, primo presidente il prof. Cancelli del Politecnico di Torino.

In quel momento nella valle erano ancora in corso i lavori di completamento dell'autostrada verso la Francia, la A32 Torino-Bardonecchia. Era dunque viva l'esperienza dell'impatto di cantieri di una grande infrastruttura, durati oltre dieci anni (quindici se si considera anche il tunnel del Frejus, realizzato preventivamente tra il 1975 e il 1980)<sup>2</sup>. Erano sotto gli occhi di tutti le inadempienze dei costruttori: opere di compensazioni ai Comuni e ripristini ambientali mai realizzati nonostante gli impegni e le promesse con cui alla fine erano state vinte le resistenze degli amministratori e le opposizioni degli ambientalisti.

È con questo background che la Comunità montana bassa Valle di Susa, con i suoi 34 Comuni, invia lettere di protesta alla Regione

2. L'ultimo, contrastato tratto Bussoleno-Susa, comprendente la galleria Prapontin, sarà aperto solo nel 1994; per il completo raddoppio del segmento montano Savoulx - Traforo T4 bisognerà attendere le olimpiadi invernali del 2006. Intanto già dal 2002 verrà lanciata la proposta di scavare una galleria di sicurezza parallela al traforo; il diametro è tale (8 metri) da costituire in pratica il raddoppio del tunnel. Dopo l'incendio in galleria del giugno 2005, con due vittime, il progetto predisposto nel frattempo si troverà spianata la strada. Nel 2012 cadrà la maschera della sicurezza: sarà doppio tunnel di esercizio; nel 2013 l'avvio dei lavori. Per l'Italia, come per la Francia, raddoppiare la capacità del traffico su gomma contraddice l'obiettivo dichiarato di spostare le merci su ferrovia, ma su tutto prevale l'interesse a costruire da parte di Governi e imprese.

Piemonte, quando l'ente affida alla SITAF lo studio dei possibili tracciati del TAV ignorando le istituzioni locali del territorio.

Si deve però arrivare all'aprile 1993 per vedere concretizzato il primo incontro tra la giunta regionale e i sindaci della valle su un vasto insieme di problemi, dalla crisi occupazionale ai disastri lasciati dall'autostrada; quanto alla proposta di una nuova linea ferroviaria, gli amministratori locali sostengono che la valle sia già troppo infrastrutturata da collegamenti internazionali: due statali, un'autostrada e la ferrovia Torino-Bardonecchia-Modane-Lione.

Il Comitato Habitat è fin da subito molto attivo: tiene serate informative per i cittadini dei vari paesi, promuove convegni tecnici sulle caratteristiche della nuova linea e dei nuovi treni. I giornali locali come il bi-settimanale *Luna Nuova* e il mensile *Dialogo in Valle* veicolano le analisi e le informazioni tra la popolazione. Nasce una sorta di formazione permanente destinata a durare nel tempo, grazie alla quale il movimento No TAV verrà considerato il più preparato e competente sulle specifiche materie del contendere.

Anche l'associazione ambientalista Pro Natura gioca fin dall'inizio un ruolo importante: grazie al rapporto con omologhe organizzazioni d'oltralpe riesce a ottenere dalla Prefettura del distretto Rhone-Alpes le prime informazioni sulle ipotesi progettuali formulate con le ferrovie francesi. Nel corso degli anni attorno a Pro Natura si forma un Coordinamento delle associazioni ambientaliste con WWF, Legambiente e Italia Nostra che sarà costantemente protagonista di battaglie legali e procedurali durante gli iter dei progetti del TAV Torino-Lione.

È ancora nel 1993 che, su proposta di Habitat, si costituisce il "Comitato contro l'Alta velocità in Val di Susa", che apre a una partecipazione più ampia dei cittadini rendendo nel contempo più esplicito e specifico, fin dal nome, l'impegno degli aderenti. Il Comitato avvia un rapporto diretto con le amministrazioni comunali; è una pratica che fra alti e bassi continuerà nel tempo, specie nei momenti più critici legati ai tentativi di imporre la nuova infrastruttura al territorio.

Di lì a poco vi saranno le prime delibere di consigli comunali nettamente contrarie al TAV: inizia Condove e seguono a breve quelle di tutti gli altri paesi della bassa valle.

A fine 1993 i ministri dei trasporti dei due Paesi firmano un accordo che stanZIA 83 miliardi per studi di approfondimento delle ipotesi progettuali delle ferrovie; subito dopo il Consiglio della Co-

munità montana bassa Val di Susa e 17 sindaci votano il documento detto “dei quattro no” alla nuova linea: «No perché la valle di Susa non è in grado di sopportare altre infrastrutture; No perché la qualità dell’ambiente è un diritto fondamentale della comunità locale; No perché le scelte vengono assunte in palese contrasto con il diritto dei cittadini di avvalersi del bene natura quale elemento prioritario della vita; No perché è demagogico affermare che la costruzione della linea ad Alta velocità risolva il problema occupazionale in valle».

Il movimento contro l’Alta velocità avanza una proposta alternativa alla realizzazione della nuova ferrovia: è quella di un ammodernamento della linea esistente (la cosiddetta *linea storica*) che preveda l’abbassamento del piano binari nel tunnel transfrontaliero per consentire il transito di treni merci di grandi dimensioni, ma che introduca anche innovazioni sul piano tecnologico e gestionale: tutti insieme, questi miglioramenti porterebbero al risultato di un aumento dell’efficienza e della capacità di traffico a un costo decisamente più basso di quello che comporta realizzare una linea nuova.

Le serate informative in valle sono molto affollate: vi partecipano giovani e anziani, gente di diversa fede politica unita però dal comune intento di difendere il proprio territorio da quella che viene sentita come una nuova minaccia di sfruttamento senza scrupoli. Si avverte che la natura autenticamente popolare del movimento, il suo essere inter-generazionale e trasversale agli orientamenti politici sono garanzie di solidità e forza capaci di durare nel tempo.

## 2. Un dialogo viziato: primo tempo

### *La Regione Piemonte prova i panni del mediatore*

Con una certa ambiguità di ruolo, all’inizio, l’istituzione regionale presiedeva con Agnelli il Comitato promotore per l’Alta velocità Torino-Lione pur essendo l’ente cui era demandato il compito di vagliare nel pubblico interesse i progetti di infrastrutture sul proprio territorio: la classica situazione del controllore che è anche, contemporaneamente, il controllato. Nel 1993 il presidente Brizio, sotto l’incalzare dell’azione legale degli avvocati di Habitat che rivendica chiarezza, si dimette dall’organismo promotore.

Il lavoro inerente gli studi preliminari e le prime bozze progettuali dell’ipotetica nuova linea è intanto passato saldamente

nelle mani delle ferrovie italiane e francesi, le quali creano una società tecnico-amministrativa *ad hoc* per la tratta internazionale di competenza comune. La società, fondata nel novembre 1994, si chiama Alpetunnel. A inizio 1996 sarà costituita la Conferenza inter-governativa (CIG), emanazione politico-decisionale dei due governi.

I fermenti di opposizione al TAV in Val di Susa non possono essere a lungo ignorati o sottovalutati: la base organizzata dei cittadini cresce e si consolida; i Comuni ormai approvano delibere di aperta contrarietà alla nuova infrastruttura. I partiti politici temono di perdere il loro radicamento. A luglio del 1994 il Consiglio regionale approva un documento che impegna la giunta a istituire una Conferenza permanente con i presidenti delle Comunità montane e i sindaci dei territori coinvolti dai tracciati e a illustrare in prima persona le ipotesi di progetto direttamente ai cittadini della valle.

Le presentazioni pubbliche sono cariche di tensione: misurandosi con la preparazione dei valsusini, i tecnici e i politici della giunta regionale hanno grandi difficoltà a rispondere a domande e obiezioni. Anche a Susa la sala si mostra nervosa, nonostante venga fatta balenare l'ipotesi di costruirvi una stazione della nuova ferrovia con annesse potenzialità di sviluppo turistico per il comune.

In un clima caratterizzato dall'incessante azione di lobbying dei promotori, nei tanti convegni e sui media, è l'amministrazione Ghigo di centrodestra, eletta a giugno 1995, a varare il tavolo di coordinamento tra gli enti locali votato dal Consiglio un anno prima. Ad esso viene affiancato un tavolo di tecnici.

La partenza è burrascosa, tra contestazioni sui dati del traffico ferroviario e un immediato incidente diplomatico: la società Alpetunnel prescinde dal dialogo istituzionale in avvio e manda ad alcuni Comuni lettere di preavviso dell'occupazione di terreni allo scopo di effettuare prospezioni geologiche relative alle proprie bozze progettuali.

Il confronto tecnico mette a nudo l'esigua domanda di traffico passeggeri sulla direttrice Torino-Lione; mentre i TGV francesi cominciano a transitare sulla linea storica, i promotori teorizzano che la nuova ferrovia possa essere dedicata prevalentemente al trasporto merci (TAC – Treni ad alta capacità).

Un vero dialogo, in realtà, non riesce a decollare: la Regione rinvia continuamente la trattazione degli argomenti centrali (i dati economici, le proiezioni sui flussi di traffico e l'esame delle sue di-

rettrici); perfino il sottosegretario ai trasporti del Governo (centrosinistra presieduto da Prodi) la definisce interlocutore inattendibile.

In effetti l'ente non si dota delle risorse tecniche necessarie ad affrontare le analisi circa la reale necessità di un nuovo collegamento e continua ad atteggiarsi a potenziale negoziatore tra le parti; col trascorrere del tempo diventa sempre più evidente che il suo retrospensiero è quello di poter riuscire, alla fine, ad avere ragione delle resistenze dei Comuni attraverso adeguate compensazioni, come solitamente è avvenuto in passato in casi simili, come è successo nello stesso territorio per il caso dell'autostrada.

Non riesce a credere che l'opposizione abbia motivazioni più radicali, che sia davvero "senza se e senza ma"; la fermezza dei No TAV è considerata semplicemente un espediente per alzare il prezzo. A un certo punto (siamo ormai nel 2000) la vice-presidenza regionale incarica perfino un consulente in relazioni pubbliche di sondare le effettive richieste.

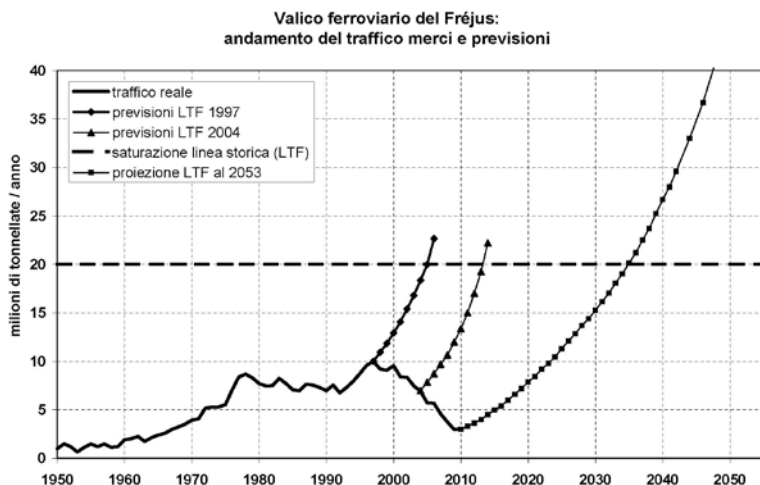
*Intanto c'è chi sparglia le carte e chi bluffa*

Nella primavera-estate del 1997, mentre le ferrovie tacciono, vengono presentati ben tre studi progettuali, completi dei tracciati, per la nuova linea da parte di soggetti che, in tutto o in parte, non sono titolati a farlo: quello di Federpiemonte (una federazione regionale di industriali attiva in quegli anni), quello della Provincia di Torino e infine quello della stessa Alpetunnel, che non si limita a occuparsi della tratta internazionale di sua competenza.

La casistica dei tracciati fantasticati è davvero ampia e induce una confusione che allontana le condizioni per un confronto serio. Merita citare, perché in qualche modo tornerà in auge dieci anni dopo, l'ipotesi della Provincia di uno sviluppo della linea lungo la sponda destra della Dora Riparia con successivo attraversamento, nel percorso verso Torino, della parallela e limitrofa Val Sangone.

A marzo del 1999 l'incendio nel traforo del Monte Bianco, con 39 morti, provoca la chiusura del tunnel e il traffico stradale si riversa in gran parte attraverso la Val di Susa e i suoi valichi alpini. L'indubbio sovraccarico di auto e soprattutto di TIR nella valle è il pretesto che dà nuovo vigore ai promotori del TAV Torino-Lione: da questo momento essi diffonderanno ripetute proiezioni sul futuro aumento del traffico merci che paventano il raddoppio o addirittura il quadruplicamento dei flussi in pochi anni. Sono dati di previsione che non

hanno fondamento scientifico, ma avranno, ripetutamente, grande risonanza sui media e verranno usati per molto tempo, sia in Italia, sia in Francia, come elemento di pressione sui decisori politici.



L'andamento reale del traffico merci sulla ferrovia storica è rappresentato – nel grafico che precede – dalla linea che corre in basso: tocca un massimo di 10 milioni di tonnellate/anno nel 1997 e poi diminuisce pressoché costantemente. Sulla base di questi dati i promotori del TAV hanno proposto via via previsioni di crescita e proiezioni che non hanno alcuna base scientifica.

### *Nuovi ingressi in campo*

L'Unione europea si pone fin dall'inizio degli anni Novanta l'obiettivo di definire una rete transeuropea di infrastrutture di trasporto (TEN-T: *Trans European Networks - Transport*); già nel 1994 il Consiglio europeo di Essen approva un elenco di 14 progetti di rami della rete, che sarà successivamente rivisto nel 2005. I rami della rete di trasporto sono in genere concepiti come "corridoi multimodali" composti da ferrovia e parallela autostrada. Nel 1997 viene data una veste formale e operativa, nell'ambito del trattato di Amsterdam, al lavoro di coordinamento delle istituzioni comunitarie su questa materia.

Fin dalla prima stesura l'elenco dei rami infrastrutturali della rete comprende la direttrice Lione-Torino-Trieste-Lubiana-Budapest-confine ucraino: è il cosiddetto progetto n. 6, il quale parla di una rete ferroviaria convenzionale (non ad Alta velocità) che in quanto tale si potrebbe già dire realizzato tra Lione e Trieste.

A livello locale, intanto, nel 1999 cambia il vertice della Comunità montana bassa Valle di Susa: al battagliero presidente Frigeri subentra Antonio Ferrentino, il quale inizia il suo mandato costituendo il Comitato istituzionale sull'Alta velocità ferroviaria che riunisce i Comuni della Val di Susa, della Val Sangone e della cintura Ovest, nonché la Coldiretti, le associazioni sindacali e ambientaliste, i tecnici che collaborano con la Comunità e infine i deputati e i consiglieri regionali del collegio. Il nuovo presidente si dà molto da fare anche per tessere relazioni con altre amministrazioni locali italiane e d'oltralpe alle prese con analoghi problemi da impatto di infrastrutture. Anche i cittadini organizzati in associazioni e comitati spontanei, peraltro, sperimentano a livello di base popolare un'analogia rete di relazioni.

In un convegno promosso da Transpadana, il direttore della divisione infrastrutture di FS, Mauro Moretti, introduce nuovi elementi di analisi sulla capacità di traffico della ferrovia in Val di Susa, considerandone separatamente i segmenti costitutivi: nodo di Torino, bassa valle, galleria di valico. È uno schema a cui, da qui in avanti, si farà spesso riferimento. Moretti chiarisce che la tratta Torino-Avigliana è la prima a rischiare la saturazione; nel contempo annuncia la disponibilità di 600 miliardi di lire per ammodernare la linea storica.

A ottobre 2000 Alpetunnel chiede di avviare la galleria geognostica di Venaus, il cui scopo è indagare la roccia in cui si dovrebbe in seguito scavare il tunnel di base della Torino-Lione. Trattandosi di uno scavo lungo otto chilometri per un diametro di sei metri, l'opposizione sospetta fortemente che si voglia in realtà scavare surrettiziamente il primo tratto del tunnel di base. D'altronde fu proprio da un trucco di questa natura che 25 anni prima partì la realizzazione della galleria autostradale.

La Comunità montana commissiona alla Società di ingegneria dei trasporti Polinomia uno studio dettagliato sui flussi di traffico, lo discute in un apposito seminario e successivamente chiede un incontro a Ministero, Ferrovie e Regione, in cui poterlo presentare: la

riunione, pur convocata, sarà annullata da queste controparti senza preavviso.

Dopo una decina di vertici italo-francesi tra i ministri dei trasporti, dedicati al TAV Torino-Lione con cadenza all'incirca annuale a partire dal 1992, il 29 gennaio 2001 è la volta di un incontro a Torino tra i presidenti del Consiglio, Amato e Chirac: costituirà uno dei riferimenti importanti nella vicenda dell'infrastruttura.

Viene infatti sottoscritto un accordo tra i Governi che li impegna a realizzare la nuova ferrovia internazionale «la cui entrata in servizio dovrebbe avere luogo alla data di saturazione delle opere esistenti», definendo i limiti geografici delle tratte di competenza di ciascuna nazione e della comune parte internazionale con un tunnel di base «di circa 52 km».

L'accordo demanda a successivi protocolli il compito di regolare le fasi di realizzazione della linea nuova, ma intanto individua un nuovo soggetto promotore comune, che subentrerà ad Alpetunnel: è così che nasce LTF (Lyon Turin Ferroviaire), costituita al 50% da ciascuna delle rispettive aziende ferroviarie sotto il controllo della CIG; ha un compito limitato a studi propedeutici, prospezioni geognostiche e progettazione per la tratta internazionale. Quello firmato a Torino è un accordo, tutto sommato piuttosto generico, che verrà ratificato dai rispettivi Parlamenti: per l'Italia è recepito nella legge 27 settembre 2002 n. 228.

### **3. I primi progetti ufficiali**

#### *Il contesto alla vigilia dei progetti*

Il 2001 è un anno di accelerazioni, non solo per via dell'accordo italo-francese di gennaio.

Nella primavera Sergio Pininfarina viene nominato presidente della Commissione inter-governativa; in questo ruolo lui, che è anche presidente della parte privata del Comitato promotore, di una banca interessata all'opera e costruttore di treni veloci, ottiene l'accorciamento dei tempi della progettazione preliminare concessi a LTF e alle ferrovie: termine entro il 2003.

A dicembre il Parlamento approva la cosiddetta "legge Obiettivo" (n. 443 del 21 dicembre 2001) che sancisce la possibilità di



seguire procedure semplificate e modalità di finanziamento privilegiate per infrastrutture che rientrino in un elenco di opere ritenute strategiche per il Paese. L'iter decisionale delle opere "strategiche" prescinde dalle amministrazioni locali. Bastano l'approvazione del CIPE e la dichiarazione di pubblica utilità, a rendere superflua qualsiasi richiesta di autorizzazione locale alla costruzione e agli eventuali espropri che si rendessero necessari. L'unico momento in cui enti locali e cittadini possono fare osservazioni è durante la Valutazione di impatto ambientale (VIA) sul progetto preliminare: in tale sede la Regione raccoglie i loro pareri e, senza che questi siano vincolanti, li trasmette al Ministero dell'ambiente.

Siamo di fronte a uno dei fatti che segnano la vicenda del TAV in Val di Susa, così come quella di altre infrastrutture più o meno grandi: questa legge, il cui obiettivo dichiarato è di consentire tempi più brevi di ritorno degli investimenti, interviene di fatto a scapito della democrazia nel Paese. È una scelta politica precisa, che si discosta da quella di altre nazioni, ad esempio la Francia, dove è invece obbligatorio un pubblico dibattito sulle opere. È totalmente in antitesi alla Convenzione di Aarhus<sup>3</sup>, che pure l'Italia ha firmato e ratificato con una legge apposita pochi mesi prima (e che anche la UE ha ratificato).

### *L'ipotesi dei tracciati in sponda sinistra della Dora Riparia*

I progetti preliminari della nuova ferrovia Torino-Lione saranno dunque inseriti nella procedura della legge Obiettivo.

Il primo progetto che viene alla luce è quello redatto da RFI - Rete ferroviaria italiana per la tratta nazionale, da Bruzolo in Val di Susa a Settimo torinese, dove è prevista la connessione con la linea TAV Torino-Milano di cui è appena iniziata la costruzione.

Nell'aprile 2002 tutti i sindaci interessati sono invitati presso la Prefettura di Torino, dove si svolge la prima presentazione ufficiale del tracciato per la porzione di nuova ferrovia che funge da circovallazione del nodo di Torino, la cosiddetta "Gronda Nord". L'ing. Moretti spiazza i rappresentanti del Comune di Torino, della Pro-

3. È un trattato internazionale volto a garantire all'opinione pubblica e ai cittadini il diritto alla trasparenza e alla partecipazione in materia ai processi decisionali di governo locale, nazionale e transfrontaliero concernenti l'ambiente; in Italia è stata ratificata con la legge n. 108 del 16 marzo 2001.

vincia e della Regione: la Torino-Lione è in realtà concepita dalle ferrovie come Milano-Lione, posto che non si connette né con le stazioni passeggeri del capoluogo piemontese, né con l'interporto merci di Orbassano, a sud della città.

Da quel giorno dai tre enti parte un lavoro di lobbying partitica bipartisan; una vera e propria battaglia contro i tecnici di Italferr, l'azienda di progettazione di RFI, per ribaltare la loro impostazione sul raccordo del TAV col nodo ferroviario di Torino. Lo scopo esplicito di questo scontro, almeno per quanto riguarda Comune e Provincia di Torino, è di ottenere un attraversamento sotterraneo sul fianco ovest della città per realizzare su quella direttrice un collegamento multimodale (noto come "Wafer di corso Marche") con sovrapposizione al tunnel ferroviario di una nuova tratta sotterranea urbana di tangenziale autostradale e un lungo viale di superficie per il grande traffico locale; il tunnel ferroviario è visto come potenziale cavallo di Troia per il progetto complessivo.

La Regione presenta dopo sei mesi una variante al progetto RFI-Italferr: l'aggiunta del collegamento desiderato. RFI ritirerà l'intero progetto nel 2003 per ripresentarne una nuova versione a fine anno, ma la variante regionale della "bretella" di corso Marche non è recepita. Il braccio di ferro è destinato a continuare.

Intanto, sempre nel 2003, anche LTF presenta il preliminare della tratta internazionale Saint Jean de Maurienne - Bruzolo, col tunnel di base di 52 km che sbuca, sul lato italiano, a Venaus. Il progetto prevede sondaggi preliminari in varie zone e una galleria geognostica, proprio nei pressi di Venaus, il cui scopo ufficiale è sondare la roccia sul tracciato previsto per il tunnel di base. Ma è chiaro che per dimensioni e caratteristiche questa galleria si presterebbe a trasformarsi, di fatto, nella prima porzione del tunnel stesso.

I tre progetti presentati (nazionale, internazionale e galleria geognostica) vengono studiati approfonditamente dai tecnici che operano gratuitamente nel movimento No TAV: ne scaturiscono un'ampia illustrazione alla popolazione e la stesura dei pareri firmati Comunità montana e Pro Natura, che vengono comunque inviati alla Regione ai fini della procedura di Valutazione d'impatto ambientale.

Le criticità di gran lunga più evidenti che si rilevano riguardano i rischi per la salute degli abitanti e per il patrimonio idrico della valle. Sia il tunnel di base, sia le successive due gallerie previste

in territorio italiano impattano in zone notoriamente ricche di sorgenti potabili e di rocce amiantifere e uranifere, per cui l'attività di scavo e la gestione del materiale di risulta costituirebbero fonte di immissione di sostanze cancerogene nell'ambiente per molti anni.

Numerose serate informative pubbliche vengono dedicate a sviscerare i rischi per la salute, con la partecipazione del Coordinamento sanitario Valle di Susa che riunisce medici di base e ospedalieri e con l'intervento di geologi e docenti universitari in materia di geotecnica e di protezione da radiazioni nucleari.

#### **4. Il 2005, un anno cruciale**

*Le iniziative dei comitati No TAV*

La mobilitazione dei cittadini valsusini non è mai venuta meno negli anni di gestazione dei progetti: oltre alle "lezioni serali" di informazione e formazione permanente sul tema sono stati organizzati vari presìdi e cortei. Le manifestazioni più partecipate, organizzate congiuntamente ai sindaci, si sono svolte il 2 marzo 1996 a Sant'Ambrogio (3000 persone), il 29 gennaio 2001 a Torino, in occasione del vertice italo-francese, e a novembre dello stesso anno ad Avigliana (4000 persone).

Alcuni comitati e associazioni allestiscono dei siti web per meglio veicolare, anche verso l'esterno della valle, le ragioni dell'opposizione al TAV Torino-Lione e gli annunci delle iniziative. Con l'ausilio delle nuove potenzialità di comunicazione offerte da internet si allargano e si consolidano i rapporti con altre realtà italiane in lotta contro l'Alta velocità

In seguito alla presentazione dei progetti (2002-2003) vengono costituiti comitati NO TAV anche a Torino e nei comuni limitrofi toccati dal passaggio ipotetico della nuova ferrovia.

Tutti insieme si decide di fare ricorso a ulteriori forme di espressione dell'opposizione: poiché in Italia la legge Obiettivo esclude la partecipazione democratica e, di conseguenza, le istituzioni sono sorde alle richieste delle popolazioni, viene redatta da venti comitati e associazioni una petizione al Parlamento europeo. Vi si chiede se sia ammissibile che un territorio venga escluso dalle scelte che lo riguardano, che si voglia realizzare un'opera costosissima senza

una reale e comprovata esigenza, che ne conseguano danni all'ambiente e alla salute per molti anni.

Fa seguito, a gennaio 2005, una seconda petizione: questa è firmata dal Coordinamento sanitario Valle di Susa, si intitola "Rischi sanitari connessi alla realizzazione della linea ferroviaria ad Alta velocità/capacità Torino-Lione", e chiede se sia ammissibile che la procedura di VIA sul progetto non approfondisca con adeguati studi il problema delle ripercussioni dei cantieri sulla salute.

Intanto nel 2004 le società di progettazione tentano di effettuare alcuni primi sondaggi geologici, ma l'immediata reazione dei cittadini che con i loro comitati accorrono a presidiare pacificamente i terreni interessati (a Pianezza e Chianocco), induce le trivelle a lasciare il campo.

### *La resistenza di sindaci e Comunità montana*

I promotori dell'opera si mostrano determinati a procedere e noncuranti delle conseguenze sul debito pubblico.

A maggio 2004 Berlusconi e Lunardi avevano firmato a Parigi un nuovo patto sulla Torino-Lione: un accordo solamente finanziario in cui si stabiliva che all'Italia toccherà pagare 2/3 (4,221 miliardi di euro) della tratta internazionale dell'opera, anche se questa ricade sul suo territorio solo per 1/3. Dopo l'estate i sindaci di sei Comuni sono invitati alla Prefettura di Torino per firmare un accordo sui sondaggi nei loro territori; nessuno però aderisce all'invito e tutti chiedono che vengano davvero prese in considerazione le tante criticità progettuali denunciate dalla Comunità montana.

L'iter di approvazione dei due progetti intanto prosegue, tra Regione e Ministero dell'ambiente, con esiti positivi pur se gravati da molte prescrizioni attuative, raccomandazioni, varianti e integrazioni da applicare in sede di progettazione definitiva. Il preliminare della tratta internazionale ottiene in tempi record la delibera di approvazione finale del CIPE; LTF manda allora ai proprietari dei terreni interessati dai previsti carotaggi gli avvisi di occupazione temporanea dei loro fondi, ma la Comunità montana organizza un ricorso collettivo al TAR.

Sabato 19 marzo 2005 si assiste a un'inedita iniziativa di difesa del territorio. Nel cuore di Torino, in piazza Castello, vengono tenuti in successione 33 Consigli comunali e 2 di Comunità montana: compiendo un atto di grande rilevanza politica tutti approvano,

all'unanimità, una stessa delibera che esprime forte contrarietà al TAV Torino-Lione e rivendica un vero dialogo con le istituzioni di livello superiore.

Il successivo 4 aprile cambia la maggioranza in Regione Piemonte: al centrodestra di Enzo Ghigo subentra il centrosinistra di Mercedes Bresso, ma non cambia l'atteggiamento della giunta sulla vicenda TAV in Val di Susa<sup>4</sup>.

Alla Provincia di Torino, di cui è presidente il Ds Saitta, viene affidata la regia di un "Progetto di sviluppo della valle di Susa attraversata dalla Torino-Lione": una definizione assai roboante per un programma di distribuzione di risorse economiche, per il momento solo promesse, attraverso le cosiddette *compensazioni* agli enti locali. Si tratta dell'approccio classico, già tentato senza successo dieci anni prima dalla Regione: i sindaci hanno un ricordo molto nitido dell'esperienza fallimentare su questo piano vissuta nel caso dell'autostrada.

### *I mesi caldi del primo scontro sui sondaggi*

La concreta possibilità che possano essere attivati a Venaus i cantieri di prospezione per il tunnel internazionale è da tutti considerata un passaggio cruciale per i futuri destini dell'opera. Le forze dell'opposizione istituzionale e popolare al TAV si accingono ad affrontare questo momento decisivo predisponendo, su diversi piani, tutti gli atti di resistenza possibili in un regime di legalità democratica. Nell'ambito di una serie di iniziative, alcune di carattere istituzionale, altre promosse da associazioni e comitati, si prepara per il 4 giugno una grande manifestazione su obiettivi unificanti per l'intera vallata, contro il TAV e la nuova galleria autostradale del Frejus.

È la prima grande marcia NO TAV di una lunga serie, con 30.000 persone, e segna l'inizio di un'estate davvero calda. La nuova amministrazione regionale fa una formale apertura alla ripresa del dialogo con i sindaci, i quali però pongono la condizione di una sospensione del programma di carotaggi e tunnel geognostico e

4. La cd. sinistra radicale (Verdi, Comunisti italiani e Rifondazione comunista) fa parte della nuova maggioranza in Consiglio regionale; sulla Torino-Lione i consiglieri dei tre gruppi, analogamente ai loro colleghi del Consiglio provinciale, mantengono una posizione politica autonoma dalla giunta: si schierano a fianco dei sindaci e partecipano a molte iniziative del movimento NO TAV.

l'avvio di una discussione a tutto campo che parta dall'utilità dell'opera, affronti lo squilibrato rapporto costi-benefici e il pesantissimo impatto sul territorio.

I comitati iniziano a presidiare senza interruzione i terreni di Venaus per monitorare l'eventuale tentativo di avviare il cantiere.

A giugno LTF prova a far partire i primi carotaggi a Borgone e Bruzolo. In entrambi i casi viene convocato un Consiglio comunale aperto sui prati interessati all'operazione, dalle otto a mezzanotte: vi partecipano centinaia di persone insieme ai sindaci degli altri paesi e ai consiglieri provinciali e regionali della sinistra radicale; queste massicce presenze convincono le ditte incaricate e le relative scorte di polizia e carabinieri a desistere senza alcuna forzatura.

Su quegli stessi terreni viene mantenuta una presenza permanente dei comitati, organizzata in turni sulle 24 ore. Nascono così i primi due presidi della valle: in autunno alle tende subentreranno casette in legno con stufa, cucina, spazi per il pernottamento. Negli anni queste "case del movimento" situate in punti nevralgici del territorio si moltiplicheranno (Venaus, Sant'Antonino, Vaie, Rivoli, Val Clarea, Giaglione, Chiomonte, Susa...) diventando un emblema della peculiare esperienza di partecipazione democratica dei cittadini<sup>5</sup>.

Per il giorno 29 giugno è annunciato l'insediamento del cantiere della galleria geognostica a Venaus. Anche qui si presentano i tecnici della CMC, la ditta incaricata dei lavori, accompagnati dalla polizia, ma è in corso un Consiglio comunale aperto della durata di 72 ore con la presenza di 30 sindaci e 500 cittadini e la presa di possesso dei terreni non può avere luogo; è già nato il presidio che nei mesi successivi diventerà famoso per le cronache dei media.

5. Dal sito web *notavtorino.org*: I presidi No TAV «Sono centri di aggregazione sociale: quotidiane sedi di incontro dei pensionati del luogo, di sera ospitano cene, conferenze, studio dei progetti, canti, cineforum, riunioni del movimento. Lo scambio inter-generazionale, l'aprirsi a tematiche sempre più ampie, il condividere cibo e lavoro sono ingredienti che rinsaldano ed arricchiscono di stima ed affetto i legami; rendono sempre più gratificante stare in compagnia, sempre più bello e convincente lottare insieme. Sgomberati violentemente di notte dalla polizia, bruciati da attentati di stampo mafioso [Borgone e Bruzolo, nel gennaio 2010, *ndR*], sequestrati dalla magistratura, i presidi resistono, rinascono, si spostano seguendo le variazioni di tracciato dei nuovi progetti», <http://www.notavtorino.org/indice-presidi.htm>.

*Un tentativo, poco convinto, di riaprire il dialogo tra le parti*

Provincia e Regione sono preoccupate per il possibile perdurare della conflittualità ai piedi delle montagne su cui, di lì a pochi mesi, si dovranno svolgere le olimpiadi invernali. Allora cercano spazi per stemperare le tensioni.

In una audizione in Consiglio regionale a luglio i sindaci avanzano una richiesta di moratoria di tre mesi nei carotaggi, arco di tempo in cui realizzare un confronto tecnico-politico sulle maggiori criticità dell'opera, ma Governo e CIG non la prendono in considerazione.

Qualche giorno dopo è il Consiglio provinciale a farsi interprete, presso la stessa CIG, della richiesta dei sindaci di istituire una commissione tecnica ristretta (la cd. Commissione Rivalta), che comprenda rappresentanti di tutte le parti, allo scopo di approfondire gli impatti della nuova infrastruttura sui territori attraversati; non si fa però cenno ad alcuna moratoria. In una contrastata riunione, la Conferenza dei sindaci della Comunità montana approva questa proposta, anche se molti temono che ciò possa essere scambiato per accettazione dell'opera e disponibilità alla trattativa sulle modalità di realizzazione.

Il Governo, per bocca del ministro Lunardi, accetta l'idea della commissione e convoca tutti a Roma per vararla.

I comitati NO TAV sentono puzza di bruciato e mettono in guardia gli amministratori locali contro la possibilità che lo scopo dell'operazione sia, in realtà, unicamente quello di concordare tempi e modi dei contrastati sondaggi. Più di qualche perplessità è inoltre destata dalla designazione in commissione del direttore Paolo Comastri in rappresentanza di LTF: è indagato per turbativa d'asta proprio in relazione agli appalti per il tunnel di Venaus.

Senza alcuna discussione preventiva sull'opera, la sua utilità e i suoi costi, in poco tempo la Commissione Rivalta dichiara, con l'accordo di tutte le componenti, che a partire da ottobre occorre fare dei carotaggi per accertare l'eventuale presenza di rocce amiantifere. Nelle assemblee popolari, convocate in Valle di Susa, cittadini e comitati esprimono tutto il loro dissenso ai sindaci, e questi chiedono di rinviare di qualche settimana la decisione.

Il ministro Lunardi non ci sta e sostanzialmente sfiducia la commissione, sostenendo che ulteriori ritardi farebbero perdere all'Italia i 40 milioni di euro del finanziamento UE per studi e progettazione del TAV Torino-Lione; per lo stesso motivo viene

definita indispensabile anche la partenza del tunnel geognostico di Venaus.

*L'autunno della prima militarizzazione della valle*

Il Governo decide di passare all'uso della forza e lo fa occupando militarmente una parte della valle.

Il 31 ottobre un migliaio di agenti, tra polizia, carabinieri e guardia di finanza, sale nei boschi della montagna sopra Mompantero, nei pressi della frazione Seghino. Vi trova i militanti No TAV, presenti fin dalla sera precedente insieme a sindaci, amministratori locali, consiglieri di Provincia e Regione, che si rendono protagonisti di un'intera giornata di resistenza passiva impedendo l'accesso ai punti di sondaggio. La presa di possesso dei terreni, manu-militari, avviene con l'inganno in piena notte, dopo una finta resa che induce i comitati a lasciare il campo.

Il giorno seguente, mentre i No TAV bloccano per reazione le infrastrutture della valle, la polizia istituisce check-point in molti incroci stradali: vengono controllati i documenti di identità a tutti coloro che passano con qualsiasi mezzo, compresi i residenti, per più volte al giorno. Questa condizione di sostanziale sospensione dei diritti costituzionali di libera circolazione durerà più di un mese.

Plaudono al sistema di controllo poliziesco i maggiori partiti e i presidenti di Provincia e Regione.

I valsusini reagiscono compatti a questo regime, con una fiaccolata e poi con uno sciopero plebiscitario delle aziende e delle scuole: il 16 novembre 80.000 persone sfilano da Bussoleno a Susa e nessuno può oscurare la natura popolare, intergenerazionale e politicamente trasversale di una simile partecipazione.

Come benzina sul fuoco, due giorni dopo arrivano le lettere di occupazione dei terreni ai proprietari dei prati di Venaus; i militanti rinforzano allora la presenza *in loco*, montando tende accanto alla casa in legno del presidio permanente. Qui gli agenti attueranno lo sgombero violento la notte del 6 dicembre, manganellando a freddo i presidianti addormentati e ferendo numerosi manifestanti, tra cui anche donne e anziani. Le violenze poliziesche saranno riconosciute dal Tribunale di Torino quattro anni dopo, ma tutto sarà archiviato senza condannare alcun agente per dichiarata impossibilità di identificare i colpevoli.



In seguito allo sgombero, LTF può occupare l'area e delimitare il perimetro di cantiere: quasi un anno dopo la Corte dei Conti scoprirà che in quell'occasione molti verbali di esproprio furono falsificati dalla stessa azienda.

*Ignorate le iniziative volte a scongiurare un confronto puramente muscolare*

Tra la resistenza passiva del Seghino e l'aggressione notturna a Venaus si erano inseriti alcuni tentativi di evitare che la vicenda Torino-Lione venisse ricondotta unicamente sul piano dell'ordine pubblico, di una prova di forza che vedeva, tra l'altro, istituzioni centrali contro istituzioni locali.

Scienziati, esperti come Luca Mercalli, sindacalisti come Giorgio Cremaschi intervengono sui giornali facendo appello alla necessità di impiegare la forza della ragione piuttosto che la ragione della forza; parlamentari della sinistra radicale presentano interrogazioni e interpellanze, di questo stesso tenore, alla Camera dei deputati.

Con l'intenzione di riportare il confronto sul piano dei contenuti, docenti universitari come Marco Ponti e Anna Vittadini si pronunciano di nuovo pubblicamente: l'uno a dimostrare il rischio di fallimento economico della nuova linea, l'altra a definire i benefici della soluzione alternativa, l'ammodernamento della linea storica. Con la senatrice Anna Donati, la professoressa Vittadini presenta una proposta organica «per aumentare il trasporto ferroviario di merci e passeggeri tra Torino e Lione» potenziando la rete esistente.

L'europarlamentare Monica Frassoni, da anni in contatto con l'opposizione alla nuova ferrovia, chiarisce in una lettera come non sia fondato il rischio che si possano perdere a breve i finanziamenti europei alla progettazione, come invece paventano i fautori della necessità di militarizzare la Val di Susa facendone il presupposto del clima di emergenza.

Nessuno viene ascoltato dalla controparte, che ribadisce ogni volta l'urgenza di avviare i lavori.

Il caso vuole che per gli ultimi giorni di novembre fosse programmata una visita in Valle di una delegazione della Commissione petizioni del Parlamento europeo, per dare corso all'istruttoria aperta dalle istanze presentate dai comitati NO TAV e dal Coordinamento sanitario valsusino. I commissari rimangono basiti davanti alla militarizzazione del territorio e vengono anche coinvolti in un tafferuglio

a un posto di blocco, riportando fortunatamente solo contusioni lievi. Ne nasce un'interrogazione in sede UE circa le gravi limitazioni alla libertà di circolazione ed espressione in un lembo di terra d'Europa.

*L'epilogo dell'8 dicembre*

All'indomani dello sgombero violento del presidio di Venaus ad opera delle forze di polizia l'intera Valle di Susa si blocca per 24 ore. Tutte le strade, l'autostrada e la ferrovia sono occupate; lavoratori e studenti scendono in sciopero; i negozi chiudono.

Lo stesso giorno, il 6 dicembre, a Torino e in molte altre città d'Italia si tengono cortei spontanei e sit-in davanti alle Prefetture per condannare l'operato della polizia e la scelta repressiva del Governo.

Il TAV Torino-Lione è sulle prime pagine di giornali e telegiornali, e da questo momento diventa una questione nazionale per l'opinione pubblica.

Passano 48 ore e il giorno dell'Immacolata vede scorrere da Susa a Venaus una marcia di oltre 40.000 persone, provenienti da ogni parte del Paese; attraversando i boschi sotto una fitta nevicata i manifestanti arrivano alla piana in cui dovrebbe essere installato il primo cantiere per la galleria geognostica e la invadono.

In serata la polizia si ritira e rimuove i posti di blocco ponendo termine alla prima fase di militarizzazione della zona, che si dimostra insostenibile considerando anche l'imminenza delle olimpiadi invernali.

