

Movimento No Tav, una Garanzia per il Futuro

*22 anni di lotta popolare contro la nuova linea ferroviaria Torino-Lione
A cura di Claudio Giorno*

Bisogna poter vantare un importante passato per ambire a rappresentare una garanzia per il futuro. Il nostro movimento ha un ormai lungo passato ed anche delle fitte radici che - a distanza di anni - ne alimentano il presente e assicurano una prospettiva di lunga durata di cui l'incontro che iniziamo oggi costituisce continuità.

Ricordiamo che lo scorso anno abbiamo sottoscritto la Carta di Hendaye, organizzato la serata di Avigliana e l'incontro al Parlamento Europeo a Strasburgo, abbiamo dunque percorso un lungo cammino in comune.

Ma sarete legittimamente curiosi di conoscere (in sintesi) la storia di chi vi ospita.

In realtà non c'è una vera e propria "data di nascita" del Movimento No Tav della Valle di Susa ¹, ma quel che è certo è che la nostra piccola comunità e il lembo di territorio alpino che la ospita rappresenta dall'inizio dell'ottocento un caso e un luogo nella storia dello sfruttamento a scopo industriale delle ricchezze naturali e - soprattutto - una cultura di "resistenza": un patrimonio di conoscenze che trae naturalmente ispirazione dalla lotta antifascista, ma dalla straordinaria ricchezza rappresentata negli anni dal succedersi di eventi come le lotte operaie conseguenti alla crisi prima, e al fallimento poi dei Cottonifici Valle Susa nei primi anni '60 e alla nascita dei primi collettivi operai-studenti che daranno poi vita a Torino e nell'intero paese al mitico '68 che in Val di Susa è, per così dire, anticipato (*Un libro di Aris Accornero, uscito in questi giorni per il Mulino, ne ricostruisce la storia*).

Ma è soprattutto a Condove, che si registrano i più originali fermenti: vi ha fatto per anni il direttore didattico Carlo Carretto profeta scomodo dell'antifascismo cattolico.

E alle Officine Moncenisio di Condove c'è un operaio che si chiama Achille Croce, che digiuna, segue la disciplina Yoga, legge Gandhi e Capolini.

A Condove - che è un paese con una grande estensione di territorio montano, tantissime borgate che la industrializzazione del fondo valle ha spopolato, viene "trasferito" un sacerdote un po' "anomalo" nel contesto molto tradizionale della Curia Segusina: Don Giuseppe Viglengo. Arriva dal Vercellese, dopo il servizio militare ha fatto il tipografo ma ha contratto la TBC. Nei lunghi mesi trascorsi in sanatorio ha scelto di entrare in seminario, ma è "una vocazione tardiva", uno che non è cresciuto nei cortili della curia con i preti come insegnanti e le suore come "badanti". Nei suoi sermoni essenziali parla poco delle apparizioni della Madonna e molto di obiezione di coscienza all'uso delle armi, (in una valle con il culto dell'Artiglieria da montagna, degli Alpini e dei loro Cappellani militari). Parla di diritti dei lavoratori, e di diritto allo studio: riesce a reperire i fondi per un prefabbricato e si farà donare dalle fabbriche della valle tecnografi, banchi di lavoro, utensili: nasce la scuola serale.

Parla di Don Primo Mazzolari ...e negli anni successivi parlerà - molto - di Don Lorenzo Milani, priore di Barbiana. Fonda un giornale, Dialogo in valle - dopo che il settimanale diocesano, "La Valsusa" ha rifiutato di ospitare - in una pagina autogestita - il dialogo appunto, con i giovani, i primi obiettori di coscienza, il sindacato, le Acli! E promuove anche un cineforum dove non si proiettano "le filmine dell'oratorio", ma i primi film "impegnati" - anche qualche pellicola di quelle che all'epoca venivano definite "scabrose".

¹ E possibile tuttavia collocare la data di nascita del Movimento No TAV al 13 ottobre 1989, quando una delegazione di valsusini partecipò al seminario sulle "Zone alpine di valico" indetto a Trento dal compianto parlamentare europeo Alexander Langer.

Da tutto questo nascerà anche un gruppo che ancora oggi non si limita a coltivare il cinema ma lo produce promuovendo anche un filmfest destinato a figliare in giro per l'Italia (*oggi – in tempo di crisi nera della cultura - sono ben sei le realtà collegate con una bella iniziativa fondata a Napoli e chiamata - in omaggio a una pratica di solidarietà popolare che rischiava di finire nell'oblio - "del caffè sospeso"*).

