



TAV Torino-Lione: NON SIAMO ALLA RESA DEI CONTI!

I sondaggi preliminari hanno senza dubbio un valore simbolico: sono il primo momento di confronto diretto, sul territorio, tra promotori ed oppositori del TAV; il concreto avvio della costruzione della linea richiederebbe però ancora alcuni anni, durante i quali il confronto avrà certo modo di continuare, in assenza di danni irreversibili¹, facendo pesare le contrapposte motivazioni e determinazioni.

I cittadini e gli amministratori della valle di Susa sanno bene di dover trarre da questa resistenza a questi tempi lunghi; dovrebbero averne coscienza anche quei politici ed imprenditori che invece covano una malcelata voglia di regolare i conti subito, di ricacciare in casa "manu militari" la popolazione che protesta ed intralcia il business.

Attraverso interviste e dichiarazioni l'opinione pubblica fa di tutto per creare nell'opinione pubblica un clima da "ultima spiaggia" in cui sembra che la parola debba necessariamente passare alle azioni muscolari sul territorio: forse sperano che la tensione faccia scattare anche sul versante opposto l'illusoria trappola di una prova di forza capace di risolvere presto e per sempre il problema di una valle che non ci sta.

Fortunatamente, invece, nel campo dell'opposizione al TAV la fermezza dei Sindaci e dei Comitati popolari è accompagnata da iniziative finalizzate a tenere vivo il piano della discussione: si tenta di riaprire sui giornali un dibattito serio e documentato sull'utilità dell'opera; si punta ad ampliare il confronto anche con il coinvolgimento dei Parlamentari europei.

IL PUNTO DELLA SITUAZIONE²

I presidi nei 3 siti destinati ai sondaggi (Borgone, Bruzolo, Venaus) sono attivi ormai da quasi un mese; di sera e nei fine settimana diventano sede di momenti conviviali, di concerti o presentazione di libri, di preghiere inter-religiose, di riunioni organizzative rivelando di continuo la natura trasversale ed autenticamente popolare della partecipazione (anche il tradizionale campeggio estivo NO-TAV quest'anno si tiene a Venaus dal 19 al 24 Luglio).

Perdurando il silenzio del Governo sulla richiesta di moratoria, ai primi di Luglio la presidente regionale Bresso sollecita la Commissione Inter-Governativa per la Torino-Lione ad assumere l'iniziativa. Probabilmente in virtù del buon rapporto col presidente della CIG, Rainer Masera, creatosi quando lei era Presidente della Provincia di Torino e lui della Banca S.Paolo, Bresso ottiene la convocazione a Roma di una delegazione degli amministratori valsusini con l'obiettivo di trovare una mediazione tra le parti in grado di risolvere lo stallo formale determinato dalla mancata risposta di Lunardi.

L'incontro nella capitale ha luogo il giorno 11 e coinvolge anche un funzionario del Ministero delle infrastrutture, il Prefetto di Torino, la Regione e la Provincia con presidenti ed assessori ai trasporti. Agli amministratori locali la CIG chiede di lasciar partire i sondaggi il 22 Luglio (per rispettare i tempi concordati con la UE), concedendo un breve rinvio solo per Venaus: a questa condizione viene data la disponibilità a convocare il richiesto tavolo di confronto tra le parti, ad inserire 2 rappresentanti dei sindaci nella stessa CIG per monitorare l'esito dei sondaggi e proporre eventualmente altri a tutela della popolazione, a convocare "gli Stati Generali sull'attraversamento delle Alpi" (convegno richiesto dai sindaci in Consiglio regionale il 21 Giugno). E' immediatamente evidente, come d'altra parte il presidente provinciale Saitta si incarica di esplicitare, "che si tratta di ipotesi tutte comprese all'interno della scelta imprescindibile che il TAV si debba fare"; proprio in ragione di questa pregiudiziale, il giorno dopo, la Conferenza dei Sindaci di valle risponde agli interlocutori con un documento³ che dice in pratica: "Apprezziamo l'impegno di ricercare proposte risolutive; siamo pronti a sederci al tavolo di confronto, ma solo se non partono i carotaggi; senza moratoria continueremo i nostri presidi".

La fermezza dei Sindaci viene presentata come ostinazione irragionevole dai media e condannata come irresponsabile da politici ed imprenditori: tutti predicano problemi di ordine pubblico, lasciando intendere che il riavvio dei sondaggi "del primo lotto" (e dunque estesi forse anche a Chianocco) diventerà un momento cruciale di scontro sul territorio della valle.