Questa conclusione liberatoria viene festeggiata dal movimento nove giorni dopo a Torino con una manifestazione nazionale convocata dai comitati, conclusa da interventi di personalità ed esponenti della cultura e dello spettacolo davanti a 50.000 partecipanti. I NO TAV sono diventati un simbolo, un esempio di lotta vincente per la difesa del territorio e associazioni, movimenti, sindaci sono venuti da tutta Italia e anche dalla Francia a testimoniarlo.

Il 10 dicembre a Torino si svolge il convegno "TAV e modello di sviluppo" in cui tecnici e scienziati del movimento NO TAV rappresentano, aggiornandole, le ragioni trasportistiche, economiche, ambientali ed energetiche dell'opposizione alla nuova ferrovia ad Alta velocità; e dal Politecnico di Milano arriva un contributo analitico a sostegno della proposta di potenziare la linea esistente. Come a dire: è da qui che può ripartire un confronto dialettico tra le parti.

In contemporanea, a Roma, i sindaci della valle incontrano il Governo, a cui chiedono di far uscire la Torino-Lione dall'elenco della legge Obiettivo per inserirla all'interno delle procedure ordinarie delle infrastrutture, in modo da poter istituire una sede di discussione dell'opera con le amministrazioni locali.

## 5. Un dialogo viziato: secondo tempo

*Vengono proposti due tavoli di confronto tra le parti*

L'incontro Governo - enti locali di dicembre 2005 si conclude con l'impegno dell'esecutivo di istituire per la nuova Torino-Lione due tavoli di confronto tra le parti, l'uno sul piano tecnico, l'altro su quello delle decisioni politiche. Trascorrono però vari mesi prima che sia data operatività a queste due sedi di dialogo che avranno la denominazione, rispettivamente, di Osservatorio tecnico sulla Torino-Lione, con sede a Torino, e Tavolo politico di Palazzo Chigi, con sede a Roma.

Il movimento No TAV, intanto, vive una stagione di consolidamento di rapporti con altre realtà in lotta per la difesa dei territori e, contemporaneamente, di ampliamento della propria analisi su nuovi meccanismi della democrazia e sul retroterra economico e politico del sistema di potere che persegue il modello di sviluppo delle "grandi opere".

Nel periodo delle olimpiadi invernali viene organizzato un ciclo di dieci conferenze sulle nuove tematiche, battezzato *Il grande cortile*<sup>6</sup>, con l'apporto di contributi professionali e l'intervento di docenti ed esperti che per la prima volta arrivano in Val di Susa. L'iniziativa conoscerà varie riedizioni negli anni successivi.

In estate, poi, si svolge una marcia a tappe da Venaus a Roma che simbolicamente raccoglie lungo il tragitto le varie "ribellioni" alle imposizioni dall'alto; dal loro incontro nascerà, di lì a poco, il "Patto di mutuo soccorso" tra movimenti e associazioni che chiedono a gran voce di partecipare alle scelte inerenti il futuro delle località in cui vivono.

6. <http://grandecortile.blogspot.it/>.

*Ma il Governo non sospende l'iter dei progetti*

La Gazzetta ufficiale del 23 marzo 2006 pubblica la delibera CIPE che approva il progetto preliminare della tratta nazionale della nuova Torino-Lione, con un parere positivo sull'ipotesi del collegamento al nodo urbano di Torino (corso Marche). La notizia di questo ulteriore fatto compiuto allarma la Comunità montana che, non vedendo progressi sul fronte dell'avvio del dialogo, manda solleciti al Governo chiedendo che nel frattempo non si proceda oltre con i progetti contestati.

Ad aprile le elezioni politiche decretano la vittoria della coalizione di centrosinistra e nella carica di capo del Governo a Berlusconi succede Prodi. Nella nuova maggioranza sono presenti i partiti della sinistra radicale che anche a livello nazionale mantengono un'iniziale autonomia di posizione sulla materia dell'Alta velocità in Valle di Susa, ma ben presto il Presidente del Consiglio e il Ministro delle Infrastrutture, Di Pietro, rassicurano la Commissaria europea ai trasporti Loyola De Palacio: il TAV si farà.

Dunque Prodi conferma che il sostegno all'opera è bipartisan, e lo fa lasciando trapelare che si potrebbe tornare a quella vecchia ipotesi di tracciato che, cambiando sponda del fiume Dora, sconfinava nell'adiacente Val Sangone. La dichiarazione parrebbe significare che si terrà conto delle fortissime criticità ambientali legate ai progetti del 2003, ma letta in filigrana pone, contemporaneamente, una pregiudiziale al dialogo da avviare: il risultato non potrà contemplare ipotesi che non comprendano la costruzione di una ferrovia nuova. Ed è quest'ultima lettura che condividono e propagandano con insistenza sia la presidente della Regione, Bresso, sia il sindaco di Torino, Chiamparino. La prospettiva del dialogo appare sempre più viziata da posizioni preconcepite dei suoi attori.

Non passa molto tempo, e a fine agosto la Prefettura di Torino, ossia la sede decentrata del Governo, convoca i sindaci per l'avvio della Conferenza dei Servizi sui progetti della linea: se da un lato questa convocazione testimonia l'uscita dell'opera dalle procedure della legge Obiettivo, dall'altro implica la volontà delle istituzioni centrali di proseguire sulla strada che dà corso alla realizzazione dei progetti contestati.

E quest'ultima è un'altra pesantissima ipoteca sul dialogo che, per inciso, continua a non partire.

La Comunità montana scrive al Governo per dire che considera la conferenza meramente teorico-consulativa, e chiede di poter avere copia della delibera CIPE che sentenzia lo stralcio della Torino-Lione dall'elenco della legge Obiettivo. La risposta non arriva, e non arriverà mai nemmeno in futuro, lasciando traccia di un altro comportamento dell'esecutivo perlomeno ambiguo.

I comitati No TAV, che intanto si sono costituiti anche in Val Sangone, e le assemblee popolari che si svolgono in questi mesi dicono senza remore ai sindaci che l'offerta dei tavoli di confronto sembra tanto essere uno "specchietto per le allodole", che la disponibilità del Governo è solo una messinscena per tenere buoni gli oppositori mentre, in realtà, si manda avanti l'opera.

Anche alcuni sindaci condividono le stesse perplessità, ma la forte leadership del presidente della Comunità montana, Antonio Ferrentino, riesce a mantenere compatte le fila dei primi cittadini su una posizione che chiede la convocazione del Tavolo politico di Palazzo Chigi in tempi brevi.

Il 9 novembre, finalmente, il Tavolo politico si riunisce a Roma: l'impostazione che ne dà l'esecutivo conferma l'intenzione di procedere comunque verso la costruzione del TAV, anche se viene dato il benestare al debutto dell'Osservatorio Tecnico, visto però in chiave di organo subordinato di consulenza.

Il ministro Di Pietro intanto promette all'Unione europea la conclusione degli iter progettuali entro settembre 2007, in tempo per poter concorrere all'assegnazione dei contributi comunitari del budget 2007-2013 per infrastrutture transfrontaliere, nell'ambito delle Reti TEN-T. Ha dunque una certa fretta, e con il suo tipico piglio decisionista continua a convocare sedute della Conferenza dei Servizi, a cui i sindaci non si presentano. In questa sede il Governo annuncia di considerare prioritario il collegamento torinese di corso Marche, fortemente voluto da Regione Piemonte, Provincia e Comune di Torino, lasciando intendere che questa scelta lo porta di conseguenza a privilegiare la variante di tracciato della Val Sangone.

#### *La prima fase di lavoro dell'Osservatorio tecnico*

Fin da agosto 2006 Prodi aveva predisposto il decreto di nomina di Mario Virano alle cariche di Presidente dell'Osservatorio e Commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario Tori-

no-Lione; il suo nome era stato già in precedenza indicato da Berlusconi al termine del suo mandato. La figura di Virano, ex AD di SITAF e consigliere ANAS, riscuote il gradimento dei maggiori partiti di centrodestra e centrosinistra; per i valsusini con buona memoria, però, è l'uomo che in qualche modo, più male che bene, liquidò con i Comuni della valle le inadempienze legate alla costruzione dell'autostrada.

La sua carica, vigente, di presidente della società di progettazione Musinet Engineering (del gruppo SITAF) pone però un problema di potenziale conflitto di interessi con i nuovi incarichi; lo risolverà dimettendosi dalla Musinet a ottobre.

La contraddizione maggiore, però, è forse proprio quella insita nelle sue contemporanee vesti di arbitro del dialogo nell'Osservatorio e di Commissario straordinario, delegato in sostanza dal Governo allo sviluppo dell'opera.

A rappresentare la Comunità montana nell'Osservatorio vengono designati il prof. Angelo Tartaglia del Politecnico di Torino e l'ing. Andrea Debernardi, della Società di ingegneria dei trasporti Polinomia.

L'Osservatorio parte il 13 dicembre 2006 con una frequenza settimanale di incontri e un programma di argomenti da sviscerare: il potenziale della linea storica, il traffico merci sull'arco alpino, il nodo ferroviario di Torino, le alternative di tracciato per una eventuale nuova linea. Al termine delle rispettive trattazioni, ciascun tema formerà oggetto di pubblicazione di un "quaderno dell'Osservatorio".

Sulla capacità della linea ferroviaria esistente e sui flussi di traffico si realizza effettivamente una discussione tecnica aperta, a tutto campo, che porta a una discreta convergenza, anche se ovviamente non a una identità di vedute. Al di là di differenze di valutazione quantitative, il quadro di massima che emerge è quello di una ferrovia storica al momento utilizzata solo al 20-30% della propria potenzialità, e quindi capace di sopportare i prevedibili flussi di traffico almeno fino al 2030-2035. Il che equivale a dire, sul piano trasportistico, che non vi è l'esigenza di costruire a breve un'altra ferrovia; d'altronde è lo stesso accordo italo-francese del 2001 che prevede la realizzazione dell'infrastruttura nuova al momento della saturazione di quella vecchia.

È una conclusione di significativo peso politico, che dà ragione alle tesi dell'opposizione al TAV. E non manca di suscitare contro-mosse.

Tra fine febbraio e inizio marzo 2007 il Governo Prodi viene battuto in alcune votazioni parlamentari; ne seguirà un breve periodo di crisi superato con la presentazione del cosiddetto Prodi-bis, il quale si basa su di un programma, sottoscritto anche da quasi tutta la sinistra radicale, contenente 12 priorità tra cui spicca la realizzazione del TAV Torino-Lione. Il ministro Di Pietro, intanto, continua a riunire la Conferenza dei Servizi.

Proprio la Conferenza dei Servizi, del tutto incurante del dialogo che si svolge in parallelo nell'Osservatorio tecnico, presenta a metà aprile uno studio LTF su tre alternative di tracciato per la nuova linea: quadruplicamento linea esistente; nuova linea sinistra Dora; nuova linea destra Dora-Valsangone con collegamento allo scalo di Orbassano e ramo di corso Marche.

È una mossa destinata a incidere pesantemente sul confronto tra le parti, e non solo perché prevarica il tavolo tecnico imponendogli dall'esterno ipotesi che, se mai, dovevano essere maturate internamente: a nessun osservatore sfugge che ciò comporta l'inserimento nelle delegazioni dei territori anche dei rappresentanti di nuove zone, notoriamente meno preparati e meno determinati dei valsusini.

Il Commissario Virano inizia ora a dire esplicitamente che il dialogo è sacrosanto, ma non si possono dimenticare gli accordi internazionali e le decisioni europee.

### *Secondo semestre del 2007: il gioco si sdoppia*

Il 13 giugno 2007, a Roma, una riunione del Tavolo politico di Palazzo Chigi sancisce la cooptazione nel confronto dei rappresentanti dei nuovi territori potenzialmente interessati all'opera: Val Sangone e cintura sud di Torino; inoltre formalizza la decisione governativa di presentare entro luglio alla UE il dossier della nuova Torino-Lione per l'accesso ai finanziamenti e dà mandato all'Osservatorio di «definire gli elementi guida per configurare una proposta progettuale da condividere con gli amministratori delle varie parti del territorio interessate».

Con ciò, dopo soli sei mesi, Virano tenta di cambiare radicalmente l'oggetto del confronto tra le parti al tavolo tecnico: dall'analisi dei dati pro e contro l'opera, ancora in pieno svolgimento, direttamente alla progettazione della stessa.

È ovvio che questa pressione metta in difficoltà i sindaci della Val di Susa di fronte ai cittadini e ai comitati: il presidente della Co-

munità montana Ferrentino fatica non poco a giustificare la prosecuzione della presenza nell'Osservatorio davanti alla palese esautorazione dello stesso sul piano dei contenuti. I comitati considerano ormai i tavoli istituzionali una pura rappresentazione mediatica di un dialogo in concreto inesistente e decidono di far sentire la voce diretta dei cittadini promuovendo una raccolta di firme, sotto una mozione che dice «Ferma opposizione a qualsiasi tracciato TAV-TAC e a qualsiasi nuovo tunnel» da presentare poi a tutte le istituzioni, dalla Provincia fino all'Unione europea. L'iniziativa, promossa da 58 sigle, tra comitati e associazioni, frutterà, in poco più di due mesi, circa 32.000 adesioni.

Contemporaneamente gli otto comitati della Val Sangone predispongono una loro specifica petizione, analoga a quella del 2003, e la inviano al Parlamento europeo.

A fine giugno due Consigli comunali, San Didero e Avigliana, approvano una delibera con posizioni molto nette: no a una nuova ferrovia, a un nuovo tunnel transfrontaliero, a nuovi collegamenti col nodo metropolitano. Nella seconda metà di luglio seguono le delibere di altri 30 Comuni, sulla base di un testo unico proposto dal presidente Ferrentino che dice no al nuovo tunnel e chiede, disconoscendo le scelte unilaterali del ministro Di Pietro, che si dia valore decisionale al lavoro condiviso nell'Osservatorio.

Il 18 luglio il Governo presenta all'Unione europea la domanda di finanziamento comunitario dell'opera, corredandola di un dossier che contiene due alternative di tracciato. È un macigno sul dialogo; il fatto di lasciare aperta la definizione del nuovo percorso ferroviario è probabilmente un modo per non scontentare del tutto i sindaci, da un lato, e le Ferrovie dall'altro, al momento ancora contrarie all'utilizzo dello scalo di Orbassano e al collegamento torinese di corso Marche<sup>7</sup>.

Tra settembre e novembre i comitati No TAV consegnano le 32.000 firme alle Commissioni parlamentari europee a Strasburgo e ai Governi italiano e francese; parallelamente i sindaci portano a Bruxelles le 32 delibere dei Comuni, chiarendo che se la UE finanziasse il tunnel di base le delegazioni locali lascerebbero definitivamente i tavoli del confronto.

7. <http://www.notavtorino.org/documenti/cso-marche-puntata2-2007-2008.pdf>.



Il lavoro dell'Osservatorio procede in un clima di grande diffidenza, risentendo profondamente delle forzature governative. Il presidente Virano è sempre meno arbitro e sempre più rappresentante dell'esecutivo. Il confronto tecnico, che intanto è approdato all'argomento del nodo ferroviario di Torino, diventa il tema su cui si scaricano tensioni da parte di tutti gli attori. L'evidente maggior congestione del nodo urbano, rispetto alle tratte delle valli, mette in evidenza un rischio di saturazione molto più ravvicinato e i tecnici della Comunità montana iniziano a porre come prioritario un adeguamento in quest'area, invece che a livello transfrontaliero: in soldoni, nodo di Torino contro tunnel di base.

Il 19 novembre la UE ipotizza un finanziamento di 671 milioni di euro per la tratta transfrontaliera, da spendere in studi, sondaggi e progettazione definitiva. Ferrentino avanza una richiesta che non ha, palesemente, alcuna probabilità di accoglimento in sede europea: che questi fondi siano impiegati per potenziare il nodo torinese.

Un gruppo di quasi 90 amministratori comunali delle Valli Susa e Sangone sottoscrive allora un documento che chiede sia discussa la proposta esplicita di uscita dall'Osservatorio tecnico.

Cresce la pressione dei media: praticando in modo sempre più evidente un'informazione pilotata, sostengono che ormai per il TAV Torino-Lione si sta arrivando a un progetto condiviso e concertato con le popolazioni.

### *La forzatura*

Siamo all'inizio del 2008. Al termine dell'analisi sul nodo di Torino, i cui contenuti confluiscono nel terzo quaderno dell'Osservatorio, il programma dei lavori prevede che si passi ad analizzare i possibili tracciati di una nuova linea; è evidente a tutti che si è giunti al punto cruciale: se i sindaci accettano di trattare l'argomento tracciati si potrà dire che accettano una nuova ferrovia in Val di Susa.

I leader dei due fronti del dialogo, Virano e Ferrentino, sono ben consci della delicatezza del momento e, pur tra grandi difficoltà, tentano di tenere in piedi il tavolo dell'Osservatorio. Entrambi sanno che la propria legittimazione politica, sia nel presente, sia nella

prospettiva dei rispettivi sviluppi di carriera, dipende fortemente da come svolgeranno il ruolo di mediatori in questa partita.

Ferrentino accentra al massimo su di sé il rigido controllo del fronte istituzionale dell'opposizione e blinda la discussione in riunioni della Conferenza dei sindaci a porte chiuse, tagliando fuori il pubblico, la stampa e gli stessi consiglieri dei Comuni e della Comunità montana tra i quali cresce sempre più la convinzione che il dialogo si stia trasformando in una trappola.

Virano, dal canto suo, dà sfogo alla propria fantasia concertativa proponendo che si parli, anziché di vari tracciati della linea, di vari scenari di sviluppo legati all'inserimento dell'opera in valle, sostenendo che l'opera rappresenterebbe, in ogni caso, la chiave di sviluppo futuro di un territorio altrimenti destinato, con molta probabilità, al declino col completamento del processo di deindustrializzazione già in corso da vari anni. La sua sintesi è, a questo proposito, che la miglior compensazione per il territorio è l'opera stessa. Qualcuno lo definisce "un prestigiatore lessicale".

Da gennaio la maggioranza del Governo perde pezzi; dopo alcune bocciature in Parlamento Prodi si dimette e la sofferta crisi sfocerà nelle elezioni anticipate di metà aprile che riporteranno in sella Berlusconi.

Il 13 febbraio fa in tempo a riunirsi il Tavolo politico di Palazzo Chigi, che impone una scadenza ultimativa all'Osservatorio: entro il 30 giugno dovrà concludere le analisi tecniche e presentare la proposta condivisa di tracciato per la nuova ferrovia.

Nei mesi di campagna elettorale, in cui non può essere protagonista l'esecutivo dimissionario, è la Provincia di Torino a darsi da fare per sostenere l'operazione di Virano: la giunta di Saitta delibera di istituire una "Cabina di pilotaggio per elaborare un Piano di sviluppo del territorio attraversato dalla Torino-Lione", invitando una rappresentanza di sindaci della vasta zona compresa tra Settimo torinese e il confine francese a farne parte. Dopo un contrastato dibattito che spacca a metà la Conferenza dei sindaci della bassa valle, vengono designati i tre valsusini: Ferrentino, Mattioli (sindaca di Avigliana) e Durbiano (sindaco di Venaus).

Sulle prospettive di sviluppo futuro la Provincia intende giocare una carta che ripesca dal passato: proporre la costruzione di una stazione internazionale del TAV a Susa, facendo leva sulla possibilità, peraltro logisticamente assai complicata, di farne il

terminale turistico collegato agli impianti sciistici delle montagne olimpiche<sup>8</sup>.

L'iniziativa della Provincia trova la sponda di alcune categorie professionali, come albergatori, imprenditori e sindacati dell'edilizia, anche in Val di Susa. Il messaggio lanciato all'opinione pubblica, attraverso momenti di convegno, è che il TAV può portare lavoro; come vedremo in seguito, su questo tema i fautori della nuova ferrovia torneranno a far leva per parecchio tempo.

I comitati NO TAV, che da tempo ormai chiedono che la delegazione valsusina abbandoni l'Osservatorio, denunciano le iniziative in atto come manovre che hanno l'unico scopo di dividere e isolare l'opposizione all'Alta velocità. In effetti la stampa insiste sulla tesi secondo cui ormai l'accordo sulla nuova ferrovia è vicino e «i 50.000 che avevano manifestato a Venaus si sono ridotti a 50».

Per rompere questo clima di assedio gli attivisti inventano una nuova proposta che si rivela un grande successo: acquistare collettivamente i terreni di Chiomonte su cui, secondo quanto previsto dal dossier presentato alla UE, si intende spostare l'imbocco del tunnel di base. A fine marzo e a metà giugno si stipulano due inediti atti notarili, con circa 1500 acquirenti ciascuno, per l'acquisto di quote indivise di terreno (virtualmente 1 mq a testa, al prezzo di 15-20 euro).

Quando alla scadenza del 30 giugno mancano ormai meno di due mesi, Virano smette i panni dell'architetto di scenari e passa a utilizzare un tono da ultimatum al tavolo dell'Osservatorio: si deve discutere del tracciato della linea. Ferrentino riesce a convincere la maggior parte dei sindaci che è venuto il momento di passare al contrattacco presentando una proposta alternativa a quelle fino al momento circolate, provenienti sia da fonte governativa, sia dalle Ferrovie. Sarebbe un'alternativa che però richiede un confronto di-

8. È piuttosto singolare prevedere su di una ferrovia veloce una stazione a soli 40 km da Torino, in una cittadina di poche migliaia di abitanti; anche l'idea di utilizzarla come terminale collegato alle piste da sci è una chiara forzatura che comporterebbe complicazioni logistiche di trasferimenti niente affatto banali (mentre la linea storica, da sempre, ha una stazione a Oulx, località molto più vicina agli impianti). La proposta ha tutta l'aria di voler essere una compensazione atta a captare la benevolenza del Comune di Susa.

retto col nuovo Governo, in quanto implica l'adozione di misure che esulano dai poteri del Commissario Virano: si dovrebbe basare infatti su una sequenza temporale di interventi che partano dal decongestionamento del nodo di Torino per poi ammodernare, potenziare e interrare la linea storica della Val di Susa, ma solo quando si dovesse registrare un deciso aumento del traffico in virtù di politiche di incentivazione del trasporto merci su ferro a discapito di quello su gomma; il tutto escludendo, almeno per alcuni decenni, che si renda necessario scavare un nuovo tunnel verso la Francia. La Comunità montana incarica i propri rappresentanti tecnici della stesura completa di una simile proposta. I giornali la raccontano così: «dai sindaci sì al tunnel, anche se non subito».

La proposta si intitolerà FARE, acronimo non casuale, che gli autori declinano in "Ferrovie alpine ragionevoli ed efficienti", verrà presentata pubblicamente a metà giugno e prevederà quattro fasi di intervento sulle infrastrutture ferroviarie, relative a quattro segmenti della tratta Torino - confine di Stato. Ogni fase dovrà essere attivata all'approssimarsi della saturazione del singolo segmento: nodo di Torino (nel giro di qualche anno), tratta Torino-Avigliana (ipotesi 2018-2020), tratta Avigliana-Bussoleno (ipotesi 2025) ed infine tratta di valico (tra 2030 e 2045).

Dopo la pubblicazione del FARE si assiste, a ridosso della scadenza del 30 giugno, al frenetico susseguirsi di altre presentazioni: LTF illustra all'Osservatorio la sua proposta finale di progetto per la parte internazionale della nuova linea, che fa di Susa il nuovo fulcro dell'infrastruttura, con lo sbocco del tunnel di base e la stazione internazionale. Non manca all'appuntamento la Provincia di Torino, che sfodera un piano di sviluppo faraonico, con 150 progetti per 90 Comuni (un'area ben più vasta di quella potenzialmente interessata dal TAV) dal costo stimato in 800 milioni di euro.

Con tutte queste carte in mano Virano convoca un seminario residenziale di tre giorni, allo scopo di tentare la sintesi conclusiva, in una località montana isolata in Val Chisone: il centro di educazione ambientale di Pra Catinat. Ne scaturirà un documento finale che, nonostante sia firmato dal solo presidente dell'Osservatorio, sarà battezzato "l'accordo di Pra Catinat".

Il documento, intitolato «Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio»

è molto articolato: dopo una forte sottolineatura dell'importanza del dialogo tra le parti contiene anche un apprezzamento della logica che sorregge la proposta FARE, ma dice che non è possibile sottoporre a condizioni future parte delle realizzazioni e ci vuole invece una programmazione preventiva globale; da un lato sposa l'idea della gronda su corso Marche per il nodo di Torino e conferma lo scalo di Orbassano; dall'altro fa sua la proposta LTF centrata su Susa per la tratta internazionale; lascia comunque ancora aperte delle ipotesi alternative in diverse aree, specie nella tratta nazionale che RFI è reticente a progettare. In sostanza fissa dei punti di riferimento per una seconda fase di lavoro dell'Osservatorio che ora sarà chiamato, dice, a "progettare la progettazione".

Parafrasando lo stesso Virano si potrebbe dire che l'importanza di questo documento sta, più che nei contenuti, nel fatto che sia stato redatto. E che sia stato definito "accordo".

Come non dare ragione a chi, fin dall'inizio, definiva il dialogo nell'Osservatorio una semplice sceneggiata?

Il neo-Ministro dei trasporti, Matteoli, ha già pronto l'assenso alla prosecuzione dell'esperienza del tavolo tecnico: ancora sei mesi per arrivare alla soluzione finale.

Ma intanto il problema dei sindaci è quello di portare le attuali conclusioni alla votazione dei Consigli comunali, finora non coinvolti affatto sui più recenti sviluppi.

*Lo Stato ringrazia, usa il risultato e procede oltre*

La disponibilità a concertare la realizzazione sia pur graduale di una nuova linea, contenuta nel FARE, viene definita a livello popolare una posizione "Come TAV": non è apertamente Sì TAV, ma neppure più No TAV, e accetta di discutere come realizzare l'infrastruttura.

Dai comitati e dalle assemblee pubbliche arrivano giudizi drasticamente negativi su questi sviluppi e la Conferenza dei sindaci, registrando anche al proprio interno crescenti perplessità, è conscia di quanto sia ormai ampia tra gli amministratori locali l'opposizione alla linea del presidente della Comunità montana Ferrentino. Quest'ultimo, non a caso, raccomanda che nei Consigli comunali si discuta del FARE e del documento di Pra Catinat, ma non si arrivi a una votazione.

La legittimazione del fronte dei sindaci è in calo verticale tra la popolazione ma, quasi fosse fatto apposta, arriva in quei giorni

caldi un riconoscimento dall'alto che non può passare inosservato nell'opinione pubblica: la celebrazione dei risultati del dialogo ai massimi livelli dello Stato.

Il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Gianni Letta, compila una lista di inviti strettamente personali a Roma per il 29 luglio; la delegazione degli invitati viene ricevuta dal Presidente della Repubblica e successivamente partecipa alla riunione del Tavolo politico.

In entrambe le sedi viene enfatizzata come grandemente meritoria la nuova disponibilità e la responsabilità istituzionale degli amministratori locali, grazie alle quali le contrapposizioni e le tensioni sociali degli anni precedenti sono da considerare ormai superate.

Il Tavolo di Palazzo Chigi acquisisce il documento di Pra Catinat e incarica l'Osservatorio tecnico di delineare, conseguentemente, la progettazione della linea e l'aggiornamento del dossier di candidatura al finanziamento europeo. In omaggio alle richieste dei rappresentanti del territorio il Governo si impegna, in tempi brevi, a emanare misure atte a migliorare il trasporto pubblico in Val di Susa e a incentivare il trasferimento del trasporto merci dai TR alla ferrovia. Si parla di uno stanziamento di 200 milioni di euro a supporto.

Una decina di Comuni, intanto, disobbedisce a Ferrentino e vota delle delibere. C'è un evidente travaglio nelle discussioni dei Consigli comunali, quasi uno sbandamento provocato dalla nuova situazione, che si riflette nelle delibere: molte disconoscono l'"accordo" di Pra Catinat; alcune sono altrettanto esplicite con la proposta FARE ma la maggior parte dichiara una condivisione dell'analisi e una dissidenza sulla proposta. Qualche delibera, infine, evita di entrare nel merito dei due documenti e ribadisce direttamente il no a qualsiasi nuova linea e soprattutto al tunnel di base. Il dato più significativo è che nessun Consiglio approva il documento di Virano.

I pronunciamenti avvengono sotto una forte pressione dei partiti nei confronti dei propri iscritti che non si allineano alla nuova disponibilità verso l'opera, minacciando una sorta di scomunica; per la prima volta si sente formulare (dal centrodestra) la proposta di costituire un organismo permanente bipartisan sul TAV, per «isolare le forze estreme che puntano a bloccare ogni possibilità di sviluppo». Il commento in Val di Susa è che ogni residuo di pudore è, alla fine,

caduto e si è arrivati a voler dare una forma compiuta a quel “partito trasversale degli affari” che da tempo domina il sistema di potere politico-imprenditoriale in Italia.

Passano i mesi e ad autunno inoltrato è ormai chiaro che le misure governative per il trasporto locale erano solo vaghe promesse; intanto il ministro Matteoli ostenta decisionismo e manda alla UE un suo dossier aggiornato sulla Torino-Lione, senza alcun confronto preventivo. I sindaci si recano a Bruxelles per chiarire a Laurens Jan Brinkhorst, il coordinatore del “progetto 6” di cui fa parte la Torino-Lione, che non possono condividere una documentazione che non conoscono, ma nonostante questo le autorità comunitarie confermano, a breve, il finanziamento di 671 milioni alla progettazione dell’opera. A dicembre si vengono a conoscere le novità contenute nel dossier di Matteoli: la principale è lo spostamento dell’imbocco della galleria geognostica da Venaus alla località Maddalena di Chiomonte.

Diventa palese a tutti quanto poco sostanziale sia il coinvolgimento della rappresentanza dei sindaci nell’Osservatorio. Oltretutto il tavolo, nel frattempo, è stato ulteriormente allargato ad altri Comuni, e quindi vede una forza dell’opposizione valsusina sempre più stemperata dagli interessi di chi, lontano dagli impatti della nuova infrastruttura, spera soltanto nei benefici del piano strategico della Provincia.

Il Governo impone all’Osservatorio di accelerare i tempi di definizione delle linee del progetto “unitario” (che comprenda, dunque, anche il tunnel di base): per rispettare le scadenze contenute nel dossier presentato all’Europa occorre che i sondaggi dei terreni partano entro l’autunno 2009 e che lo scavo della galleria geognostica di Chiomonte inizi a gennaio 2010.

Nonostante questa ennesima, pesante svalutazione del dialogo tra le parti, Ferrentino forza una delegazione sempre più riluttante a mantenere la presenza al tavolo tecnico; molti commentano la decisione sostenendo che ormai il presidente della Comunità montana è prigioniero della propria immagine pubblica di mediatore, sulla quale punta anche per il futuro. Cosa che, esplicitamente e in modo duale, vale anche per il commissario Virano, cui verranno a breve assegnate prestigiose onorificenze quali la Legion d’onore di Francia per il ruolo svolto nella vicenda.

## 6. 2009: le elezioni amministrative riaprono i giochi

*Si rafforza la presenza No TAV nei Comuni*

Il 2009 è anno di elezioni europee, ma anche amministrative: si devono rinnovare, tra l'altro, la Provincia di Torino e molti Comuni delle Valle di Susa. La data è fissata per il 6 e 7 di giugno.

La valle vede crescere progressivamente il numero di sindaci e di Consigli comunali che si dichiarano assolutamente contrari a partecipare a qualsiasi attività di progettazione della nuova linea: a metà febbraio è Avigliana a votare un documento che sancisce l'uscita da un Osservatorio che è stato praticamente rifondato con l'esplicita missione di progettare; a marzo tocca a San Giorio. L'orientamento è già condiviso anche da Bussoleno, Caselette, Condove, San Didero e Vaie.

Intanto, proprio mentre il tavolo tecnico della Torino-Lione affronta la discussione sulle ipotesi di tracciato della tratta nazionale e le soluzioni relative al nodo torinese, la giunta uscente della Provincia preme dall'esterno promuovendo la presentazione di scenari avveniristici legati all'ipotesi del collegamento multimodale di corso Marche: forzature e doppi giochi, dunque, non si fermano.

Ben presto si entra nel clima della campagna elettorale: Berlusconi dichiara, vedendo naufragare il sogno di una Val di Susa pacificata, che se dovesse persistere l'opposizione all'opera, lo Stato garantirebbe l'attuazione delle proprie decisioni con le forze dell'ordine e l'esercito.

L'approssimarsi del voto impone al movimento No TAV un dibattito sullo scenario politico: i partiti maggiori di ogni colore esercitano ormai una pressione lobbistica indistinta contro le resistenze valsusine e la sinistra radicale, che aveva tradito le aspettative firmando il dodecalogo del "Prodi bis" comprendente la realizzazione della Torino-Lione, ha perso in Valsusa ogni credibilità. «Non ci sono governi amici», è lo slogan ormai ventennale del movimento che torna anche stavolta a prevalere nei pronunciamenti, ma più in generale non si ritiene vi siano in campo forze politiche cui sia possibile affidare una qualche rappresentanza delle ragioni contrarie all'Alta velocità. Nonostante ciò non si intende ripetere l'esperienza del 2004, quando venne presentata la lista «Difendiamo il futuro,



NO TAV» alle elezioni provinciali con lo scopo principale, allora, di far parlare della vicenda in un territorio più vasto.

A livello dei Comuni, però, il discorso cambia: stante anche il travaglio delle amministrazioni locali a cui si è assistito negli ultimi mesi, una parte dei militanti dei comitati di valle sente il bisogno di rafforzare una presenza non mediata della posizione NO TAV nei Consigli comunali, e di conseguenza nella Comunità montana, in modo che nel futuro prossimo si possa fronteggiare con maggiore fermezza ogni tentativo di omologazione a millantati accordi.

Vengono così presentate in 12 paesi delle liste civiche “NO TAV”, che rimarranno tra loro collegate attraverso un “Coordinamento Liste Valsusa”. I programmi di queste liste hanno al centro la difesa del territorio e della salute, la salvaguardia dei beni comuni (acqua in primo luogo), una ripresa economica della valle legata ad agricoltura, turismo, energie rinnovabili, forestazione; il tutto in un quadro di democrazia partecipata.

Con il voto le nuove liste civiche acquistano un peso che segnerà profondamente gli sviluppi dei mesi successivi. Sul fronte opposto il centrodestra prevale in due Comuni, Susa e Chiomonte, in cui ricadono territori che sempre più si annunciano come cruciali nelle definizioni in corso del tracciato del TAV.

*Intanto le Comunità montane vengono modificate dall'alto*

Alcune modifiche istituzionali irrompono nell'agenda. Nel quadro di misure di contenimento della spesa pubblica, le Regioni sono chiamate a ridurre il numero degli enti locali “di secondo livello”, quali le Comunità montane. Anche il Consiglio regionale del Piemonte ha pertanto già lavorato, tra la fine del 2008 e agosto 2009, ad accorpare i territori montani per diminuire il numero di sedi, dipendenti e organismi elettivi delle rappresentanze. Nella ridefinizione degli ambiti la bassa Valle di Susa viene accorpata non solo all'alta valle, ma anche alla Val Sangone, di modo che dove vi erano tre Comunità montane ne rimanga solo una che viene a contare ben 43 Comuni. I presidenti uscenti sono nominati commissari per la fase di transizione; tra questi vi è Antonio Ferrentino, che il 7 giugno è stato intanto eletto anche consigliere provinciale nelle liste di SEL e contemporaneamente confermato sindaco di Sant'Antonino di Susa, ma che già da tempo, ormai, è in rotta con il movimento

No TAV, che lo giudica quantomeno un opportunista che ha tradito le aspettative della valle.

Con l'accorpamento il quadro politico della Comunità montana cambia: a una bassa valle a maggioranza storicamente di centro-sinistra e prevalentemente No TAV si mescolano le maggioranze di centrodestra di alta valle e Val Sangone, decisamente Sì TAV, o quanto meno ben disposte ad accettare le compensazioni dell'opera anche perché i loro comuni sono lontani dai tracciati in discussione e dai conseguenti impatti.

In vista delle elezioni del nuovo Consiglio di Comunità e del relativo presidente, fissate per novembre 2009, le segreterie torinesi del PD avanzano la proposta di costituire una maggioranza con il PDL in chiave Sì TAV; gli iscritti valsusini al partito, però, la respingono e perseguono, in alternativa, un'alleanza tra centrosinistra e liste civiche No TAV con la candidatura a presidente di Sandro Plano (PD), che ha appena lasciato la carica di sindaco della città di Susa dopo due mandati. Il Partito democratico torinese e piemontese si infuria e minaccia di espellere coloro che disobbediscono alla linea della "grande coalizione".

### *Il movimento torna a compattarsi*

Nonostante le forti pressioni, il 7 novembre il raggruppamento con le liste No TAV ottiene dalla platea degli elettori, consiglieri comunali e sindaci, la maggioranza nel Consiglio della Comunità montana Valli Susa e Sangone su di un programma con alcuni punti molto chiari: l'opposizione alla nuova ferrovia, il no ai previsti sondaggi, il rifiuto a proseguire con l'attuale Osservatorio di Virano, il no alla seconda canna autostradale del Frejus se serve per il normale esercizio.

Uno dei primi atti che Plano compie in veste di presidente è proporre ai Comuni una delibera che approvi esplicitamente questi 4 punti. Entro fine mese sono una ventina i Consigli comunali che l'approvano.

Anche i comitati No TAV non stanno con le mani in mano.

Nel quinto anniversario della "battaglia del Seghino", che fu contro i sondaggi legati al primo progetto, viene promossa una fiaccolata da Condove a Sant'Antonino per dimostrare l'opposizione popolare anche agli annunciati nuovi sondaggi: si contano 10.000 partecipanti.

Inoltre viene inviata una lettera al coordinatore del progetto europeo, Brinkhorst, con cui si chiarisce che per la nuova Torino-Lione non c'è alcun accordo del Governo italiano con le popolazioni, né vi è alcun atto formale di approvazione di progetti da parte delle istituzioni locali.

A fine novembre dal Parlamento europeo arriva ai comitati una risposta interlocutoria, formalmente riferita alle petizioni presentate negli anni precedenti: è un testo chiaramente suggerito dal Governo italiano, che ripete considerazioni e programmi già ascoltati più volte dalla voce del Commissario Virano. Nel mese seguente, allora, una delegazione di attivisti incontra a Strasburgo un gruppo di deputati di diverse nazionalità e appartenenze politiche ed espone loro, in maniera diretta, il quadro reale della situazione e le immutate posizioni dei cittadini valsusini nei confronti dell'infrastruttura.

*Ai tavoli si va verso un monologo*

In coerenza con le delibere approvate, il nuovo presidente della Comunità montana scrive ai due rappresentanti tecnici della Comunità montana per chiedere loro di uscire dall'Osservatorio. Alla vigilia di Natale i presidenti di Provincia e Regione, allora, convocano i 43 sindaci in Prefettura per imporre la proroga proprio di quei tecnici: più della metà dei primi cittadini sta con Plano e respinge la manovra. I Comuni della bassa Val di Susa rappresentati al tavolo tecnico sono rimasti ormai solo tre, tutti di centrodestra: Chiomonte, Susa e Condove.

Il Governo emette allora un pesante comunicato che finisce per liquidare, in pratica, finanche le parvenze minime di dialogo.

Vi si legge infatti: «la nuova Comunità montana, con riferimento alla nuova linea Torino-Lione non si connota con un profilo di sensibilità politico-istituzionale idoneo a rappresentare il pluralismo delle Comunità locali presenti sul territorio». Di conseguenza si annuncia un nuovo decreto della Presidenza del Consiglio dei ministri che ridefinirà presto le rappresentanze dei territori in Osservatorio: il criterio di selezione tra tutti gli ambiti che corrispondono alle varie alternative di tracciato prevede, questa volta a chiare lettere, di ammettere solo i Comuni «che dichiarino esplicitamente la volontà di partecipare alla miglior realizzazione dell'opera».

## 7. Si torna all'uso della forza

### *La vigilia di un braccio di ferro*

A fine 2009, dunque, ciascuna delle parti si ricolloca più o meno sulle posizioni di partenza; perfino il paesaggio invernale, con la neve, riporta alla mente gli scenari del 2005.

Virano e il Governo, non potendo raccontare questa realtà all'Europa né riconoscerla di fronte all'opinione pubblica, adottano una loro versione ufficiale dei fatti, che manterranno negli anni a venire continuando a recitarla come un *mantra*: il dialogo ha avuto successo e ha portato a un nuovo progetto che stavolta è condiviso dalle popolazioni; restano contrarie solo delle piccole minoranze di facinorosi, spesso neanche valsusini. È, in fondo, un modo di darsi da sé un'implicita autorizzazione a usare la forza.

Il banco di prova di questo atteggiamento muscolare è lì, a scadenza ormai ravvicinata: i carotaggi dei terreni, necessari a completare la progettazione dei nuovi tracciati. Tutti capiscono che un esito positivo di questi lavori, specialmente in Val di Susa, avvalorerebbe la tesi governativa della raggiunta pacificazione.

In Prefettura, a Torino, viene presentato il piano dei sondaggi da effettuare in valle, in città e nella sua prima cintura; le date non sono indicate, ma genericamente definite imminenti.