Ma nasce soprattutto la prima mozione di cui si abbia notizia in cui un Consiglio di fabbrica, all'unanimità, proclama il rifiuto a costruire armi e ordigni bellici e diffida l'azienda – le Officine Moncenisio – ad accettare in futuro eventuali commesse militari (a costo di rinunciare al proprio lavoro e al proprio reddito). Naturalmente il delegato sindacale che l'ha proposto è lui, Achille Croce, che di lì a poco scriverà anche una lunga lettera di rifiuto etico del lavoro a cottimo!

Poi, negli anni più vicini a noi, si consolida la lotta per la difesa del territorio dalle innumerevoli aggressioni che si sono succedute senza soluzione di continuità in oltre un secolo, e molto intensificate negli ultimi 50 anni (dopo l'asservimento del fondovalle e delle sue risorse idriche alla nascita dell'industria tessile col conseguente spopolamento delle montagne che pone le basi del successivo dissesto idrogeologico) e che si possono riassumere:

- con la nascita – a 2000 metri di quota - del bacino idroelettrico più vasto d'Europa – il lago del Moncenisio - che ha determinato un movimento terra devastante nei volumi e nella dinamica sociale con l'insinuazione mafiosa che vi si è consolidata,
- con la crescita incontrollata (e ovviamente anch'essa pesantemente infiltrata) della speculazione edilizia che ha trasformato vaste aree adibite a pascolo e bosco in agglomerati di calcestruzzo destinato ad ammalorarsi rapidamente per l'uso di materiali scadenti e per le condizioni proibitive in cui si edificava pur di dare soddisfazione alla domanda gonfiata dalle bolle speculative "primordiali" di cui in questa valle siamo stati nostro malgrado testimoni,
- con la costruzione del traforo autostradale del Fréjus e della relativa autostrada (A32) avvenuta con caratteristiche non dissimili dal sacco dell'edilizia tant'è che dopo poco più di vent'anni viadotti e gallerie sono sede di cantieri permanenti di rifacimento non solo della pavimentazione, ma di interi impalcati!
- Con la realizzazione (in economia) prima del raddoppio del tratto più acclive e tortuoso della ferrovia Torino-Lione (tra Bussoleno e Salbertrand) e poi col rifacimento appena terminato della galleria ferroviaria del Fréjus per renderla idonea al transito di vagoni di sagoma più ampia.

Tutto questo si aggiunge alla antica "vocazione a corridoio di transito" assegnataci che (*a parte volerci individuare come uno dei tanti valichi da cui Annibale sarebbe sceso con i suoi mitici elefanti*) ci pone da sempre come "passaggio obbligato" da e per la Francia attraverso la realizzazione di strade romane prima, medioevali poi e napoleoniche dopo (*attraverso il Col Clapier e i valichi del Moncenisio, Monginevro e della Scala*).

Giungiamo quindi all'assegnazione pilotata di campionati mondiali e Olimpiadi invernali che hanno accentuato i guasti preesistenti in valle consegnando contemporaneamente agli abitanti di Torino il poco invidiabile primato di cittadini più indebitati d'Italia col più alto debito pubblico d'Europa.

Per venire ai giorni nostri, con la seconda militarizzazione dei nostri paesi per l'impianto coatto di un (non)cantiere preliminare allo scavo delle nuove gallerie ferroviarie progettate vent'anni fa per il treno ad alta velocità, per improbabili viaggiatori e ormai amputate dei raccordi sia sul versante francese che italiano e declassate a cunicoli per merci ancora più improbabili...

Senza contare l'avvio semiclandestino dello scavo di una galleria "di sicurezza" per il tunnel autostradale del Fréjus e l'adiacente galleria ferroviaria (entrambi attualmente a canna unica e senza adeguate vie di fuga).

In un simile contesto era forse naturale che nascesse un movimento di protesta radicale contro la realizzazione di altre infrastrutture in un territorio già assoggettato ad ogni sorta di servitù, a rischio di definitivo depauperamento delle sorgenti e di dispersione nell'atmosfera di altre fibre di amianto e di altra polvere di pechblenda e dispersione di gas radon!

Ma non era affatto scontato che crescesse nel tempo un livello di consapevolezza e una cultura di lotta contro un modello di sviluppo che oggi mostra tutto il suo logoramento e l'incapacità di coniugare i limiti fisici con il delirio della finanza libera e sconfinata.

In questo quadro complesso va individuato il contesto storico in cui nasce una lotta a difesa di un territorio che – quale che ne sia l'esito – è sicuramente destinata ad essere considerata la più longeva delle tante che sono nate nel nostro paese e che prende le mosse da un'altra circostanza pressoché unica nel tormentato panorama politico italiano: il coordinamento fattuale e formale dell'attività di tutte le associazioni ambientaliste (altrove in perenne competizione tra loro) che ha in Mario Cavagna, storico fondatore di Pro Natura, senz'altro il suo più rappresentativo esponente.