E' chiaro che in ogni caso l'unità, la natura popolare, pacifica e non-violenta dell'opposizione al TAV in Val Susa saranno in campo per scongiurare l'avverarsi di questi "sinistri presagi"

I POLITICI HANNO FRETTA ED EVOCANO RIPETUTAMENTE UN CLIMA DI VIOLENZA

Al documento della Conferenza Mercedes Bresso reagisce affermando (intervista a La Stampa, 13/7/05): "Quello che potevo fare l'ho fatto, la mia possibilità di intervento e mediazione si è esaurita ieri, credo anche con buoni risultati. Le aperture del governo sono state consistenti, i sindaci hanno scelto di non concedere nulla. La scelta di andare al muro contro muro è grave. Ora non ci resta che vedere quel che il governo e la Cig vorranno fare". E ancora: "Che faranno adesso i sindaci? Certo possono stare in prima fila con le fasce tricolori. Fino a quando? Quella in atto sembra essere una sfida nei confronti del governo che è sotto osservazione da parte dell'Unione. Io non so che cosa farà l'esecutivo per far partire i sondaggi. Mi auguro che venga scelta una strada che non preveda un intervento violento. Posso solo augurarmi che venga scelta la strada del contenimento e che le eventuali decisioni di intervenire vengano prese con intelligenza e flessibilità".

La Presidente si guadagna l'apprezzamento del capogruppo di Forza Italia, Enzo Ghigo: "Speriamo che sia finito l'atteggiamento ondivago di Bresso. Condividiamo la decisione di procedere coi sondaggi. Mi auguro che non succedano problemi di ordine pubblico. Noi abbiamo trattato con i sindaci, ma era evidente il loro intento dilatorio".

In parallelo continua la speciale missione pro-TAV dei DS. Il consigliere regionale (e segretario provinciale torinese del partito) Rocco Larizza preventivamente dichiarava (Repubblica, 7/7/05): "Il partito ha espresso una posizione chiara da più di un anno: quell'opera è

¹ Farebbe eccezione il "cunicolo esplorativo" di Venaus sia perché surrettiziamente trasformato in vera opera accessoria, sia per l'impatto di cantiere e materiali di risulta (galleria di 7-10 Km dal diametro di 6 m.)

² Per resoconti più estesi sui diversi avvenimenti vedere www.notavtorino.org/indice-segnalazioni.htm

³ Il documento ufficiale in www.notavtorino.org/documenti/doc-risp-sindaci-cig-13-7-05.htm

strategica. Ci sono le comprensibili preoccupazioni di chi vive in Val di Susa. Il dialogo è necessario, partendo da un punto preciso: si deve discutere soltanto su 'come' realizzare l'opera. Questo intervento non può più essere messo in discussione. Basta tergiversare, si deve stringere. Chi in Val di Susa ha voglia di discutere si distingue da chi dice soltanto no. Il governo, le istituzioni locali devono individuare un percorso per concordare le garanzie da offrire per limitare l'impatto ambientale dell'opera. In questo modo si fa fronte ad un altro timore. Che si possano infiltrare nel movimento elementi poco attenti alla legalità"

In questi giorni in cui regolarmente si occupano della Torino-Lione, i media non lesinano certo il loro sbrigativo contributo ad alimentare un clima di tensione: nel TG3 Piemonte Gianfranco Bianco parla di "presidi dei no-global"; Repubblica titola "Nella valle che conosce solo il no"; nella didascalia di una foto su La Stampa si legge "Partecipanti ad una recente manifestazione contro il TAV; presto potrebbero tornare in assetto di guerra"

GLI IMPRENDITORI SANNO ESSERE PERFINO PIU' DRASTICI

Alberto Tazzetti, presidente dell'Unione Industriale di Torino, e Luigi Rossi di Montelera, presidente di Confindustria Piemonte (su La Stampa del 14/7/05) tuonano: "La decisione dei sindaci della Valle di Susa e dei rappresentanti delle Comunità montane di rifiutare le proposte avanzate dal governo è un fatto molto grave: si tratta di un gesto poco responsabile che alimenta le tensioni esistenti. Una posizione che comporta un grave pregiudizio dell'interesse collettivo. Il governo non deve temere d'intervenire con fermezza, senza lasciarsi condizionare in alcun modo"

Su questo tono i due avevano già indirizzato al Prefetto di Torino ed al Ministro dell'interno un appello⁴ ad intervenire, apparso sui giornali (La Stampa 11/7/05) in uno spazio acquistato dall'Unione Industriale torinese.

DAL VERSANTE OPPOSTO SI CERCA UN DIALOGO VERO

A dispetto del clima artefatto prosegue il tentativo di chi, non accettando l'idea di una soluzione affidata alla legge del più forte, vorrebbe che si potesse invece instaurare tra favorevoli e contrari un confronto dialettico onesto, analitico e documentato sulle ragioni economiche e trasportistiche dell'infrastruttura ipotizzata. Il canale di dialogo che al momento risulta utilizzabile a tale scopo, e parzialmente funzionante, passa attraverso le lettere dell'una e dell'altra parte ai quotidiani dotati di una redazione torinese.