Da una rapida analisi si capisce quanta cura venga posta nell'individuare come prioritari quelli che hanno la maggior probabilità di poter essere portati a termine, dato l'elevato valore simbolico dell'operazione: sono quasi tutti in zone "protette" in quanto ubicati su sedime ferroviario, o all'interno delle recinzioni di aziende compiacenti.

### *La campagna dei sondaggi nel 2010: scontri, feriti e incendi dolosi*

Dal canto loro i comitati No TAV scelgono, come avevano fatto quattro anni prima, di attrezzarsi a contrastarne alcuni e avviano la costruzione di strutture adatte a presidiare giorno e notte i relativi terreni. Già il 9 gennaio 2010 viene eretta una baracca di cantiere a Susa, presso l'autoporto dell'autostrada A32, dove sono previsti numerosi carotaggi. Proprio lì avviene il primo tentativo di esecuzione: all'alba del 12 si presentano i rappresentanti di LTF accompagnati dai vertici della DIGOS torinese; davanti alla folta presenza

di attivisti, però, desistono dal procedere segnalando che l'impedimento al sondaggio costituisce reato<sup>9</sup>.

Di TAV e di No TAV tornano a parlare i media nazionali.

Altri presidi anti-sondaggi vengono eretti a Sant'Antonino di Susa, in Val Sangone (Rivoli-Villarbasse e Rivalta), a Collegno e Venaria, nella cintura torinese. Si tengono assemblee informative all'Università; sfila un corteo "No TAV, no sondaggi" di 3500 persone a Torino. La campagna di carotaggi durerà in tutto circa sette settimane, nel periodo che va fino a metà marzo; protetti ogni volta da centinaia di agenti, i tecnici riusciranno a effettuarne alcuni tra quelli programmati per la tratta nazionale della futura linea, in Torino e comuni limitrofi. Ma l'obiettivo politico del Governo è realizzarne qualcuno in Val di Susa per dimostrare che ha il pieno controllo della situazione.

La prova di forza in valle avviene alle due di notte del 19 gennaio, quando 1500 agenti delle varie forze scortano in un remoto angolo dell'autoporto di Susa una trivella e si schierano a proteggerne il lavoro. La reazione dei presidianti è quella, alla luce del giorno e poi la sera successiva, di occupare per alcuni minuti l'autostrada. La cosa si ripete l'indomani alla stazione ferroviaria di Chiusa-Condove, dove si verificano le prime cariche della polizia. Entrambi i carotaggi durano un tempo brevissimo e perfino ai giornalisti appare chiaro quanto prevalga l'aspetto mediatico dell'operazione; il Commissario Virano dichiara sui mezzi di informazione che tutto si avvia verso la normalità.

Tutti i lavori sono monitorati da gruppi di militanti del movimento, che la sera aumentano di numero e attuano iniziative di lotta; nasce, tra le altre, la pratica dell'assedio rumoroso alle trivelle, attuato con la battitura dei guard-rail degli svincoli autostradali mediante pietre o bastoni. La tensione continua a salire, giorno dopo giorno.

9. L'episodio frutterà un processo civile a carico di tre persone, che si trovavano in prima fila: Alberto Perino, dei comitati No TAV, Loredana Bellone e Giorgio Vair rispettivamente sindaca e vicesindaco di San Didero. I tre verranno citati per danni da LTF. Quattro anni dopo, il 7 gennaio 2014, saranno condannati in primo grado a pagare in solido circa 214.000 euro con una sentenza che può leggersi nel *Quaderno n. 1* del Controsservatorio Valsusa (*Come si reprime un movimento: il caso TAV*, a cura di L. Pepino, Intra Moenia, Napoli, 2014, p. 90). Contro questo abnorme deterrente alla mobilitazione partirà una sottoscrizione nel movimento No TAV che in tutta Italia raccoglie in un mese e mezzo circa 300.000 euro.

Sabato 23 gennaio a Susa sfilava una manifestazione di 40.000 persone con lo slogan "Fuori le mafie dalla Valsusa". Alle tre della notte successiva un incendio di stampo mafioso distrugge lo storico presidio di Borgone, lontano da tutte le zone di sondaggio; la firma lasciata sul posto è "SI TAV". Una settimana dopo tocca al presidio di Bruzolo, anch'esso eretto nell'estate 2005. Le indagini seguite alle rispettive denunce non approderanno mai a nulla.

Anche a febbraio proseguono alcuni carotaggi nei pressi dell'aeroporto e le relative serate di lotta con scaramucce e qualche carica; ma la sera del 17, in località Coldimosso, sempre vicino a Susa, avviene qualcosa di più grave. Sulla neve, tra prati e boschi, la polizia insegue i manifestanti e ne ferisce seriamente due: un ragazzo e una signora di 46 anni vengono picchiati con durezza a seguito di una sfortunata caduta durante la fuga. È l'episodio che provoca un'ampia mobilitazione della popolazione con blocchi di strade statali, autostrada e ferrovia. Le trivelle vengono frettolosamente smontate e portate via.

Dall'indomani si ripete quanto già visto a Venaus nel 2005, con fiaccolate e assemblee molto partecipate contro le violenze della polizia.

In questo clima la politica, che la gente sente ogni giorno più prevaricante e distante per la progressiva restrizione degli spazi di democrazia e per i sempre più numerosi episodi di corruzione e malaffare, finisce per dare il peggio di sé.

A fine marzo del 2010 si svolgono le elezioni regionali piemontesi, che decretano il cambio di maggioranza: a Mercedes Bresso, centrosinistra, succede Roberto Cota, centrodestra. Da subito il risultato diventa oggetto di un ricorso al TAR, in quanto determinato dal concorso di liste civetta presentate con il supporto di firme palesemente false. La giustizia amministrativa si pronuncerà definitivamente solo a gennaio 2014, annullando l'esito del 2010 e disponendo nuove elezioni; si concluderanno così quattro anni di governo regionale fondato, di fatto, su una truffa alla democrazia.

## 8. Barricate di carta contro progetti frettolosi

Il 29 gennaio 2010, mentre la tensione per la campagna dei sondaggi è alta, l'Osservatorio sulla Torino-Lione, o meglio ciò che resta dell'organismo dopo che praticamente tutti i Comuni della

bassa Val di Susa ne sono usciti, approva il “miglior tracciato” per la nuova ferrovia.

*Caratteristiche comuni dei nuovi progetti*

I capisaldi sono abbastanza ben definiti per la tratta internazionale: uscita del tunnel di base a Susa, con la stazione internazionale, poi tutto il percorso in Val di Susa, quasi interamente in galleria; per la tratta nazionale rimangono ancora alcune alternative da sciogliere: il collegamento allo scalo di Orbassano sotto la collina morenica e la gronda intorno al nodo di Torino. Si ricava l'impressione che RFI, Rete ferroviaria italiana, continui a mantenere le sue note riserve circa le priorità, più politiche che tecniche, di Regione e Provincia per questi segmenti italiani della linea.

Virano propaganda insistentemente sui media la bontà del risultato raggiunto dal suo Osservatorio, sia in termini di mediazione con le posizioni dei sindaci, sia per il minor impatto ambientale dei nuovi tracciati: l'essere passati dalla sponda sinistra a quella destra della Dora Riparia secondo il commissario governativo mette al riparo dai rischi di amianto e uranio. In realtà, anche su questo piano, non è credibile che lo spostamento di versante consistente in poche centinaia di metri significhi trovare una situazione radicalmente diversa sul piano geologico. È noto che proprio al nuovo imbocco del tunnel di base nei pressi di Susa è attesa la presenza di rocce amiantifere per almeno 400 metri di scavo.

Nell'approssimarsi della data di presentazione ufficiale dei nuovi progetti per il TAV, sia la Comunità montana Valli Susa e Sangone, sia le maggiori associazioni ambientaliste (WWF, Pro Natura, Legambiente e Italia Nostra) si dotano di una propria commissione tecnica a cui affidare l'analisi degli elaborati e la redazione delle osservazioni inerenti la Valutazione di impatto ambientale. Delle commissioni fanno parte esperti di trasporti, di appalti e contrattualistica, ingegneri civili e ambientali, naturalisti, archeologi, geologi, medici; vengono dalle fila di docenti e scienziati da sempre appartenenti al movimento No TAV.

Arriva il momento dell'avvio dei procedimenti, con la pubblicazione sui maggiori quotidiani dell'avviso di procedimento finalizzato alla dichiarazione di pubblica utilità.

Il 18 maggio è la volta del *progetto definitivo* per la galleria di Chiomonte redatto da LTF.

Il 10 agosto, in piene ferie estive, tocca al progetto preliminare per la tratta internazionale “Chiusa San Michele- Saint Jean de Maurienne”, anche questo firmato LTF.

Per il terzo e ultimo progetto, quello preliminare della tratta nazionale da Chiusa San Michele a Settimo torinese, RFI-Italferr si farà attendere fino a marzo 2011.

Già al momento della presentazione si capisce che le formalità adottate sottintendono un atteggiamento, certo non nuovo, ma semmai più marcato, di voluto autoritarismo, di scarsa trasparenza procedurale se non proprio di arbitrarità.

La prima anomalia è l’apertura dei procedimenti approvativi secondo le regole della legge Obiettivo: nel 2006 la Torino-Lione era stata stralciata dall’elenco delle opere sottoposte a quella legge e nel tempo intercorso non vi è stato alcun provvedimento che l’abbia reinserita.

Ma ce n’è una seconda, comune a tutti e tre i progetti: la Valutazione di impatto ambientale dovrebbe essere effettuata sull’intera infrastruttura, mentre LTF e RFI, contravvenendo alle norme europee e dello stesso Ministero dell’ambiente, avviano separatamente tre distinte procedure, una per ogni singolo progetto, il che non consente di tener conto di effetti cumulativi specie nelle zone di sovrapposizione delle tratte o in relazione alle funzionalità globali dell’opera.

Una diffusa leggerezza nel sottovalutare le esigenze di completezza, consistenza e rispondenza ai requisiti di legge caratterizza la generalità dei documenti.

Contro queste anomalie e contro i pesanti impatti ambientali insiti nei progetti, gli enti locali e le organizzazioni di cittadini intraprendono tutte le possibili azioni legali e amministrative di contrasto, erigendo quelle che nel movimento NO TAV vengono battezzate le “barricate di carta”.

### *Progetto della galleria della Maddalena di Chiomonte*

Oltre a presentare le anomalie già citate, il progetto per la galleria di Chiomonte, con un ulteriore arbitrio, viene presentato direttamente in veste definitiva, saltando il ciclo della versione preliminare: in pratica la nuova stesura viene giustificata come “variante”



del precedente progetto di Venaus, nonostante ora l'opera sia ben diversa, si trovi addirittura in un'altra valle (Val Clarea anziché Val Cenischia) e quindi impatti su un diverso ambiente, con la presenza di peculiarità differenti, quali le interferenze con un sito archeologico (villaggio neolitico della Maddalena) e numerose vigne pregiate. E poi c'è un ulteriore "dettaglio" trascurato: comporta un raddoppio dei costi.

È molto probabile che la ragione dell'anomalia procedurale stia nella convenienza per LTF di poter ri-affidare l'appalto, senza nuova gara e senza pagare penali, alle ditte che avevano vinto a Venaus cinque anni prima con la CMC di Ravenna a capo-fila.

Su queste questioni reagisce subito la Comunità montana, che già a fine giugno presenta un esposto indirizzato a Corte dei Conti, Consiglio di Stato, Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, Autorità garante della concorrenza di mercato e alla Commissione europea. Non avrà alcun seguito (<http://www.notavtorino.org/documenti/esposto-cmvss-su-madda-29-6-10.pdf>).

Le associazioni ambientaliste presentano, a metà luglio, le loro "osservazioni al progetto" secondo quanto previsto dal procedimento di VIA; oltre a sottolineare le anomalie procedurali già evidenziate dalla Comunità montana, queste osservazioni ne mettono in luce una ulteriore: la mancata considerazione degli impatti cumulativi prodotti sull'ambiente dalle tre diverse fasi di vita dell'opera, che dovrebbe avere in un primo tempo la funzione di scavo geognostico, in una seconda fase il ruolo di galleria di servizio per la realizzazione del tunnel di base (fronte di scavo e smistamento dei materiali di risulta) e un ultimo utilizzo, definitivo, come galleria di sicurezza.

Le osservazioni non mancano di segnalare anche una sessantina di rilievi puntuali, relativi a carenze, elusioni e omissioni nella documentazione redatta.

Del tutto analoghe sono le osservazioni presentate parallelamente dalla Comunità montana.

Nonostante siano state sollevate questioni tanto rilevanti, a ottobre la Regione esprime parere favorevole. Si tratta con tutta evidenza di una decisione di natura politica, posto che la delibera regionale reca in allegato un complesso di circa 70 corposi rilievi tecnici inerenti omissioni di parti, mancato adeguamento a norme di legge, lacune riguardo la sicurezza del cantiere, esposizione solo parziale dei costi.

Con così tante mancanze un progetto *definitivo* avrebbe dovuto essere respinto.

Invece, ad aprile 2011 anche il CIPE, Comitato interministeriale per la programmazione economica, ne delibera l'approvazione prevedendo una spesa di 143 milioni di euro; anche qui l'ok è subordinato a ben 128 tra prescrizioni e raccomandazioni da recepire nel successivo progetto *esecutivo*, documento base della realizzazione della galleria.

A tre anni dall'inizio dei lavori alla Maddalena di Chiomonte non è mai stato esibito da LTF un progetto definitivo, la cui consultazione è stata più volte richiesta da cittadini, enti locali, parlamentari della Repubblica.

Sia la Comunità montana, sia le associazioni ambientaliste impugnano la delibera del CIPE, presentando ricorso al TAR del Lazio. Dopo circa tre anni, il 28 febbraio 2014, a scavo ampiamente avviato in un cantiere-fortino sorvegliato da esercito, polizia, carabinieri e Guardia di finanza, il TAR respinge entrambi i ricorsi *in quanto infondati*.

### *I progetti della tratta internazionale alla prova della crisi economica*

La porzione italiana della tratta internazionale va dal confine di Stato, che si trova 12 km all'interno del tunnel di base, fino a Chiusa San Michele.

La prima versione di preliminare presentata da LTF è mancante di alcune parti, ad esempio dell'analisi costi-benefici, di un piano finanziario, di valutazioni comparative con ipotesi alternative, in particolare con la cosiddetta "opzione zero" (ossia l'ipotesi di non realizzare la linea).

Le Osservazioni per la VIA presentate nei primi giorni di ottobre 2010 da associazioni ambientaliste e Comunità montana vertono in gran parte su questa incompletezza.

Il 24 gennaio 2011 un avviso di LTF sui quotidiani informa che sono state depositate in Regione delle integrazioni progettuali, che però si riveleranno non rispondenti alle esigenze segnalate.

A fine aprile 2011 la Regione, anche stavolta, rilascia parere positivo subordinandolo (ma chi mai verificherà davvero?) a 157 prescrizioni e raccomandazioni.

Nonostante una formale diffida delle associazioni ambientaliste, il CIPE approverà, con 222 prescrizioni, il progetto preliminare

il 3 agosto 2011, quando ormai la Val di Susa, come vedremo, sarà nuovamente militarizzata.

Il 12 gennaio 2012 la Comunità montana ricorre al TAR del Lazio per chiedere l'annullamento della delibera CIPE; ad oggi, settembre 2014, si è ancora in attesa della sentenza.

Con l'ormai consueta arroganza, senza aspettare affatto gli esiti geognostici della galleria di Chiomonte, ad aprile 2013 viene presentato il progetto definitivo per la tratta internazionale. Il nuovo elaborato presenta differenze eclatanti dal preliminare, e viene battezzato da Virano "progetto low-cost" con evidenti intenti pubblicitari.

Il ridimensionamento ha ragioni evidenti: nel 2013 la crisi economica mondiale compie ormai cinque anni e costringe tutti a prendere atto che le risorse scarseggiano, specie nei Paesi del sud Europa; il Portogallo ha rinunciato all'Alta velocità ferroviaria, la Spagna ha ridotto di molto i suoi programmi per queste linee, la Francia si mostra sempre più dubbiosa sull'effettiva priorità del nuovo collegamento Lione-Torino dal costo, a preventivo, di 26 miliardi e rinvia la realizzazione della propria tratta nazionale a data da destinarsi, comunque non prima del 2035.

Anche Virano, a questo punto, introduce il concetto di "fasaggio" nella realizzazione dell'opera sul lato italiano: per il momento della tratta internazionale si costruirà il tunnel di base (che consente di incassare il contributo UE) e la stazione di Susa (che non compariva nel preliminare) mentre si continuerà a utilizzare, per il restante percorso, la linea storica opportunamente adeguata.

Tutto il resto viene rinviato, anche da noi, al 2035.

Il progetto definitivo, dunque, al momento costa meno perché si costruisce solo una parte di linea nuova: tutti intravedono in questo approccio la filosofia degli eterni cantieri che caratterizza in Italia opere infinite come l'emblematica autostrada Salerno-Reggio Calabria: realizzare intanto qualche segmento di infrastruttura renderà più facile in futuro ottenere l'approvazione delle tratte di completamento, pescando finanziamenti dal pozzo senza fondo dei denari pubblici in modo diluito nel tempo.

Anche nella versione riveduta e ridotta, la realizzazione della tratta internazionale produrrebbe comunque per anni un fortissimo impatto dei lavori sul territorio, in particolare sulla piana tra Susa e Bussoleno, comportando lo sconvolgimento di tutte le infra-

strutture preesistenti, la costruzione di una nuova galleria, di nuovi ponti sulla Dora oltre, ovviamente, alla bizzarra stazione internazionale del TAV da 48 milioni progettata dall'archistar giapponese Kengo Kuma.

Tutto ciò è ben chiaro ai No TAV e allarma i cittadini della zona, in particolare della frazione San Giuliano di Susa, che vedono minacciate le proprie case.

### *L'evanescente progetto della tratta nazionale*

Gli elaborati del terzo progetto, il preliminare della tratta nazionale, vengono pubblicati da RFI-Italferr, a marzo 2011: appare subito chiaro che sono molto approssimativi e generici, tanto da non soddisfare in alcun modo i requisiti formali e tecnici che sono stabiliti dal Codice appalti. Le associazioni ambientaliste scrivono ai Ministeri competenti e alla Regione Piemonte chiedendo che si annulli l'iter appena avviato e che il progetto venga successivamente ripresentato.

Le osservazioni della Comunità montana ribadiscono le stesse rivendicazioni.

Il Ministero dell'ambiente riduce il tutto a una semplice richiesta ai progettisti di produrre integrazioni sui 36 punti maggiormente carenti; cosa che RFI-Italferr concluderà, con risposte ancora insufficienti, a metà febbraio 2012.

Con un approccio più da studio di fattibilità che da progetto, dunque, il preliminare disegna il tracciato da Chiusa San Michele a Torino-Settimo comprendente due gallerie: una sotto la collina morenica tra Rosta e Rivoli per collegare lo scalo di Orbassano e una per la gronda intorno al nodo del capoluogo. Quest'ultima è prevista effettivamente tutta in galleria, ma, sorprendentemente, a una profondità tale (fino a oltre 60 metri) da non potervi realizzare congiuntamente gli altri livelli superficiali del "Wafer" multimodale di corso Marche tanto agognato da Comune di Torino, Provincia e Regione.

Uno dei pochi capitoli pregevoli all'interno della documentazione progettuale è quello riguardante lo studio dell'inquinamento che genererebbero i vari cantieri disseminati tra Chiusa San Michele e Torino: si evidenzia un pesante impatto di ossidi di azoto e polveri sottili e sottilissime sulla salute degli abitanti delle zone interessate, e perfino su pazienti, utenti e personale dell'ospedale di Rivoli.

Dall'Osservatorio Virano esce l'incredibile dichiarazione che se lo studio in questione presenta risultati eclatanti è per via di un errore nei dati di partenza (*sic!*).

Sui rischi per la salute derivanti dai nuovi progetti il Coordinamento sanitario della Val di Susa (arrivato a contare ben 129 medici e 183 operatori sanitari) fa stampare manifesti e pieghevoli che espone ai pazienti in tutti gli ambulatori, ospedali e farmacie della valle (<http://controsservatoriovalsusa.org/images/129-medici.jpg>).

Quando, ad aprile 2013, sarà partorito il "progetto low-cost", di fatto verrà messa in mora la realizzazione dell'intera tratta nazionale, anche se Virano qua e là cercherà di far intendere che si scaveranno comunque le gallerie della collina morenica e della gronda torinese come adattamento della linea storica.

Di fatto a tutt'oggi non si ha alcuna approvazione formale di progetti per la tratta nazionale.

## 9. L'opposizione si rafforza e nasce un fronte europeo

L'impiego della forza nel realizzare i sondaggi da un lato, e le modalità di imposizione di nuovi progetti frettolosi dall'altro, producono l'effetto di ricompattare le fila del movimento No TAV: comitati, sindaci e tecnici superano le frizioni che avevano caratterizzato le vicende della partecipazione all'Osservatorio ai tempi di Ferrentino e tornano a operare in sinergia, ognuno nel proprio ruolo.

### *La Val di Susa è ormai nota in ambito internazionale*

A fine 2005, con i fatti di Venaus la Val di Susa era diventata una questione nazionale; ora, nel periodo degli scontri per i sondaggi, si muovono i primi passi sul piano internazionale verso la formalizzazione di rapporti tra oppositori all'Alta velocità.

Proprio sabato 23 gennaio 2010, mentre a Susa si svolge la grande manifestazione popolare, a Hendaye, sull'estremità atlantica dei Pirenei francesi, una delegazione dei comitati No TAV italiani incontra alcuni collettivi di Spagna e Francia impegnati nella lotta contro altre linee ferroviarie veloci ritenute non necessarie.

Constatando le molte analogie nei meccanismi di imposizione di nuove infrastrutture e, per contro, l'identità degli obiettivi di lotta degli oppositori in difesa dell'ambiente, della salute e dei diritti di

partecipazione delle popolazioni, in quella sede viene redatto un documento comune, che prende il nome di “Carta di Hendaye”<sup>10</sup>. Il documento chiede all’Unione europea una profonda revisione della strategia in materia di trasporto (TEN-T) commisurando le realizzazioni a effettive e veritiere previsioni di traffico, e rivendica ovunque sia possibile l’alternativa di ammodernare le linee esistenti come soluzione meno impattante e meno dispendiosa, che consente di liberare risorse per il trasporto pubblico pendolare.

La carta viene firmata da oltre 160 comitati e associazioni e rappresenta il primo passo di un’aggregazione che in pochi anni supererà gli stessi confini europei e l’ambito specifico dell’Alta velocità ferroviaria per trattare, più ampiamente e più in generale, di Grandi opere inutili e imposte.

A maggio 2010 una delegazione della nuova rete internazionale dei comitati, insieme ad amministratori locali della Val di Susa, consegna a Strasburgo a 13 parlamentari europei la Carta di Hendaye e incontra la presidente della Commissione petizioni a cui fornisce un’ampia raccolta di documenti che comprovano la mancanza del consenso della valle italiana, dei suoi abitanti e degli eletti negli enti locali, all’operato dell’Osservatorio governativo guidato da Virano.

### *Un autunno 2010 denso di iniziative dei comitati*

Nell’arco di un mese, tra settembre e ottobre 2010, i comitati promuovono tre marce nei territori interessati dai nuovi progetti: la Chiomonte-Giaglione, la Rivalta-Rivoli e infine, insieme agli amministratori locali, la Vaie-Sant’Ambrogio. Quest’ultima registra la partecipazione di circa 50.000 persone.

Intanto proprio a Vaie, sui terreni interessati dal progetto della tratta internazionale, inizia la costruzione di un nuovo presidio permanente che sarà inaugurato il 17 ottobre. Anche Borgone ha un nuovo presidio, ricostruito dopo l’incendio doloso che aveva distrutto il precedente. Entrambe le strutture assumono il ruolo di importante punto di riferimento per la base popolare del movimento e sede di accoglienza di visitatori provenienti da lontano.

A fine ottobre, poi, viene avviata la realizzazione della “Baita Clarea” in località Maddalena di Chiomonte, sui terreni destina-

10. <http://www.notavtorino.org/documenti/cart-hendaye-it-23-1-10.pdf>.

ti all'installazione del primo cantiere per il TAV, ossia quello della galleria geognostica; il presidio è un piccolo edificio costruito con materiali naturali del luogo, legno e pietra, che in futuro potrà, nelle intenzioni del movimento NO TAV, fungere da posto tappa sul sentiero della via Francigena presso cui è situato<sup>11</sup>.

L'inaugurazione avviene l'8 dicembre, quinto anniversario della "riconquista" dei terreni a Venaus.

*Delibere comunali fermamente contrarie ai nuovi progetti*

In questo stesso periodo di inizio autunno i 23 Comuni della bassa Valle di Susa approvano specifiche delibere con netto parere contrario ai nuovi progetti del TAV e alla galleria geognostica con l'intento di inviarle a Bruxelles.

Di fronte a questa ennesima conferma dell'opposizione della popolazione e degli enti locali, il Commissario Virano, la Regione e la Provincia, su formale incarico del Governo, stabiliscono la composizione della delegazione al futuro incontro del Tavolo politico di Palazzo Chigi: la lista contempla un solo sindaco in rappresentanza dei 23 Comuni contrari della bassa Valle, ma tutti e tre quelli dei Comuni favorevoli; inoltre inserisce i primi cittadini di Claviere e Giaveno, località assolutamente distanti dai nuovi tracciati dei progetti.

Dai primi cittadini esclusi partono lettere indirizzate al Presidente della Repubblica Napolitano, al capo del Governo Berlusconi, al presidente piemontese Cota e della Provincia Saitta. Vi si legge: «Assistiamo preoccupati alla proposta della Regione Piemonte e della Provincia di Torino di costituzione di un tavolo istituzionale nel quale i rappresentanti delle realtà locali sono "cooptati" direttamente da questi enti con criteri indefiniti salvo l'adesione al progetto TAV, quasi che questa infrastruttura sia diventata una sorta di frontiera tra Comuni amici e Comuni nemici. Ci pare questo un brutto episodio, purtroppo non isolato, di mancanza di rispetto istituzionale e di concezione sbagliata della democrazia».

11. A tempo di record assoluto, per l'Italia, la baita viene dichiarata abusiva e sequestrata; gli attivisti termineranno ugualmente il manufatto e inizieranno a utilizzarlo: una decina di loro subirà un processo penale con condanne, nel 2014, fino a nove mesi.

Il 3 maggio 2011 si terrà, dopo molti rinvii, il Tavolo politico a Roma: una ventina di sindaci sarà là a manifestare il suo dissenso con un presidio fuori da Palazzo Chigi, fronteggiata da duecento poliziotti con casco e manganello.



Nella cartina sono ombreggiati i territori dei Comuni che si oppongono al TAV, il cui tracciato, definito dai nuovi progetti, è rappresentato dalla linea che li attraversa.

## 10. L'Europa non è dei cittadini

### *Il muro di gomma della Commissione petizioni*

Contro ogni evidenza documentale, la Commissione petizioni dell'Unione europea si attesta sulle dichiarazioni di Virano che raccontano di un'opposizione ormai scomparsa.

Il 29 e 30 settembre 2010, a Bruxelles, la Commissione riceve in audizione i primi firmatari delle petizioni presentate negli anni precedenti. Per i No TAV è una nuova opportunità per testimoniare all'istituzione europea l'assenza di consenso della popolazione e delle amministrazioni ai progetti dell'opera, ma la Commissione non vuole ascoltare questa realtà, e risponde con le argomentazioni trasmesse dal Commissario di Governo italiano, secondo cui tutte le divergenze sono appianate e si procede per il meglio. Anche nella Relazione annuale d'attività 2009-2010 del Coordinatore europeo



del progetto TEN-T, Laurens Jan Brinkhorst, si parla di un pieno accordo, in Italia, tra Governo e Comuni interessati.

I firmatari delle petizioni inviano allora una lettera alla UE per chiedere «un urgente intervento ispettivo europeo presso l'Osservatorio della Torino-Lione per constatare la totale mancanza di documentazione politico/amministrativa a supporto dell'asserita condivisione degli enti locali dichiarata nel documento di Pra Catinat».

La richiesta verrà ignorata dalla Commissione petizioni.

Il 13 dicembre 2010 il Presidente della Comunità montana e una delegazione di sindaci si recano a Bruxelles, dove consegnano a Jean-Eric Parquet, direttore Mobilità e Trasporti della Commissione europea, le recenti delibere degli enti locali valsusini, nel frattempo diventate 26, che confermano per l'ennesima volta la contrarietà ai progetti dell'opera, corroborate da un poderoso dossier tecnico contenente le relative motivazioni<sup>12</sup>. Anche di queste non si terrà conto.

*Ai cittadini viene negato, nei fatti, perfino il diritto di accesso ai documenti*

L'incontro di settembre a Bruxelles offre ai rappresentanti dei cittadini valsusini anche l'occasione di denunciare che le istituzioni comunitarie, violando lo stesso regolamento europeo, non forniscono la documentazione richiesta: il riferimento è ai dossier di candidatura presentati dai ministri italiano e francese nel 2007.

L'incredibile risposta su questo punto è che i file in questione sono scomparsi dagli archivi di Bruxelles (*sic!*).

Qualcosa di simile, sul piano dei diritti di accesso alla documentazione, avviene anche con l'Osservatorio tecnico.

Nel 2008 il TAR Piemonte aveva accolto il ricorso di alcuni cittadini che chiedevano di poter visionare i documenti, negati dall'Osservatorio, inerenti il carteggio dell'organismo governativo con i Comuni valsusini in materia ambientale<sup>13</sup>.

In applicazione della sentenza, ben due anni e mezzo dopo, il Commissario Virano riceve una delegazione di No TAV a cui mostra alcune delle carte, che non recano ovviamente traccia di atti politico-amministrativi di condivisione della progettazione TAV; mancano però alcuni documenti importanti, che Virano sostiene

12. <http://www.notavtorino.org/documenti/dossier-ammin-a-brux-13-12-10.html>.

13. In forza del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 195 «Attuazione della Direttiva 2003/4/CE sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale».

essere custoditi negli uffici di Roma della “Struttura di Missione”. Questi ultimi non verranno mai messi a disposizione.

## 11. La retorica dell'opera che dà lavoro

*L'obiettivo di erodere il consenso al movimento*

La strategia di esclusione dei dissidenti dalle sedi di dialogo non porta il risultato che i proponenti speravano, ossia la rassegnazione della valle; la reiterata campagna mediatica che parla di una sostanziale condivisione dei progetti da parte dei valsusini, salvo sparute minoranze di irriducibili, è quotidianamente smentita dall'esito delle iniziative di mobilitazione del movimento NO TAV.

Il Commissario di governo, Virano, grazie al suo accesso privilegiato ai principali organi di informazione e al sostegno bipartisan dei partiti, potenzia la comunicazione diretta con i cittadini per tentare di sottrarre consenso al movimento.

Il messaggio centrale della campagna di massa continua ad essere “la nuova Torino-Lione porta benefici al territorio attraversato”, ma questa volta è reso più articolato: la fase di realizzazione dell'opera porta in valle investimenti per le compensazioni, ma soprattutto il lavoro; la fase di esercizio sarà il motore di sviluppo essenziale per la futura economia.

Sono argomenti che si ritiene possano far presa nella situazione del momento.

La crisi economica internazionale iniziata nel 2008 incide pesantemente anche sul territorio torinese: chiudono molte delle piccole aziende manifatturiere e la disoccupazione tocca livelli drammatici; il taglio delle risorse agli enti locali, anche qui, porta le amministrazioni comunali verso una condizione di paralisi degli investimenti.

In questa situazione i promotori della nuova ferrovia sperano che appalti assegnati a imprese della valle e compensazioni di forte entità ai Comuni possano essere la chiave di risoluzione del conflitto che non si placa. È la cosiddetta strategia di *accompagnamento dell'opera*.

Sulla scorta dell'esempio francese della *Démarche Grand Chantier*, che pretende di massimizzare le ricadute positive di grandi cantieri, appunto, sul territorio in cui sono insediati, Virano promette alla valle non solo che i lavori verranno assegnati ad imprese locali,

ma che anche per il vitto e l'alloggio gli esterni utilizzeranno ristoranti e alberghi della valle, che verranno ristrutturare borgate alpine abbandonate per ospitare maestranze...

Con questi scopi verrà approvata in Consiglio regionale (aprile 2011) la legge 85 «Promozione di interventi a favore dei territori interessati dalla realizzazione di grandi infrastrutture. Cantieri - Sviluppo - Territorio».

Riprende, in parte, l'idea che era già stata ventilata tre anni prima nel "Piano di sviluppo strategico" della Provincia, rimasta però sempre lettera morta.

I No TAV valsusini, comunque, non si fanno incantare da lusinghe e blandizie, memori ancora una volta dell'esperienza negativa di tante promesse, simili e mai mantenute, legate alla realizzazione dell'autostrada A32. Pongono una domanda, a loro avviso retorica: e se gli accompagnatori principali dell'opera, come usa in questa nostra Italia, fossero il malaffare e la mafia?

*I No TAV lanciano la campagna «C'è lavoro e lavoro»*

In sintonia con la campagna di offerta locale di lavoro, a maggio 2011 LTF invita quattro imprese di Susa a partecipare agli appalti, senza gara, per la posa delle recinzioni e la preparazione dell'area di cantiere a Maddalena di Chiomonte. Con una trattativa privata ne vengono scelte due: la Italcoge dei fratelli Lazzaro e la Martina Service, che porta il cognome dei gemelli titolari; insieme costituiscono un'Associazione temporanea d'impresa (ATI).

Si tratta di due aziende familiari molto note in valle, incappate in fallimenti seguiti da successive riaperture con intestazione a parenti diversi: proprio poco dopo l'assegnazione dei lavori l'Italcoge viene dichiarata fallita dal Tribunale di Torino e dalle sue ceneri nasce l'Italcostruzioni; la Martina s.r.l., che era fallita già nel 2009, alla vigilia dell'assegnazione dei lavori per la Maddalena si ricostituisce, con singolare tempismo, come Martina Service.

L'ATI viene adeguata alle novità post-fallimentari e rimane assegnataria dell'appalto.

L'anno successivo i fratelli Martina sono condannati per bancarotta fraudolenta.

L'Italcoge oltretutto, e i valsusini se lo ricordano bene, aveva già avuto guai giudiziari fin dal 1988 per corruzione, emissione di fatture false, appalti truccati, truffa sui contributi regionali.

Contro questo poco edificante esempio di “accompagnamento dell’opera” in valle, i comitati No TAV lanciano la campagna “c’è lavoro e lavoro”: raccolgono informazioni circostanziate sulle imprese e pubblicano sui propri siti web dei corposi dossier che ne descrivono i curricula trascorsi e le stranezze del presente.

Lo slogan che dà il nome alla campagna racchiude un concetto caro al movimento: non è un buon lavoro quello che contribuisce a realizzare un’opera inutile, pesantissima per le casse pubbliche e potenzialmente devastante per l’ambiente della valle; c’è invece modo di creare occupazione con un lavoro buono che realizza piccole opere di manutenzione del territorio, che crea filiere corte per i prodotti locali, che valorizza il patrimonio archeologico e le attrattive turistiche... insomma un lavoro che privilegia l’uomo e l’ambiente, in un modello di economia opposto a quello delle grandi opere e della crescita infinita.

I valori e gli obiettivi che sono alla base di questo diverso modello si sono infatti affermati nella collettività che si riconosce nelle posizioni No TAV e poco a poco sono diventati patrimonio comune, tanto che intorno a essi si costituisce un’associazione di imprenditori chiamata Etnomia, nome che unisce etica a economia.

*I No TAV lanciano la campagna «TAV uguale mafia»*

La mattina del 27 giugno 2011, come vedremo meglio in seguito, la polizia sgombera violentemente i No TAV dalla Maddalena di Chiomonte; lo fa con l’ausilio di ruspe dell’Italcoge che precedono i plotoni di agenti abbattendo barricate erette a difesa del presidio.

All’indirizzo di quelle ruspe i valligiani anziani gridano, non a caso, “mafia, mafia!”

La fama della famiglia Lazzaro tra la popolazione è quella di gente che, arrivata in valle, ha presto messo in atto meccanismi di relazione e di imprenditoria molto simili a quelli tipici delle organizzazioni malavitose.

La cronaca giudiziaria dà in quegli stessi giorni ragione alle valutazioni popolari: l’inchiesta “Minotauro” sulla presenza della ’ndrangheta nel Torinese mette in luce rapporti anche stretti dell’Italcoge con il boss Iaria, domiciliato nel Canavese, col quale peraltro anche i Martina ebbero “incontri di affari”.

È infine recentissima (luglio 2014) la nuova inchiesta denominata “operazione San Michele” secondo cui Ferdinando Lazzaro, nei

momenti fallimentari della sua Italcoge, ha introdotto nel cantiere TAV di Chiomonte l'impresa dello 'ndranghetista Giovanni Toro, uso a smaltire illecitamente rifiuti tossici nel calcestruzzo e negli asfalti, che ha così potuto eseguire lavori senza avere alcun contratto. Come può LTF consentire a un imprenditore da tempo sulla bocca di tutti per i suoi oscuri trascorsi in questo campo di spadroneggiare in cantiere?

Pure in questo caso lo slogan della campagna "TAV uguale mafia" nasce, oltre che dai casi specifici di valle, anche da una denuncia più ampia dei fenomeni di corruzione ormai generalizzata nel sistema politico-imprenditoriale e di presenza ormai costante della malavita organizzata nei grandi cantieri, specie delle opere pubbliche. Da anni aumentano vertiginosamente le notizie di malaffare in questi ambiti: oltre ai numerosi episodi verificatisi in sede di costruzione della rete ad Alta velocità, oggi arrivano conferme eclatanti dai casi MOSE di Venezia ed Expo 2015 di Milano.

### *Le priorità nell'impiego dei soldi pubblici*

Le politiche di austerità conseguenti alla crisi del debito portano, in Val di Susa come in tutta Italia, a tagli alle pensioni e al welfare, a provvedimenti di chiusura di ospedali, al degrado degli edifici scolastici come dell'assetto idro-geologico del territorio per mancanza di manutenzione.

Coerentemente con il modello alternativo di economia a cui fanno riferimento, a questo proposito i No TAV scrivono e ripetono, in mille occasioni: «no a spendere decine di miliardi di euro pubblici in un'opera non necessaria; si a destinare queste risorse a scuola, sanità, pensioni, piccole opere che generano molta più occupazione che non le infrastrutture ad alta intensità di capitale»<sup>14</sup>.

Sull'altro fronte i teorici a oltranza dell'accompagnamento dell'opera arrivano a concepire una scandalosa proposta di baratto che suona più o meno così: se si fa il TAV arrivano in valle le risorse per tenere aperti i reparti dell'ospedale di Susa, per riparare le scuole, per mettere in sicurezza i versanti.

14. Si calcola che opere come il TAV producano circa 0,7 posti di lavoro per milione investito, mentre la riqualificazione energetica degli edifici ne genererebbe circa 13, ossia quasi venti volte tanto.

Anche questo nuovo, sconcertante travestimento delle *compensazioni* viene respinto con sdegno e gli amministratori locali rivendicano il diritto dei territori ai servizi che vengono tagliati, a prescindere da qualsiasi eventuale opera.

Falliscono, dunque, anche i grotteschi tentativi di accompagnamento del TAV in Val di Susa.

## 12. E alla fine è solo un problema di ordine pubblico

### *Il salto di qualità*

Ai primi di maggio 2011 si riunisce dunque, dopo vari rinvii, il Tavolo politico a cui è invitata la delegazione “blindata” dei territori.

La decisione conclusiva di Palazzo Chigi è l'avvio dei lavori per la galleria geognostica entro giugno, previo l'apposito bando di LTF riservato a imprese della Val di Susa.

La risposta dei comitati è la dichiarazione di mobilitazione permanente, con l'installazione di un campeggio per il quale viene pagato il “plateatico” al Comune di Chiomonte: è l'esperienza che sarà nota col nome di “Libera Repubblica della Maddalena”.

Il presidio ininterrotto durerà un mese, respingendo blandi tentativi di posa di recinzioni nell'area.

I segnali di un'imminente azione in grande stile si susseguono però rapidamente: il primo giugno LTF invia ai proprietari dei terreni le raccomandate inerenti l'occupazione del suolo; dall'inizio della terza decade si registra la progressiva sistemazione in molti alberghi della provincia di nutriti contingenti di polizia, carabinieri e Guardia di finanza.

Un «Appello per la democrazia e il rispetto della legalità in Val di Susa», in cui si denuncia la militarizzazione della valle e la riduzione della protesta a un problema di ordine pubblico, riceve in pochi giorni migliaia di adesioni da tutto il Paese.

La sera del 26 si ha ormai la certezza che stia per avvenire il tentativo di sgombero dell'area e, dopo una fiaccolata, circa mille persone rimangono a vegliare nel campeggio; la mattina seguente vedrà svolgersi l'azione militare.