Attorno alla costruzione del Tunnel prima e dell'autostrada del Fréjus poi, si sperimenta l'alleanza tra le tutte le associazioni di tutela che - purtroppo - non trova in quegli anni una sponda istituzionale adeguata.

Ma gli effetti perversi della cantierizzazione e soprattutto del mancato rispetto di un protocollo d'intesa imposto dalla Regione Piemonte a seguito delle lotte ambientaliste, (ma del tutto privo di ipotesi sanzionatorie) finiscono per convincere anche gli amministratori locali più disponibili agli ordini di partito, di una cosa che oggi forse finalmente anche la maggioranza degli italiani ha cominciato a capire: che non ci si può fidare delle promesse dei politici né pensare di risolvere i problemi con le vecchie logiche di schieramento.

E da questa esperienza nasce il Comitato Habitat per la difesa della vivibilità (residua) della Valle di Susa: professori universitari, tecnici, persone di cultura, cittadini si riuniscono in una associazione di fatto che si propone di mettere gratuitamente a disposizione della comunità un sapere che normalmente viene venduto ai proponenti di **GRANDI OPERE INUTILI** (*che avendo nel frattempo operato in modo da poter usare il denaro pubblico con le stesse modalità non perseguibili con cui uno potrebbe legittimamente dilapidare il proprio, non badano a spese*)!

E' un sabato pomeriggio, il 14 gennaio 1991. E' un'assemblea affollatissima ancora a Condove (nel cinema comunale, solo posti in piedi) a sancire la nascita di Habitat, 21 anni fa. Ma non nasce dal nulla: negli anni precedenti oltre alla lotta contro l'autostrada, sono state molte le occasioni di protesta – anche vincenti – come quella che (grazie alla grande partecipazione popolare) riuscì a impedire il raddoppio dell'elettrodotto Grand'Ile–Piosasco che avrebbe dovuto attraversare longitudinalmente l'intera Valle. Una delle tante iniziative del Centro Meyer Vighetti (da cui sarebbe poi nato il Comitato di Lotta Popolare di Bussoleno e a cui si deve, tra l'altro, l'ideazione della bandiera No Tav che ha nel frattempo fatto il giro del mondo.

E sul tema specifico dei trasporti e delle bulimia infrastrutturale che se ne serve come alibi per inondare il continente di calcestruzzo e tondino va ricordato che è la difesa dell'ecosistema alpino (che porterà alla stipula della Convenzione di Berchtesgaden, tuttora inosservata in particolare e non a caso proprio in materia di trasporti) che i valsusini si impegnano sin dal primo momento partecipando con una piccola

delegazione - il **13 ottobre del 1989** al seminario sulle zone alpine di valico indetto a Trento dal compianto parlamentare europeo Alexander Langer.

Da questa iniziativa è nato il Movimento SOS Transit che fin dal 20 novembre dello stesso anno (*e scegliendo non a caso Verona in cui si sta sottraendo all'uso agricolo un'area più vasta di quella urbana per realizzarvi il mega interporto "Quadrante Europa"*) inizia una attività di sensibilizzazione contro il traffico alpino che l'anno successivo porterà alla realizzazione di tre impegnativi incontri transfrontalieri (*un po' come quello che si apre oggi qui a Venaus*), ma ad Aosta, con francesi e svizzeri il 3 e 4 febbraio, a Merano (con Austriaci e Tedeschi il 3 marzo) e a Trieste (con gli Sloveni il 16 giugno 1990).

Queste sono quindi le nostre origini e la nostra – se ci è consentito - vocazione internazionale che non è mai venuta meno neanche quando (in decine di incontri organizzati attraverso la rete delle associazioni ecologiste) abbiamo dovuto registrare la freddezza dei nostri interlocutori francesi di allora.

Fino ai più proficui incontri di Bardonecchia – organizzati in ambito CIPRA – ma solo dopo il 2005, l'anno della grande rivolta popolare di Venaus che portò all'abbandono del cantiere (l'ennesimo) destinato a funestare questa bella località che oggi è rinata – grazie a iniziative come quelle degli amici della cooperativa **dALLa TERra NATIVA** che hanno saputo coniugare i principi della decrescita con l'iniziativa concreta.

Anche alla loro generosità si deve l'agibilità di questo luogo dove inauguriamo un incontro in cui riponiamo così tante aspettative.

%%%