In questo ambito un testo di invito alla discussione particolarmente significativo⁵ è inviato (Repubblica, 10/7/05) da Roberto della Seta, presidente nazionale di Legambiente che conclude: "Il movimento della Val di Susa, così forte, radicato e trasversale, rappresenta una grande opportunità da cogliere, a cui non si può rispondere con il 'principio di precauzione': da questa valle emerge forte la necessità di un ripensamento delle vere priorità del sistema-Paese per quanto riguarda le infrastrutture e la logistica ferroviaria, rispetto alle quali la TAV oggi appare sempre più chiaramente come una risposta semplificatrice, intempestiva e inadeguata. Ben venga dunque la moratoria sui cantieri, come momento in cui convocare, a bocce ferme, gli 'Stati Generali' dei valichi e ragionare sull'attraversamento delle Alpi in termini davvero strategici e transfrontalieri".

I promotori del TAV, però, continuano a rispondere utilizzando quasi esclusivamente gli slogan del marketing promozionale, senza entrare realmente nei contenuti delle contestazioni mosse sul terreno economico-finanziario e della domanda di trasporto. Questo fatto indispette tutti i valsusini (e non) che hanno dedicato tempo e fatica a studiare seriamente il problema ed ingenera uno stato d'animo che è ben espresso nella lettera⁶ di Giovanni Vighetti (Luna Nuova, 15/7/05): "Signor Montelera (pres. Confindustria Piemonte -ndr-), uno sforzo: entriamo nel merito della questione o entrarci dimostra che quest'opera non è necessaria? ... Perché Signor Montelera non parla di questi dati? Straparla solo di populismo (nostro). A questo livello, così volgare, potremmo liquidarvi con il termine di affarismo (vostro). Ma ostinati cerchiamo il confronto. ... Non siamo e non saremo un problema di ordine pubblico. ... Il tono della lettera è duro, eppure sono un mite; ma Lei deve capire che non può permettersi di straparlarne e, soprattutto, provocare la nostra Comunità".

Insiste a voler suscitare un dibattito analitico anche il gruppo di docenti universitari ed esponenti della cultura che si riconosce nel Laboratorio torinese per la Democrazia: ad una prima lettera a La Stampa fa ora seguito una replica all'assessore regionale ai trasporti (Repubblica 17/7/05)⁷ firmata da Roberto Burlando, Enrico Camanni, Claudio Cancelli, Luca Mercalli, Marco Revelli, Giuseppe Sergi e Angelo Tartaglia. Nel testo si pongono precise domande su questioni dirimenti: "Un limite che ci pare persista nelle citate prese di posizione sta nel proporre affermazioni molto nette senza portare dati a riprova. Una di queste affermazioni ricorrente riguarda l'isolamento di Torino e del Piemonte. Esistono dati che mostrino che le difficoltà economiche passate e recenti della nostra regione siano dovute alla, o aggravate dalla, difficoltà a far affluire e defluire persone e merci? Noi non ne conosciamo, ma se qualcuno volesse fornirli ci piacerebbe analizzarli con quello spirito critico che è il sale della ricerca". E ancora: "Per spostare le merci su ferrovia occorre che ciò avvenga all'origine del viaggio e per ottenerlo l'Europa (e ovviamente i singoli paesi) deve intervenire penalizzando economicamente il trasporto merci di lunga percorrenza su strada. C'è traccia di una simile politica europea? ... Ha la Regione le competenze e l'intenzione di vietare il transito dei TIR attraverso i valichi? A carico di chi si porrebbero i costi aggiuntivi?"

Oltre al dialogo epistolare attraverso i quotidiani, l'ostinata ricerca del confronto registra anche un'iniziativa politica dei Consiglieri regionali di PRC, PdCI e Verdi: la convocazione del tavolo trasporti e dei Parlamentari europei dell'Unione⁸ così motivata: "la situazione che si è venuta a determinare rischia di rompere definitivamente il canale di dialogo esistente tra istituzioni di vario livello e popolazioni locali. Noi pensiamo che tale dialogo vada invece tenacemente salvaguardato, in modo da dare la possibilità a tutti gli attori di continuare un confronto approfondito nel merito delle criticità relative al progetto TAV – TAC"

Si tratta di un tentativo quanto mai opportuno di allargare la schiera degli interlocutori, che potrebbe risultare particolarmente utile proprio nel momento in cui troppi vorrebbero chiudere i valsusini in un angolo.

www.notavtorino.org

posta@notavtorino.org

⁴ Testo in www.notavtorino.org/documenti/lettera-ui-to-11-7-05.htm

⁵ L'intera lettera in www.notavtorino.org/documenti/pres-legamb-repubb-10-7-05.htm

⁶ Testo integrale in www.notavtorino.org/documenti/risposta-a-montelera.htm

⁷ Vedere www.notavtorino.org/documenti/reaz-repubblica-12-7-05.htm

⁸ Testo in www.notavtorino.org/documenti/appello-12-7-05-prc-pdci-verdi.pdf