Dalla cronaca dei siti web No TAV:

*«Sono circa 2.000-2.500 gli agenti in assetto antisommossa e con maschere antigas ad attaccare su tre fronti principali il presidio. Chiudono l'autostrada a tempo indeterminato e mandano avanti ruspe e cingolati con pinze idrauliche in grado di stritolare metallo e cemento armato. Elicotteri stazionano al di sopra del presidio, a coordinare le operazioni. Vengono sparati lacrimogeni a centinaia, da terra e dal cielo, con insistenza, fino a costringere i presidianti a fuggire nei boschi, fino ad inseguirli anche lì per disperderli.*

*È l'esibizione di potenza militare sollecitata da istituzioni, partiti e industriali: l'Italia non è in guerra solo dall'Afghanistan alla Libia, anche in casa contro i propri cittadini.*

*L'immagine-simbolo del rapporto di forze rimane quella di Turi Vaccaro, che scende a mani e torso nudo sull'autostrada, inerme di fronte all'enorme mostro cingolato come il ragazzo della Tien Ammen davanti al carro armato. In circa 5 ore la Maddalena è conquistata agli interessi del partito trasversale del malaffare».*

La lotta No TAV entra in una fase nuova, e fin da subito la gente della valle mostra la sua intenzione di proseguire nell'impegno: esce dalle case e si ritrova sulle due statali provocando rallentamenti del traffico fino a tarda sera. Intanto in molte città, a partire da Torino, si tengono manifestazioni spontanee di condanna dello sgombero violento e in appoggio alla lotta No TAV iniziata 22 anni prima. La sera una straripante assemblea al "polivalente" di Bussoleno sancisce che "perso un round, la partita continua". Vengono varate una nuova fiaccolata per martedì 28 sera a Susa e annunciata una grande manifestazione nazionale in valle per domenica 3 luglio.

*Debutta la nuova, perdurante militarizzazione*

Gli occupanti installano in poco tempo una vera e propria base militare recintata, con posti di blocco permanenti sulle vie di accesso e il comando si insedia nel museo archeologico requisito. Il perimetro militarizzato risponde essenzialmente a criteri logistici di difendibilità: oltre al museo racchiude la necropoli neolitica della Maddalena e numerose vigne con le uve DOC della valle; a tutt'oggi l'intera area archeologica non è fruibile e i vignaioli sono costretti a esibire i documenti di identità a ogni accesso (consentito "singolarmente e disgiuntamente") al proprio fondo per potervi lavorare.

L'area interdetta non coincide in realtà con quella di cantiere e dunque non gode della qualifica di pubblica utilità garantita dalla delibera del CIPE; per questo abuso viene presentato un esposto alla Procura di Torino che non avrà seguito.

Il Prefetto continua per anni, e lo fa tuttora, a reiterare con dubbia legittimità costituzionale ordinanze di divieto di accesso alla "zona rossa" e di circolazione sulle vie di accesso.

Il costo dell'apparato militare si aggira sui 90.000 euro al giorno: è la cifra calcolata dallo stesso sindacato di polizia.

Il 3 luglio si svolge una imponente manifestazione nazionale contro questa occupazione. Circa 70.000 partecipanti suddivisi in tre cortei convergono all'ora di pranzo intorno alle reti di recinzione. In alcuni punti inizia il lancio di lacrimogeni, spesso ad altezza d'uomo e una parte dei manifestanti risponde con una sassaiola. Gli scontri proseguono fino a sera, con un bilancio di migliaia di lacrimogeni e pestaggi di civili da parte degli agenti.

*«La valle resiste e non si arrende»*

Questo slogan, scritto su numerosi striscioni e volantini, riassume bene lo spirito con cui La Valle di Susa prosegue nella lotta contro il TAV.

A testimoniare la continuità della mobilitazione viene eretto un nuovo presidio permanente nella frazione San Giuliano di Susa, uno dei punti di massimo impatto della tratta internazionale TAV secondo il nuovo progetto.

Continuano le manifestazioni, al ritmo di due, tre grandi marce all'anno: alcune interessano le zone dei futuri cantieri previsti dal progetto della tratta internazionale, ossia principalmente Susa e Bussoleno; altre attraversano i boschi della Val Clarea lambendo le recinzioni del cantiere che si sono progressivamente estese, rafforzate, duplicate, triplicate su diversi perimetri concentrici.

A queste iniziative di ampia portata se ne sommano innumerevoli altre di comitati e gruppi. Durante alcune di queste ultime hanno luogo azioni di disturbo e boicottaggio al cantiere, tagli delle reti, lanci di fuochi d'artificio e in qualche caso anche sabotaggio di macchinari.

Il 27 febbraio 2012 L<sub>TF</sub> si presenta in Clarea, scortata da un nutrito schieramento di polizia, per occupare gli ulteriori terreni su



cui estendere il cantiere, alcuni dei quali di proprietà di valsusini No TAV.

Nel corso del contenzioso un attivista di spicco dei comitati, Luca Abbà, si arrampica su un traliccio dell'alta tensione inseguito da un agente e poco dopo cade, folgorato da una scarica.

Scatta una mobilitazione molto forte: per alcuni giorni nella valle si attuano periodi di occupazione delle statali, di alcune stazioni ferroviarie e dell'autostrada A32, mentre in molte città d'Italia si svolgono manifestazioni di sostegno ai No TAV. Non mancano episodi di sgombero violento da parte degli agenti, con feriti tra i manifestanti, né oscuri episodi di incendio doloso di automobili di militanti No TAV.

La Valle di Susa è di nuovo notizia di apertura di giornali e telegiornali.

Da molte parti, oltre che dagli amministratori valsusini in primo luogo, partono appelli al Governo affinché interrompa la spirale del muro contro muro, dopo mesi di atteggiamento unicamente muscolare, e si cerchi una soluzione politica al problema TAV, che non è riducibile a semplice questione di ordine pubblico.

*Il TAV è affidato a polizia, esercito, magistratura*

La politica e le istituzioni si attestano su una posizione di disimpegno nei confronti del perdurare dell'opposizione alla nuova ferrovia: sostengono che la realizzazione dell'opera è ineluttabile, frutto di accordi internazionali e di votazioni parlamentari; che lo Stato deve attuare le decisioni della maggioranza, se necessario anche con la forza.

Alle tre forze già presenti nel cantiere militarizzato viene aggiunto, fin dal 20 luglio 2011, anche l'esercito: sono gli Alpini del terzo battaglione Susa, di ritorno da Kabul, e utilizzano i blindati "Lince", alcuni ancora recanti la scritta dell'ONU.

La legge di stabilità 2012 dichiara l'area "Sito di interesse strategico nazionale".

Col passare dei mesi il contrasto ai militanti No TAV definiti "radicali" si avvale sempre più sia di misure preventive di polizia (fogli di via, obblighi di dimora) sia di provvedimenti giudiziari di detenzione cautelare per accuse di reati.

L'azione della magistratura diventa progressivamente preponderante<sup>15</sup>.

Pare che la Procura di Torino istituisca al suo interno una sorta di corsia preferenziale per i procedimenti contro i No TAV; di fatto arriva a celebrare i processi in tempi molto più rapidi del consueto. La dedizione dei pubblici ministeri a questo filone è talmente forte che essi, in almeno un'occasione, addirittura presenziano, direttamente dall'interno del cantiere, a un'operazione di gestione dell'ordine pubblico.

Nel tempo le ipotesi di reato aumentano di gravità, giungendo, nel 2013, fino alla contestazione dell'«attentato per finalità terroristiche o di eversione dell'ordine democratico»<sup>16</sup>.

All'inizio del 2014 si contano un centinaio di procedimenti aperti nei confronti di militanti No TAV, con un numero complessivo di imputati o accusati che supera le 500 unità.

Il più emblematico dei processi, iniziato il 21 novembre 2012 e tuttora in corso, riguarda i fatti accaduti durante lo sgombero della "Libera repubblica della Maddalena" e gli scontri avvenuti a margine della manifestazione del successivo 3 luglio: coinvolge complessivamente 53 imputati e su scelta non casuale del Tribunale di Torino viene svolto nell'aula-bunker del carcere delle Vallette, una struttura rimasta per molti anni in disuso dopo essere stata, negli anni Settanta, sede di dibattimento per casi di mafia e terrorismo.

### *Gli appelli inascoltati di scienziati, tecnici e intellettuali*

Nel periodo in cui si verifica questa escalation di militarizzazione del territorio e di criminalizzazione degli oppositori dell'opera, la voce di scienziati, tecnici e intellettuali si leva più volte a perorare la causa del ritorno a un confronto democratico sul piano politico, tecnico ed economico.

Subito dopo la dichiarazione di sito strategico per l'area di cantiere, a febbraio del 2012, un gruppo di docenti e ricercatori universitari propone un appello da inviare al presidente del Consiglio,

15. A questo argomento è dedicato il *Quaderno n. 1* del Controsservatorio Valsusa, citato *supra* in nota 9.

16. Il 15 maggio 2014 la Corte di cassazione si pronuncerà, in sede di esame della misura cautelare, dichiarando la contestazione infondata e/o priva di adeguata motivazione e rinviando al Tribunale della libertà per un nuovo esame.

che al momento è Mario Monti; il titolo è «Per un ripensamento del progetto di nuova linea ferroviaria Torino-Lione, Progetto prioritario TEN-T n. 6, sulla base di evidenze economiche, ambientali e sociali» e nei pochi giorni prima dell'invio viene firmato da 360 studiosi e professionisti.

Il Governo risponde, nel giro di un mese, con un documento in cui si pone 14 domande e si dà altrettante risposte che hanno spesso il tono del dogma, nel senso che non sono supportate da riferimenti a studi di natura scientifica. Un esempio per tutti: «Il progetto non genera danni ambientali diretti e indiretti».

La Comunità montana risponde a sua volta al Governo con un elaborato, redatto dalla commissione tecnica che ha studiato i progetti dell'opera, che contesta punto per punto l'elaborato governativo con circostanziate argomentazioni. Rimarrà l'unico caso di interlocuzione, seppure epistolare, tra le parti.

Poco dopo, nei giorni caldi che seguono la caduta di Luca Abbà dal traliccio in Clarea, 32 esponenti delle istituzioni periferiche e della società civile si rivolgono nuovamente a Monti per tentare di rompere la logica del muro contro muro. L'appello afferma che «In Val di Susa un dialogo è possibile e necessario».

Nel mese di aprile del 2012 si tiene al Politecnico di Torino un affollato convegno scientifico che rende pubblici i temi che possono essere al centro di una ripresa del confronto di merito: «TAV Torino-Lione: quali opportunità e criticità?»<sup>17</sup>.

Infine ancora a ottobre 2013, quando ormai è pienamente in funzione la spirale di tensioni, scontri, arresti e processi, un gruppo di 120 accademici tenta di coinvolgere il Capo dello Stato con un appello che recita «Val Susa, isolare la violenza è possibile rimuovendone cause e pretesti».

Ma ciò non modifica l'atteggiamento di Napolitano che già l'anno precedente, durante una visita a Torino in occasione dei 150 anni dall'unità d'Italia, aveva rifiutato un incontro con i sindaci della Valle: anche la massima istituzione dello Stato, a cui è affidato il compito di vigilare sul rispetto della Costituzione e delle regole democratiche, sembra escludere ogni possibilità di dialogo con i cittadini e le istituzioni locali negandosi al confronto.

17. <http://www.notavtorino.org/documenti-02/poli-26-04-2012/index.html>.

### 13. Ma al diritto di parola non si rinuncia

Tra corsi e ricorsi la storia continua e il movimento No TAV adatta le sue iniziative al mutare degli scenari.

Tra aprile 2013 e febbraio 2014 si avvicendano altri due Governi, ed entrambi confermano l'impegno a realizzare il TAV, nonostante l'aggravarsi della crisi economica e del debito pubblico.

Virano, intanto, accumula un'ulteriore carica nell'ambito della Torino-Lione: quella di presidente della delegazione italiana nella Commissione inter-governativa.

Nelle elezioni della Regione Piemonte, anticipate a causa dell'annullamento delle precedenti, Ferrentino diventa consigliere regionale senza passare attraverso il giudizio degli elettori, essendo stato cooptato nel listino del candidato presidente Chiamparino, risultato vincente.

L'attivismo della magistratura produce tra i No TAV altre carcerazioni cautelari e nuovi processi.

Non tutto, però, fila via liscio come spererebbero i promotori dell'opera.

Nel cantiere-fortino di Chiomonte lo scavo del primo dei sette chilometri della galleria geognostica causa una produzione di polveri sottili e silicati tale da superare frequentemente i limiti di legge, con rischi sempre più evidenti per la salute degli abitanti e degli stessi militari che si alternano nei turni di presidio.

Le inchieste più recenti sulla 'ndrangheta nel Torinese ne confermano degli intrecci con le ditte impegnate nel TAV.

L'opposizione popolare alla nuova ferrovia, nel frattempo, non ha sosta: cortei e manifestazioni imponenti, nuove barricate di carta con esposti e ricorsi, nuovi acquisti collettivi di terreni nella piana tra Bussoleno e Susa, dove teoricamente entro un paio d'anni dovrebbero aprire i primi veri cantieri per la Torino-Lione.

Sul piano delle amministrazioni locali prosegue il travaglio delle Comunità montane che sono portate, infine, allo scioglimento: saranno sostituite da più piccole Unioni di comuni e questa operazione nello specifico della Valle di Susa può consentire di ricreare un blocco compatto di enti locali contrari all'opera. I Consigli comunali, sull'esempio di quello di Bussoleno, già si apprestano a votare un'altra delibera contro la nuova ferrovia e le relative com-

pensazioni. Intanto, nelle elezioni comunali del 2014, i cittadini di Susa incoronano nuovamente sindaco Sandro Plano sulla base di un programma di netta opposizione al TAV; ciò significa che il capoluogo della valle rimette totalmente in discussione la disponibilità ad accettare l'opera che è stata propria dell'amministrazione precedente, complicando non poco i piani dei promotori.

Nella logica governativa, finora immutata, di militarizzazione del territorio come presupposto per realizzare l'infrastruttura, sarebbero proprio i territori comunali di Bussoleno e Susa quelli su cui lo Stato dovrebbe erigere altri cantieri-fortino *di interesse strategico nazionale*: in questa prospettiva le nuove maggioranze comunali e la mai sopita vitalità del movimento No TAV sono un ostacolo di grande rilievo.

Il movimento non può però accettare di vedersi chiuso nell'angolo dell'esclusivo confronto muscolare, di lasciare che tutta la propria ricca e multiforme esperienza venticinquennale venga appiattita in una mera questione di ordine pubblico. Farebbe troppo comodo alla controparte.

Sa che deve invece tentare di rompere l'accerchiamento partitico, lobbistico, mediatico e giuridico con iniziative che riaprano spazi politici alle proprie salde ragioni, al proprio diritto di parola.

Ecco che allora le tre storiche componenti dell'opposizione, comitati, tecnici e amministratori, si ritrovano oggi concordi nel presentare un esposto al Tribunale permanente dei popoli affinché tuteli i diritti dei cittadini alla salute, alla salvaguardia dell'ambiente, nonché alla partecipazione democratica nelle scelte che riguardano il futuro della valle.

Una valle che dunque non si arrende e continua, anche così, a resistere.

## APPENDICE 1

---

### Origini e percorso del movimento No TAV

La Valle di Susa è per natura geografica luogo di scambio, non solo in senso trasportistico e commerciale. Lo è stato per i primi contadini del neolitico a cavallo delle Alpi, per eserciti e pellegrini lungo i sentieri dei boschi e la via Francigena; lo è tuttora e in qualche modo continuerà a esserlo in futuro.

Non si può comprendere l'originalità del movimento NO TAV se non partendo dalla storia sociale del territorio (parlo degli ultimi decenni, tranquilli).

#### *La società civile attiva in Val di Susa*

Già terra di brigate partigiane, nel dopoguerra la bassa valle industrializzata è stata significativa protagonista delle lotte per i diritti dei lavoratori, nonché del pacifismo cattolico di base attivo contro la produzione di armi e per l'obiezione di coscienza al servizio militare.

All'inizio degli anni Settanta, con il Collettivo operai e studenti questo lembo del Torinese ha rappresentato un'importante esperienza di aggregazione politica dal basso nel campo della sinistra extra-parlamentare: a tutto tondo, anche con un paio dei suoi figli entrati in Prima Linea e poi per anni incarcerati.

Intanto, fin dagli anni Sessanta, la crisi di alcune aziende manifatturiere (Cotonificio Valle Susa) aveva dato inizio, qui più precocemente che altrove, a un processo di deindustrializzazione che ha generato lotte socialmente aggreganti in difesa del posto di lavoro e al contempo ha posto drammaticamente l'interrogativo sulle prospettive future del territorio. A quel punto il destino della valle poteva reincamminarsi verso un'economia di valorizzazione delle produzioni agro-silvo-pastorali tipiche (ma a quei tempi ciò era culturalmente considerato un regresso), oppure verso la trasformazione

in anonimo corridoio di transito: l'idea progettuale di attraversare la valle con un'autostrada verso la Francia era già all'ordine del giorno.

L'alta valle delle stazioni sciistiche (dove impazzava quel boom edilizio delle seconde case che porterà allo scioglimento del Comune di Bardonecchia per infiltrazione mafiosa) vede con favore la nuova infrastruttura che "l'avvicina" alle grandi città del nord Italia e alla stessa Francia; la bassa valle sa che ne ricaverà solo inquinamento dei Tir, scempio del paesaggio ed esproprio di fertili terreni pianeggianti che scarseggiano.

Nella battaglia contro l'A32 prende corpo la coscienza ambientalista, che va ad arricchire di valori i cittadini attivi, di sinistra o cattolici; anche molti sindaci si oppongono, ma alla fine la resistenza della bassa valle sarà sconfitta e avrà il danno temuto più la beffa di compensazioni promesse e non mantenute, di ripristini ambientali mai realizzati. Il "mediatore" che convinse uno a uno i sindaci con le sue promesse era un architetto con in tasca la tessera del Pci, un certo Mario Virano che poi diventerà amministratore delegato della SITAF, società di gestione dell'arteria.

### *Il movimento No TAV: un parto spontaneo*

Tutti gli affluenti di partecipazione che hanno percorso la società civile attiva in valle convergeranno a dare linfa all'embrione No TAV; la lunga lotta degli anni Ottanta contro l'autostrada, la sconfitta e le beffe lasciano in eredità molti insegnamenti, alla popolazione e agli amministratori locali. Quando, nel 1989, viene lanciata l'idea di una nuova ferrovia ad Alta velocità lungo il solito corridoio i primi No TAV sono già in piedi: tra loro molti di coloro che ancora oggi, dopo oltre venti anni, sono tra i protagonisti più noti del movimento.

Il Comitato Habitat è la prima forma di auto-organizzazione su questa tematica. Il suo merito è di aver saputo dare il via a una aggregazione di cittadini, amministratori locali e tecnici di varie discipline contro i progetti dell'opera: è questa "trinità" che rappresenta il carattere originale del nascente movimento, in confronto a molti altri.

Nessuna struttura gerarchica, nessuna delega alla politica, ma trasversalità, partecipazione dal basso e inclusione: sono questi gli ingredienti istintivamente portati ad amalgama. Massima diffusione delle conoscenze su progetti, rischi, costi locali e generali: la

popolazione deve essere pienamente consapevole e decidere il proprio futuro. Una specie di scuola serale, anno dopo anno, informa e forma; spiega i retroscena e aggiorna senza mai smettere: la popolazione risponde e l'aggregazione cresce nel tempo. Non ci sono altri segreti.

*Oltre i confini della valle, oltre la tematica TAV*

Dopo infinite proposte di tracciato, il primo vero progetto della linea (2002-2003) descrive, esso stesso, un impatto fortissimo sulle risorse ambientali (acqua) e la salute dei viventi (amianto, uranio, polveri e gas).

Il movimento costruisce i primi presidi sul territorio, punti di vigilanza e di incontro; da allora in poi saranno un'altra chiave di volta dell'aggregazione, questa volta anche di molte realtà esterne alla Valsusa.

Nel 2005 le vicende di Venaus, la prima militarizzazione dei luoghi, la notte dei manganelli, la riconquista dei terreni occupati portano il movimento No TAV alla ribalta nazionale. Nasce la rete del Patto di Mutuo Soccorso con tantissime realtà italiane impegnate nella difesa dei territori e dei beni comuni: un'eccezionale scambio di esperienze, di energie e di affetto. In anni più recenti l'aggregazione di movimenti contro le Grandi opere inutili e imposte si estende all'Europa e oltre. L'esperienza valsusina è vista da molti come un esempio da imitare, la dimostrazione che resistere è possibile, una speranza per tutti.

La scuola permanente di formazione si arricchisce di molte nuove materie, che diventa necessario conoscere dopo aver toccato con mano che il TAV non è solo un'infrastruttura, ma un paradigma di sviluppo neoliberista con implicazioni su più piani, dalla finanza globale all'economia locale, alla qualità di vita spicciola, alla stessa democrazia: tutti contesti già entrati in un percorso di deriva. E allora si studia e sperimenta di economie alternative, di energie rinnovabili, di democrazia partecipata e di decrescita.

Dall'Italia e dall'estero nuovi docenti, intellettuali, ricercatori si avvicinano al movimento e portano il loro contributo di conoscenze e analisi; quasi sempre rimangono affascinati e tornano ancora oggi. Si chiama sempre movimento No TAV, ma ormai è qualcosa di più.

Arrivano da più parti visitatori, singoli o in gruppo, che restano subito contagiati dalla natura autenticamente popolare e inclusiva



di questa originale socialità. Qualcuno viene con la pretesa di dare una sua ricetta vincente sul piano dell'organizzazione o delle forme di lotta; qualcuno vuole usare il movimento per i suoi scopi, spostarlo sul proprio terreno: nessuno viene respinto, ma qualsiasi sia la dose di carisma espresso lo si fa sentire alla pari di tutti gli altri. Molti capiscono che nessuna ricetta verrà presa in blocco, che si esige rispetto; chi è animato da disponibilità genuina allo scambio sviluppa un legame autenticamente affettivo e finisce per comportarsi, in valle, secondo le decisioni del movimento, chi è incapace di affetto e vuole imporre i propri metodi forse riesce a farlo qualche volta, ma poi se ne va.

Intanto, dal 2006 in poi, è andato in scena un finto dialogo tra le istituzioni e la Valle, alla fine aperto solo a chi è favorevole all'infrastruttura: carte truccate, confusione voluta sui costi, illusionismo mediatico. Non stupisce: il commissario governativo alla Torino-Lione, confermato dai governi di diverso colore è di nuovo Mario Virano. Il progetto cambia sì tracciato, ma le implicazioni sui vari piani non mutano granché e i presupposti della lotta di opposizione sono gli stessi anche oggi. I sindaci (23 su 43), rappresentanti dei loro elettori, continuano con coerenza la loro battaglia di dignità, nonostante manovre politiche degne di un neo-maccartismo che tendono a metterli fuori gioco.

### *Come andrà a finire*

E chi lo sa? Costruiamo insieme una prospettiva.

Negli anni Duemila molto è peggiorato per il 99% della popolazione nel nostro Paese e non solo: minor giustizia sociale, nessuna prospettiva di lavoro vero, crisi del debito pubblico, scadimento culturale imposto, militarizzazione delle menti, progressiva sottrazione di diritti e democrazia...

I poteri forti delle banche si sono fatti oligarchia di governo, i partiti erano già diventati esclusive macchine di potere e ora queste paiono inceppate, inservibili, da rottamare. I correttivi anticrisi a livello nazionale e continentale in realtà confermano sostanzialmente i meccanismi che l'hanno prodotta, si genera altro debito pubblico a vantaggio solo dell'immediato tornaconto privato dell'1% sempre più ricco.

In un panorama in cui vari Paesi europei tra cui il nostro possono essere considerati a rischio dittatura, come profetizzare l'e-

voluzione della vicenda? Il merito non potrà certo prescindere dal contesto, ma è ben arduo prevedere la reciproca influenza.

Tutta la casta (e le cosche) sono per realizzare comunque l'opera; quello che viene messo in campo dal potere formale è l'affidamento all'esercito della garanzia di costruzione. Ma il movimento di opposizione dichiara di non voler cedere (e non cederà).

Questo non significa che ci sarà "un'ora x" per la resa dei conti, muro contro muro, per decidere se si fa o non si fa il TAV in val di Susa; piuttosto l'opposizione mira a durare negli anni, anche altri venti, opponendo muri di gomma, riposizionandosi e imparando a muoversi con resilienza in spazi di democrazia e agibilità anche progressivamente più stretti. Questo significa "la Valle resiste e non si arrende".

Poi, certo, molto dipenderà anche da come la generalità degli italiani reagirà a una crisi economica, morale e democratica che nei fatti si fa sempre più pesante, nonostante il teatrino dello spread.

## APPENDICE 2

---

### Storia dei presidi in valle

I presidi No TAV: osservatori sul territorio, laboratori della partecipazione informata, case accoglienti del movimento, scuole di un modello alternativo di futuro.

I primi presidi No TAV si installano in Val di Susa nell'estate 2005, per contrastare i tentativi di effettuare sondaggi propedeutici alla realizzazione della ferrovia ad Alta velocità Torino-Lione; ovunque, all'approssimarsi delle stagione fredda, si rende necessario sostituire le tende iniziali con strutture in legno, dotate di stufe e *putagé* (cucina a legna e carbone).

Il consolidamento strutturale dei presidi va di pari passo con l'affermarsi del loro ruolo di centri di aggregazione sociale: quotidiane sedi di incontro dei pensionati del luogo, di sera ospitano cene, conferenze, studio dei progetti, canti, cineforum, riunioni del movimento. Lo scambio inter-generazionale, l'aprirsi a tematiche sempre più ampie, il condividere cibo e lavoro sono ingredienti che rinsaldano e arricchiscono di stima e affetto i legami; rendono sempre più gratificante stare in compagnia, sempre più bello e convincente lottare insieme.

Sgomberati violentemente di notte dalla polizia, bruciati da attentati di stampo mafioso, sequestrati dalla magistratura, i presidi resistono, rinascono, si spostano seguendo le variazioni di tracciato dei nuovi progetti...

#### *La prima generazione*

In tre Comuni valsusini, tra il 20 e il 29 giugno 2005, devono essere installati i cantieri per sondaggi contemplati nei progetti TAV; in ciascuna delle date fissate viene convocato, per l'intera giornata, il Consiglio comunale esattamente sul terreno interessato. Fin dal primo mattino arrivano centinaia di persone, comitati, sindaci e

amministratori degli altri Comuni della valle. Poi la zona non viene più lasciata.

### *Venaus*

A inizio del dicembre 2005 Venaus diventa il luogo cruciale della lotta: lì vogliono installare il cantiere di quel “cunicolo esplorativo” che in realtà sarebbe galleria a servizio del TAV. Pur nel contesto di una valle militarizzata da un mese, con posti di blocco permanenti di polizia e carabinieri, la volontà del movimento è di impedire l’avvio, di fatto, della realizzazione della Torino-Lione. Attorno alla casetta in legno del presidio, nella neve e di fronte al permanente schieramento degli agenti, vengono anche montate delle tende che notte e giorno ospitano chi si alterna nei turni di vigilanza.

Nella notte tra il 5 e il 6, è cronaca nota, le forze di polizia irrompono violentemente, picchiando la gente e rovesciando le strutture: solo così riescono a sgombrare il presidio e impossessarsi dei prati su cui viene rapidamente issata la delimitazione del cantiere; dall’alba l’intera Valle di Susa è bloccata da migliaia di manifestanti che si riversano su tutte le vie di comunicazione. L’eco mediatica è enorme, in varie città si tengono sit-in di solidarietà con i No TAV, arrivano in valle gruppi di persone da ogni parte d’Italia.

Il giorno 8 ben 30-40 mila manifestanti aggirano i blocchi polizieschi e attraversando i boschi scendono a riprendersi i prati e a erigere l’embrione di quello che in pochi giorni diventa il nuovo presidio di Venaus.

È qui che presto iniziano assemblee partecipate da folle mai viste, e le festività di fine anno diventano riti dell’orgoglio No TAV. È qui che si tengono le prime riunioni con altre realtà nazionali in lotta per la difesa del territorio, gettando le basi di quel che l’estate seguente diventa il “Patto di Mutuo Soccorso”. È qui che nel giugno 2008 i militanti acquistano, un metro quadro ciascuno, i terreni contesi con l’operazione “Un posto in prima fila”.

L’edificio beneficia di diverse migliorie, e viene anche dotato di un pannello solare che scalda l’acqua e di una vasca di fitodepurazione che tratta gli scarichi dei servizi, giusto per non limitarsi ad apprendere la teoria del risparmio energetico e del basso impatto; altre regole fisse a questo proposito: acqua di rubinetto, rifiuti rigorosamente differenziati e niente plastica usa-e-getta.

Il presidio di Venaus è conosciuto anche all'estero, è base di appoggio ogni mese di luglio del campeggio NO TAV; il falò del 10 agosto accende ogni anno "la notte dei fuochi di resistenza". La nuova installazione accoglie stabilmente due abitanti, Biagio e Raul: il presidio diventa la loro casa, il movimento la loro famiglia. Disgraziatamente il 28 dicembre 2009 Raul morirà, tradito dal suo cuore, lasciando a tutti il ricordo di un uomo limpido, di rara generosità.

### *Borgone*

Si può dire che Borgone sia stato, fra i tre presidi, la sede di rappresentanza diplomatica del movimento. Ha infatti ospitato vari incontri con segretari dei partiti della "sinistra radicale" (che nel 2006 sostenevano ancora la causa NO TAV), con europarlamentari, sindaci della RECOSOL - Rete Comuni solidali, con esponenti di movimenti di base di altri Paesi e altri continenti. Tutto ciò senza trascurare serate musicali, corsi di canto, di balli popolari, di ricamo.

Per oltre quattro anni e mezzo non c'è giorno che non sia frequentato.

A gennaio 2010 arrivano le trivelle per i sondaggi legati a un nuovo progetto della Torino-Lione, anche stavolta accompagnate da spropositati schieramenti di polizia: in vari luoghi della valle di Susa e della cintura torinese si svolgono forti manifestazioni contro questi sondaggi, la tensione sale e si verificano alcuni episodi di provocazione contro il movimento.

La notte tra il 23 e il 24 gennaio, che sta tra una possente manifestazione NO TAV a Susa e un convegno SI TAV promosso dal PD al Lingotto di Torino, un attentato incendiario di chiaro stampo mafioso distrugge il presidio di Borgone: l'unica cosa che rimane in piedi è la stufa in ghisa al centro della struttura. Varie scritte SI TAV firmano l'attentato: mentre i carabinieri pongono sotto sequestro penale l'area, gli indizi raccolti a livello popolare individuano oggettivamente i mandanti fra alcune imprese edili della valle. Già nella notte, al propagarsi degli sms, accorrono sul posto molti militanti sgomenti di fronte alla violenza dell'atto, ma ben determinati a non darsi per vinti; alle prime luci del giorno compare un "gabbiotto di cantiere" nel prato di fronte: è l'embrione della ricostruzione del presidio.

*Bruzolo*

Il presidio di Bruzolo è in un prato sul ciglio della statale 25: una casetta in legno, anche qui. È regolarmente frequentato dallo storico Comitato di lotta popolare di Bussoleno, oltre che dai No TAV di Bruzolo, San Didero e Chianocco, ma è anche sede del gruppo delle Donne No TAV, oltre che base logistica del GAS – Gruppo di acquisto solidale – più numeroso tra quelli formatisi in valle. L'età media dei presidianti è più bassa, e di conseguenza il tono della militanza più grintoso.

A una settimana di distanza dall'attentato a Borgone, e sempre in una notte tra sabato e domenica, il 31 gennaio 2010 anche questa struttura viene distrutta da un analogo incendio doloso: ci avevano già provato un paio di volte, l'ultima solo due settimane prima, ma la vicinanza alla statale aveva sempre fatto immediatamente scattare l'allarme e consentito l'intervento dei pompieri.

Nella stessa notte dell'incendio alcuni monumenti dedicati ai partigiani della valle di Susa vengono imbrattati con una scritta "Si TAV", indicando una volontà di collegare tra loro i vari attentati e di alzare il tono politico della provocazione.

L'area di Bruzolo, al pari di quella di Borgone, rimane sotto sequestro indefinitamente e liberata solo a marzo 2013, quando la Procura di Torino archivia l'inchiesta sull'attentato incendiario senza aver trovato i colpevoli.

*I presidi temporanei legati ai sondaggi di inizio 2010*

Nella fase di elaborazione dei nuovi progetti della linea viene tentata un'esecuzione di carotaggi che non riuscirà, se non a livello mediatico: tra gennaio e marzo 2010 vengono eseguite solo poche operazioni simboliche, protette 24 ore al giorno da centinaia di agenti in tenuta antisommossa e in aree logisticamente blindate, come quelle a ridosso di autostrada e stazioni ferroviarie. La campagna promossa dal movimento No TAV contro le trivelle si esprime in quotidiane manifestazioni sui luoghi di sondaggio: le temperature spesso sotto zero impongono la predisposizione almeno di tende in cui ripararsi, con fuochi per riscaldarsi e per preparare bevande calde. In valle di Susa ci si avvale anche di due strutture temporanee collocate presso l'autoporto di Susa (presidio Maiero-Meyer), la stazione FS di S. Antonino (presidio La trippa).

Qui turni continui garantiscono la presenza costante dei militanti per mesi, anche oltre il periodo dei carotaggi; solo l'autunno successivo sarà presa la decisione di smantellare queste installazioni, ma per un loro trasloco in nuove zone di conflitto che nel frattempo sono state delineate.

### *La seconda generazione di presidi*

Nell'agosto del 2010 viene pubblicato un nuovo progetto preliminare per la porzione italiana della tratta internazionale (confine di Stato - Chiusa S. Michele), il cui tracciato risulta traslato sul lato opposto della Valle di Susa rispetto al precedente; in contemporanea viene ridefinito anche un piano, correlato, di sondaggi preliminari. È in base a questa nuova situazione che il movimento decide dove ricollocare i presidi permanenti: la scelta cade su Vaie, località Pradera, e Maddalena di Chiomonte dove ci sarà il tentativo di installare il primo cantiere operativo, quello per il nuovo "cunicolo esplorativo" (proprio come nel 2005 a Venaus).

Ma questa volta c'è, in più, anche una struttura del movimento fuori valle, tra Rivoli e Villarbasse nella seconda cintura di Torino, nota come Presidio Val Sangone: era già stata eretta nel periodo dei sondaggi di inizio anno, ma viene confermata, ampliata e migliorata.

### *Maddalena di Chiomonte*

La Maddalena di Chiomonte è il luogo deputato dai fautori dell'opera per provare a vincere, dopo cinque anni, il nuovo braccio di ferro con i No Tav: si tratta di un sito che comporta contraddizioni e difficoltà tecnico-progettuali (a partire dall'assurdità che disti 3,5 km dal tracciato del tunnel di base), ma è stato probabilmente scelto nella convinzione che per le sue caratteristiche morfologiche offra la massima difendibilità "militare" di un cantiere. Una volta individuata nel progetto l'area interessata, i comitati hanno provveduto ad acquisire alcuni dei terreni in questione, per erigervi "strutture di resistenza". Tra queste vi è la baita Clarea, costruita a fine 2010 in pietra e legno del luogo con la dichiarata intenzione di cederla, a lungo termine, al Comune affinché venga adibita a posto tappa sulla storica via Francigena che passa a pochi metri dal manufatto, adiacente a un'importante zona archeologica.

Con una rapidità inaudita in un Paese come l'Italia, già durante la costruzione il sindaco di Chiomonte emana un'ordinanza di demolizione della baita per violazione di norme urbanistiche, di vincoli paesaggistici e idrogeologici; contemporaneamente il Tribunale di Torino emette un decreto di sequestro preventivo del fabbricato di 35 mq. A questi provvedimenti si affiancano le denunce di una trentina di attivisti che hanno contribuito a terminare i lavori violando i nastri del sequestro posti dai carabinieri: sono i preliminari di quella che ormai si profila come "la madre di tutte le battaglie sul TAV Torino-Lione" attesa per la primavera 2011.

Nel corso della primavera 2011 la valletta della Maddalena si arricchisce di altre installazioni: una casetta sull'albero, costruita in legno su di un castagno secolare, che potrà essere utilizzata per la vigilanza sulla zona, e un pilone votivo inaugurato il 14 maggio 2011, dedicato alla Madonna del Rocciamelone, a S. Michele Arcangelo, S. Francesco e S. Maria Maddalena, avendo per ciascuno una precisa motivazione legata a storia e natura del luogo. Qui, tra l'altro, passa la via Francigena che fin dal Medio evo è stata itinerario di grandi pellegrinaggi cristiani d'Europa.

Dal 1 gennaio 2012 l'area della Clarea diventa "Sito di interesse strategico nazionale" affidata all'esercito: la base militare installata fin dal 27 giugno 2011 a Maddalena aveva già allargato progressivamente il proprio recinto (abuso edilizio anche questo, su cui però la magistratura non ha mai avuto da ridire), ma la mattina del 27 febbraio ha luogo il sequestro illegale (senza preventiva procedura di esproprio) e con la forza dei terreni privati destinati al cantiere della galleria.

In questo contesto di arbitrio impunito la nuova recinzione viene estesa fino a includere la baita Clarea, il cui terreno non fa parte dell'area di cantiere in progetto: il presidio diventa così irraggiungibile per i liberi cittadini.

### *Giaglione, località Breida*

Quella del presidio di Giaglione è una storia che dura meno di un anno.

Risale a metà novembre 2011 la festa per la "posa della prima pietra": la progressiva militarizzazione della Val Clarea rende sempre più difficoltoso utilizzare la baita in pietra vicina al cantiere e si avverte la necessità di un'ulteriore base di appoggio in zona per le



iniziative del movimento. Giaglione, dopo lo sbarramento a Chiomonte di via dell'Avanà, è la porta naturale di accesso alla Clarea e sorge spontanea la proposta di installare lì una casetta da giardino in legno; il locale comitato NO TAV si assume l'onere di realizzarla, dando al presidio anche la funzione di punto informativo per gli abitanti del paese, in merito soprattutto alle tematiche dell'impatto di cantiere sulle risorse idriche e dei rischi di inquinamento da polveri pericolose per la salute, che la posizione sottovento rende particolarmente elevati.

Le varie borgate che formano il Comune di Giaglione, sparse su un pendio ben esposto, hanno storicamente sempre avuto problemi di approvvigionamento idrico (nel 1400 un canale fondamentale per l'irrigazione fu fatto costruire dalla nobildonna Maria Bona, ed è a lei, significativamente, che viene intitolato il presidio); se su questa vulnerabilità avevano già inciso negativamente, negli ultimi decenni, i lavori per la realizzazione dell'autostrada e della centrale sotterranea di Pont Ventoux, ora il progetto stesso della galleria della Maddalena dichiara l'elevata probabilità di disseccamento di sorgenti (Boscocedrino) vitali per l'acquedotto comunale.

Molti abitanti del paese sono però dipendenti dell'autostrada o della società elettrica e anche l'amministrazione comunale, pur guidata da una lista civica di sinistra, risente del condizionamento dei due enti economici sul territorio locale: questi dati di fatto generano un'ostilità di fondo all'installazione del presidio che porterà il sindaco Ezio Pains a emettere un'ordinanza di demolizione per abuso edilizio (cosa che gli costa l'espulsione dal Partito della Rifondazione comunista).

La casetta in legno resiste in qualche modo fino alla fine di settembre 2012, funzionando da base di partenza per numerosi cortei verso il cantiere della Val Clarea; poi viene smontata, anche per non coinvolgere oltre, nelle cause legali, l'ottuagenaria proprietaria del terreno concesso in comodato al comitato NO TAV.

### *Vaie, località Pradera*

Il presidio di Vaie nasce il 16 settembre 2010, con una roulotte provvisoria in un'area comunale attrezzata (panchine, una fontana, i bagni pubblici e telecamere di sorveglianza) a servizio del percorso archeologico didattico nel sito neolitico tra i boschi. Nel giro di un mese la roulotte è sostituita da una solida casa in legno: inaugu-

razione ufficiale domenica 17 ottobre. Dopo aver svolto per oltre tre anni una funzione sociale molto intensa, la notte del 1 novembre 2013 anche il presidio Picapera di Vaie viene distrutto da un incendio doloso.

Ma già l'8 dicembre è pronta una soluzione provvisoria, costituita dalla struttura in legno smontata un anno prima a Giaglione. La domenica che precede il 25 dicembre si può già ospitare la tradizionale visita di Babbo Natale ai bambini.

### *Susa, frazione San Giuliano*

In un prato compreso tra lo svincolo della A32 per Susa e la ferrovia storica verso Bussoleno nasce un nuovo presidio No TAV. Il terreno è stato ceduto in comodato d'uso al locale comitato, che vi ha collocato una "mobil-home": per ora è spartana, ma diverrà via via più accogliente. S. Giuliano è la frazione che dovrebbe ospitare la futuribile "Stazione internazionale del TAV" (da cui il nome del presidio) e i relativi servizi, oltre alle pesanti interferenze con l'autostrada e la statale 25. I progetti di dettaglio non sono ancora del tutto elaborati, ma è già ben chiaro lo scempio che incombe sull'intera area e su alcune delle case in particolare.

Nonostante si tratti di una mobil-home su ruote, subito il sindaco Gemma Amprino e i carabinieri di Susa fanno avviare una procedura di abusivismo edilizio contro militanti del comitato e proprietari del terreno. Nell'autunno 2012 la situazione evolve: con l'operazione "compra un posto in prima fila 4" il terreno diventa di proprietà collettiva di 1100 No TAV, il presidio inizia a cambiare frequentemente posizione e prende il nuovo nome di "Gemma delle Alpi".

