

CHE C'ENTRA LA VALSUSA?

Ma che c'entra la Val di Susa con il Mediterraneo? A coloro che numerosi mi ponevano questa domanda quando dicevo che andavo a intervistare i No TAV per il mio libro, avrei voluto rispondere che il Mediterraneo è un mare circondato da montagne, dove il monte Athos come Jabal Lubnān, il Mongibello come Jabal Akhdhar a oriente di Benghazi, la Sierra Nevada e la catena dell'Atlas che attraversa il Maghreb parallela alla costa fanno da specchio alla natura e alla storia di questo mare chiuso. Certo dalla Valsusa non si vede il mare, ma la sua straordinaria bio diversità è la sintesi dell'incontro tra la vegetazione delle Alpi Marittime e quella delle Alpi Cozie e Centrali. Sul versante esposto a sud potresti immaginarti sui Nebrodi tra lecci e ginepri, e su quello esposto a nord ombrosi faggi e castagni fanno posto alle conifere con l'altitudine. "Che c'entra con le dinamiche socio-culturali del Mediterraneo?" - mi chiedevano altri. Risparmiavo loro la tesi secondo cui Annibale sarebbe transitato per il valico di Monginevro nel 218 a.C., e chiedevo di darmi tempo. Fu quando mi sono trovato di fronte agli antecessori degli scafisti moderni che ho potuto registrare un primo indizio su cui preparare la risposta. Tornando a piedi dal cantiere della discenderia TAV della Maddalena, che avevamo raggiunto io e Claudio Giorno attraverso una strada sterrata che percorreva il versante settentrionale del canalone della Dora, ci imbattemmo nelle case di Giaglione, fatte prendendo soldi ai migranti che nel secolo scorso si affidavano agli abitanti della zona per entrare illegalmente in Francia, a Bramans, attraverso il colle di Clapier. "Erano gli scafisti della Valsusa, con la differenza che, per chi fuggiva da una situazione di persecuzione politica nel suo paese, il passaggio era gratuito"¹. "E non è tutto qui. Parlando delle case di Giaglione, scopro chi ha promosso il festival di documentari sulle migrazioni *Lampedusa in Festival*. Basta entrare nella ditta *Legnami Sasso* ed incontrare Chiara. Il sottile filo che mi lega a Lampedusa, dove nell'agosto del 2011 feci l'osservatore Arci al Centro di Primo Soccorso e Accoglienza dell'isola, mi aveva portato a creare le condizioni perché la Fondazione Anna Lindh finanziasse la quarta edizione del festival. Ora, mi trovavo per caso di fronte a chi ne ebbe l'idea. "Scoprii Lampedusa occupandomi di immigrazione con la Rete dei Comuni Solidali. Quando creammo il festival, investimmo per la prima volta sul territorio scavalcando l'amministrazione comunale, che con Dino de Rubeis (PdL) sindaco e Angela Maraventano (Lega) vicesindaco si opponeva" – racconta Chiara mentre ci offre scioppo di menta fresco. Il festival beneficiò di un circuito di distribuzione di documentari e film sui temi dei diritti civili, delle migrazioni e dell'ambiente nato in seno a *Valsusa Filmfest*. Il primo anno, l'organizzazione era così "sperimentale" che Chiara dovette piombare a Lampedusa con Luigi Cantore, il documentarista dei vigili del fuoco di Torino, con relativo proiettore. La sua presenza fu miracolosa come quando, con la sua squadra, salvò la Sacra Sindone dall'incendio che divampò nel Duomo di Torino nell'aprile del 1997. Le sue abilità portarono fortuna al festival, che nel 2012 ha contato con più di cento opere in concorso. *Valsusa Filmfest* ruota attorno ai temi dell'ambiente e della memoria storica, che nella Resistenza trova la sua identità valligiana: da sedici anni si celebra

