

**Lo scontro sulla TAV e i dati scientifici**

# È proprio vero: amianto e uranio in Val di Susa

di **Antonio Cassarà**

«**D**i fronte a grandi problemi è necessario procedere con grande prudenza. E quello della costruzione del Tav in Val di Susa è un grandissimo problema che non può essere risolto con l'uso della forza». Non sono le parole di un valsusino che pregiudizialmente oppone il suo No a qualunque proposta relativa all'alta velocità, ma quelle del presidente nazionale dei meteorologi italiani, Luca Mercalli, che ormai da anni insieme ad altri tecnici si occupa dell'impatto climatico e ambientale del Tav in Val Susa dove la presenza di amianto è un dato di fatto che neppure gli stessi sostenitori dell'alta velocità hanno mai cercato di smentire.

D'altra parte sono proprio gli studi commissionati da RFI e confermati anche dall'ARPA a dimostrarlo: nel 2003 all'università di Siena furono esaminati 39 campioni di 29 diversi siti del territorio compreso fra Grange di Brione e Condove. In circa metà dei campioni fu riscontrata la presenza di amianto. RFI ha poi commissionato a professori del Politecnico di Torino uno studio per la parte geologica d'impatto ambientale: anche in questo studio è stata riscontrata la presenza di amianto come quella dell'uranio dimo-

strata da studi fatti dall'ARPA nel '97. Ma ancora, secondo i dati del servizio *Alpinfo* fornito dal governo Svizzero, anche la domanda di trasporto di passeggeri e merci tra Torino e la Francia è molto eloquente: oggi su quella relazione internazionale viaggiano solo tre coppie di treni passeggeri al giorno, contro le otto coppie di treni di altre direttrici internazionali, come la Milano-Zurigo o la Verona-Innsbruck, e riguardo alle merci, il transito attraverso le Alpi italo-francesi è in calo da oltre un decennio: nel 2004 la ferrovia Torino-Lione ha avuto un tracollo delle merci trasportate pari all'11,5% in meno rispetto al 2003. Il calo c'è stato anche su strada, con un -4% rispetto al 2003. E tutto ciò mentre nel resto dell'arco alpino le tendenze sono verso un forte aumento: +12% ai valichi svizzeri, +4% ai valichi austriaci.

Secondo le proiezioni, anche per il futuro queste tendenze sarebbero confermate e aumenteranno inevitabilmente quando nel 2007 entrerà in funzione il nuovo tunnel del Sempione che avrà una capacità di 25 milioni di tonnellate annue.

«Non si vuole considerare – dice Mercalli – il serio dibattito scientifico sull'opportunità dell'opera. Al di là dei problemi locali, che di fatto stanno in un piano subordinato ad un'analisi che non è mai stata fatta sulle reali necessità di transito previste fra 20-25 anni su questo tipo di linea estremamente dispendiose sia sul piano economico sia su quello energetico. Per 12 anni – continua Mercalli – mai sono stati presi in considerazione gli studi scientifici. Negli ultimi mesi, dopo le cariche e gli scontri fra polizia e manifestanti, alcuni articoli scritti da personaggi assolutamente estranei al movimento No-Tav hanno ancora una volta posto molti dubbi, e ancora una volta dalle forze politiche non è venuta alcuna risposta se non quella della violenza e dell'assoluto deficit di democrazia».

Ora, si può essere favorevoli o meno al Tav, ma nessuno può negare che la questione valsusina ha posto tutta una lunga

■ **Lo sciopero generale, in Val di Susa, del 16 novembre 2005.**





■ La manifestazione di Torino del 17 dicembre.

serie di problemi legati al “deficit di democrazia” di cui parla Mercalli, ma allo stesso tempo, soprattutto negli ultimi mesi, ha messo in evidenza un grande bisogno di partecipazione a scelte strategiche intorno alle quali i cittadini vogliono poter dire la loro.

«Quella dell’alta velocità in Val di Susa è una storia che risale alla fine degli anni Ottanta – dice Oscar Margaira, autore del volume dedicato al Tav, *“Adesso o mai più”* ed. Il Graffio, 2005 – quando se ne cominciò a parlare in Italia, l’allora presidente delle FS, Schimberni venne liquidato perché aveva la ma-

nia di fare i conti e aveva denunciato l’inutilità dell’alta velocità per un paese come il nostro dove le città sono pressoché contigue le une alle altre».