### *Chiomonte, campeggi estivi in località Gravella [2011, 2012, ...]*

Dal 2011 nasce una nuova forma di presidio "stagionale". Subito dopo l'occupazione militare della Maddalena e della val Clarea, a inizio luglio 2011 nasce un presidio in forma di campeggio nei pressi della centrale elettrica di Chiomonte; durerà fino all'autunno, finché che le condizioni climatiche lo consentono.

Per circa tre mesi è la base in cui vengono ospitati centinaia di giovani provenienti dalla valle, dal resto d'Italia e dall'estero; è sede di assemblee del movimento, di numerose iniziative culturali e con-

viviali e soprattutto punto di partenza di momenti di lotta contro la militarizzazione.

Tra le varie iniziative si alternano: lezioni universitarie ai cancelli della base militare sulla nocività dei lacrimogeni al CS, incursioni dimostrative dentro il perimetro recintato (via dell'Avanà), digiuni di protesta adiacenti alle reti o in cima ad alberi inclusi nella base militare, azioni di disturbo diurne e notturne agli agenti di guardia.

Da giugno a settembre 2012 il campeggio estivo viene riaperto con le stesse caratteristiche e modalità di funzionamento e di lotta.

*Chiomonte, regione Gravella: le costruzioni "stabili"*

Con l'autunno, tra le montagne chiomontine si impone l'esigenza di avere strutture più adatte al clima.

Nella stessa area che aveva ospitato il campeggio si procede allora alla costruzione di una casetta in legno dotata di riscaldamento: viene inaugurata il 3 novembre 2012; parallelamente si monta un piccolo riparo per attrezzi da giardino, anch'esso in legno, al bordo di via dell'Avanà, dove sempre più spesso sono costretti a transitare i mezzi di cantiere più grossi che non possono essere calati direttamente in Clarea dall'autostrada A32.

Neppure un mese dopo, il giorno 29, in contemporanea a perquisizioni e arresti connessi ad altri fatti, con l'accusa di abuso edilizio la Procura di Torino fa eseguire lo sgombero e il sequestro delle due strutture: alla casetta di Gravella vengono divelti gli infissi, saldate pesanti grate in ferro su porte e finestre e vengono apposti i sigilli; la struttura su via dell'Avanà viene demolita.



## PARTE SECONDA

---

### MATERIALI

In questa seconda parte del volume sono pubblicati, a dimostrazione delle ripetute richieste di dialogo avanzate dal movimento No Tav, alcuni tra i documenti più significativi citati nelle pagine precedenti: petizioni, delibere, ricorsi, raccolte firme, appelli che hanno segnato tappe importanti nel periodo tra il 2003 e oggi. Ogni documento è introdotto da una breve introduzione che lo inquadra nel contesto. Ovviamente i documenti sono una parte soltanto della vasta produzione di questi anni. Tra quelli omessi per ragioni di spazio una segnalazione particolare merita la risposta della Comunità montana alle ragioni a favore dell'opera pubblicate sul sito istituzionale del Governo diffusa il 29 marzo 2012 e articolata in 14 punti. Il testo in questione (unitamente all'elaborato governativo) può leggersi, tra l'altro, nel sito [http:// controsservatoriovalsusa.org/images/materiali/osservaz-commis-tecn-a-doc-govern-29-3-12.pdf](http://controsservatoriovalsusa.org/images/materiali/osservaz-commis-tecn-a-doc-govern-29-3-12.pdf) e nel volume a cura di L. Pepino e M. Revelli, *Non solo un treno... La democrazia alla prova della Val Susa*, Edizioni Gruppo Abele, Torino, 2012.

Dopo i documenti sono pubblicati: l'esposto concernente la violazione di diritti fondamentali in Valle presentato al Tribunale permanente dei popoli nella primavera 2014 dal Controsservatorio Valsusa e da un folto gruppo di amministratori locali; la risposta della Presidenza del Tribunale del 20 settembre 2014; un'analisi delle manifestazioni di sostegno all'iniziativa ricevute da personalità del mondo della cultura e della scienza di diversi Paesi e da migliaia di cittadini.

---

## 1. PROVE (INASCOLTATE) DI DIALOGO

---

### I.

Gennaio 2003

**Petizione di comitati e associazioni alla Commissione europea trasporti sui problemi connessi al collegamento ferroviario Torino-Lione**

*La prima petizione indirizzata dalla Valle all'Unione europea è datata gennaio 2003 ed è firmata da comitati di cittadini e associazioni ambientaliste e culturali. Gli argomenti sono: i deboli presupposti tecnico-economici dell'opera, i prevedibili danni ambientali e, soprattutto, il mancato coinvolgimento democratico di cittadini ed enti locali. Dopo alcune audizioni, a Roma e a Bruxelles, ad aprile 2004 il presidente della Commissione petizioni ne comunica l'accoglimento formale.*

### A. La petizione

#### *I fatti*

Da una decina di anni su iniziativa di alcuni gruppi imprenditoriali e politici piemontesi e della Regione Rhone-Alpes, comitati promotori e gruppi di pressione hanno provato a promuovere a livello mediatico un nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. Il risultato propagandistico di questa costosa operazione è stato eccellente dando vita ad accordi programmatici tra i governi italiano e francese. Stranamente però è risultato nullo l'interesse economico suscitato presso gli operatori del settore: in dieci anni non si è trovato nessun privato disposto a partecipare al finanziamento.

In un primo tempo si giustificò l'opera preventivando un fortissimo flusso di passeggeri, poi si constatò che il flusso passeggeri non era tale da assicurare redditività all'Alta velocità passeggeri e, senza mutare le caratteristiche della linea, si cominciò a parlare di "alta capacità ferroviaria" giustificando la nuova linea con forti flussi di merci su un futuro percorso

ipotetico “corridoio est-ovest” tra Lisbona e Kiev. Il progetto coinvolgerebbe le Alpi e la Pianura padana, attraversando la catena alpina con lunghe, problematiche e perciò costose gallerie ferroviarie (un centinaio di chilometri di gallerie di cui una di oltre 54).

La nuova ferrovia dovrebbe attraversare anche la Bassa Valle di Susa, la cintura nord-ovest di Torino e forse (secondo le ultime ipotesi) addirittura la stessa città di Torino. In particolare la valle alpina (ad alto rischio idrogeologico) è percorsa da un fiume e dai suoi affluenti, è suddivisa in 25 comuni densamente abitati e già sovraccarica di strutture: 2 statali e relativi valichi del Moncenisio e del Monginevro, l'autostrada del Frejus, un elettrodotto, e la ferrovia internazionale (Torino-Modane) recentemente raddoppiata. Sulla linea sono in corso lavori di miglioramento per 300 milioni di euro (tra gli interventi l'aumento dell'altezza delle gallerie). Dal 1999 la valle è diventata l'unico grande corridoio stradale di accesso verso il Nord della Francia a causa dell'incidente nel Tunnel del Bianco e sua temporanea chiusura. Non a caso il 30% delle merci che attraversavano l'arco alpino italiano in quel periodo sono transitate in Valle di Susa.

Sulla linea ferroviaria attuale transitano 141 treni al giorno solamente nei periodi di punta (92 i convogli merci secondo le fonti Fs sempre nei giorni di maggior traffico) compresi molti treni merci scarichi in ritorno dalla Francia e 3 coppie di Tgv e Pendolini pressoché vuoti, salvo che nei periodi di Natale e Pasqua. Su questa linea si trasportano meno di 10 milioni di tonnellate di merci all'anno, quantità stabile da oltre un decennio, nonostante le potenzialità ancora esistenti ed inutilizzate (vecchie previsioni parlavano di 19 milioni di tonnellate entro il 1990). Dodici anni dopo però osserviamo che l'utilizzo della linea esistente è soltanto del 38% rispetto alla sua reale potenzialità.

Il progettato nuovo collegamento ad alta capacità Torino-Lione per oltrepassare la catena delle Alpi dovrebbe usufruire di una galleria (la più lunga mai progettata) sotto al Massiccio d'Ambin.

Gli studi sul tunnel di 54 chilometri sono ben lontani dall'essere completati e necessiterebbero di altri finanziamenti, mentre nessun sondaggio è ancora stato effettuato nelle zone più a rischio nel massiccio alpino e nelle zone più a valle. In ogni caso nei pochi documenti resi pubblici non risultano chiari i dati sui materiali che si incontrerebbero negli scavi, la loro destinazione, gli investimenti necessari e i tempi di consegna dei lavori. Si sono però già spesi per questi studi oltre 150 milioni di euro, finanziati in parte dalla UE, senza ottenere nessuna certezza circa la reale fattibilità e costo finale dell'opera o i tempi reali necessari per l'eventuale realizzazione.

Dalla relazione finale dei gruppi di lavoro della CIG Commissione inter governativa italo-francese risulta inoltre che nonostante questa opera solamente l'1% del traffico merci autostradale potrebbe essere convogliato



sulle rotaie (a lavori terminati), lasciando inalterato il traffico veicolare nella nostra valle. Per aumentare quella percentuale, gli studi effettuati hanno addirittura preso in esame la possibilità di introdurre una tassa sui traffici alpini stradali di circa 100 euro a camion, con evidenti effetti sulla concorrenza e sui costi di trasporto e quindi sui costi finali delle merci.

Occorre inoltre sapere che a differenza dell'Eurotunnel sotto alla Manica, lo scavo nelle Alpi non troverebbe un unico tipo di roccia compatta ma materiali diversi, compresi un vastissimo sistema carsico in rapporto con il lago artificiale del Moncenisio, gas grisou, rocce con presenza di uranio e asbesto, oltre a pressioni e calore enormi (50 gradi centigradi) e faglie lungo le quali le rocce alpine sono in costante e continuo movimento. Oltretutto lungo il percorso la linea interesserebbe aree agricole ad alto valore e zone densamente popolate, coinvolgendo i comuni della cintura Nord-Ovest di Torino, e verrebbero costruite altre gallerie in Bassa Valle di Susa con sicure ripercussioni sulle falde acquifere, sugli acquedotti (come nel Mugello) e sulla vivibilità di enormi zone residenziali ormai divenute "cintura di Torino".

Ultimo elemento, ma forse il più importante, in questi dieci anni le popolazioni della Valle di Susa e della cintura Ovest di Torino si sono opposte radicalmente e fermamente ai vari progetti in discussione. Un'opposizione sociale ribadita nelle decine di iniziative e manifestazioni che hanno visto e che vedono partecipare attivamente migliaia di abitanti delle zone interessate.

Un'opposizione democratica e sociale condivisa dagli enti locali coinvolti, non solo volta a contrastare, ma capace di produrre in proprio argomenti e studi alternativi ai progetti e al modello di sviluppo che vengono sottintesi: trasformare questa valle e le altre zone coinvolte in un "corridoio di servizi".

### *Le domande*

Presa visione di questi dati e delle troppe incertezze circa la reale utilità dell'opera, i rischi finanziari, le difficoltà tecniche di realizzazione, l'assoluto mancato interesse da parte dei privati alla partecipazione ai costi dell'opera, e preso atto dell'opposizione sociale durissima esistente nei territori interessati chiediamo alla Commissione trasporti del Parlamento europeo:

È ammissibile e democratico che la volontà delle popolazioni ed Enti Locali sia calpestata in nome di MAI dimostrati interessi superiori, che sono semmai gli interessi delle società proponenti, coinvolte nella progettazione e nell'eventuale realizzazione dell'opera?

È ammissibile che, esistendo linee ferroviarie non completamente o scarsamente utilizzate (ad esempio Frejus) si possano chiedere finanziamenti alla UE per studiarne altre la cui utilità è giustificata unicamente da

traffici “previsti” fra almeno 15-20 anni da gruppi finanziari ed economici di pressione, ma smentiti dalle statistiche tendenziali (non tenendo conto ad esempio che entro il 2007 attraverso il solo Sempione ammodernato potranno potenzialmente transitare oltre 30 milioni di tonnellate di merci)?

È corretto creare pochi e trafficati “corridoi di passaggio”, creando situazioni di insostenibilità proprio nei territori alpini, disincentivando l’ammodernamento delle linee esistenti e favorendo corridoi esistenti solo sulla carta, come quello est-ovest a sud delle Alpi, mentre i flussi merci ferroviari prevalenti tra Italia ed Europa sono diversi, e percorrono una direttrice Nord-Sud?

Non ritiene la Commissione che nel realizzare eventuali linee di interesse europeo in territori alpini, valli, zone già pesantemente infrastrutturate e popolate, aree a forte rischio ambientale, debbano venire coinvolte in modo reale e prioritariamente tutte le amministrazioni interessate, comprese quelle locali stabilendo in tutti gli Stati dell’Unione europea condizioni univoche di sicurezza e tollerabilità al rumore e vibrazioni con adeguate fasce di rispetto e pagamento in modo uniforme degli eventuali danni?

È ragionevole che, in presenza di più opzioni di percorso possibili, compreso l’ammodernamento della linea esistente, tutte siano state scartate a priori dai proponenti per insistere fin dall’inizio su una sola ipotesi progettuale (con velocità prevista a progetto di 220 km/h in zona alpina!), certamente la più onerosa e impattante a livello idrogeologico, la meno sicura oltre che dal mantenimento più costoso essendo pressoché tutta in galleria?

Avendo verificato i danni già causati da gallerie simili in altre zone d’Italia (ad esempio nel Mugello) con conseguente prosciugamento di fonti, danni a beni privati, pubblici, archeologici e artistici, considerata l’esistenza anche in Valle di Susa di siti archeologici e di alto valore paesaggistico, oltre che di innumerevoli acquedotti, è corretto insistere su tale ipotesi progettuale? Verificato inoltre l’alto rischio idrogeologico esistente sul territorio, la presenza di vasti giacimenti amiantiferi e di vene consistenti di roccia uranifera nelle zone interessate agli eventuali scavi, anche al fine evitare tutti i rischi, aumento dei costi, allungamento dei tempi di realizzazione, non dovrebbero preventivamente essere affrontati questi argomenti che invece vengono sistematicamente ignorati dai proponenti?

È irragionevole pretendere che, esistendo il “Rapporto Brossier” e la perizia indipendente disposta dal Governo francese che si esprimono negativamente sull’opera oltre che tutta una serie sostanziosa di quesiti tecnici «Punti di dissenso alla Relazione finale del Gruppo CIG Ambiente» tuttora senza risposta, formulati da uno degli stessi componenti della Commissione di studi italo francese “CIG”, prima di finanziare o iniziare ogni altro studio vengano presi in considerazione anche questi documenti e data risposta pubblica alle domande formulate?

Infine, se mai si riuscisse a giungere realmente alla fase di realizzazione, cosa di cui dubitiamo fortemente, non ritiene la Commissione che la procedura di impatto ambientale accelerata e semplificata prevista dalla recente “legge Obiettivo” aumenti i rischi per tutto il territorio e che tutti gli studi preliminari di progettazione e l’eventuale costruzione di una simile linea ferroviaria di carattere internazionale dovrebbero sottostare in ogni caso alle procedure di appalto europeo ed ai successivi controlli comunitari?

Hanno contribuito a preparare e firmano questa petizione le seguenti associazioni e comitati locali:

Legambiente Circolo Valle di Susa - Bussoleno, presidente Piercarlo Cotterchio

Pro Natura Piemonte - Torino, presidente Emilio Del Mastro

Legambiente Piemonte - Torino, presidente Wanda Bonardo

Associazione Habitat Onlus - Condove, presidente prof. Claudio Cancelli

Federazione provinciale Coltivatori diretti - Torino, presidente dott. Carlo Gottero

Legambiente Circolo Rivoli-CascineVica, presidente Pietro La Camera

Comitato San Rocco - Condove, presidente Gabriella Tittonel

Comitato spontaneo almesino contro il TAV/TAC, portavoce Fabrizio Falca

Comitato Spinta dal bass - Avigliana, portavoce Maurizio Piccione

Comitato di quartiere di Villaretto - Torino, portavoce Michele Falcone

Comitato spontaneo San Gillio, portavoce Stefano Lenza

Gruppo Pace Valsusa, portavoce Bianca Riva

Redazione del mensile *Dialogo in Valle*, portavoce Marisa Ghiano

Comitato Gente Comune - Caprie, portavoce Matteo Carello

Comitato No TAV Città di Torino, portavoce Paolo Mattone

Comitato spontaneo anti TAV/TAC - Val della Torre, portavoce Nello Viglierchio

Comitato spontaneo Chianocco Bruzolo e San Didero, portavoce Elena Succo

Associazione Valsusa Filmfest - Condove, portavoce Chiara Sasso

Comitato spontaneo Padano Almese/Valmessa, portavoce Dario Catti

Comitato spontaneo unico di Venaria, portavoce Guido Bertino

Le firme originali sono depositate presso Legambiente Circolo Valsusa, Bussoleno.

Le associazioni e comitati firmatari della presente petizione rappresentano le istanze di una molteplicità di persone e della società civile delle zone coinvolte e intendono con questa azione testimoniare alle più rappre-

sentative istituzioni europee l'opposizione popolare ragionata e democratica che va avanti da oltre dieci anni, con manifestazioni e azioni non violente. Tali iniziative si sono accompagnate costantemente con quelle politiche ad ogni livello che i rappresentanti locali, sindaci e amministratori di Comunità montane hanno costantemente ricercato non senza difficoltà. La zona interessata va dalla periferia di Torino fino al confine francese, un territorio già gravemente compromesso. L'obiettivo comune è quello di difenderne la vivibilità e ottenere una più omogenea distribuzione dei traffici merci tra i valichi alpini.

Le associazioni firmatarie hanno a cuore lo sviluppo del trasporto su ferro ma proprio per questo motivo ravvisano in questo progetto, ritenuto prevalentemente speculativo e impattante, scarsa rispondenza alle esigenze reali, una totale sottovalutazione dei pericoli presentati dagli stessi studi del Politecnico di Torino (file allegato), la mancanza di certezze sui tempi di realizzazione e dei costi dell'opera. Si denunciano inoltre gravi azioni di disinformazione da parte dei media e di propaganda pubblicitaria che riteniamo "ingannevole" circa l'utilità reale dell'opera da parte dei proponenti. Le difficoltà incontrate dagli amministratori nell'ottenere risposte precise da FS e su argomenti come i flussi di traffico, il modello d'esercizio della linea, l'utilizzo del marino estratto dalle gallerie, la mitigazione del rumore, la questione dei cantieri aperti per decenni etc. non fanno che confermare il livello di approssimazione degli studi realizzati e l'unico vero scopo dei proponenti: quello di cominciare al più presto gli scavi con l'alibi che altrimenti «il Piemonte resterebbe isolato»; peccato che da anni proprio il Piemonte è statisticamente e unanimemente conosciuta come la regione più infrastrutturata d'Italia per ciò che riguarda ferrovie e autostrade.

## B. La risposta della Commissione

Bruxelles, 14 aprile 2004

Egregio Signore,

La Commissione per le petizioni, esaminata la Sua petizione durante la riunione del 17 febbraio u.s., ha giudicato le questioni da Lei sollevate ricevibili conformemente al regolamento del Parlamento europeo, in quanto esse rientrano nell'ambito delle attività dell'Unione europea.

Sulla base di quanto deciso in tale occasione, la Commissione ha chiesto informazioni alle competenti autorità nazionali, oltre che i pareri della Commissione per l'ambiente, la sanità pubblica e la politica dei consumatori e della Commissione per la politica regionale, i trasporti e il turismo del Parlamento europeo.

## PROVE (INASCOLTATE) DI DIALOGO

La Commissione per le petizioni inoltre, basandosi sulle informazioni orali fornite dalla Commissione europea, ha invitato quest'ultima a fornirle informazioni supplementari sulla base delle quali proseguirà l'esame nel merito della Sua petizione.

Sarà mia cura tenerLa al corrente sugli sviluppi della questione.  
Voglia gradire i miei più distinti saluti.

il presidente

## II.

**Gennaio 2005**  
**Petizione del Coordinamento sanitario Valle di Susa**  
**al Parlamento europeo sui rischi sanitari**

*Il 20 gennaio 2005 anche il Coordinamento sanitario Valle di Susa, costituito da 100 medici di base e ospedalieri che operano sul territorio, ha inviato una propria petizione sui rischi per la salute della popolazione connessi alla realizzazione del progetto di nuova linea ferroviaria.*

La linea ferroviaria ad Alta velocità/capacità Torino-Lione prevede, nella tratta da Settimo torinese a Bruzolo, di circa 44 km, una galleria unica da Grange di Brione a Borgone (galleria Musinè-Gravio) di quasi 23 km. Allo scavo principale andrebbero inoltre ad aggiungersi almeno tre “finestre di sicurezza”, ovvero gallerie secondarie in località Rivera, Caprie e Grangetta.

La zona montana interessata dagli scavi è notoriamente tra le più ricche di amianto dell'intero arco alpino: a pochi chilometri da Grange di Brione si trova la vecchia cava di amianto di Balangero, la più grande d'Europa.

Nel gennaio 2003 un'equipe di geologi del Centro di Geotecnologie dell'Università di Siena ha svolto, per conto di RFI (Rete Ferroviaria Italiana), un'indagine finalizzata alla ricerca di amianto nelle rocce in affioramento della Valle di Susa con prelevamento di 39 campioni in 29 punti di osservazione, ubicati nel territorio compreso fra Grange di Brione e Borgone. In circa la metà dei campioni esaminati è stata riscontrata la presenza di amianto in diverse forme.

Sulla base di questo studio RFI ha valutato l'estrazione di materiale roccioso contenente amianto: il volume previsto è di 1.151.000 metri cubi; è previsto che circa la metà (500.000 mc) di questo materiale venga stoccato in località Tetti S. Mauro (Almese); dal progetto non risulta previsto un piano di sicurezza che possa impedire la dispersione di fibre d'amianto durante le fasi di lavorazione, di movimentazione e di stoccaggio, né una valutazione dei relativi costi.

L'amianto è un minerale fibroso che, ridotto allo stato di polvere, in particelle microscopiche, viene facilmente disperso nell'aria dall'azione del vento e può essere inalato nei polmoni, dove si deposita.

Tra le malattie causate dall'amianto, il mesotelioma, tumore maligno della pleura, è sicuramente la più grave. Si manifesta dopo 15-20 anni

dall'inhalazione di particelle di amianto, ma ha una mortalità del cento per cento e conduce a morte in media entro nove mesi dalla diagnosi. Inoltre l'esposizione all'amianto aumenta l'incidenza di carcinoma bronchiale.

Non esiste esposizione sicura, cioè non esiste una soglia di esposizione al di sotto della quale l'amianto sia innocuo.

La popolazione che potrebbe trovarsi esposta è innanzitutto quella della Bassa Valle di Susa, circa 67.000 abitanti, ma il fenomeno potrebbe interessare, in virtù dei forti venti che spirano frequentemente verso Torino, anche l'area della città e della periferia nord-ovest, portando la popolazione esposta a diverse centinaia di migliaia di persone. È rimarchevole che già oggi la mortalità per mesotelioma nella Bassa Valle di Susa sia fra le più alte riscontrabili in Italia.

Il progetto della Torino-Lione prevede poi il cosiddetto tunnel "di base" di 53 km, da Venaus a St. Jean-de-Maurienne.

Nel massiccio d'Ambin attraversato dal traforo sono presenti numerosi giacimenti di uranio, come documentato dal CNR fin dal 1965; per maggior precisione il materiale presente è pechblenda, forma notevolmente radioattiva; non è conosciuta per il momento una previsione di LTF sulla quantità di uranio che potrà essere contenuto nel materiale estratto che dovrebbe ammontare a ben 15 milioni di metri cubi.

Un recente studio dell'Istituto superiore di sanità italiano ha evidenziato un incremento di linfomi di Hodgkin nei militari impiegati in missione di pace nei Balcani ed esposti all'uranio impoverito: ben il 236% in più rispetto alla popolazione non esposta.

In considerazione di quanto sopra, valutando che la situazione che si prospetta per il territorio è estremamente preoccupante, tale da configurare la concreta possibilità di severi danni alla salute pubblica, 100 medici della Valle di Susa hanno sottoscritto un manifesto pubblico di denuncia di tale situazione, chiedendo che vengano attivate le misure di sicurezza adatte a impedire la contaminazione del territorio da parte di amianto e uranio.

Preso atto di quanto sopra chiedo alla Commissione quanto segue:

1. È ammissibile che un'opera di tali dimensioni e che potrebbe arrecare gravi danni alla salute delle popolazioni interessate sia avviata con una procedura di VIA che non affronta in dettaglio tutti gli aspetti potenzialmente pericolosi per la salute pubblica e in particolare sottovaluta il rischio legato all'estrazione e alla movimentazione di amianto?

2. È accettabile che non vengano compresi nella stima dei costi dell'opera quelli, ingentissimi, che sarebbero necessari a impedire la dispersione di minerale d'uranio e delle fibre di amianto su un vasto territorio?

3. Non sarebbe auspicabile la realizzazione di uno studio per valutare, attraverso un modello di dispersione aerea delle fibre di amianto, il coin-

volgimento di Torino e cintura, vista la vicinanza con la città e la presenza frequente di forti venti che spirano in quella direzione con punte di velocità fino a 110 km/h?

Confidando nel buon accoglimento della presente, porgo distinti saluti.

dott. Marco Tomalino

a nome dell'associazione Coordinamento sanitario Valle di Susa



III.

Marzo 2005

**Delibera di 35 consigli di enti locali convocati a Torino in piazza Castello**

*Il 19 marzo 2005 si riuniscono in piazza Castello a Torino, uno dopo l'altro, i consigli di 33 Comuni della Valle Susa e della cintura ovest di Torino e 2 consigli di Comunità montana. L'unico punto all'ordine del giorno. è l'approvazione di una stessa delibera in cui viene espressa forte contrarietà al progetto TAV Torino-Lione. La delibera è approvata all'unanimità da tutti i Consigli.*

Il Consiglio del Comune di [...]

valutato il progetto di collegamento ferroviario Torino-Lione e constatato come, ancora una volta, la realizzazione di grandi opere infrastrutturali interessanti vari territori non vedano minimamente coinvolti gli enti locali, anche in conseguenza della legge Obiettivo 443/01 che esautora, di fatto, anche dalla mera consultazione i Comuni stessi;

considerato che il lavoro di approfondimento del tavolo tecnico-politico ha ulteriormente evidenziato le criticità già espresse nel documento tecnico approvato a marzo 2004 da tutti gli enti locali interessati dal progetto;

rimarcato che dalle risultanze di numerosi studi redatti da qualificati enti universitari e da organizzazioni indipendenti e autonome emergono preoccupanti criticità sotto gli aspetti della salute, dell'ambiente, dell'economia, della residenzialità per i territori interessati;

delibera

- di esprimere una forte contrarietà al progetto del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione presentato al sistema degli enti locali,

- e di ritenere indispensabile il proseguimento del confronto istituzionale per esaminare le istanze espresse dalla totalità degli enti locali interessati.

Il documento è stato approvato da:

- Consiglio della Comunità montana "Bassa Val Susa e Val Cenischia",
- Consiglio della Comunità montana "Val Ceronda e Casternone",
- tutti i Consigli comunali della Bassa Valle di Susa (Bussoleno, Almese, Rubiana, Mattie, Vaie, Caprie, Susa, Venaus, Chianocco, Chiusa-S.

Michele, Mompantero, Novalesa, Villarfocchiardo, Bruzolo, Caselette, S. Antonino, S. Didero, Villardora, S. Giorio, S. Ambrogio, Condove, Avigliana, Borgone),

- cinque Consigli comunali dell'Alta Valle (Moncenisio, Giaglione, Chiomonte, Gravere, Meana),

- cinque Consigli comunali della cintura Ovest torinese (Alpignano, Pianezza, San Gillio, Valdellatorre e Druento).

IV.

**Luglio-settembre 2007**  
**Una raccolta di 32.000 firme di cittadini**

*Nel luglio 2007 il Ministero delle infrastrutture italiano, prescindendo dall'avvio del dialogo tra Governo e sindaci nell'Osservatorio tecnico, presenta all'Unione europea un dossier pre-progettuale sulla nuova ferrovia Torino-Lione.*

*Mentre 30 Comuni reagiscono approvando delibere di condanna dell'operazione unilaterale, i comitati No TAV intraprendono una raccolta di firme tra i cittadini da presentare alle istituzioni provinciali, regionali, nazionali ed europee. Il testo ribadisce la ferma opposizione a nuovi trafori alpini e nuove linee ferroviarie nelle valli Susa e Sangone.*

*La raccolta firme ha 58 promotori, tra associazioni e comitati. In soli due mesi, vengono collezionate 31.608 firme, raccolte in 8 volumi per complessive 3168 pagine.*

*Ne vengono portate copie alle varie istituzioni cui sono indirizzate:*

*- il 25 settembre 2007, una delegazione di 150 rappresentanti dei promotori le consegna a Strasburgo, alle competenti commissioni del Parlamento europeo;*

*- il 31 ottobre al Governo italiano, nella persona del Presidente del Consiglio Romano Prodi;*

*- il 12 novembre alla presidente della Regione Piemonte Mercedes Bresso;*

*- il 15 novembre al presidente della Provincia di Torino Antonio Saitta;*

*- il 30 novembre al Governo francese, tramite la Prefettura di Nice.*

*Ogni foglio predisposto per la raccolta firme iniziava con il testo riportato di seguito. Seguiva una tabella nella quale i cittadini indicavano nome, cognome, comune di residenza e apponevano la loro firma.*

Alle commissioni della Comunità europea

Ai responsabili dei governi nazionali

Agli amministratori regionali, provinciali e locali

Oggetto: ferma opposizione contro qualsiasi tracciato TAV-TAC e a qualunque nuovo tunnel

I sottoscritti cittadini delle Valli di Susa, Val Sangone, di Torino e cintura, mentre denunciano la truffa di finanziare un'opera inutile, devastante ambientalmente e dannosa economicamente, ribadiscono la più totale, inequivocabile e ferma opposizione a ogni ipotesi di nuova linea ferroviaria Torino Lyon e a ogni ipotesi di qualunque nuovo tunnel sia ferroviario sia autostradale, come emerso dalla assemblea popolare del 19 giugno

2007 al polivalente di Bussoleno e dalle numerose delibere dei Consigli comunali anche molto recenti.

Dichiarano e ribadiscono che le Valli di Susa e la Val Sangone non accettano e non accetteranno mai il ruolo di corridoio di traffico e pertanto pretendono il congelamento del traffico merci globale (ferroviario e autostradale) all'attuale venti milioni di tonnellate annue.

*Elenco dei promotori della raccolta firme (luglio-settembre 2007)*

Associazione culturale e giovanile SKANTIERI GIOVANILI  
 Associazione Difendiamo il futuro - No TAV  
 Associazione Emissioni Zero  
 Associazione Habitat Onlus  
 Associazione La Fonte Acquariana di Coazze  
 Associazione Montagna Nostra  
 Atleti No TAV  
 Collettivo Pianezze autogestito Laboratorio Zero  
 Comitato autogestito contro il TAV e tutte le nocività Torino/Caselle  
 Comitato di lotta popolare contro l'Alta velocità  
 Comitato Foresto No TAV  
 Comitato No TAV Avigliana  
 Comitato No TAV Buttigliera-Rosta  
 Comitato No TAV Chiomonte Non ci ruberete il futuro  
 Comitato No TAV Chiusa di San Michele  
 Comitato No TAV Condove  
 Comitato No TAV di Sant'Antonino  
 Comitato No TAV Giaglione  
 Comitato No TAV Giaveno-Coazze-Valgioie  
 Comitato No TAV Gravere  
 Comitato No TAV La Cassa  
 Comitato No TAV - No TIR Alta Valle Susa  
 Comitato No TAV Orbassano  
 Comitato No TAV Pinerolese Valli Chisone e Germanasca  
 Comitato No TAV Rivalta  
 Comitato No TAV Rivoli  
 Comitato No TAV Salbertrand  
 Comitato No TAV San Didero  
 Comitato No TAV Spinta dal Bass  
 Comitato No TAV Susa-Mompantero  
 Comitato No TAV Torino  
 Comitato No TAV Venaria  
 Comitato No TAV Villar Dora

Comitato No TAV Villar Focchiardo  
Comitato No TAV Villarbasse  
Comitato Rivalta Sostenibile  
Comitato Santambrogese No TAV e Vigilanza Cave  
Comitato spontaneo Almesino contro il TAV/TAC  
Comitato spontaneo anti TAC/TAV di Val della Torre  
Comitato spontaneo No TAV Alpignano  
Comitato spontaneo No TAV Sangano-Bruino  
Comitato spontaneo No TAV Trana  
Comitato Vaiese No TAV No Inquinamento  
Comitato Val Cenischia  
Cooperativa Il Ponte di Giaveno  
Gente Comune di Caprie contro il TAV  
Gnun-e TAVanade Caselette  
Gruppo Pace - Condove  
Gruppo spontaneo No TAV di Rubiana  
Legambiente Circolo Vallesusa  
Mattie No TAV !!!  
Mensile "A Sarà Düra"  
No TAV Meana RESISTERE PER ESISTERE  
Periodico "Dialogo in Valle"  
Presidio No TAV di Borgone  
Presidio No TAV di Bruzolo  
Presidio No TAV di Venaus  
Spazio sociale TAKUMA

## V.

Giugno 2008

**FARE. Una soluzione possibile per la Torino-Lione?**

*Nei primi mesi del 2008 ci sono in Italia le elezioni politiche a cui segue un cambio di governo.*

*I sindaci commissionano ai propri rappresentanti tecnici uno studio che ipotizzi una nuova ferrovia da Torino al confine francese suddivisa in tre lotti, da realizzare man mano che le corrispondenti tratte di linea esistente raggiungano la saturazione del traffico. Lo studio viene denominato FARE (Ferrovie alpine ragionevoli ed efficienti) e viene presentato il 17 giugno 2008.*

*La controproposta dei sindaci, che prevede di iniziare l'eventuale realizzazione a partire dal nodo della città di Torino in quanto punto maggiormente congestionato, non viene in realtà presa realmente in considerazione nell'Osservatorio. Il 29 giugno 2008 il presidente dell'Osservatorio, Virano, conclude i lavori del primo mandato con il "Documento di Pra Catinat" (che i media battezzano impropriamente "accordo"). Vi si ribadisce l'intenzione di realizzare comunque l'intera nuova linea.*

*Di seguito una sintesi del documento, il cui testo completo può leggersi in: [http://www.notavtorino.org/documenti-04/FARE\\_presentazione.pdf](http://www.notavtorino.org/documenti-04/FARE_presentazione.pdf).*

**No TAV, ma FARE le cose che servono**

I risultati ottenuti dall'Osservatorio in 19 mesi di intenso lavoro hanno dato ragione a molte argomentazioni avanzate, nell'interesse generale, dagli enti locali. Questo però non significa non fare nulla. Superato l'approccio delle "grandi opere" fini a se stesse, si tratta di definire una prospettiva di potenziamento del trasporto ferroviario coerente, equa e credibile, inserita all'interno di un sistema di trasporto sostenibile e moderno.

Tanto per essere chiari, l'abbiamo chiamata "FARE": Ferrovie alpine ragionevoli ed efficienti.

*Servono politiche coerenti*

L'Osservatorio ha evidenziato che le infrastrutture, da sole, non spostano il traffico dalla strada alla rotaia. Pertanto, serve una politica integrata del trasporto alpino, finalizzata anche a migliorare le condizioni ambientali delle valli, basata 1) sulla rinuncia all'ulteriore potenziamento della rete stradale e autostradale, 2) sull'introduzione della Borsa dei Transiti Alpini, 3) su un'effettiva liberalizzazione dei servizi ferroviari, in modo tale da renderli più efficienti e 4) sul potenziamento graduale della rete ferroviaria.

*Bisogna adottare standard ragionevoli*

Non si parla più di “TAV”, ma di ferrovie miste passeggeri-merci a pendenza ridotta e velocità ordinaria (100-120 km/h per i merci, 160-180 km/h per i passeggeri). Questo consente di ridurre i raggi di curvatura facilitando l’inserimento territoriale e di eliminare i grandi impianti ferroviari previsti all’interno della Valle.

*È meglio operare per fasi*

Le opere in discussione hanno tempi di costruzione misurati in decenni, e i loro costi sono molto superiori alle risorse oggi effettivamente disponibili: pertanto, la realizzazione graduale degli interventi non è una scelta, ma un’invariante del progetto. Il problema è capire da dove si parte.

La soluzione più ragionevole è quella di realizzare lotti funzionali successivi finalizzati a rimuovere, secondo un preciso ordine di priorità, i “colli di bottiglia” che impediscono la crescita del traffico. Questo consente di anticipare e massimizzare i benefici, e di posticipare i costi, minimizzando l’impatto finanziario.

L’attivazione di ciascun lotto dovrà essere condizionata al conseguimento dei risultati della fase precedente: attraverso queste prove di fatto, sarà possibile ristabilire un clima di fiducia nei confronti del trasporto ferroviario.

*Fase 0: utilizzare al meglio quello che esiste.* Le misure prioritarie sono quelle finalizzate a utilizzare al meglio la rete esistente, in particolare avviando il Servizio ferroviario metropolitano (la fase funzionale) e invertendo l’andamento del trasporto merci su rotaia (in calo da dieci anni). Per fare questo servono soprattutto nuove locomotive e nuovi treni per i pendolari, e anche un’effettiva liberalizzazione dei servizi.

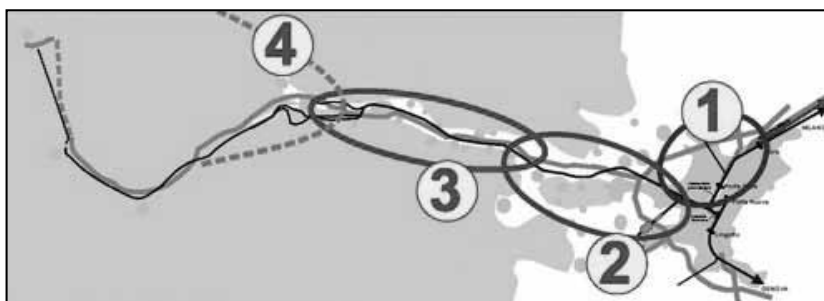
*Fase 1: realizzare la cintura ferroviaria di Torino.* Una volta avviato il Servizio ferroviario metropolitano, se il traffico merci riprende a crescere si arriverà in breve a saturare il nodo di Torino. Occorrerà allora una linea di cintura, che consenta ai treni merci di circolare tra Settimo torinese e Orbassano senza utilizzare il Passante ferroviario. Questo consentirà anche di passare alla seconda fase del Servizio ferroviario metropolitano.

*Fase 2: potenziare la tratta metropolitana.* Soltanto se e quando il traffico continuerà a crescere secondo le previsioni, verso il 2018-2020 saturerà la tratta “metropolitana”, estesa da Torino ad Avigliana. A questo punto sarà necessario adeguare la linea, aggiungendo binari o realizzando varianti di tracciato che evitino le zone più urbanizzate. La linea esistente servirà al solo traffico regionale e metropolitano, con nuove stazioni che facilitino l’uso del treno per andare a Torino.

*Fase 3: potenziare la linea della Bassa Valle.* Soltanto se e quando il traffico crescerà ancora, finirà per saturare anche la tratta Avigliana-Bussoleno, determinando fra l’altro un impatto acustico non trascurabile. Date le pre-

visioni, non accadrà prima del 2025. A questo punto sarà necessario potenziare la linea della Bassa Valle, garantendone il raccordo con la tratta di valico, in modo da garantire una buona accessibilità anche alle zone turistiche dell'alta valle.

*Fase 4: duplicare la tratta di valico.* A lungo termine, continuando a crescere, il traffico finirà anche per saturare la tratta di valico: nello scenario "ottimistico", questo accadrà verso il 2029-2030, mentre in quello "pessimistico" l'orizzonte si spinge fino al 2045. Soltanto se e quando si verificherà una situazione di questo genere, sarà necessario duplicare la tratta di valico.



*Servono molte garanzie procedurali e giuridiche*

È una proposta complessa, che richiede molte garanzie giuridiche: non esistono scorciatoie. Innanzi tutto, occorrerà adottare procedure di decisione e finanziamento ordinarie, che si accompagnino ad adeguate valutazioni economiche e ambientali, garantendo la più ampia partecipazione dei cittadini, a tutti i livelli. Occorrerà anche una buona preparazione e gestione delle fasi di cantiere. Per fare tutto questo, sarà necessario definire un soggetto che si occupi del monitoraggio continuo dei risultati ottenuti, e della conseguente attivazione dei lotti funzionali: in altri termini, la costruzione delle singole tratte non avverrà "dopo" una decisione finale, che assicuri il consenso locale una volta per tutte, ma "durante" un processo di verifica continua, a garanzia di tutte le parti in causa.

*Concludendo...*

Ci rendiamo conto che la nostra proposta richiede un grande cambiamento nelle attitudini nazionali alle grandi opere. Essa però è coerente con il programma europeo delle TEN (anche i francesi stanno procedendo per fasi) e non richiede di modificare gli accordi internazionali, secondo i quali il tunnel di base dovrà entrare in funzionale soltanto "alla data di saturazione delle opere esistenti".