¹ L'ex-sindaco di Giaglione Enzo Vayr, esperto in ricerche d'archivio, ha molte cose da raccontare a questo proposito. Se la maggioranza dei migranti era del Meridione, vi sono stati anche dei Nordafricani, e molti di loro persero la vita per il freddo cercando di valicare la frontiera. Nel Dopoguerra, il passaggio costava tra le 500 e le 1000 lire. In seguito ai numerosi casi di assideramento, il sindaco di Bardonecchia pubblicò un'appello che diceva: "Anche se le guide compiono azione contraria alla legge, sappiano almeno compierla obbedendo alla legge del cuore [...] e non abbandonando i disgraziati emigranti a metà percorso" (cfr. Antonio Antonucci, "Emigrazione tragica", *La Nuova Stampa*, 10 novembre 1946).

attorno al 25 aprile. Non è un festival No TAV, non è necessario certificarsi, perché tutto porta a evocare la lotta che questa valle porta avanti da ventitré anni: se la prima edizione di questa rassegna fu dedicata alla velocità, infatti, l'ultima è stata dedicata alle terre contese. Da una buona idea non possono che nascere buone idee: è così che il circuito attivato in Valsusa ha alimentato e generato altri sei festival, e che la solidarietà mediterranea ha preso sentieri insperati: "In onore dell'usanza napoletana di offrire il caffè agli sconosciuti, il circuito si è dato il nome di *Rete del Caffé Sospeso*. Ora, abbiamo una quarantina di caffè che seguono questa usanza in tutta Italia e una ventina di associazioni che beneficiano dei documentari del circuito"². Furono isolani e giornalisti a far rinascere l'usanza del "caffé sospeso", quando Lampedusa era in piena emergenza sbarchi, e molti migranti vagavano in cerca di aiuto. Dal caffè sono poi passati alle "brioche sospese" con il *Bar Royal* di Lampedusa e ai "panini sospesi" con il panificio *Nonna Lucia* di Caulonia. Nell'autunno del 2012, partirà a Torino anche la "Rete del biglietto sospeso", per permettere agli immigrati di andare al cinema con i famigliari.

"Che c'entra con la Primavera araba?" - mi chiedevano altri a proposito della mia visita in valle. La risposta la ottenni solo quando Lisa Ariemma, canadese sposata a un valsusino, terminò la sua relazione sul movimento No TAV di fronte agli attivisti arabi e europei che partecipavano al forum *IndignaCtion!* (Lussemburgo, 9-12 settembre 2012). Le immagini di fondo erano quelle delle forze di sicurezza che paravano l'avanzata dei manifestanti o delle nuvole di gas lacrimogeno che si alzavano dalle radure dei boschi della zona militarizzata. 'Abdallah Abū Rahma, il coordinatore del Comitato popolare di Bil'in contro il Muro, con la sciarpa palestinese al collo, si alzò dal suo posto e avvicinatosi a Lisa le disse: "*But... You are like us!*". Se Lisa era tra quegli attivisti era perché l'avevo incontrata in casa di Claudio Giorno la sera del 20 agosto 2012, insieme ad altri membri del movimento e di *Presidio Europa*, come Sabine Bräutigam o Federico Perotto. *Presidio Europa* è il forum europeo contro le grandi opere inutili e imposte che si è inventato il movimento No TAV, e che alla sua seconda edizione, ospitata in un tendone da circo a Notre-Dame des Landes, amena località bretone alle porte di Nantes che dovrebbe ospitare un aeroporto concepito nel 1963 per ospitare il Concorde (che ora non vola più), ha rivelato la sua vocazione euro-mediterranea, accogliendo delegazioni da Marocco, Spagna o Grecia, oltre che da altri paesi del continente europeo. Vi erano gli oppositori di megapoli del gioco d'azzardo come la Eurovegas di Madrid, i croati di CEE Bankwatch che monitorano il ritorno al carbone della Banca europea di ricostruzione e sviluppo, i greci che vogliono fare delle aree del vecchio aeroporto ateniese di Hellinikon un parco metropolitano impedendone la privatizzazione, o ancora i marocchini che denunciano l'assurdo progetto dell'alta velocità venduto dalla Francia al Marocco per collegare Tangeri ad Agadir con la tecnologia della ditta ALSTOM. "È il frutto di un accordo politico per compensare il non-acquisto da parte del Marocco di aerei da caccia *Mirage*" – mi spiegherà Montasir Sākhī, giovane membro del Movimento 20 Febbraio durante il forum *IndignaCtion!*. Il movimento No TAV marocchino, oltre ad aver segnalato che i salari medi non permetterebbero a molti concittadini di prendere quel treno, ha fatto una