Al posto di Schimberni, l’allora ministro Bernini nominò Necci «perché – continua Margaira – sapeva creare consenso, ma sapeva anche trascurare l’esistente per aprire la strada alla Tav. Da questo momento in poi vi fu mano libera per chi aveva capito che le ferrovie davano la possibilità di grandi affari con pochi controlli».

Per gestire l’operazione venne costituita la società T.A.V., in cui in-

sieme alle FS, all’inizio, vi erano tre general contractors, FIAT, ENI, IRI.

«Tutto fu facilitato con la legge del 27 dicembre 1993, approvata – fa notare Margaira – quattro giorni prima che entrasse in vigore la legge europea sugli appalti: le grandi opere non avrebbero dovuto così sottostare alla normativa comunitaria».

In Val Susa, in quegli anni, con l’intento di dare un supporto alle amministrazioni locali contro la realizzazione di un elettrodotto da 400 mila Volt che avrebbe dovuto portare energia elettrica da Malville a Piossasco, era nato il “Comitato Habitat”.

E proprio grazie all’esperienza di quel Comitato che i valligiani conoscevano «il problema dell’alta velocità meglio di chi la proponeva – dice uno dei leader No-Tav, Alberto Perino – fra il ’90 e il ’95 si parla di diversi progetti che però gli amministratori non avevano avuto modo di vedere.

Solo nel ’95 fu possibile capire dove sarebbe passata la linea. Secondo i calcoli dei nostri tecnici non meno di 15 mila persone avrebbero dovuto abbandonare la loro residenza. Il 18 febbraio 2004, il presidente della comunità montana, Antonio Ferrentino, in un incontro con Lunardi, scoprì che in realtà



■ Un partigiano partecipa allo sciopero generale in Val di Susa.



■ A Venaus nei giorni della protesta.

era stato previsto di *rilocalizzare* 20 mila persone».

In Valle intanto aumenta la partecipazione alle iniziative contro l'alta velocità, «ma è solo dopo l'entrata in vigore di quel mostro che è la Legge Obiettivo – dice Perino – che in piazza a Borgone siamo in più di 20 mila; nessuno avrebbe mai immaginato che saremmo diventati così tanti».

I fatti del 2005 sono noti a tutti e si sono avuti cortei di 70 mila persone, più di tutti gli abitanti della Valle messi insieme. È certo però che una gran parte dei manifestanti non è scesa in piazza per esprimere un No pregiudiziale al Tav, ma soprattutto per protestare contro il “deficit di democrazia” che la questione valsusina ha messo a nudo. Il popolo No-Tav, si è sempre più raccolto intorno ai sindaci perché essi rappresentano le istituzioni che sanno dialogare con i cittadini che alle istituzioni chiedono chiarezza rispetto a scelte fondamentali: in questo senso la questione valsusina non può più essere liquidata come semplice localismo ma, come ha detto il sociologo Luciano Gallino, è invece una vera e propria questione nazionale che va affrontata e risolta con il più ampio coinvolgimento possibile delle popolazioni interessate.

D'altra parte, proprio in Val Susa,

lo stesso segretario dei Ds Piero Fassino lo aveva sottolineato in occasione dei sessant'anni dalla consacrazione dell'Ossario dei Caduti Partigiani a Forno di Coazze, quando senza esitazioni aveva ribadito il proprio parere favorevole al progetto dell'alta velocità, dicendo che «si tratta di un'opera pensata per garantire sviluppo, crescita, lavoro e benessere».

Ma in quella occasione Fassino aveva però prima di tutto sottolineato che «i problemi si devono risolvere discutendo, confrontandosi, cercando di capire le ragioni dell'uno e dell'altro, cercando le soluzioni

praticabili e possibili. Credo – aveva detto – si debba fare, da parte di tutti, uno sforzo per il dialogo e il confronto tenendo sempre conto dell'opinione dell'altro».

Per parlarsi però c'è sempre bisogno di disporre di tutte le informazioni necessarie per potersi confrontare, e «visto che ora i dati scientifici non possono più essere nascosti, per risolvere il problema – conclude Luca Mercalli – l'unico modo è quello di riaprire la discussione sul progetto stesso.

Un atto dovuto, soprattutto quando in gioco c'è la modifica della geografia di un pezzo del pianeta». ■



■ Corteo anti Tav a Torino.