- In definitiva, rispetto ai progetti del passato, la nostra proposta
- è meno impattante, perché rinuncia a standard irragionevoli e rispetta maggiormente l'ambiente montano;
  - è più efficiente, perché consente di utilizzare i tratti di linea nuova già a breve-medio termine, in modo da alleviare le situazioni più critiche consentendo un miglioramento rapido anche dei servizi pendolari;
  - è meno costosa, perché limita i tratti in galleria e consente di posticipare molti degli oneri più rilevanti, limitando inutili esposizioni finanziarie;
  - è più prudente, perché consente di seguire l'effettivo andamento del traffico anche in funzione di eventi oggi imprevedibili (come ad esempio l'effettiva data in cui si manifesterà il *peak-oil*), senza richiedere a nessuno di "scommettere" su un futuro di crescita infinita dei traffici;
  - è più efficace, perché sottopone gli operatori ferroviari a verifiche più costanti sull'intero esercizio del sistema, introducendo incentivi per un utilizzo efficiente delle infrastrutture esistenti.

**FARE**  
**FERROVIE ALPINE RAGIONEVOLI ED EFFICIENTI**

## VI.

## Autunno 2009

**Delibere Consigli comunali su TAV e seconda canna Frejus**

*Nell'estate 2009 il Governo sceglie la strada dei fatti compiuti e il 30 luglio il Ministro dei trasporti annuncia il prossimo avvio di una campagna di sondaggi geologici per affinare il progetto dell'opera.*

*Nell'autunno una decina di Comuni approva delibere che prendono una netta distanza dalla linea portata avanti dall'allora presidente della Comunità montana Ferrentino. Molte disconoscono il cosiddetto accordo di Pra Catinat; alcune sono altrettanto esplicite nei confronti della proposta FARE; la maggior parte dichiara di dividerne l'analisi ma di dissentire dalla proposta. Qualche delibera, infine, evita di entrare nel merito dei due documenti (Prat Catinat e FARE) e ribadisce direttamente il no a qualsiasi nuova linea e soprattutto al tunnel di base. Il dato più significativo è che nessun Consiglio approva il documento di Virano.*

*Si riporta di seguito la delibera approvata a maggioranza, entro il mese di novembre, dai comuni di Avigliana, Sant'Ambrogio, Villarfochiardo, Gravere, San Didero, Vaie, Mompantero, Giaglione, Almese, Caselette, Caprie, Bruzolo, Venaus, Chiusa S. Michele, Oulx, Bussoleno e Mattie.*

**Oggetto: Nuova linea ferroviaria Torino-Lione, determinazioni**

## Il Consiglio comunale

Alla luce dell'incontro avvenuto in Prefettura il 30 luglio 2009 con le dichiarazioni del ministro Matteoli e la relazione dell'arch. Virano dalle quali sono emerse chiaramente:

- la volontà di considerare strategica l'infrastruttura TAV indipendentemente dai rilievi tecnici economici e quindi di partire con la progettazione e i conseguenti sondaggi da ottobre 2009, compreso il tunnel geognostico della Maddalena, entro gennaio 2010;

- l'intenzione di applicare le procedure di bilancio della legge Obiettivo per il finanziamento dell'opera;

- che la metodologia del FARE, proposta dalla Comunità montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia e da alcune amministrazioni comunali, come atto propositivo di dialogo nonostante la non completa condivisione di tutti i Comuni, è stata completamente ignorata;

- la necessità della nuova linea ferroviaria sostenendo che i valichi saranno saturi entro dieci anni.

Viste le ripetute sollecitazioni dei tecnici della Comunità montana Bassa Valle di Susa e Val Cenischia (Conferenza dei sindaci, seminario di Almese) affinché venga definito il loro ruolo, tenendo conto della volontà politica di realizzare comunque l'opera, in particolare il tunnel di base, a prescindere dalla sua effettiva utilità;

Considerato che il documento di Pra Catinat è stato utilizzato per fissare i capisaldi nel bando L<sub>TF</sub> per l'assegnazione della progettazione preliminare e definitiva, nonostante non sia stato sottoscritto e approvato da nessuna Amministrazione;

Preso atto che l'Osservatorio, nella *Fase 2*, è stato utilizzato dal Governo per dichiarare all'Unione europea il consenso degli enti locali su un Accordo mai firmato dalle parti;

Tenuto conto che le previsioni di aumento del traffico merci elaborate dai tecnici dell'Osservatorio si basano su ipotesi, poco realistiche, di crescita esponenziale del Prodotto interno lordo smentite nei fatti anche in conseguenza della crisi economica in atto;

Ribadito che secondo quanto affermato dai tecnici dell'Osservatorio la linea esistente è utilizzata per circa 1/3 della sua potenzialità;

Vista la mancanza di una corretta quantificazione delle ricadute socio economiche, dei danni previsti dalla realizzazione della nuova linea ferroviaria e della conseguente fondamentale necessità di una approfondita analisi dei costi e dei benefici;

Appurato che non è stato neanche attuato quanto previsto in merito:

- alla semplificazione tecnico amministrativa per le spedizioni ferroviarie;
- alle azioni per spostare le merci da "gomma al ferro";
- alle misure di tariffazione per disincentivare il traffico su gomma sull'arco alpino;
- ai progetti e alle risorse economiche, da stanziare nel 2009, per migliorare il servizio passeggeri sulla linea esistente e aumentare il comfort e l'efficienza delle stazioni.

Preso atto delle dichiarazioni del Sottosegretario on. Giachino e del Presidente della SITAF in merito all'utilizzo della galleria di sicurezza del tunnel del Frejus come canna per la viabilità ordinaria che si pongono in contraddizione con la scelta condivisa di trasferire le merci dalla strada alla ferrovia.

Dato atto che il presente provvedimento costituisce atto di indirizzo, non necessita dei pareri di cui al d.lgs 267/2000;

Con votazione espressa in forma palese, mediante alzata di mano [...]

#### DELIBERA

di esprimere la contrarietà alla costruzione di una nuova linea ferroviaria internazionale in Valle di Susa e pertanto all'avvio dei lavori per il tunnel geognostico, il tunnel dell'Orsiera e il tunnel di base che, come evidenziato dai Quaderni dell'Osservatorio, non risulta prioritaria e indispensabile al miglioramento del servizio ferroviario, soprattutto in assenza di una coerente politica di trasferimento del trasporto merci dalla "gomma al ferro", ma bensì costosa e difficilmente sostenibile per il bilancio dello Stato se non sottraendo risorse ad altri interventi più urgenti (strutture socio-sanitarie, messa in sicurezza delle scuole, sistemazione dei dissesti, sostegno alle famiglie e alle fasce più deboli della popolazione etc.)

di ribadire che il territorio di una Valle alpina, già fortemente infrastrutturato come quello della Valle di Susa, non può più sostenere una infrastruttura di tali dimensioni;

di esprimere contrarietà al Documento tecnico cosiddetto di Pra Catinat «Punti di accordo per la progettazione della nuova linea e per le nuove politiche di trasporto per il territorio – Sintesi dell'osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione» che tra l'altro non è stato approvato da nessun Consiglio comunale e tanto meno sottoscritto dagli amministratori locali della Valle di Susa;

la contrarietà ad avviare una campagna di sondaggi volta a consentire la progettazione di un'opera la cui utilità ed economicità non è mai stata tecnicamente dimostrata;

di prendere atto che l'Osservatorio non è più un ambito tecnico neutrale per valutare le varie opzioni possibili, compresa l'opzione zero o la sistemazione della linea attuale etc., ma un luogo per progettare la nuova infrastruttura e di ritenere pertanto che il suo mandato originale sia esaurito;

di richiedere una revisione delle stime dei flussi di traffico, una approfondita e imparziale analisi dei costi e dei benefici e una quantificazione economica dei danni previsti, prima di procedere ad ogni forma di progettazione, compresi i sondaggi;

di esprimere parere negativo sull'utilizzo della galleria di sicurezza autostradale del Tunnel del Frejus come canna per la viabilità ordinaria, in quanto in contrasto con la proclamata volontà di trasferire il traffico merci sulla ferrovia;

di ritenere necessario aggiornare la strategia dei Comuni della Valle di Susa rispetto a Governo, Regione, Provincia e individuare un luogo e un

## PROVE (INASCOLTATE) DI DIALOGO

metodo di confronto istituzionale tra gli amministratori locali con regole condivise e trasparenti e che preveda che ogni scelta debba comunque essere approvata dai singoli Consigli comunali;

di chiedere la convocazione del Tavolo istituzionale per stabilire nuove regole condivise, compreso l'ascolto e l'accettazione delle istanze degli enti locali e una corretta e imparziale informazione ai cittadini.

Successivamente,

Il Consiglio comunale

Con votazione espressa in forma palese, mediante alzata di mano [...]

**DELIBERA**

di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del T.U.E.L approvato con d.lgs in data 18 agosto 2000 n. 267.

VII.

**Autunno 2010**  
**Delibere contro il TAV Torino-Lione**  
**della Comunità montana e di 23 Comuni**

*Tra settembre e ottobre 2010 la Comunità montana e 23 Comuni approvano delibere che esprimono parere contrario:*

- ai nuovi progetti per il TAV Torino-Lione,*
  - all'avvio dei lavori per il tunnel geognostico della Maddalena,*
  - al reinserimento dei progetti stessi nelle procedure previste dalla "legge Obiettivo" n. 443/2001*
- e chiedono una ridefinizione del confronto istituzionale.*  
*Di seguito una "delibera-tipo".*

**Oggetto: Nuova linea ferroviaria Torino-Lione, ulteriori determinazioni**

Il Consiglio comunale

Rilevato che la Società LTF ha pubblicato la dichiarazione di pubblica utilità mediante l'approvazione, ai sensi dell'art. 166 del d.lgs 163/06 del progetto definitivo del cunicolo esplorativo de La Maddalena sito nel Comune di Chiomonte;

Rilevato altresì che il giorno 10 agosto 2010, la medesima Società ha pubblicato un nuovo avviso con il quale annunciava il deposito del progetto preliminare per la parte in territorio italiano della tratta internazionale della nuova linea ferroviaria Torino-Lione ai sensi e per gli effetti dell'articolo 165 del d.lgs 163/06;

Preso atto che il Governo nel 2006 aveva stralciato il progetto della Torino-Lione dalle opere ricomprese nella legge Obiettivo e che invece la procedura attivata è quella prevista dalla stessa legge;

Ritenuto che tale opera non risulta prioritaria e indispensabile al miglioramento del servizio ferroviario tra l'Italia e la Francia soprattutto in assenza di una forte politica di trasferimento del trasporto merci dalla "gomma al ferro" come peraltro indicato nei primi due quaderni pubblicati dall'Osservatorio;

Ricordato che il progetto ha riscontrato una forte opposizione delle Amministrazioni e della popolazione locale;

Tutto ciò premesso,

Con votazione espressa in forma palese, mediante alzata di mano [...]

**DELIBERA IL PARERE CONTRARIO:**

- alla costruzione di una nuova linea ferroviaria internazionale in Valle di Susa;

- all'avvio dei lavori per il tunnel geognostico della Maddalena;

- al tunnel di base, al tunnel dell'Orsiera, alle opere relative alla sua interconnessione con la linea storica, alle discariche e alle teleferiche indicate nel progetto preliminare presentato da LTF il 10 agosto 2010;

- al reinserimento del progetto nelle procedure previste dalla legge "Obiettivo" n. 443/01;

- all'aumento del carico infrastrutturale e del trasporto merci in questo contesto territoriale già fortemente compromesso.

Il Consiglio ritiene comunque indispensabile aggiornare la strategia del confronto istituzionale tra Governo, Regione, Provincia e Amministratori locali, stabilendo: nuove regole condivise e trasparenti per l'ascolto e la valutazione delle istanze degli Enti locali, una corretta e imparziale informazione ai cittadini e l'approvazione di ogni scelta da parte dei singoli Consigli comunali.

## VIII.

**Maggio 2011**  
**Ricorso al TAR del Lazio sul cunicolo de La Maddalena**  
**delle associazioni ambientaliste**

*Il 6 aprile 2011 viene pubblicata sulla Gazzetta ufficiale la delibera del CIPE che dà il via al progetto di realizzazione di un cunicolo esplorativo (cosiddetto tunnel geognostico) alla Maddalena di Chiomonte. Nel mese successivo, il 30 maggio 2011, le associazioni ambientaliste WWF, Legambiente, Italia Nostra e Pro Natura presentano contro tale delibera un articolato ricorso al TAR Lazio. Di seguito il comunicato stampa con cui le associazioni interessate danno notizia del ricorso.*

Contestate la valutazione di impatto ambientale frazionata e le troppe e contrastanti prescrizioni del CIPE

Le associazioni WWF, Legambiente, Italia Nostra e Pro Natura in questi giorni hanno notificato il ricorso al TAR Lazio con cui si impugna la delibera CIPE (n. 86/2010, pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale* del 6 aprile 2011) che approva il progetto definitivo di escavazione del cosiddetto cunicolo esplorativo de La Maddalena (Comune di Chiomonte) in Val di Susa, funzionale alla realizzazione della nuova linea ad Alta velocità Torino-Lione.

Numerose sono le illegittimità riscontrate nella delibera impugnata. La più clamorosa è quella relativa al frazionamento del progetto in tre diverse opere (cunicolo esplorativo/galleria di servizio, tratta internazionale e tratta nazionale): fatto questo vietato dalla normativa europea e anche da quella nazionale di recepimento.

Inoltre, contrariamente a quanto dichiarato dal CIPE, non è stata autorizzata la realizzazione di un cunicolo geognostico, ma di una vera e propria galleria di servizio, funzionale al tunnel di base, che si andrà a costruire con ben altro impatto ambientale e in contrasto con quanto stabilito dal Codice degli appalti.

Il progetto definitivo appare lacunoso, e non è un caso, secondo le associazioni, che il CIPE, tramite l'imposizione di numerosissime prescrizioni per un'opera che si sviluppa per soli 7,6 km (nell'apposito allegato se ne contano 128!), abbia cercato, pur di renderlo approvabile, di integrarne i contenuti. Peraltro, le associazioni ricorrenti hanno riscontrato numerose contraddizioni tra le stesse prescrizioni, per cui non è neppure chiaro cosa abbia realmente stabilito il CIPE.

Infine, nel loro ricorso le associazioni ambientaliste rilevano anche pesanti vizi in materia di applicazione della disciplina dei rifiuti con riguardo alla gestione delle terre e rocce da scavo.



IX.

Febbraio 2012

**Appello di 360 scienziati e tecnici al Presidente del Consiglio**

*Le istituzioni hanno ormai chiuso tutte le porte al dialogo e la questione della nuova linea in Val di Susa è stata degradata a esclusivo problema di ordine pubblico.*

*Il 26 gennaio Ivan Cicconi, Luca Mercalli, Marco Ponti e Sergio Ulgiati scrivono una lettera aperta al Presidente del Consiglio Monti che sarà rilanciata nel giro di pochi giorni da altri 356 tra scienziati, docenti e professionisti i quali si rivolgono (ancora una volta inutilmente) al Presidente del Consiglio.*

Roma, 9 febbraio 2012

Oggetto: Appello per un ripensamento del progetto di nuova linea ferroviaria Torino-Lione, Progetto prioritario TEN-T n. 6, sulla base di evidenze economiche, ambientali e sociali.

Onorevole Presidente,

ci rivolgiamo a Lei e al Governo da Lei presieduto, nella convinzione di trovare un ascolto attento e privo di pregiudizi a quanto intendiamo esporre. Sulla base della nostra esperienza e competenza professionale e accademica. Il problema della nuova linea ferroviaria ad Alta velocità/alta capacità Torino-Lione rappresenta per noi, docenti, ricercatori e professionisti, una questione di metodo e di merito sulla quale non è più possibile soprassedere, nell'interesse del Paese. Ciò è tanto più vero nella presente difficile congiuntura economica che il suo Governo è chiamato ad affrontare.

Sentiamo come nostro dovere riaffermare – e nel seguito di questa lettera, argomentare – che il progetto<sup>1</sup> della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, inspiegabilmente definito “strategico”, non si giustifica dal punto di

1. L'accordo del 2001 tra Italia e Francia, ratificato con legge 27 settembre 2002, n. 228, prevede all'art. 1 che «I Governi italiano e francese si impegnano [...] a costruire [...] le opere [...] necessarie alla realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario merci-viaggiatori tra Torino e Lione la cui entrata in servizio dovrebbe avere luogo alla data di saturazione delle opere esistenti». Non ostante la prudenza contenuta in questo articolo, i Governi italiani succedutisi hanno fatto a gara per dimostrare che la data di saturazione della linea storica era dietro l'angolo. I fatti hanno dimostrato il contrario, ma – inspiegabilmente – non vi sono segnali di ripensamento da parte dei decisori politici.

vista della domanda di trasporto merci e passeggeri, non presenta prospettive di convenienza economica né per il territorio attraversato né per i territori limitrofi né per il Paese, non garantisce in alcun modo il ritorno alle casse pubbliche degli ingenti capitali investiti (anche per la mancanza di un qualsivoglia piano finanziario), è passibile di causare ingenti danni ambientali diretti e indiretti, e infine è tale da generare un notevole impatto sociale sulle aree attraversate, sia per la prevista durata dei lavori, sia per il pesante stravolgimento della vita delle comunità locali e dei territori coinvolti.

*Diminuita domanda di trasporto merci e passeggeri*

Nel decennio tra il 2000 e il 2009, prima della crisi economica, il traffico complessivo di merci dei tunnel autostradali del Frejus e del Monte Bianco è crollato del 31%. Nel 2009 ha raggiunto il valore di 18 milioni di tonnellate di merci trasportate, come 22 anni prima. Nello stesso periodo si è dimezzato anche il traffico merci sulla ferrovia del Frejus, anziché raddoppiare come ipotizzato nel 2000 nella Dichiarazione di Modane sottoscritta dai Governi italiano e francese.

La nuova linea ferroviaria Torino-Lione, tra l'altro, non sarebbe nemmeno ad Alta velocità per passeggeri perché, essendo quasi interamente in galleria, la velocità massima di esercizio sarà di 220 km/h, con tratti a 160 e 120 km/h, come risulta dalla VI<sup>A</sup> presentata dalle Ferrovie Italiane. Per effetto del transito di treni passeggeri e merci, l'effettiva capacità della nuova linea ferroviaria Torino-Lione sarebbe praticamente identica a quella della linea storica, attualmente sottoutilizzata nonostante il suo ammodernamento terminato un anno fa e per il quale sono stati investiti da Italia e Francia circa 400 milioni di euro.

*Assenza di vantaggi economici per il Paese*

Per quanto attiene gli aspetti finanziari, ci sembra particolarmente importante sottolineare l'assenza di un effettivo ritorno del capitale investito. In particolare:

*Non sono noti piani finanziari di sorta.*

Sono emerse recentemente ipotesi di una realizzazione del progetto per fasi, che richiedono nuove analisi tecniche, economiche e progettuali. Inoltre l'assenza di un piano finanziario dell'opera, in un periodo di estrema scarsità di risorse pubbliche, rende ancora più incerto il quadro decisionale in cui si colloca, con gravi rischi di "stop and go".

*Il ritorno finanziario appare trascurabile, anche con scenari molto ottimistici.*

Le analisi finanziarie preliminari sembrano coerenti con gli elevati costi e il modesto traffico, cioè il grado di copertura delle spese in conto capitale è probabilmente vicino a zero. Il risultato dell'analisi costi-benefici effettuata dai promotori, e molto contestata, colloca comunque l'opera tra i progetti marginali.

*Ci sono opere con ritorni certamente più elevati: occorre valutare le priorità.*

Risolvere i fenomeni di congestione estrema del traffico nelle aree metropolitane così come riabilitare e conservare il sistema ferroviario “storico” sono alternative da affrontare con urgenza, ricche di potenzialità innovative, economicamente, ambientalmente e socialmente redditizie.

*Il ruolo anticiclico di questo tipo di progetti sembra trascurabile.*

Le grandi opere civili presentano un’elevatissima intensità di capitale, e tempi di realizzazione molto lunghi. Altre forme di spesa pubblica presenterebbero moltiplicatori molto più significativi.

*Ci sono legittimi dubbi funzionali, e quindi economici, sul concetto di corridoio.*

I corridoi europei sono tracciati semi-rettilinei, con forti significati simbolici, ma privi di supporti funzionali. Lungo tali corridoi vi possono essere tratte congestionate alternate a tratte con modesti traffici. Prevedere una continuità di investimenti per ragioni “geometriche” può dar luogo a un uso molto inefficiente di risorse pubbliche, oggi drammaticamente scarse.

*Bilancio energetico-ambientale nettamente negativo*

Esiste una vasta letteratura scientifica nazionale e internazionale, da cui si desume chiaramente che i costi energetici e il relativo contributo all’effetto serra da parte dell’Alta velocità sono enormemente acuiti dal consumo per la costruzione e l’operatività delle infrastrutture (binari, viadotti, gallerie) nonché dai più elevati consumi elettrici per l’operatività dei treni, non adeguatamente compensati da flussi di traffico sottratti ad altre modalità. Non è pertanto in alcun modo ipotizzabile un minor contributo all’effetto serra, neanche rispetto al traffico autostradale di merci e passeggeri. Le affermazioni in tal senso sono basate sui soli consumi operativi (trascurando le infrastrutture) e su assunzioni di traffico crescente (prive di fondamento, a parte alcune tratte e orari di particolare importanza).

*Risorse sottratte al benessere del Paese*

Molto spesso in passato è stato sostenuto che alcuni grandi progetti tecnologici erano altamente remunerativi e assolutamente sicuri; la realtà ha purtroppo dimostrato il contrario. Gli investimenti per grandi opere non giustificate da una effettiva domanda, lungi dal creare occupazione e crescita, sottraggono capitali e risorse all’innovazione tecnologica, alla competitività delle piccole e medie imprese che sostengono il tessuto economico nazionale, alla creazione di nuove opportunità lavorative e alla diminuzione del carico fiscale. La nuova linea ferroviaria Torino-Lione, con un costo totale del tunnel transfrontaliero di base e tratte nazionali, previsto intorno ai 20 miliardi di euro (e una prevedibile lievitazione fino a 30 miliardi e forse anche di più, per l’inevitabile adeguamento dei prezzi già avvenuto negli altri tratti di Alta velocità realizzati), penalizzerebbe l’economia italiana con un contributo al debito pubblico dello stesso or-

dine della manovra economica che il Suo Governo ha messo in atto per fronteggiare la grave crisi economica e finanziaria che il Paese attraversa. È legittimo domandarsi come e a quali condizioni potranno essere reperite le ingenti risorse necessarie a questa faraonica opera, e quale sarà il ruolo del capitale pubblico. Alcune stime fanno pensare che grandi opere come TAV e ponte sullo stretto di Messina in realtà nascondano ingenti rischi per il rapporto debito/PIL del nostro Paese, costituendo sacche di debito nascosto, la cui copertura viene attribuita a capitale privato, di fatto garantito dall'intervento pubblico.

#### *Sostenibilità e democrazia*

La sostenibilità dell'economia e della vita sociale non si limita unicamente al patrimonio naturale che diamo in eredità alle generazioni future, ma coinvolge anche le conquiste economiche e le istituzioni sociali, l'espressione democratica della volontà dei cittadini e la risoluzione pacifica dei conflitti. In questo senso, l'applicazione di misure di sorveglianza di tipo militare dei cantieri della nuova linea ferroviaria Torino-Lione ci sembra un'anomalia che Le chiediamo vivamente di rimuovere al più presto, anche per dimostrare all'Unione europea la capacità dell'Italia di instaurare un vero dialogo con i cittadini, basato su valutazioni trasparenti e documentabili, così come previsto dalla Convenzione di Aarhus<sup>2</sup>.

Per queste ragioni, Le chiediamo rispettosamente di rimettere in discussione in modo trasparente e oggettivo la necessità dell'opera.

Non ci sembra privo di fondamento affermare che l'attuale congiuntura economica e finanziaria giustifichi ampiamente un eventuale ripensamento e consentirebbe al Paese di uscire con dignità da un progetto inutile, costoso e non privo di importanti conseguenze ambientali, anche per evitare di iniziare a realizzare un'opera che potrebbe essere completata solo assorbendo ingenti risorse da altri settori prioritari per la vita del Paese.

Con viva cordialità e rispettosa attesa.

Sergio Ulgiati, chimico ambientale, Università degli studi di Napoli Parthenope

Ivan Cicconi, ingegnere, esperto di infrastrutture e appalti pubblici

Luca Mercalli, climatologo, Società meteorologica italiana

Marco Ponti, economista, Politecnico di Milano

(seguono le firme di altri 356 studiosi e professionisti<sup>3</sup>).

2. <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/pp/documents/cep43ital.pdf>.

3. L'elenco può leggersi in: <http://controsservatoriovalsusa.org/images/materiali/ita-lettera-a-mariomonti-09-02-2012.pdf>.

X.

**Chiedere razionalità e confronto non serve**

*Via via la situazione precipita. Mentre la Valle viene militarizzata e si susseguono gli scontri c'è chi non si rassegna. E si moltiplicano le richieste e gli appelli di tecnici, giuristi, uomini di cultura, personalità del sociale e del mondo del lavoro: alle forze politiche, al Governo, al capo dello Stato. Le richieste contengono l'invito pressante ad abbandonare la logica della forza e della contrapposizione e ad aprire finalmente un tavolo di confronto. Ma anche questi inviti restano senza risposta.*

*Di seguito due di questi appelli.*

**A. In Val Susa un dialogo è possibile e necessario**

(Appello 2 marzo 2012 della società civile)

Dopo mesi in cui la politica ha omesso il confronto e il dialogo necessari con la popolazione della valle, la situazione di tensione in Val Susa ha raggiunto il livello di guardia, con una contrapposizione che sta provocando danni incalcolabili nel fisico delle persone, nella coesione sociale, nella fiducia verso le istituzioni, nella vita e nella economia dell'intera valle. Ad esserne coinvolti sono, in diversa misura, tutti coloro che stanno sul territorio: manifestanti e attivisti, forze dell'ordine, popolazione.

I problemi posti dal progetto di costruzione della linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Lione non si risolvono con lanci di pietre e con comportamenti violenti. Da queste forme di violenza occorre prendere le distanze senza ambiguità. Ma non ci si può fermare qui. Non basta deprecare la violenza se non si fa nulla per evitarla o, addirittura, si eccitano gli animi con comportamenti irresponsabili (come gli insulti rivolti a chi compie gesti dimostrativi non violenti) o riducendo la protesta della valle – di tante donne e tanti uomini, giovani e vecchi del tutto estranei a ogni forma di violenza – a questione di ordine pubblico da delegare alle forze dell'ordine.

La contrapposizione e il conflitto possono essere superati solo da una politica intelligente, lungimirante e coraggiosa. La costruzione della linea ferroviaria (e delle opere ad essa funzionali) è una questione non solo locale e riguarda il nostro modello di sviluppo e la partecipazione democratica ai processi decisionali. Per questo è necessario riaprire quel dialogo che gli amministratori locali continuano vanamente a chiedere. Oggi è ancora possibile. Domani forse no.

Per questo rivolgiamo un invito pressante alla politica e alle autorità di governo ad avere responsabilità e coraggio. Si cominci col ricevere gli amministratori locali e con l'ascoltare le loro ragioni senza riserve mentali. Il dialogo non può essere semplice apparenza e non può trincerarsi dietro decisioni indiscutibili ch , altrimenti, non   dialogo. La decisione di costruire la linea ad alta capacit    stata presa oltre vent'anni fa. In questo periodo tutto   cambiato: sul piano delle conoscenze dei danni ambientali, nella situazione economica, nelle politiche dei trasporti, nelle prospettive dello sviluppo. I lavori per il tunnel preparatorio non sono ancora iniziati, come dice la stessa societ  costruttrice. E non   vero che a livello sovranazionale   gi  tutto deciso e che l'opera   ormai inevitabile. L'Unione europea ha riaperto la questione dei fondi, dei progetti e delle priorit  rispetto alle Reti transeuropee ed   impegnata in un processo legislativo che finir  solo fra un anno e mezzo. Lo stesso Accordo intergovernativo fra la Francia e l'Italia sar  ratificato solo quando sar  conosciuto l'intervento finanziario della UE, quindi fra parecchi mesi. E anche i lavori sulla tratta francese non sono iniziati n  prossimi.

Dunque aprire un tavolo di confronto *reale* su opportunit , praticabilit  e costi dell'opera e sulle eventuali alternative non provocherebbe alcun ritardo n  alcuna marcia indietro pregiudiziale. Sarebbe, al contrario, un atto di responsabilit  e di intelligenza politica. Un tavolo pubblico, con la partecipazione di esperti nazionali e internazionali, da convocare nello spazio di un mese,   nell'interesse di tutti. Perch  tutti abbiamo bisogno di capire per decidere di conseguenza, confermando o modificando la scelta effettuata in condizioni del tutto diverse da quelle attuali.

Un Governo di "tecnici" non pu  avere paura dello studio, dell'approfondimento, della scienza. Numerose scelte precedenti sono state accantonate (da quelle relative al ponte sullo stretto a quelle concernenti la candidatura per le Olimpiadi). Noi oggi chiediamo molto meno. Chiediamo di approfondire i problemi ascoltando i molti "tecnici" che da tempo stanno studiando il problema, di non deludere tanta parte del Paese, di dimostrare con i fatti che l'interesse pubblico viene prima di quello dei poteri forti. Lo chiediamo con forza e con urgenza, prima che la situazione precipiti ulteriormente.

Don Luigi Ciotti, presidente Gruppo Abele e Libera  
Livio Pepino, giurista, gi  componente Consiglio superiore magistratura

(seguono le firme di altri 40 esponenti della societ  civile, della cultura e della politica).

**B. È necessario tornare alla discussione sui dati tecnici ed economici**  
(Appello 11 ottobre 2013 al capo dello Stato di oltre 100 docenti)

Ill.mo sig. Presidente

La Valle di Susa è divenuta da tempo un luogo di acuta tensione che, oltre a degradare notevolmente la qualità di vita della popolazione, produce un crescendo di violenza verbale e fisica che sarebbe poco saggio sottovalutare. Alla radice c'è un malessere reale accumulatosi in oltre vent'anni di pessimo rapporto tra istituzioni e comunità locale. Tuttavia gli atti di forza, da entrambe le parti, radicalizzano le contrapposizioni e allontanano l'attenzione dal problema che è all'origine dello scontro.

La reazione istituzionale non fa che occuparsi dei sintomi della malattia; ma finché il problema non viene affrontato nelle sue radici, il malessere, le tensioni, l'irrazionalità e anche la violenza sono destinati a durare e crescere.

Nel caso della Valle di Susa, il punto da cui tutti i contrasti scaturiscono è una ferrovia che si vorrebbe costruire attraverso le montagne, laddove ne esiste già una in perfetta efficienza e sottoutilizzata. A una analisi fredda e distaccata quell'opera appare platealmente insensata dal punto di vista economico, ambientale e trasportistico.

Valutazioni critiche, oltre che da tecnici e ricercatori come alcuni degli scriventi, sono state espresse a più riprese, nelle forme proprie, anche da organismi quali la Corte dei Conti italiana e, sul lato francese, dalla Cour des Comptes, l'Inspection Generale des Finances, il Conseil General des Ponts et Chaussées, la Direction Generale du Trésor, gli ex Presidenti del Réseau Ferré de France e della SNCF. Alle obiezioni si è per lo più risposto con slogan, affermazioni ideologiche e retorica, rifiutando ogni confronto basato su una metodologia scientifica oggettiva.

Questo è il nodo da sciogliere se si vuole curare il male invece di reprimerne i sintomi. L'unica procedura per verificare se le critiche siano fondate oppure no è il confronto argomentato, pubblico e indipendente, nel merito delle grandezze fisiche e dei dati economici. Questo confronto non c'è mai stato, perché si è pensato di confinare il dibattito in sedi non pubbliche e certamente non paritarie, per nulla indipendenti e per finalità strumentali, a valle di decisioni comunque prese d'autorità e presentate come immodificabili e corrette a priori.

Noi, forse ingenuamente, riteniamo che ogni decisione importante dello Stato debba essere presa a seguito di un'analisi trasparente e razionale.

Un confronto onesto e aperto come quello che prospettiamo è la strada per togliere pretesti a chi si illude di cambiare il mondo lanciando sassi, incendiando macchinari o peggio. Nel contempo è anche vero che la ragione non si ha grazie alla forza, nemmeno se istituzionale.

Nel panorama di grande incertezza della politica nazionale non sappiamo letteralmente a chi rivolgerci. Abbiamo già firmato altri appelli, promosso conferenze scientifiche in sedi accademiche, pubblicato libri, chiesto ascolto alla stampa, a politici e pubblici funzionari, ma senza alcun effetto. Ci rivolgiamo perciò a Lei nella sua veste istituzionale di massima carica della Nazione, che è di diritto e di fatto *super partes*; e ci rivolgiamo a Lei in quanto persona che ha dimostrato la capacità di ascolto e la saggezza che questa vicenda richiede se se ne vuole venire a capo senza ulteriori forzature e senza sofferenze.

La preghiamo ancora una volta: promuova Lei quel confronto pubblico, qualificato e indipendente, basato su dati, misure e metodo scientifico, che potrà aiutare tutti a porre fine al malessere sociale e alla violenza.

Torino, 11 ottobre 2013

Angelo Tartaglia, Dipartimento di Scienza applicata e Tecnologia, Politecnico di Torino

Luca Mercalli, presidente Società meteorologica italiana

Sergio Ulgiati, Dipartimento di Scienze per l'ambiente, Università degli studi di Napoli Parthenope

Mario Tozzi, Istituto geologia ambientale e geingegneria, CNR

(seguono le firme di altri 100 accademici<sup>4</sup>).

4. L'elenco può leggersi in: [http://controsservatoriovalsusa.org/images/materiali/appello\\_vsusa\\_presidente2013.pdf](http://controsservatoriovalsusa.org/images/materiali/appello_vsusa_presidente2013.pdf).



---

## 2. UN SALTO DI QUALITÀ A TUTELA DEI DIRITTI FONDAMENTALI DELLA VAL SUSA

---

*La totale chiusura delle istituzioni centrali dello Stato di fronte alle proposte di confronto avanzate dai Comuni della Valle, dal movimento No TAV, da tecnici e intellettuali e la trasformazione del progetto della nuova linea ferroviaria in problema di ordine pubblico (delegato a polizia e magistratura, quando non addirittura all'esercito) ha infine indotto il Controsservatorio Val Susa e un folto gruppo di amministratori locali a investire della situazione il Tribunale permanente dei popoli con richiesta di verificare se in essa siano stati rispettati i diritti fondamentali degli abitanti della valle e della comunità locale ovvero se vi siano state gravi e sistematiche violazioni di tali diritti. Si è così pervenuti, nell'aprile 2014, alla presentazione di un articolato esposto al tribunale internazionale di opinione fondato da Lelio Basso in diretta prosecuzione del Tribunale Russel, nella consapevolezza del salto di qualità che ciò determina in termini di sfiducia nei confronti dei canali istituzionali. È stata, peraltro, alla stregua di quanto si è sin qui detto, una scelta necessitata.*

*Del resto il tema di cui l'esposto investe il Tribunale dei popoli travalica il caso concreto e pone questioni di evidente rilevanza generale: dalle crescenti devastazioni ambientali lesive dei diritti fondamentali dei cittadini attuali e delle generazioni future fino alla drastica estromissione dalle relative scelte delle popolazioni più direttamente interessate. Di tali questioni, comprensive del trasferimento a poteri economici e finanziari nazionali e internazionali di decisioni di primaria importanza per la vita di intere popolazioni e/o di quote significative di cittadini, il caso Val Susa è espressione e simbolo. Molte e crescenti, peraltro, ne sono le manifestazioni nel mondo e nel nostro Paese, a dimostrazione della loro centralità e attualità. Si tratta di situazioni in cui la violazione dei diritti fondamentali avviene in modo meno brutale di quanto accaduto in altre vicende prese in esame dal Tribunale, ma che rappresentano – su scala locale e regionale – la nuova frontiera dei diritti a fronte di attacchi che mettono in pericolo lo stesso equilibrio (ecologico e democratico) del pianeta.*

*Nel momento in cui andiamo in stampa apprendiamo che la Presidenza del Tribunale ha dichiarato ammissibile la richiesta formulata nell'esposto, limitata alla parte relativa alla violazione dei diritti fondamentali di partecipazione della comunità locale e dei cittadini nella vicenda concernente la linea Torino-Lione. Di tale decisione pubblichiamo, dopo il testo dell'esposto, un ampio stralcio.*

**A.**

**Esposto 8 aprile 2014 al Tribunale permanente dei popoli**

Al segretario generale del Tribunale permanente dei popoli

I sottoscritti

Livio Pepino, nella qualità di presidente del Controsservatorio Valsusa Loredana Bellone, sindaco del Comune di San Didero, nel periodo 2004-2014

Emilio Chiaberto, sindaco del Comune di Villar Focchiardo, nel periodo 2004-2014

Elisio Croce, sindaco del Comune di Villar Dora, nel periodo 2004-2009

Barbara Debernardi, sindaco del Comune di Condove, nel periodo 2004-2009

Nilo Durbiano, sindaco del Comune di Venaus, nel periodo 2004-2014

Dario Fracchia, sindaco del Comune di Sant'Ambrogio, nel periodo 2009-2014

Lionello Gioberto, sindaco del Comune di Vaie, nel periodo 2004-2014

Giuseppe Graffi, vicesindaco del Comune di Venaus, nel periodo 2009-2014

Giuseppe Joannas, sindaco del Comune di Bussoleno, nel periodo 2004-2009

Rino Marceca, vicepresidente della Comunità montana Valle Susa e Val Sangone, nel periodo 2010-2014

Mauro Marinari, sindaco del Comune di Rivalta di Torino, nel periodo 2012-2017

Carla Mattioli, sindaco del Comune di Avigliana, nel periodo 2002-2012

Angelo Patrizio, sindaco del Comune di Avigliana, nel periodo 2012-2017

Sandro Plano, sindaco del Comune di Susa, nel periodo 2004-2009 e presidente della Comunità montana Valle Susa e Val Sangone, nel periodo 2009-2014

Giorgio Vair, sindaco del Comune di San Didero, nel periodo 1989-2004 e vicesindaco del Comune di San Didero nel periodo 2004-2014

*chiedono* a codesto Tribunale, ai sensi degli articoli 3, 4, 5, 10 e 12 dello statuto approvato il 24 giugno 1979, l'apertura di un procedimento teso ad accertare (con ogni conseguente deliberazione) se nella vicenda della progettazione e costruzione della cosiddetta linea ferroviaria ad Alta velocità

Torino-Lione, che vede contrapposte in un conflitto ormai ultraventennale, da un lato, le istituzioni centrali dello Stato italiano e le società preposte alla realizzazione dell'opera e, dall'altro lato, la stragrande maggioranza della popolazione e delle istituzioni della Val Susa, siano stati rispettati i diritti fondamentali degli abitanti della valle e della comunità locale ovvero se – come ritengono gli esponenti – vi siano state gravi e sistematiche violazioni di tali diritti (rilevanti ai sensi degli articoli 1 e 2 dello statuto citato).

*Precisano*, già in premessa e con riserva di migliore illustrazione nel seguito, che il presente esposto intende investire il Tribunale, tramite la ricostruzione e l'analisi del caso Val Susa, di alcune questioni che vanno oltre il caso concreto e hanno una evidente rilevanza *generale*: dalle crescenti devastazioni ambientali lesive dei diritti fondamentali dei *cittadini attuali* e delle *generazioni future* fino alla drastica estromissione dalle relative scelte delle popolazioni più direttamente interessate (anche in violazione di specifici atti internazionali come la Convenzione di Aarhus del 25 giugno 1998). Di tali questioni, comprensive del trasferimento a poteri economici e finanziari nazionali e internazionali di decisioni di primaria importanza per la vita di intere popolazioni e/o di quote significative di cittadini, il caso Val Susa è espressione e simbolo. Molte e crescenti, peraltro, ne sono le manifestazioni nel mondo e nel nostro Paese, a dimostrazione della loro centralità e attualità. Si tratta – la cosa è ben chiara agli esponenti – di situazioni in cui la violazione dei diritti fondamentali di persone e popolazioni avviene in modo meno *brutale* di quanto accaduto in altre vicende prese in esame dal Tribunale, soprattutto nei primi decenni di attività, ma che rappresentano – su scala locale e regionale – la nuova frontiera dei diritti a fronte di attacchi che mettono in pericolo lo stesso equilibrio (ecologico e democratico) del pianeta.

A sostegno della richiesta *espongono* le seguenti osservazioni destinate esclusivamente a dimostrarne il *fumus boni iuris*, riservando ulteriori e più specifici rilievi, integrazioni, deduzioni e allegazioni al seguito del procedimento.

1. La proposta di una nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione (che sostituisca o affianchi quella esistente) nasce alla fine degli anni Ottanta del Novecento. Il primo progetto compiuto risale al settembre 1989 quando, in un convegno organizzato dalla Fondazione Agnelli in collaborazione con l'associazione Tecnocity, venne presentata la proposta (avanzata dal Dipartimento francese Rhones-Alpes) di una nuova linea tra Torino e Lione con una galleria di 50 chilometri (ipotizzata, allora, sotto il Moncenisio). La previsione iniziale era di una linea ad Alta velocità (Av) per passeggeri, in analogia all'esperienza del Tgv francese. In seguito la proposta venne trasformata in quella di una linea ad Alta velocità/capacità (Av/Ac), cioè

destinata anche al trasporto merci. Negli ultimi anni il secondo obiettivo è diventato prevalente, stante la progressiva riduzione della domanda di trasporto di persone, comunque soddisfatta oggi da tre coppie giornaliere di treni TGV Parigi-Milano. Il progetto – che ha subito, nel corso del tempo, numerose modifiche anche per quanto riguarda il tracciato – ha oggi come fondamento legislativo l'articolo 1 dell'Accordo Italia-Francia del 29 gennaio 2001 ratificato in Italia con legge 27 settembre 2002, n. 228 (a cui espressamente si ricollega il successivo Accordo di Parigi del 30 gennaio 2012) e ha assunto la denominazione Nuova Linea Torino Lione (N<sub>LTL</sub>)

L'attuale progetto – fermamente voluto dalle istituzioni governative centrali, dalla Regione Piemonte e dalla Provincia di Torino (nonché dalla gran maggioranza delle forze politiche) – prevede una ferrovia promiscua per il trasporto di passeggeri e merci. Ha uno sviluppo complessivo di 270 km di cui 144 km di competenza francese (R<sub>FF</sub>) da Lione a Saint Jean de Maurienne, 58 km di competenza mista (L<sub>TF</sub>) tra Saint Jean de Maurienne e Susa/Bussoleno, e 68 km di competenza italiana (R<sub>FI</sub>) da Susa/Bussoleno a Orbassano e Settimo, dove si collegherà alla linea Torino-Milano terminata nel 2009. In Francia sono stati realizzati, tra il 2002 e il 2010, tre cunicoli esplorativi (future discenderie) per 9 km complessivi, mentre in Italia sono da poco iniziati, vicino a Chiomonte, i lavori per il tunnel geognostico che, in cinque anni, dovrebbero scavare 7,5 km. Oggi le tre tratte si trovano in diversi stadi dei loro iter procedurali e autorizzativi: l'attenzione è concentrata sul traforo di 57 km che dovrebbe bucare le Alpi alla quota di circa 600 metri ma è stato più volte annunciato dai proponenti che le due tratte nazionali, cioè le adduzioni al tunnel di base sia dal versante francese che da quello italiano, saranno rinviate a dopo il 2030-2035, sostanzialmente per ragioni economiche. I relativi progetti, ancorché soltanto preliminari, non sono ad oggi stati approvati.

In tutte le sue successive elaborazioni il progetto in esame insiste in maniera prevalente, per quanto riguarda la tratta nazionale, sulla Val Susa, una valle che collega l'Italia e la Francia ed è situata nella parte occidentale del Piemonte, a ovest di Torino. La Val Susa comprende 39 Comuni (37 dei quali facenti parte della Comunità montana Val Susa e Val Sangone) e conta complessivamente, in tutta la sua estensione, circa 120.000 abitanti. La valle è attualmente attraversata dalla linea ferroviaria *storica*, dalla autostrada A32 Torino-Bardonecchia (i cui lavori si sono conclusi nel 1994) e da due strade nazionali, oltre che da strade *minori*.

2. Sin dalla presentazione del primo progetto di nuova linea ferroviaria si è sviluppata in Val Susa una forte opposizione – iniziata nel 1989 attraverso il primo Comitato Habitat – con il coinvolgimento della popolazione, di amministratori locali, di docenti universitari, di esperti di varie disci-

plines che hanno evidenziato da subito molteplici aspetti critici. Le ragioni dell'opposizione riguardavano e riguardano la tutela dell'ambiente e della salute della popolazione, l'inutilità della nuova linea, lo spreco di risorse in periodo di gravissima crisi economica, il carattere *autoritario* della decisione di costruire l'opera, avvenuta scavalcando popolazione e istituzioni locali. In particolare, e nei limiti della presente esposizione, dette ragioni possono così sintetizzarsi:

a) l'impatto ambientale e i rischi per la salute degli abitanti conseguenti alla realizzazione dell'opera (in particolare allo scavo di un tunnel di 57 chilometri una montagna *ricca* di amianto e di uranio), ai lavori preparatori, alla diffusione nell'atmosfera delle polveri sollevate e al trasporto e stoccaggio dei detriti (smarino) è di tutta evidenza. A puro titolo di esempio basti segnalare che le misurazioni effettuate il 18 luglio 2012 in occasione di una gara di *mountain bike* in una frazione di Sauze d'Oulx in alta Val Susa hanno evidenziato nell'aria, in conseguenza delle polveri sollevate dalla gara, concentrazioni di amianto pari a sette volte la soglia di rischio indicata dall'Organizzazione mondiale della sanità (*Repubblicatorino.it*, 1 agosto 2012) e che i campionamenti ambientali effettuati in 189 giorni tra marzo e settembre 2013 al cantiere della Maddalena di Chiomonte dalla stessa LTF (Lyon Turin Ferroviaire, società costituita da RTF e RFI per la realizzazione dell'opera) evidenziano uno *sforamento* della quantità di polveri sottili rispetto alla soglia di sicurezza in ben 88 giorni (con una incidenza di cinque volte superiore al massimo consentito per legge). Del resto, gli stessi progetti depositati prevedono perdite consistenti di acque profonde e superficiali, pesanti emissioni di polveri sottili e ossidi di azoto, invasione di terreni fertili, rumori, vibrazioni, traffico pesante, per un periodo minimo di dieci anni per la sezione transfrontaliera e per un periodo non definibile per le parti restanti e descrivono aumenti di malattie respiratorie e cardiocircolatorie per il 10 per cento della popolazione sensibile. Persino le valutazioni ambientali delle istituzioni favorevoli all'opera – severamente criticate dalle associazioni ambientaliste e dalla Commissione tecnica della Comunità montana per la loro superficialità e per i dati trascurati, modificati o falsi – subordinano l'approvazione dei progetti a un numero di prescrizioni, condizioni e raccomandazioni che avrebbero dovuto coerentemente portare alla bocciatura degli stessi (secondo l'esplicita indicazione contenuta nella ordinanza n. 7566 del Consiglio di Stato);

b) l'inutilità dell'opera è conclamata. Anzitutto una ferrovia Torino-Lione già esiste ed è efficiente e sottoutilizzata. Costruita alla fine del 1800, essa è stata continuamente ammodernata e migliorata. Lo stesso Governo dichiara che può sopportare il passaggio di 32 milioni di tonnellate di merci all'anno quando attualmente ne transitano soltanto 3,4

(*AlpInfo* 2012). Con i lavori di ammodernamento finiti a dicembre 2011 il tunnel ferroviario del Frejus è idoneo al transito di treni merci a sagoma elevata (Gabarit UIC B1 - PC45), compatibile con il trasporto di container di grandi dimensioni e con i servizi di autostrada ferroviaria (AFA). Di più, il traffico merci e passeggeri sulla direttrice della Val Susa, e più in generale sulla direttrice est-ovest, è da anni in calo verticale. I dati storici reali hanno smentito tutte le previsioni di crescita annunciate nei decenni scorsi e una ferrovia promiscua – come quella ipotizzata – è incompatibile con l'Alta velocità, per usura, manutenzione, sicurezza e andature relative dei diversi convogli (tanto che non ne esistono in nessuno Stato al mondo, nemmeno in Francia). Independentemente dalla diminuzione costante dei traffici, molte nazioni (Russia, Ucraina, Austria, Giappone, Germania, California, Portogallo) ripensano le politiche trasportistiche su rotaia riducendo la velocità dei treni alla luce dei crescenti costi energetici. L'energia richiesta, infatti, quadruplica al raddoppiare della velocità. La stessa RFI (Rete ferroviaria italiana) declassa per mancanza di treni lo scalo merci di Orbassano – elemento portante della nuova linea – e ridimensiona drasticamente la sua Divisione Cargo in tutta Italia;

c) altrettanto evidente, in caso di realizzazione dell'opera, è lo sperpero di denaro pubblico, sottratto ad altre ben più importanti destinazioni (circostanza di particolare rilievo in una situazione di crisi economica come quella attuale). Secondo la Corte dei conti francese, la NTLT costerà 26 miliardi di euro (e secondo i proponenti, un po' meno di 24) ma il rapporto tra preventivi e consuntivi è notoriamente – soprattutto nelle opere pubbliche – assai divaricato. Basti pensare che per la linea ad Alta velocità Torino-Milano – tutta in pianura, senza una collina da bucare e con soli due fiumi da superare – si è passati dalla previsione, effettuata nel 1991, di un costo di 1 miliardo e 74 milioni di euro alla spesa effettiva, alla fine dei lavori (nel 2010), di 8,3 miliardi (cfr. M. Revelli, *Perché no*, in L. Pepino e M. Revelli, *Non solo un treno... La democrazia alla prova della Val Susa*, Edizioni Gruppo Abele, 2012). La stessa Torino-Lione del resto, senza essere iniziata, ha già dimostrato la stessa voracità: dall'accordo italo-francese del 2001 a quello del 2012 il costo chilometrico per l'Italia è salito da 70 a 235 milioni (più del 300 per cento in dieci anni, e senza aver posato un binario!). I finanziamenti europei richiesti dai proponenti nella misura del 40 per cento (e solo per la parte italo-francese) non sono affatto garantiti e, in ogni caso, si tratta sempre di soldi pubblici. L'iniquità intergenerazionale dei costi dell'intero sistema dell'Alta velocità è stata denunciata fin dal 2008 dalla Corte dei conti italiana che ha segnalato come i prestiti necessari per finanziare la NTLT innalzano il debito pubblico gravante su tutti i cittadini e soprattutto sulle generazioni non ancora nate;

d) il mancato coinvolgimento del territorio e l'assenza di qualsivoglia meccanismo di consultazione o di partecipazione da basso alle decisioni nella fase iniziale (quella in cui – anche secondo la già citata convenzione di Aarhus – è decisivo l'intervento delle popolazioni locali) sono del tutto pacifici, come risulta dalle stesse motivazioni poste a fondamento del controverso “Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione” (istituito con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1 marzo 2006, a seguito di decisione assunta dal “Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi” il 10 dicembre 2005, con l'obiettivo dichiarato di realizzare un confronto tra le istanze interessate e di analizzare le criticità dell'opera e le soluzioni da sottoporre ai decisori politico-istituzionali). La mancanza di qualsivoglia confronto preventivo con le popolazioni interessate è particolarmente stridente ove si consideri la diversa situazione verificatasi sul versante francese, ove ha trovato applicazione il *débat public* organizzato e gestito da un'autorità indipendente (la *Commission nationale du débat public*), in base alla legge 95-101 del 2 febbraio 1995, *relative au renforcement de la protection de l'environnement* (modificata dalla legge 2002-276 del 27 febbraio 2002, *relative à la démocratie de proximité*), che prevede la «participation» e la «consultation du public et des associations» con riferimento «à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire»: modalità ancora insoddisfacente, posto che prevede la partecipazione dei cittadini all'elaborazione dei progetti e non anche alla decisione sugli stessi, e tuttavia significativa. Egualmente pacifico è che l'iter amministrativo e decisionale dell'opera sia stato assoggettato, almeno fino alla primavera 2006, alla disciplina della legge n. 443 del 2001 (più nota come “legge Obiettivo”), preposta a dettare procedure e modalità di finanziamento per la realizzazione delle grandi infrastrutture nel decennio 2002-2013, che sottrae alle comunità locali il diritto di partecipare alle decisioni, avocandolo al potere centrale. Né la situazione è mutata nel prosieguo, ché il *cambio di marcia* realizzato a metà degli anni 2000 è stato parziale e di pura facciata. Ma di ciò si dirà più oltre.

3. Intorno a questi contenuti e rivendicazioni si è, nel tempo, radicato un vero e proprio movimento di opposizione ormai noto, anche a livello nazionale e internazionale, come movimento No Tav. Si tratta di un movimento profondamente radicato nel territorio, composito ed eterogeneo al suo interno, dotato di grande capacità attrattiva anche fuori dalla valle: basti dire che diverse manifestazioni di protesta degli ultimi anni, almeno a partire dal novembre 2005, hanno visto una partecipazione elevatissima (fino a 70-80.000 persone, a fronte di una popolazione immediatamente interessata all'opera di pari entità) e che ben 25 Comuni della valle – come già ricordato – hanno adottato delibere contrarie all'opera. E si tratta di un movimento

nella stragrande prevalenza pacifico, a dispetto delle immagini deformate che ne vengono da più parti – e non disinteressatamente – fornite.

Fino alla metà dell'ultimo decennio il conflitto con le istituzioni di governo e gli organismi tecnici preposti alla realizzazione dell'opera è stato condotto dal movimento (salvo alcuni isolati e controversi episodi di danneggiamento o sabotaggio, tuttora non del tutto chiariti) con una costante attività di informazione di base, la produzione di materiali di studio e approfondimento, l'organizzazione di manifestazioni anche fuori valle per sensibilizzare l'opinione pubblica etc. I primi – e assi limitati – momenti di *frizione* con le forze dell'ordine risalgono agli ultimi mesi del 2005. Il 31 ottobre ci fu, infatti, sul ponte del Seghino, nel Comune di Mompantero, una contrapposizione tra valligiani e forze dell'ordine che tentavano di accedere, con i tecnici di LTF, a siti individuati per sondaggi di terreni ai fini dei lavori di scavo. Dopo ore di *fronteggiamento* le forze dell'ordine abbandonarono il campo dichiarando che le operazioni sarebbero state rinviate. Ma, nonostante l'assicurazione, ritornarono la notte, presero possesso dei siti e istituirono controlli permanenti anche sui movimenti dei residenti. Iniziarono nella valle blocchi stradali, occupazioni di stazioni, scioperi, culminati in una fiaccolata, la sera del 5 novembre, e poi, il 16 novembre, in una marcia di oltre 50.000 persone da Bussoleno a Susa. Nei giorni successivi i sondaggi si spostarono in altra località, nel Comune di Venaus, dove, memori di quanto accaduto a Mompantero, i No TAV si accamparono e presidiarono senza interruzione l'area. Nel cuore della notte del 6 dicembre le forze dell'ordine intervennero brutalmente contro i presidianti che stavano dormendo, provocando quindici feriti (alcuni dei quali con lesioni serie), distrussero le tende, recintarono l'area destinata a diventare cantiere. Scriverà, sul punto, il giudice per le indagini preliminari di Torino nel decreto di archiviazione 16 giugno 2009 che «numerosi fatti costituenti i reati di lesioni personali volontarie (talora concorrenti con il delitto di violenza privata) e percosse sono stati perpetrati da operatori di polizia. Ciò risulta incontestabilmente dalla descrizione fornita dai manifestanti riscontrata dalle certificazioni mediche: infatti tra le 21 persone che hanno presentato querela [...] e gli altri 14 manifestanti identificati [...] ben 18 (la metà) risultano essersi recati in ospedale per ricevere cure (mentre tutti gli agenti ai quali sono stati rilasciati i certificati medici allegati all'annotazione DIGOS Questura Torino – con cui sono stati trasmessi gli atti relativi allo sgombero del cantiere TAV di Venaus del 6 dicembre 2005 – risultano essere stati feriti in altre circostanze») e addirittura 23 di essi riferiscono specificamente [...] di essere stati percossi dagli agenti, senza ragione, con manganellate, anche ripetutamente». Nei giorni successivi la valle si fermò e l'8 dicembre un corteo di 40.000 persone, partito da Susa sotto la neve, aggirò gli sbarramenti, arrivò a Venaus, abbattè le reti e rioccupò l'area del cantiere. L'inganno di Mompantero e la violenza, sproporzionata e gratu-



ita, di Venaus lasciarono il segno: da un lato rinsaldando il rapporto tra le diverse componenti (dai sindaci ai valligiani, dai centri sociali di Avigliana e Torino agli ambientalisti), dall'altro provocando sfiducia e diffidenza nei confronti delle istituzioni centrali e regionali e delle forze di polizia.

Tutto ciò sembrò indurre nelle istituzioni centrali e regionali una diversa sensibilità e la percezione della necessità di aprire un confronto reale con la popolazione e le istituzioni del territorio. Su richiesta dei sindaci della Val Susa e della gronda di Torino e dei presidenti delle Comunità montane della Val Susa, il 10 dicembre 2005 il Tavolo istituzionale di Palazzo Chigi, decise l'istituzione del già ricordato "Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino-Lione" (poi formalizzato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 1 marzo 2006) con l'obiettivo di realizzare un confronto tra le istanze interessate e di analizzare i punti controversi dell'opera e le soluzioni da sottoporre ai decisori politico-istituzionali. L'Osservatorio – guidato da un presidente di nomina governativa e costituito da rappresentanti dei ministeri interessati, della Regione Piemonte, della Provincia e del Comune di Torino, della Conferenza dei Comuni della valle e da esperti designati dai soggetti imprenditoriali coinvolti (RFI e LTF) – iniziò i suoi lavori nel dicembre 2006. Contestualmente, il 29 giugno 2006, il tavolo di lavoro presso la Presidenza del Consiglio, decise la fuoruscita dell'opera dalla *corsia privilegiata* della legge-obiettivo e la prosecuzione del suo iter con "procedura ordinaria".

L'Osservatorio nacque in modo *sbilanciato*, in quanto luogo di confronto *solo* istituzionale e privo di ogni rappresentanza *diretta* della popolazione, e tuttavia – nonostante le critiche dei comitati di cittadini – venne inizialmente considerato uno strumento di democrazia partecipativa dal basso anche perché, nelle prime riunioni vennero posti all'ordine del giorno temi come l'approfondimento delle «potenzialità della linea storica», della «utilità dell'opera» e delle «caratteristiche essenziali delle possibili alternative di tracciato». Ben presto, però, fu chiaro che si trattava solo di apparenza. L'Osservatorio – pur utile per la raccolta di dati conoscitivi (con produzione di "quaderni" di grande importanza e tuttora riferimento per molte analisi sulle caratteristiche dell'opera e sull'andamento del traffico) – si rivelò impermeabile a ogni reale discussione sulla effettiva opportunità/necessità dell'opera e, dopo alterne vicende e progressiva uscita di gran parte dei sindaci dei Comuni interessati (nessuno dei quali firmò, tra l'altro, l'accordo di Pra Catinat del giugno 2008, spesso descritto come l'intesa raggiunta con gli amministratori locali per la costruzione della linea ferroviaria), si pervenne, con comunicato 8 gennaio 2010 della Presidenza del Consiglio dei ministri, alla decisione di «ridefinire le rappresentanze locali in seno all'Osservatorio», tra l'altro ammettendovi «i soli Comuni che dichiarino esplicitamente la volontà di partecipare alla miglior realizzazione dell'opera». Venne così meno ogni parvenza dell'Osservatorio

come luogo di effettivo confronto sull'utilità dell'opera e, per di più, la volontà delle istituzioni nazionali e regionali di chiudere ogni confronto venne confermata dalla rinnovata operatività della legge Obiettivo e dalla assunzione, da parte del presidente dell'Osservatorio, del parallelo incarico di Commissario straordinario del Governo per il coordinamento delle attività finalizzate agli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico relativi alla Nuova linea ferroviaria Torino-Lione (decreto Presidente Repubblica 16 agosto 2006) e, successivamente, di quello di capo della delegazione italiana della Conferenza intergovernativa (CIG) Italia-Francia per la realizzazione dell'opera (12 luglio 2012).

#### 4. Si arriva così alla situazione attuale.

L'interruzione di ogni forma di dialogo è, a questo punto, un fatto acquisito. I Comuni che hanno votato delibere ufficiali contrarie all'opera sono ben 25. Persino i Comuni "favorevoli" non hanno mai approvato incondizionatamente la NLTL, esprimendo anzi pareri dubitativi (in questo senso, ad esempio, sono le delibere della Giunta e del Consiglio comunale di Susa nn. 71 del 2010, 22 del 2011 e 11 del 2011). Inoltre la Comunità montana della Val Susa e della Val Sangone, territorialmente competente, è sempre stata contraria e ha continuamente presentato osservazioni critiche ai progetti e ricorsi legali. Anche le richieste ripetute e accorate di un confronto imparziale sui numeri e sui dati – contenute da ultimo in un appello indirizzato al Presidente del Consiglio nel 2012 da centinaia di esperti nazionali – sono state ignorate e finanche derise.

Non solo viene eluso il confronto ma c'è addirittura un ostentato rifiuto delle istituzioni governative e delle società incaricate della realizzazione dell'opera a dare risposta agli interrogativi, alle obiezioni, alle critiche del movimento No TAV e degli esperti (con la sola eccezione del Governo Monti che, il 9 marzo 2012, ha pubblicato sul proprio sito istituzionale le ragioni a favore dell'opera riassunte in 14 punti, aprendo così un confronto rimasto, peraltro, circoscritto e *a distanza*). Parallelamente, per limitarsi ad alcuni esempi:

- i documenti progettuali descrivono realtà diverse da quelle proclamate, al punto che persino il nome TAV è sbagliato: per essere classificato "Alta velocità" secondo gli standard europei un treno deve, infatti, viaggiare a velocità superiori a 250 km/h mentre questo non supererà i 220 km/h (120 km/h nel caso di convogli merci);

- mentre si sostiene che l'opera ridurrà i camion lungo la Val Susa, al Frejus si sta costruendo la seconda canna del traforo autostradale per accogliere un maggiore traffico su gomma;

- per giustificare la necessità della Torino-Lione si sostiene, senza alcun dato concreto di riscontro, che al 2035 il traffico di merci attuale sulle stra-

de e sulle ferrovie valsusine aumenterà di 5 volte, e di 7 volte nel 2050 (del tutto in controtendenza rispetto alla caduta verticale in atto);

- si prevede una circolazione sulla linea N<sub>LTL</sub>, una volta a regime, di 364 treni al giorno di cui 312 merci, omettendo di considerare che il modello di esercizio della direttrice Torino-Milano, completata nel 2009, su cui essi dovrebbero essere istradati prevede 160 treni al giorno fino a Novara (di cui 60 merci) e soltanto 60 (di cui 6 merci) tra Novara e Milano;

- si tace che il T<sub>GV</sub> francese che collega già oggi Parigi a Milano non può viaggiare sulla nuova direttrice ad Alta velocità Torino-Milano per l'incompatibilità dei sistemi di segnalamento e di restituzione del segnale adottati dalle ferrovie italiane e da quelle francesi;

- si sostiene l'opportunità della N<sub>LTL</sub> in quanto produttiva, in tempi di crisi, di posti di lavoro e di liquidità nell'economia reale, omettendo di aggiungere, da un lato, che qualsiasi (anche diverso) progetto, soprattutto dai costi così alti, creerebbe occupazione e, dall'altro, che le grandi opere sono *capital intensive* e generano pochi addetti – di scarsa qualificazione professionale – in rapporto agli ingenti investimenti.

In questo contesto di totale mancanza di dialogo e di crescente ostilità della popolazione, nell'estate 2011, L<sub>TF</sub>, a seguito della delibera del CIPE 18 novembre 2010 (con la quale è stato approvato «con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo del “cunicolo esplorativo de La Maddalena del nuovo collegamento internazionale Torino-Lione”»), decide di iniziare i lavori di scavo del tunnel geognostico.

A fronte di ciò il movimento rafforza il presidio costituito in località La Maddalena e *occupa* l'area per impedire lo scavo. La mattina del 27 giugno un imponente schieramento di carabinieri e di agenti di polizia in tenuta antisommossa, con l'ausilio di ruspe e altri mezzi da cantiere, procede allo sgombero del presidio con un intervento comprensivo dell'uso massiccio di gas per vincere l'opposizione e allontanare gli occupanti. Le tende del presidio vengono distrutte o imbrattate (vi si troveranno poi escrementi e urina) e scompaiono oggetti ed effetti personali degli occupanti. L'altopiano della Maddalena, sede di un importante sito archeologico e di una cooperativa di viticoltori, viene trasformato in una sorta di base militare, con doppia recinzione e sorveglianza continua da parte di uomini armati. L'assessore alla cultura del Comune di Chiomonte (retto da una amministrazione favorevole al T<sub>AV</sub>...) si dimette tra le lacrime dichiarando: «La polizia si è piazzata lì, nelle stanze del museo, senza chiedere neppure il permesso. E lassù nei boschi della Maddalena c'è una devastazione vergognosa. È troppo». Il movimento No T<sub>AV</sub>, la popolazione della valle, gran parte degli amministratori locali vivono lo sgombero, la violenza impiegata, gli sfregi subiti come un sopruso e la *temperatura* si alza. Il successivo 3 luglio, domenica, circa

70.000 persone – abitanti della Val Susa e manifestanti giunti da ogni parte d'Italia – danno vita a un grande corteo che si conclude intorno alla base militare recintata. All'esito della manifestazione e fino a notte si verificano diffusi e violenti scontri di una parte dei dimostranti con le forze di polizia.

Inizia così una fase caratterizzata da un conflitto aspro e, apparentemente, senza soluzione. Il movimento, seppur a intermittenza, intensifica le iniziative di *disturbo* nei confronti del cantiere al fine di tenere alta la tensione e l'attenzione dell'opinione pubblica (il cui consenso nei confronti delle rivendicazioni No TAV cresce sino a toccare – secondo l'ISPO di Mannheim – il 44 per cento degli italiani: cfr. I. Diamanti, *Val Susa, Italia*, in *La Repubblica*, 5 marzo 2012). In occasione di alcune di tali iniziative, finalizzate a “tagliare le reti”, spezzoni più o meno ampi di dimostranti lanciano verso il cantiere oggetti, sassi e fuochi di artificio mentre le forze di polizia rispondono con gas lacrimogeni talora sparati ad altezza d'uomo (come confermato anche da ripetuti servizi giornalistici). I danni alle persone sono per fortuna limitati: non si segnalano gravi lesioni a operatori di polizia mentre alcuni manifestanti colpiti da lacrimogeni riportano ferite con postumi permanenti. Cresce tuttavia (e giustamente) la preoccupazione, alimentata dall'*establishment* pro TAV che – sostenuto e amplificato dai media – grida alla *guerra* ed evoca, con irresponsabile reiterazione, *il morto*. Le istituzioni e le maggiori forze politiche rinunciano, in modo bipartisan, a ogni ricerca di dialogo e trasformano il conflitto in questione di ordine pubblico, emanando comunicati prossimi a bollettini di guerra che criminalizzano l'intero movimento, varando (nel 2011 e nel 2013) leggi *ad hoc* con cui il cantiere della Maddalena viene trasformato in «sito di interesse strategico» (con divieti penalmente sanzionati finanche di condotte ostruzionistiche, di riproduzione fotografica e via elencando), militarizzando il territorio in senso proprio, addirittura con ricorso a forze armate già impiegate in missioni di guerra all'estero (come confermato, a *La Stampa*, il 1 novembre 2013, dal Capo di stato maggiore dell'esercito, gen. Claudio Graziano). A ciò fa da supporto – come si è detto – un'informazione *embedded* (assolutamente prevalente seppur non esclusiva) onnipresente *partecipe* delle operazioni di ordine pubblico al seguito delle forze di polizia anche dove è inibito l'accesso a ogni altro (compresi i giornalisti *non accreditati*).

Quando, poi, si verificano incendi e attentati in danno di alcune ditte impegnate, in maggiore o minor misura, nei lavori per la linea ferroviaria e l'invio di un pacco bomba a un giornalista della *Stampa*, politici, giornali e magistrati si precipitano ad attribuirne la responsabilità al movimento No TAV, pur in una situazione in cui non mancano elementi di incertezza e attentati incendiari di opposto segno. Si realizza così un'ipotesi *scolastica* di costruzione del nemico, secondo uno schema ricorrente nella storia, sorretta anche da iniziative giudiziarie a dir poco *forzate*, che giungono a evocare i fantasmi del terrorismo.

5. La situazione determinatasi in Val Susa fa venire alla ribalta – come si è anticipato in premessa – questioni fondamentali di democrazia e di rispetto dei diritti fondamentali, che, seppur meno eclatanti di quelle tradizionalmente esaminate da codesto Tribunale, sono sempre più diffuse in ogni parte del globo e già sono state oggetto di esame da parte dello stesso organismo (da ultimo nel caso relativo alle “Politiche delle transnazionali in Colombia”, definito con sentenza 23 luglio 2008). Si tratta di questioni convergenti nel definire lo snodo – decisivo nell’età contemporanea – della pretesa di autonomia dell’economia (e, per essa, dei decisori politici, delle imprese, dei grandi gruppi finanziari) da ogni vincolo, ivi compresi quelli conseguenti al rispetto dei diritti fondamentali delle persone e dei popoli reali.

In particolare:

a) la totale e sistematica esclusione della popolazione locale e delle istituzioni territoriali che la rappresentano dalle decisioni concernenti la opportunità della costruzione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione (analogamente a quanto avviene con riferimento ad altre grandi opere) contrasta, anzitutto, in modo stridente con quanto previsto dall’articolo 6 della Convenzione di Aarhus del 25 giugno 1988, in cui si legge, tra l’altro:

Quando viene avviato un processo decisionale che interessi l’ambiente, il pubblico interessato è informato in modo adeguato, efficace e a tempo debito, mediante un avviso al pubblico o individualmente, secondo i casi, all’inizio del processo. Le informazioni riguardano principalmente:

- a) l’attività proposta [...]
- b) la natura delle decisioni o del progetto di decisione che potrebbero essere adottate;
- c) l’autorità pubblica incaricata di prendere la decisione;
- d) la procedura prevista [...]
- e) il fatto che l’attività sia oggetto di una procedura di valutazione dell’impatto ambientale nazionale o transfrontaliero.

Per le varie tappe della procedura di partecipazione del pubblico sono previsti termini ragionevoli che lascino abbastanza tempo per informare il pubblico [...] e perché il pubblico si prepari e partecipi effettivamente ai lavori durante tutto il processo decisionale in materia ambientale.

Ma il contrasto indicato riguarda più in generale le regole e i principi *minimi* della democrazia per quanto attiene il rapporto tra decisori centrali e popolazioni locali e tra maggioranza e minoranze. In concreto infatti, nell’iter di definizione dell’opera, sono state estromesse a priori (e talora sminuite e derise) le opinioni esterne, persino quelle di cittadini o amministratori non pregiudizialmente ostili, che, conoscendo da vicino il proprio territorio, avrebbero potuto offrire contributi di una sapienza diversa ma

non meno significativa. Tale miope e reiterata scelta politica costringe a nominare continuamente *commissari straordinari*, talora per molti anni, e a gestire i lavori come attività di ordine pubblico, con l'utilizzo ripetuto di ordinanze prefettizie che la legge ammette soltanto per situazioni urgenti, straordinarie e temporanee. Quando si arriva a dichiarare cantieri e discariche «siti strategici di interesse nazionale», assimilandoli a installazioni militari e difendendoli attivamente con i soldati – l'esercito in tempo di pace! – i cittadini si sentono defraudati dei loro diritti e si convincono che lo Stato ha dichiarato loro guerra. Né ciò può trovare giustificazione in un asserito *potere di maggioranza* a cui la minoranza dovrebbe comunque sottomettersi in ossequio all'«interesse generale». Un atteggiamento siffatto, infatti, è esigibile in presenza di interessi dello stesso rango; non anche quando le decisioni assunte mettono in discussione diritti fondamentali. Del resto, secondo l'insegnamento della Corte europea dei diritti dell'uomo:

*l'une des principales caractéristiques de la démocratie réside dans la possibilité qu'elle offre de débattre par le dialogue et sans recours à la violence des questions soulevées par différents courants d'opinion politique, et cela même quand elles dérangent ou inquiètent.*

(3 febbraio 2005, Partidul Comunistilor [Nepeceristi] et Ungureanu c. Roumanie).

E – per riprendere gli insegnamenti di un illustre costituzionalista – in tema di rapporto tra maggioranza e minoranze:

nessuna votazione, in democrazia (salvo quelle riguardanti le regole costitutive o costituzionali della democrazia stessa) chiude definitivamente una partita. Entrambe [la maggioranza e la minoranza, *ndR*] attendono e, al tempo stesso, precostituiscono il terreno per la sfida di ritorno tra le buone ragioni che possano essere accampate. [...] La massima: *vox populi, vox dei* è soltanto la legittimazione della violenza che i più esercitano sui meno numerosi. Essa solo apparentemente è democratica, poiché nega la libertà di chi è minoranza, la cui opinione, per opposizione, potrebbe dirsi *vox diaboli* e dunque meritevole di essere schiacciata per non risollevarsi più. Questa sarebbe semmai democrazia assolutistica o terroristica, non democrazia basata sulla libertà di tutti.

(G. Zagrebelsky, *Imparare la democrazia*, Einaudi, 2007);

*b*) la mancanza di risposte controllabili, pubbliche e trasparenti (in violazione dell'art. 42 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea e dell'art. 15 del Trattato sul funzionamento della stessa Unione) alle preoccupazioni manifestate dalla comunità locale, dalle istituzioni territoriali, dalle associazioni ambientaliste, da esperti di diversa estrazione, dal coordinamento dei medici del territorio in ordine ai rischi ambientali e per

la salute della popolazione attuale e delle generazioni future connessi con la realizzazione della linea ferroviaria in esame rivela un totale e illegittimo *ribaltamento* della gerarchia dei diritti e dei valori contenuta nelle convenzioni internazionali e nella Costituzione italiana. I diritti all'ambiente e alla salute non possono, infatti, soccombere a interessi di altra natura (pur tutelati dal diritto o comunque rilevanti). Gli articoli 9 («La Repubblica [...] tutela il paesaggio [...] della Nazione») e 32 della Costituzione («La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività») pongono, in maniera esplicita, dei *limiti* invalicabili all'attività legislativa e all'azione politica e amministrativa: i diritti previsti da tali norme hanno carattere *assoluto* (come ripetutamente confermato dalla Corte costituzionale, tra l'altro nelle sentenze nn. 151 del 1986, 210 del 1987 e 367 del 2007), a differenza del diritto di iniziativa economica che – secondo l'art. 41 – è bensì «libera» ma «non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare danno alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana». Ciò significa che qualunque progetto, pur di riconosciuta utilità sociale, è *illegittimo*, in base alla Costituzione della Repubblica, se lede il diritto alla salute di alcuni;

c) la diffusione, a sostegno della decisione di realizzare l'opera, di dati inveritieri e fantasiosi e di previsioni scientificamente inattendibili, recepite e amplificate dai più importanti organi di stampa (nei cui consigli di amministrazione siedono, in molti casi, esponenti di gruppi interessati all'opera) realizza una lesione del diritto all'informazione (la cui natura di diritto fondamentale è sempre più evidente in questo inizio di millennio) e rivela una commistione di interessi di decisori politici e operatori economici e finanziari che mina alla base una democrazia sostanziale.

6. Così ricostruita la situazione di fatto che caratterizza il progetto di costruzione della Nuova linea ferroviaria Torino-Lione in Val Susa e indicate le violazioni di diritti degli individui e della comunità locale che si assumono intervenute, resta da verificare se esiste una competenza al riguardo di codesto Tribunale.

Il primo profilo di tale verifica consiste nel determinare se la cognizione del Tribunale sia limitata a violazioni di diritti riguardanti interi popoli o significative minoranze ovvero se essa si estenda anche a violazioni di diritti facenti capo a una somma di individui o a piccole comunità interne a uno Stato (com'è nel caso specifico). La risposta sembra dovere essere la seconda alla luce dei testi istitutivi del Tribunale e cioè, in particolare, dello statuto approvato il 24 giugno 1979 e della Carta di Algeri, che ne costituisce il presupposto, approvata il 4 luglio 1976. Se, infatti, è pacifico che al momento della istituzione del Tribunale l'ambito principale previsto per

il suo intervento era quello delle violazioni di diritti di intere popolazioni, sottoposte a vessazioni e sfruttamento di tipo coloniale o di dittature militari, è altrettanto pacifico che la saggezza e la lungimiranza degli estensori delle carte vollero estendere le possibilità di intervento ad altre fattispecie suscettibili di realizzarsi in futuro (in conseguenza di cambiamenti del quadro politico, sociale ed economico internazionale e dei singoli Paesi). Così l'articolo 1, comma 2, dello statuto citato prevede esplicitamente che «il Tribunale è competente a pronunciarsi su ogni tipo di crimine internazionale, in particolare sui crimini contro la pace e l'umanità, su ogni violazione dei diritti fondamentali dei popoli e delle minoranze, *sulle violazioni gravi e sistematiche dei diritti e delle libertà degli individui* richiamati negli strumenti giuridici considerati all'articolo 2». La lettera della norma non lascia dubbi sul suo significato e, del resto, così è stata interpretata nella storia del Tribunale le cui sentenze (relative, fino ai primi anni Novanta del secolo scorso, a situazioni di Paesi coloniali o postcoloniali) hanno progressivamente preso in esame e censurato violazioni di diritti di individui e comunità interne a singoli Stati (valgano per tutte le sentenze su “Rischi industriali e diritti umani” pronunciate a Bhopal il 23 ottobre 1992 e a Londra il 2 dicembre 1994, la sentenza su “Chernobyl, ambiente, salute e diritti umani” pronunciata a Vienna il 15 aprile 1996, la sentenza su “I diritti dei lavoratori e dei consumatori nell'industria dell'abbigliamento” pronunciata a Bruxelles il 5 maggio 1998).

Il secondo presupposto per la competenza del Tribunale è che i diritti violati abbiano il carattere di “diritti fondamentali” (categoria comprensiva dei cosiddetti “diritti umani” ma di essa più estesa), ai sensi e per gli effetti dello statuto, che, nell'articolo 2, comma 1, individua la «missione del Tribunale» nel «promuovere il rispetto universale ed effettivo dei diritti fondamentali dei popoli, determinando se tali diritti sono violati, esaminando le cause di tali violazioni e denunciando all'opinione pubblica mondiale i loro autori». Giova ricordare i diritti che qui si assumono violati: il diritto alla salute (propria e delle generazioni future), il diritto all'ambiente, il diritto a condizioni di vita dignitose, il diritto a una informazione corretta e trasparente, il diritto di partecipare alle decisioni che riguardano la propria vita. Ciò posto il carattere di “diritti fondamentali” di tali situazioni soggettive risulta in maniera evidente:

a) dal tenore letterale della “Dichiarazione universale dei diritti umani”, approvata dalla Assemblea generale delle Nazioni Unite il 10 dicembre 1948 e richiamata come fonte di competenza e regola di giudizio dal citato art. 2, comma 2, dello statuto. In tale Dichiarazione, premesso che «il riconoscimento della dignità inerente a tutti i membri della famiglia umana e dei loro diritti, uguali e inalienabili, costituisce il fondamento della libertà, della giustizia e della pace nel mondo [e] che è indispensabile che i diritti



umani siano protetti da norme giuridiche, se si vuole evitare che l'uomo sia costretto a ricorrere, come ultima istanza, alla ribellione contro la tirannia e l'oppressione», si afferma espressamente – tra l'altro – che «a ogni individuo spettano tutti i diritti e tutte le libertà enunciate nella presente Dichiarazione [...]» (articolo 2), che «ogni individuo ha diritto a un'effettiva possibilità di ricorso a competenti tribunali contro atti che violino i diritti fondamentali a lui riconosciuti dalla costituzione o dalla legge» (articolo 8), che «ogni individuo ha diritto alla libertà di [...] cercare, ricevere e diffondere informazioni e idee attraverso ogni mezzo» (articolo 19), che «ogni individuo ha diritto di partecipare al governo del proprio Paese, sia direttamente, sia attraverso rappresentanti liberamente scelti» (art. 21, punto 1);

b) dalla Costituzione della Repubblica italiana (espressamente richiamata come fonte di diritti fondamentali dall'articolo 8 della Dichiarazione universale) in cui si proclama, tra l'altro, che «la sovranità appartiene al popolo, che la esercita nelle forme e nei limiti della Costituzione» (articolo 1, comma 2), che la Repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo, sia come singolo, sia nelle formazioni sociali ove si svolge la sua personalità [...]» (articolo 2), che «è compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale che [...] impediscono [...] l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese» (articolo 3, comma 2), che «la Repubblica, una e indivisibile, riconosce e promuove le autonomie locali [...]» (articolo 5), che «la Repubblica [...] tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione» (articolo 9), che «la Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività [...]» (articolo 32, comma 1);

c) dall'unanime valutazione, pur con varietà di formulazioni, della dottrina giuridica, secondo cui «sono “diritti fondamentali” tutti quei diritti soggettivi che spettano universalmente a “tutti” gli esseri umani in quanto dotati dello *status* di persone, o di cittadini o di persone capaci d'agire» (così Luigi Ferrajoli, *Diritti fondamentali*, Laterza, 2001, p. 5).

C'è, infine, un'ultima condizione da verificare ai fini della competenza del Tribunale: quella relativa alla mancanza, a fronte delle violazioni dedotte, di specifiche forme di tutela giuridica nel diritto interno o in quello internazionale. Il Tribunale ha, infatti, ripetutamente ribadito – da ultimo nel preambolo della sentenza pronunciata a Bogotà il 23 luglio 2008 in tema di “Politiche delle transnazionali in Colombia” – che il proprio compito è quello di «garantire uno spazio di visibilità, di presa di parola, di giudizio delle violazioni sistematiche dei diritti umani, individuali e collettivi, e dei diritti dei popoli, *che non trovano risposte istituzionali dei sin-*

*goli Paesi né nella comunità degli Stati».* Anche questa condizione sussiste nel caso specifico. Ci sono, infatti, nella vicenda in esame violazioni di diritti con riferimento alle quali sono previste specifiche azioni di tutela (seppur non sempre soddisfacenti): corruzione o interessi privati nella deliberazione, progettazione o esecuzione dell'opera, omessa applicazione di specifiche disposizioni di legge in materia di tutela della incolumità e/o della salute dei lavoratori e/o di quote specifiche di popolazione, danni alla salute di singoli o gruppi di persone a seguito di comportamenti ritenuti dolosi o colposi, abusi nell'attività di repressione della protesta delle popolazioni etc. Sul punto, dunque, nessuna richiesta viene rivolta al Tribunale. Ma ci sono molteplici prevaricazioni e attacchi a diritti fondamentali per cui non sono previste forme di tutela *immediata e diretta* e che, conseguentemente, possono/devono essere verificate da codesto Tribunale. È il caso – appunto – delle violazioni del diritto all'ambiente e alla salute (come prospettiva di vita di una comunità e non di danno concreto e attuale a una o più persone determinate), del diritto a condizioni di vita dignitose (e, dunque, a un impiego delle risorse pubbliche coerente con tale finalità), del diritto a una informazione corretta e trasparente, del diritto di partecipare alle decisioni che riguardano la propria vita, tutte situazioni prive di tutela giuridica nel nostro ordinamento, anche in considerazione dell'orientamento restrittivo della giurisprudenza amministrativa secondo cui «la facoltà di agire in giudizio non è attribuita indistintamente a tutti i soggetti che potrebbero ricavare eventuali e incerti vantaggi dall'accoglimento della domanda» (così, da ultimo, Consiglio di Stato - sezione V, sentenza 1-2 aprile 2014, Rosolen + altri contro Comune Torino).

Per altro verso, quelle sin qui indicate sono violazioni che il Tribunale ha ben individuato e ritenuto rientrare nella propria competenza nel già ricordato preambolo della sentenza 23 luglio 2008 in cui si legge:

Anche con l'istituzione della Corte penale internazionale, che ha escluso dalla sua competenza i crimini economici, per molte e forse per la maggior parte delle azioni che si producono o coincidono con la violazione del diritto alla vita dei popoli, non esiste la possibilità di formulare giudizi che abbiano valore vincolante. È questo il caso specifico di tutto l'ambito inerente ai crimini che hanno radici e meccanismi economici, che nel corso degli ultimi venti anni si sono trasformati chiaramente in una delle cause principali e più drammatiche delle violazioni dei diritti umani. La necessità e l'urgenza di una funzione promotrice in questo campo [...] sono state subito avvertite dal Tribunale, che ha promosso una serie di sessioni che hanno analizzato sia gli aspetti più generali e dottrinali della relazione tra la pretesa di autonomia dell'economia e l'obbligatorietà dei diritti fondamentali, sia la valutazione del loro impatto sulla vita delle persone e dei popoli reali.

Superfluo aggiungere che non si tratta di una affermazione puramente teorica ché in forza della stessa, la sentenza in esame ha accertato e denunciato, tra l'altro, una diffusa violazione del «diritto di partecipazione», intervenuta

nonostante tutti i testi normativi di riferimento riconoscano il diritto delle popolazioni indigene a partecipare ai processi decisionali sulle questioni che riguardano i loro diritti: in particolare, il diritto a essere consultate al fine di ottenere il consenso libero, previo e informato prima di adottare e applicare misure legislative o amministrative che le danneggino, prima di adottare qualsiasi progetto che comprometta le loro terre o territori o altre risorse, in particolare in relazione allo sviluppo, uso e sfruttamento delle risorse minerali, idriche e di altro tipo, e prima di utilizzare le loro terre o territori per operazioni militari.

7. Senza una adeguata azione di sostegno e di difesa i diritti fondamentali deperiscono fino a scomparire. È, dunque, compito dei cittadini e delle comunità interessate, anche come soggetti esponenziali di diritti e interessi collettivi, individuare strade efficaci e – se del caso – innovative per garantirne la tutela. Lo ha scritto recentemente – con passaggi che si adattano appieno alla situazione qui in esame – Salvatore Settis:

È oggi il momento di una forte *azione popolare* per mirare al cuore della politica. E non per scaltarne i meccanismi, bensì per correggerne l'agenda sulla base dell'interesse generale.

«Azione popolare» non è un'espressione generica, né tantomeno “populista”. Nasce, anzi, da un antico e nobile istituto giuridico, l'*actio popularis* del diritto romano. Essa era fondata sulla piena identità fra il *populus* nel suo insieme e i cittadini (*cives*): perciò il singolo cittadino poteva agire giuridicamente in nome del popolo, promuovendo un'azione popolare in difesa di interessi pubblici, e in particolare delle cose in *usu publico*, come le strade, i fiumi e le rive, le cloache. [...] Secondo il principio base dell'azione popolare, insomma, anche un cittadino singolo (e a maggior ragione un gruppo di cittadini) può agire contro il governo in nome dello Stato: può rivendicare di rappresentare, anche individualmente, valori fondamentali e collettivi che uno o più atti di governo hanno disconosciuto. Questa invenzione giuridica dell'antica Roma non è un reperto archeologico da riesumare, anzi è stata messa in grande onore in alcune recenti Costituzioni, come quella del Brasile (1988), dove l'*ação popular*, su esplicito modello romanistico, si applica al patrimonio pubblico e all'ambiente; quella della Bolivia (2009), di cui già abbiamo detto; o ancora quella della Colombia (1991), dove l'*accion popular* riguarda «il patrimonio, lo spazio, la sicurezza e salubrità pubblica, la morale amministrativa, l'ambiente». Un giurista cinese ha persino propo-

sto di introdurre l'azione popolare nell'ordinamento della Cina, e proprio «in opposizione alla cementificazione selvaggia». In alcuni ordinamenti (Spagna, America latina, Filippine) è previsto un ricorso di legittimità costituzionale da parte dei cittadini (*recurso de amparo*, o “di rifugio”).

La diretta investitura del singolo, o di gruppi di cittadini, ad agire in nome del pubblico interesse può avere oggi enorme importanza, bilanciando la perdita di democrazia a livello dei governi locali, nazionali e sopranazionali.

(S. Settis, *Azione popolare. Cittadini per il bene comune*, Einaudi, 2012).

Nonostante due tentativi (nel 1909 e nel 1967) – come segnala ancora Settis – una azione siffatta non è mai stata inserita nel sistema giuridico italiano. Questa carenza può essere parzialmente colmata da agenzie informali, come i tribunali di opinione, la cui autorevolezza e importanza cresce nel mondo.

Anche per questo si confida che codesto Tribunale dia alla domanda di giustizia qui avanzata, che rischia di restare inevasa, una risposta capace di restituire fiducia ai cittadini.

\*\*\*

Alla stregua di quanto precede

i ricorrenti

- chiedono che il Tribunale dichiari ammissibile la presente richiesta e apra, conseguentemente, un procedimento teso ad accertare la violazione dei diritti fondamentali sopra indicate;

- chiedono inoltre che il Tribunale valuti l'opportunità di nominare, ai sensi dell'articolo 12 comma 2 dello statuto, un relatore indicato da essi ricorrenti al fine di fornire, per conto degli stessi, ogni necessaria documentazione e/o allegazione probatoria;

- allegano, con riserva di altri produrne, i documenti di cui all'elenco di seguito riportato e indicano una prima lista testi (ciò al solo fine di consentire al Tribunale di valutare il *fumus* della richiesta).

Torino, 8 aprile 2014

## B.

**Tribunale permanente dei popoli - Presidenza  
Decisione 20 settembre 2014**

L'ufficio di Presidenza del Tribunale permanente dei popoli ha preso in esame, ai sensi dell'art. 12 dello Statuto, il ricorso presentato dal dr. Livio Pepino nella qualità di presidente del Controsservatorio Valsusa e da numerosi sindaci di Comuni della Valle di Susa e responsabili di Comunità Montane, nonché la richiesta di una rete di "gruppi esperti" e di "comunità resistenti" di Stati Uniti e Inghilterra per una Sessione sul *fracking*.

[...] La questione posta dal ricorso TAV è di grande interesse generale, posto che essa riguarda numerosi altri casi di opere pubbliche di grande importanza, europee ed extra europee. Non per nulla essa è stata fatta oggetto di una Convenzione internazionale ed è trattata in varie sentenze della Corte europea dei diritti umani che toccano temi ambientali.

In ordine alla questione della idoneità e adeguatezza delle consultazioni, si pongono problemi importanti di carattere generale che, anche alla luce della giurisprudenza della Corte europea dei diritti umani e della Corte interamericana di San José, prospettano temi di grande complessità e importanza, probabilmente non definibili con regole generali e astratte, ma piuttosto legati alle peculiarità di ciascun caso.

In particolare merita l'attenzione del TPP l'indagine – nella concreta esperienza vissuta dalle popolazioni interessate – sulla natura e finalità delle procedure di consultazione e quella del rapporto/limiti di prevalenza dell'interesse generale rispetto a quello locale. Si tratta di questioni che si prestano a discussione e approfondimento mettendo a confronto vari casi che le mettono in evidenza, in vista dell'assunzione di posizioni di principio. Questo ricorso – esaminato insieme e in raffronto ad altre simili vicende – potrebbe valere come veicolo o occasione di approfondimento di temi destinati a investire prepotentemente il dibattito giuridico e politico.

All'esito dell'esame delle richieste e dei pareri espressi dal presidente emerito Salvatore Senese, dal vice-presidente Philippe Texier, dal prof. Antoni Pigrau, valutata la nota informativa del segretario generale Gianni Tognoni, la Presidenza ha ritenuto che:

a) la vicenda TAV costituisce per il TPP – insieme e in raffronto ad altre similari vicende europee ed extra europee – l'occasione di approfondimento e di dibattito, non per gli aspetti più strettamente tecnici (affidabilità o meno di dati economici e/o di rischio per la salute), quanto per ciò

che riguarda le finalità e l'effettività delle procedure di consultazione delle popolazioni coinvolte e l'incidenza sul processo democratico. Sempre più chiaramente si evidenziano anche nei Paesi cosiddetti "centrali", situazioni – più volte rilevate nei Paesi del Sud anche in sessioni del TPP per quanto riguarda il rapporto tra sovranità, partecipazione delle popolazioni interessate, livello delle decisioni politico-economiche – che mettono in discussione e in pericolo l'effettività e il senso delle consultazioni e la pari dignità di tutte le varie componenti delle popolazioni interessate;

*b)* in questo senso il caso TAV, insieme alle altre vicende segnalate al TPP, è "rappresentativo" di processi e meccanismi più generali, specificamente importanti nell'attuale fase della evoluzione economica-politica europea e mondiale. Il TPP dovrà esaminarlo e discuterlo insieme ad altri casi (europei e extraeuropei), che nel loro insieme siano ben significativi delle diverse modalità secondo cui (in Paesi e per problemi diversi, ma comparabili e complementari) si sperimenta la realtà di un diritto solo procedurale e l'assenza di effettivi strumenti giuridici di azione;

*c)* l'attivazione della fase operativa del processo istruttorio prevede in questo senso il completamento e la qualificazione dello scenario dei casi candidati ad essere inclusi nel lavoro del TPP, oltre che il contatto diretto ed il coinvolgimento dei gruppi interessati, sia in Europa sia in altri continenti. Il collegamento e l'inclusione del processo al *fracking* sono assolutamente importanti, e se ne dovranno valutare esplicitamente le modalità e i tempi rispetto a quelli previsto nella richiesta *ad hoc*;

*d)* l'attività del TPP sarà articolata in una serie di sessioni dedicate via via a cluster omogenei di casi e relativi aspetti tematici, secondo la logica e le modalità adottate con efficacia in Messico e Canada (dopo le esperienze di Colombia e quella delle Transnazionali europee);

*e)* si può ragionevolmente ipotizzare di poter concludere la fase istruttoria entro l'anno e di procedere a una seduta pubblica di presentazione generale dello scenario dei casi entro primi mesi del 2015. La seduta potrebbe avere le caratteristiche di quella realizzata in Messico nel 2011 e sarà svolta in un Paese da individuare secondo quanto risulterà più opportuno [...].

Roma 20 settembre 2014

il presidente  
Franco Ippolito

## APPENDICE

---

### Il sostegno popolare all'esposto al Tribunale dei popoli

di *Ezio Bertok*

Il Controsservatorio Valsusa, nato nell'autunno 2013, ha promosso, fin dai primi mesi di vita, numerose iniziative riconducibili al principale obiettivo richiamato nel suo documento costitutivo: rompere l'accerchiamento politico, mediatico e giudiziario che sulla questione TAV in Val Susa rende estremamente difficile se non impossibile un confronto sulle ragioni maturate e consolidate in venticinque anni di opposizione al progetto. La semplificazione che riconduce il conflitto a un problema di ordine pubblico è nella migliore delle ipotesi viziata da un pregiudizio che deve essere rimosso con urgenza; e se non si tratta di pregiudizio il problema è ancora più serio perché l'ordine pubblico si rivela un alibi che elude i problemi veri: primo fra tutti quello dei meccanismi di partecipazione democratica nella gestione della cosa pubblica e per la difesa dei beni comuni.

La Val di Susa insomma non vuole diventare una terra di conquista, un laboratorio di una nuova politica coloniale diversa nelle forme rispetto a quelle tradizionali ma non per questo meno devastante: un'area geografica in cui i diritti sono sospesi o negati è nei fatti una sorta di colonia i cui abitanti non sono più cittadini ma sudditi.

In questa prospettiva si colloca l'esposto al Tribunale permanente dei popoli qui pubblicato, che documenta, appunto, il rischio segnalato, prefigurando una ripetuta violazione di diritti fondamentali delle popolazioni coinvolte dal progetto della nuova linea ad Alta velocità.

L'iniziativa ha ricevuto numerose e significative manifestazioni di sostegno a conferma che le ragioni abitualmente – e un po' troppo schematicamente – chiamate No TAV godono di un consenso molto ampio, non solo in Val di Susa ma in ogni parte del Paese e anche all'estero.

Hanno subito espresso appoggio all'iniziativa numerose personalità del mondo della cultura e della scienza, di diverse parti del mondo. Vale la pena citarne i nomi anche qui:

- Marco Aime, professore di antropologia culturale all'Università di Genova, autore di ricerche antropologiche su Alpi e Africa Occidentale
- Associazione nazionale giuristi democratici

- Gaetano Azzariti, professore di diritto costituzionale presso Università “La Sapienza” di Roma
- Frei Betto, monaco domenicano, teologo della liberazione, esponente delle Comunità cristiane di base dell’America Latina, Brasile
- Marcelo Barros, benedettino brasiliano, teologo della liberazione, biblista e scrittore
- Piero Bevilacqua, professore di storia contemporanea presso Università La Sapienza di Roma
- Leonardo Boff, ecoteologo, componente Comitato Carta della Terra e Centro Defesa dos Direitos Humanos, Petrópolis, Rio, Brasile
- Waldemar Boff, filosofo, teologo ed educatore, direttore Água Doce Serviços Populares, Suruí, Magé, RJ, Brasile
- David Bollier, studioso e attivista del movimento dei beni comuni, cofondatore della Commons Strategy Group, Stati Uniti
- Weston Burns, professore di diritto presso l’Università dell’Iowa, già direttore del Legacy Climate Initiative della Vermont Law School
- Fritjof Capra, fisico e saggista, Austria
- Francesca Chiavacci, presidente nazionale ARCI
- Noam Chomsky, professore emerito di linguistica al Massachusetts Institute of Technology
- Vito De Lucia, ricercatore presso Centro diritto del mare, Università della Norvegia
- Ellekappa, fumettista e disegnatrice
- Gustavo Esteva, economista e attivista, fondatore Universidad de la Tierra, Oaxaca, Messico
- European Association of Lawyers for Democracy & World Human Rights (Associazione europea dei giuristi per la democrazia e i diritti umani nel mondo)
- Gianni Ferrara, professore emerito di diritto costituzionale presso Università “La Sapienza” di Roma
- Dario Fo, premio Nobel per la letteratura
- Luciano Gallino, professore emerito di sociologia presso Università di Torino
- Domenico Gallo, magistrato, consigliere presso la Corte di cassazione
- Anna Grear, professore di diritto presso l’Università di Waikato, Nuova Zelanda, fondatrice del Journal of Human Rights and the Environment e direttrice del Global Network per lo studio dei diritti dell’uomo e l’ambiente (GNHRE)
- International Association of Democratic Lawyers (Associazione internazionale dei giuristi democratici)
- Roberto Lamacchia, avvocato, presidente Associazione italiana giuristi democratici



- Serge Latouche, professore emerito di scienze economiche presso Università Paris-Sud, ispiratore del movimento della decrescita
- Ken Loach, regista cinematografico
- Paolo Maddalena, vicepresidente emerito Corte costituzionale
- Ugo Mattei, professore di diritto internazionale comparato presso Università della California e di diritto civile presso Università di Torino, coestensore dei quesiti referendari contro la privatizzazione dell'acqua
- Luca Mercalli, metereologo e climatologo, presidente della Società metereologica italiana
- Tomaso Montanari, storico dell'arte, professore presso l'Università Federico II di Napoli
- Laura Nader, Professor of Anthropology at the University of California, Berkeley
- Oscar Olivera, portavoce Comitato di coordinamento difesa acqua e vita di Cochabamba, premio Goldman per l'ambiente 2001, Bolivia
- Giovanni Palombarini, giurista e pubblicista, già procuratore generale aggiunto Corte di cassazione
- Riccardo Petrella, economista, coordinatore Gruppo di Lisbona e presidente Istituto europeo di ricerca sulla politica dell'acqua, Bruxelles
- Simon Read, Senior Lecturer in arte, Middlesex University, Londra
- Marco Revelli, storico e sociologo, professore di scienza della politica presso l'Università del Piemonte orientale
- Paolo Rumiz, giornalista e scrittore
- Salvatore Settis, archeologo e storico dell'arte, presidente Consiglio scientifico del Louvre e già direttore del Getty Research Institute di Los Angeles e della Normale di Pisa
- Sergio Staino, fumettista, disegnatore e regista
- Cecilia Strada, presidente Emergency
- Angelo Tartaglia, professore di fisica presso il Politecnico di Torino
- Herbert Walther, economista, professore presso la Facoltà di economia e affari dell'Università di Vienna
- Laura Westra, presidente Ecological Integrity Group, Canada
- Alex Zanotelli, missionario comboniano, fondatore di Beati i costruttori di pace, già direttore di Nigrizia e, attualmente, di Mosaico di pace
- Rembrandt Zegers, responsabile sviluppo internazionale Greepeace International, Olanda
- Danilo Zolo, giurista e filosofo, già docente di filosofia del diritto presso Università di Firenze

Ma le manifestazioni di sostegno – cosa ancor più importante – sono venute anche da migliaia di cittadini, senza campagne di stampa mediatiche ma a seguito di una sorta di *porta porta* e della pubblicazione dell'espo-

sto sul nostro sito, avvenuta il 6 giugno 2014, dove ci siamo limitati a chiedere che venisse indicato nome, cognome, professione, città di residenza, eventualmente con l'aggiunta di un breve commento. Tutte le adesioni pervenute sono riportate sul sito <http://controsservatoriovalsusa.org>. Le adesioni continuano ad arrivare ma ci pare significativo presentare qui una prima parziale analisi dei dati raccolti nelle prime settimane.

Già dalle adesioni pervenute nel primo mese si possono, infatti, trarre indicazioni interessanti sulle dimensioni e la qualità del consenso che l'iniziativa ha suscitato. Rispetto al numero totale di adesioni raccolte (salite oggi a quasi 4400) è doveroso notare che gli scarsi strumenti a disposizione del Controsservatorio per veicolare le informazioni hanno consentito di raggiungere soltanto una piccola parte dei potenziali sottoscrittori: in pratica le persone abitualmente connesse in rete con realtà che trattano il tema dell'opposizione al TAV Torino-Lyon.

Considerate infine le dimensioni relativamente piccole del campione esaminato, sono più significativi i valori relativi e le percentuali piuttosto che i valori assoluti.

### *I dati raccolti*

La raccolta delle adesioni è iniziata nei giorni immediatamente precedenti alla presentazione pubblica dell'esposto fatta a Susa il 13 giugno 2014, preceduta da una conferenza stampa di cui ha peraltro dato notizia soltanto il TG regionale del Piemonte.

Tralasciando le pur importantissime manifestazioni di sostegno espresse da 46 personalità del mondo della cultura e della scienza arrivate da diversi paesi ci limitiamo qui ad analizzare le 3547 adesioni raccolte sul sito nelle prime cinque settimane, una parte delle quali – come si è detto – è stata raccolta con un “porta a porta” nei paesi della Valsusa e riportate successivamente nel database.

### *La distribuzione geografica*

Il primo aspetto che colpisce è la distribuzione geografica, che copre quasi l'intero Paese. Nel dettaglio le adesioni ricevute arrivano da 616 Comuni e 89 Province.

Anche se non si tenesse conto delle considerazioni fatte in premessa circa i limiti sulla circolazione delle informazioni i numeri di per sé sono particolarmente significativi: è evidente quanto il problema sollevato della violazione dei diritti in Val Susa viene vissuto nell'intero Paese come una violazione dei diritti di tutti.

Ci proponiamo di approfondire prossimamente il dato della distribuzione geografica in relazione al numero di adesioni suddiviso per province

e regioni, limitandoci per ora a osservare che sono pervenute adesioni anche da 11 Paesi stranieri, prevalentemente europei.

*La distribuzione per categorie sociali*

Il secondo risultato particolarmente significativo è quello che risulta dall'analisi della composizione sociale delle adesioni ricevute.

L'indicazione della qualifica o della professione non era obbligatoria ma è stata comunque indicata nell'88% dei casi. Risultano presenti ben 165 categorie professionali anche se occorre considerare che talune si sovrappongono parzialmente (ad esempio chi ha indicato "dipendente pubblico" può essere impiegato o operaio).

Nella tabella che segue sono riportati i dati relativi alle qualifiche per cui risultano almeno dieci campioni mentre non risultano coloro che hanno indicato un titolo di studio piuttosto che una qualifica professionale (ad esempio chi ha indicato "diploma scuola superiore" o "ingegnere"...)

n	%	professione	n	%	professione
680	19.2%	pensionati	28	0.8%	ricercatori
385	10.9%	impiegati generici	24	0.7%	architetti
290	8.2%	insegnanti	24	0.7%	avvocati
142	4.0%	studenti	23	0.6%	pubblico impiego
140	3.9%	operai	21	0.6%	psicologi
84	2.4%	casalinghe	20	0.6%	giornalisti
68	1.9%	disoccupati	17	0.5%	operatori sociali
50	1.4%	artigiani	16	0.5%	consulenti
48	1.4%	educatori	16	0.5%	dirigenti
44	1.2%	commercianti	16	0.5%	infermiere
44	1.2%	medici	14	0.4%	musicisti
32	0.9%	liberi professionisti	12	0.3%	agricoltori
31	0.9%	professori universitari	10	0.3%	sociologi

Accanto a queste categorie compaiono, se pur con una incidenza minore, categorie quali attori, agronomi, apicoltori, bibliotecari, blogger, biologi, commessi, cuochi, danzatrici, estetisti, fisioterapisti, librai, operatori turistici, ottici, traduttori....

E non manca poi chi si qualifica ad esempio "nonno" oppure "libero pensatore". Anche queste indicazioni, che a prima vista possono sembrare poco significative, intendono, a nostro avviso, precisare la collocazione: nel primo caso si tratta dell'occupazione principale e nel secondo l'orgoglio di chi intravede i rischi di una dittatura del pensiero unico.

Vale soprattutto la pena notare che, in aggiunta a coloro che hanno indicato una qualifica professionale, vi sono ben 87 persone (corrispondenti al 2.5%, e dunque più delle casalinghe) che hanno indicato semplicemente “cittadino”, talvolta specificando “italiano” oppure “europeo”. Ciò può essere considerato indicazione generica o scarsa volontà di indicare, seppur indirettamente, la categoria sociale di appartenenza: in alcuni casi può essere così ma riteniamo che la scelta abbia più spesso a che fare con il contenuto stesso dell’esposto e intenda sottolineare quanto all’intera categoria di “cittadini” in quanto tale siano stati negati diritti fondamentali.

Quali prime conclusioni si possono trarre di fronte ai dati presentati?

Ognuno può trovare spunti interessanti. I sociologi, in particolare, potranno offrire riflessioni dall’incrocio dei diversi dati. Qui ci limitiamo a mettere l’accento sulla trasversalità del consenso rispetto alle diverse categorie sociali: è evidente il contrasto con l’immagine che del movimento di opposizione al TAV Torino Lione danno in genere i media, poco interessati a raccontare questa realtà riconoscendone la vera natura.

*I commenti che hanno accompagnato le adesioni*

Quasi il 10% di coloro che hanno dato il loro nome hanno aggiunto un commento: dei semplici “TWiT” che, nonostante i loro limiti, esprimono sentimenti che illuminano le ragioni dell’adesione. Scorrendoli è facile ritrovare gli argomenti presentati nell’esposto, quasi si fosse chiesto esplicitamente di cercare una corrispondenza tra il proprio sentire e quegli argomenti. Così ovviamente non è stato, nessuna richiesta è stata fatta e ognuno ha esposto le sue priorità.

Riportiamo di seguito una selezione dei commenti senza aggiungere nulla di nostro, senza neppure correggere gli errori di battitura: i messaggi parlano da soli. I criteri della selezione sono semplici: abbiamo evitato i puri incoraggiamenti che molti ci hanno rivolto così come gli slogan e non abbiamo riportato commenti che ribadivano concetti già espressi in altri.

Potremmo tranquillamente riportare anche nomi e cognomi di chi ha inviato i messaggi, consapevoli che, se li contattassimo uno ad uno, sarebbero loro stessi a chiedercelo mostrandosi orgogliosi di ciò che hanno scritto. Nella impossibilità di procedere a questo “interpello” ci limitiamo, peraltro, a riportare il nome e le iniziali del cognome.

*Conclusioni?*

Non vogliamo, in questa sede, trarre conclusioni. Ci limitiamo a mettere in risalto l’ampiezza, non soltanto in termini quantitativi, del consenso popolare di cui godono non solo questa ma le mille iniziative che cercano di contrastare la distruzione dell’ambiente, il danno per salute

e l'enorme sperpero di risorse pubbliche che una grande opera come il TAV Torino-Lyon comporta. E soprattutto il rischio, o meglio la certezza, che per realizzare un progetto inutile vengano negati diritti elementari dei cittadini, venga compromesso in modo irreparabile il rapporto di fiducia tra cittadini e istituzioni, tra istituzioni locali e organi centrali dello Stato. In altre parole la certezza che occorre grande partecipazione affinché non vengano perduti definitivamente i residui spazi di democrazia previsti dalla nostra Costituzione e non ancora cancellati. Lo dice in poche parole un pensionato di Torino: «Se non eserciti i tuoi diritti li perdi». Dietro alle tante manifestazioni di consenso che abbiamo ricevuto c'è questa preoccupazione, che è esattamente il contrario di un atto di egoismo riconducibile a un atteggiamento NIMBY. Anche per questo siamo convinti che il Tribunale permanente dei popoli riuscirà ad aprire nuovi spiragli.

\*\*\*

### Messaggi di accompagnamento all'adesione

«La Terra è di tutti e noi la difenderemo con tutte le nostre forze». 09/07/2014, Valeria N. (tecnico ambientale) - Genova.

«Il movimento No TAV è il vero garante della legalità, dell'ambiente della giustizia. Le istituzioni dovrebbero prendere esempio!». 08/07/2014, Cristian P. (operaia) - Novellara (Reggio Emilia).

«Tutto ciò che chiedo è giustizia». 07/07/2014, Fabio C. (studente) - Almese.

«La vostra battaglia è la nostra battaglia, la battaglia di milioni di donne e uomini che ogni giorno lottano per un mondo migliore, un mondo di pace, di giustizia, di libertà, di solidarietà, di sostenibilità, di rispetto e di uguaglianza». 05/07/2014, Paola T. (ufficio stampa) - Trieste.

«Democrazia vuol dire dialogare e trovare una soluzione al problema! Gli abitanti della Val di Susa hanno il diritto di difendere la propria terra!». 04/07/2014, Marina G. (casalinga) - Torino.

«Non è possibile andare contro il buon senso». 04/07/2014, Flavio S. (artigiano) - Venezia.

«Perché la voce della gente sia più forte del potere del denaro». 03/07/2014, Rosangela B. (casalinga) - Caselette (To).

«Più rispetto per la DEMOCRAZIA». 03/07/2014, Daniela V. - Mompantero (To).

«Con tutta la mia stima. La vostra dignità e determinazione lasciano senza parole! Grazie». 01/07/2014, Teresa B. (studentessa) - Pisa.

«Ah, la retorica delle grandi opere: TAV, MOSE, grattacieli, inceneritori. Ora è chiaro anche per i San Tommaso: le grandi opere sono grandi spre-

chi, le infrastrutture sono infrabrutture, la modernità che ci propongono è quella di Marinetti». 01/07/2014, Mario M. (impiegato) - Torino.

«ORA E SEMPRE RESISTENZA. Non è del tutto vero che le dittature sono i pochi che opprimono i molti. Spesso la dittatura avviene quando una maggioranza pretende di prevaricare a qualsiasi costo una qualche minoranza». 01/07/2014, Giuseppe S. (medico) - Grugliasco.

«No al massacro territoriale. Sovranità popolare». 30/06/2014, Enzo B. (Operaio) - Nichelino.

«La libertà e la giustizia non ha confini». 30/06/2014, Marco C. (pensionato) - Giaveno.

«Rispettare i diritti della popolazione locale, applicare con convinzione il metodo democratico, valutare seriamente e obiettivamente costi, benefici e danni». 30/06/2014, Ugo D.R. - Sarzana.

«Firmo per cercare di avere una vera democrazia per i diritti delle persone. Grazie per l'impegno che state dimostrando in questo durissimo braccio di ferro». 30/06/2014, Giordana F. (pensionata) - Sabbioneta (Mn).

«Per una causa giustissima. dichiariamoci tutti colpevoli di reato d'opinione... Gli anni '20 non sono mai terminati». 30/06/2014, Patrizia I. (funzionario) - Rieti.

«Giuseppe Dossetti, in seno all'Assemblea Costituente, si battè perché nella nostra Costituzione fosse inserito lo jus resistentiae, il diritto di opposizione del popolo contro scelte dei governanti ritenute ingiuste. La sua proposta non fu accolta, ma resta sempre attuale». 30/06/2014, Salvatore T. (cittadino attivo nell'interesse generale) - Torino.

«Lottare contro il TAV, è un atto di responsabile difesa dei diritti e del territorio... terrorismo è altro... è chi occupa e violenta quei territori, danneggiando e opprimendo chi vi abita». 29/06/2014, Annalisa C. (insegnante) - Carpi (Mo).

«Sento ogni giorno di più di essere diventato un suddito e di non essere più considerato un cittadino». 29/06/2014, Livia M. (pensionata) - Torino.

«Le grandi opere in Italia hanno significato grande corruzione: occorre individuare ciò che occorre davvero alla nazione e impedire che il progresso diventi malaffare». 29/06/2014, Cecilia N. (attivista NO grandi navi) - Venezia.

«Contro la TAV, in quanto opera dannosa per gli equilibri ambientali, la salute dei valligiani. Non è possibile far pagare alla Val Susa il prezzo di interessi affaristici che nulla hanno a che vedere con le esigenze né locali né nazionali». 29/06/2014, Andrea R. (antropologo ambientalista) - Milano.

«Questa è un'azione per la salvaguardia e lo sviluppo della democrazia in Italia e non solo». 29/06/2014, Roberto T. (facilitatore e formatore) - Roma.

«Salviamo i territori, garantiamo un futuro alle prossime generazioni». 28/06/2014, Francesca F. (insegnante) - Castello Di Godego.

«I diritti e la democrazia vivono nella nostra lotta per i diritti e la democrazia». 27/06/2014, Alessandra A. (docente universitario) - Torino.

«C'è del mostruoso in ciò che sta accadendo in valle e in Italia. Bisogna che anche in alto qualcuno se ne accorga. E che faccia qualcosa». 26/06/2014, Ira C. (ispettore forestale) - Forni Di Sotto (Ud).

«Non credo che l'intervento di una istituzione etico - giuridica possa influire concretamente sulle cose. Tuttavia si tratta di una iniziativa utile sul piano (e nei limiti) della propaganda». 25/06/2014, Bruno D. (insegnante) - Genova.

«È una questione di civiltà, di etica, di democrazia sostanziale, che indica le linee necessarie per il futuro del pianeta e di tutti». 25/06/2014, Giuseppe M. (docente universitario) - Padova.

«Sono una semplice cittadina che è sempre più preoccupata dell'immobilismo degli italiani (non è per fare grandi categorie, ma lo avverto davvero) che è dovuto a una disinformazione bestiale. Perché quando non conosci, non hai alcun motivo di mettere in gioco la tua intelligenza, puoi anche dimenticarti che c'è una lotta in ballo. Spero di aiutarvi come posso provando a informare con la massima chiarezza e imparzialità e a partecipare di più alle vostre iniziative. Hasta la victoria!». 25/06/2014, Martina P. (studentessa) - Milano.

«Quello che le autorità stanno facendo in Val di Susa è sufficiente a squalificarne onestà, credibilità, diritto di rappresentanza nei secoli dei secoli (amen)». 24/06/2014, Andrea C. (pensionato) - Carrara.

«La Val di Susa è il luogo dove si incrociano le incompetenze gli interessi economicopolitici e l'arroganza di un Paese mal governato». 23/06/2014, Silvia A. (dirigente microazienda) - Roma.

«Speriamo, come volte accade, che Davide sconfigga Golia». 23/06/2014, Giorgio C. (pensionato) - Modena.

«Prendiamoci cura di noi, impariamo ad amarci e rispettarci. Se ci amiamo e rispettiamo non possiamo non prenderci cura della Natura, da Essa dipende la nostra vita. Prendiamoci cura del Pianeta, è quello sul quale possiamo vivere o morire. Impariamo a sentire e vivere la bellezza e l'armonia che l'Universo ci offre, che la Terra ci offre, che non hanno prezzo. Tutto il resto ha un prezzo caro da pagare e ci sta portando alla parola fine. Prendiamoci questa responsabilità per noi stessi e tutte le generazioni future!». 23/06/2014, Maria Leonarda G. - Roma.

«Tutto quello che si può fare per fermare questo progetto criminale del TAV in Val Susa va fatto». 21/06/2014, Maurizio D. (disoccupato) - Roma.

«Siamo stufi di essere considerati sudditi incapaci ! La Costituzione ci dà la sovranità, riprendiamocela e teniamola stretta». 21/06/2014, Dario G. (pensionato) - Pistoia.

«Riprendiamoci la nostra valle e mostriamo a questo stato corrotto e impotente, che la terra è del popolo ed è un bene che va conservato e pro-

tetto, in modo che tutti possano godere dei suoi frutti e della sua bellezza». 21/06/2014, Simone R. (dott. in Architettura) - Buttigliera Alta.

«Diamo voce al popolo sovrano». 20/06/2014, Marco C. (operaio) - La Spezia.

«... per salvare l'ambiente, la libertà di una valle e la dignità di un popolo ...». 20/06/2014, Associazione comitati Spezzini - La Spezia.

«... non è necessario abitare in Valle per sentirsi partecipe della battaglia contro scempio, corruzione, mala politica, diritti calpestati». 20/06/2014, Annamaria G. (pensionata) - San Biagio Della Cima (Im).

«Nostri grandi nemici sono gli interessi di un potere che non può/vuole ammettere la critica e l'indifferenza dei benestanti che non vogliono coinvolgimenti. Facciamoci sentire la nostra voce». 20/06/2014, Marco L. [ex progettista impianti SW per automazione (a riposo)] - Alpignano (To).

«La TAV passerà alla storia come l'ennesimo Grande Monumento all'inutilità. Nel frattempo avrà distrutto il territorio e distratto risorse finanziarie a favore di pochi e a discapito di tutta la comunità. Cerchiamo di fermarla prima, basta con queste oscenità!». 20/06/2014, Mauro P. (pensionato) - Arenzano (Ge).

«Coraggio!! Ce la faremo, anche qui a Barcellona festeggeremo il giorno in cui diranno che non se ne fa nulla... Ora e sempre No Tav anche dalla vecchia e amata Catalunya». 19/06/2014, Andrea Bernardo D.L. (maestro elementare) - Milano-Barcellona.

«Se il mio contributo è utile a evitare un'opera inutile, una spesa esagerata e una devastazione del territorio lo faccio volentieri». 18/06/2014, Enza B. - Arcola.

«I No Tav sono prof. di democrazia!!!!». 18/06/2014, Diego C. (insegnante precario) - Roma.

«La mia casa di famiglia è ad Arquata Scrivia. Mia nonna mi ha raccontato tante volte di come quel piccolo paese abbia superato quasi indenne i bombardamenti della seconda guerra mondiale. Mi rifiuto di credere che possa essere distrutto da una società che si dichiara civile e democratica. Sarebbe bello invece poter raccontare a mio nipote, che vive proprio lì ora, di come dei liberi cittadini esercitando in pieno i loro diritti abbiano fatto capire a un governo apparentemente sordo quanto quest'azione fosse sbagliata. Sarebbe bello potergli dire che con il dialogo si è riusciti a fermare un'operazione che altrimenti avrebbe distrutto centinaia di bei paesi e che, per una volta, la bellezza e l'unicità del nostro Paese – utile e gratuitamente fruibile a tutti – ha vinto sugli interessi di pochi. Sarebbe bello poi partire da questo per poter valorizzare questi posti belli, invece di distruggerli». 18/06/2014, Erica M. (studentessa) - Milano.

«La lotta è disperata, contro un potere che deborda, che ha dimenticato ogni garanzia democratica e che dimentica cosa sia la vergogna.



Siete coraggiosi, la vostra vittoria sarà la nostra, quella del popolo italiano vivo». 17/06/2014, Anna A. (insegnante) - Borgo D'ale (Vercelli).

«Quando le brave persone si incontrano e si uniscono diventano invincibili». 17/06/2014, Claudio M. (operaio) - Bologna.

«Ci credo e ci spero!». 17/06/2014, Marisa N. (operaia) - Mattie (To).

«Un abbraccio fraterno ai cittadini della Valsusa colpiti ad esempio di terzi. È meglio essere senza fortuna ma saggi che fortunati e stolti, e nella pratica è preferibile che un bel progetto non vada in porto piuttosto che abbia successo un progetto dissennato. Epicuro (IV secolo avanti Cristo)». 17/06/2014, Giampaolo P. (operaio) - San Donato in Poggio (Fi).

«Grazie per questo ennesimo gesto creativo e per averci ricordato che la democrazia non è mera espressione di maggioranze, ma piuttosto tutela di minoranze!». 16/06/2014, Chiara B. (insegnante) - Condove.

«La lotta della Val Susa è la lotta di tutt\*. Contro la speculazione sul territorio, sui nostri corpi, sulle nostre menti, sulle nostre vite». 16/06/2014, Davide L. (Studente) - Padova.

«Sono indignato!». 15/06/2014, Mario B. (cittadino italiano) - Voltaggio.

«Gli affari di pochi contro la libertà di un popolo sono la negazione della civiltà». 15/06/2014, Franco C. (impiegato) - Torino.

«Grazie per la perseveranza e per l'intelligenza dimostrata nelle iniziative - una scuola di democrazia e di partecipazione. Con stima». 10/06/2014, Cristina A. (impiegato) - Rovigo.

«Sostengo l'iniziativa in quanto, giornalista quasi senza lavoro, rabbrivisco ogni giorno nel vedere la manipolazione delle notizie che riguardano le proteste contro il TAV». 08/06/2014, Anna B. - Torino.

«Affinché arrivi un salutare ceffone a questo Paese, già donatore al mondo (dissociato, mai pentito) del fascismo industriale, e di nuovo sempre più incurantemente tomba del diritto!» 08/06/2014, Michelangelo L. (cittadino angariato) - Alpignano.

«Voglio assolutamente che questa dittatura mascherata da democrazia finisca. Basta con la vergogna della Val Susa e con le vergogne di altri lavori inutili (anzi dannosi) sparsi in tutta l'Italia». 07/06/2014, Luigi A. (Pensionato) - Trana (To).

«Se non eserciti i tuoi diritti li perdi». 06/06/2014, Mario M. (pensionato) - Torino.

«Resistere con dignità per esistere con gioia». 06/06/2014, Eleonora P. (biologa) - Buttigliera Alta (To).

«Ogni azione in difesa dei diritti del popolo e della terra è un passo verso un futuro più giusto e consapevole». 06/06/2014, Giorgio R. (artigiano-tav) - Cumiana.

Finito di stampare nel mese di settembre 2014  
per conto delle edizioni INTRA MOENIA  
presso Vulcanica Print di Torre del greco (NA)