² Gli altri festival del circuito sono *Riaceinfestival* a Riace, *Marina Café Noir* a Cagliari, *Spaesati* a Trieste, *Festival del cinema dei diritti umani* a Napoli, *Film Festival sul paesaggio* a Polizzi Generosa, sulle Madonie, e per l'appunto *Lampedusa in festival*. Oltre alla Rete dei Comuni Solidali, la *Rete del Caffé Sospeso* vede tra i suoi soci fondatori anche l'Associazione per gli Studi Giuridici sull'Immigrazione. Il "caffé sospeso" era un'usanza napoletana: quando una persona era particolarmente felice perché aveva qualcosa da festeggiare oppure perché aveva iniziato bene la giornata, beveva un caffè e ne pagava due, per chi sarebbe venuto dopo e non poteva pagarselo.

lista di tutte le opere che potrebbero essere finanziate al posto della prima linea Tangeri-Casablanca, in un paese dove l'analfabetismo è ancora del 32%³ - trentamila scuole, cento istituti di ingegneria, venticinque ospedali universitari, seimila ettari di zona industriale, sedicimila centri socioculturali, diecimila mediateche e sedicimila km di strade rurali - ed ha lanciato un appello pubblico il 20 febbraio 2012 (*Awqafū al-Qitār al-Fā'iq as-Sur'a!*), esattamente un anno dopo le prime manifestazioni della Primavera araba nel regno di Mohammad VI.

Valsusani e dimostranti arabi hanno anche i gas lacrimogeni in comune. Se la polizia e l'esercito egiziani hanno usato durante e dopo la rivoluzione gas CR (Dibenzen-ossiazepina), quella italiana ha usato i CS (ortoclorobenziliden-malononitrile), entrambi banditi all'uso militare dalla "Convenzione sulla proibizione dello sviluppo, produzione, immagazzinaggio ed uso di armi chimiche e sulla loro distruzione" del 1993, ma in dotazione alle forze antisommossa. Il CR è più ustionante per la pelle, causa attacchi di panico e cecità temporanea, e può essere letale se utilizzato in aree poco ventilate, il secondo è più tossico all'ingestione e all'esposizione; entrambi sono considerati cancerogeni. Tra Lisa Ariemma e 'Abdallah Abū Rahma vi è però una differenza di fondo: i valsusani, agenti e militari non li vogliono mandare via: è un costo aggiuntivo per lo Stato che rende ulteriormente sconveniente il progetto dell'alta velocità. 90.930 € per giorno normale con trecento uomini a regime, 301.037 € per giorno di attività semi-pericolosa con mille mobilitati, e 361.657 € per giorno di attività pericolosa con scontri preannunciati, con mille e duecento uomini sul terreno. A questi si aggiungono 160.704 € mensili di carburante per le camionette e 1.536.975 € per i ventisette sacchi di bossoli di gas CS rinvenuti sul terreno dopo gli scontri fino all'estate del 2011. Tenere allenata la guarnigione delle forze dell'ordine è una delle forme di resistenza del movimento; e se i palestinesi come 'Abdallah non vogliono lasciare la loro terra nonostante il Muro, le colonie israeliane e i *checkpoints*, così chi ha vissuto in Val di Susa scopre l'insostituibile attaccamento a quel territorio che ha creato questo movimento. "È un movimento di speranza; vi vedo speranza per l'Italia, per il modo come il movimento funziona, per la sua creatività, per la democrazia, perché mostra quello che potrebbe essere questo Paese" – dice Lisa per spiegare perché non può tornare a Toronto, dove troverebbe facilmente lavoro anche dopo undici anni all'estero. E Martina Moog, che ha perso il lavoro per la crisi, nonostante sappia che in Germania troverebbe un impiego, vuole restare perché è legata al movimento No TAV: "C'entra con la decrescita. Ho i mezzi mentali e materiali per vivere bene con meno denaro, e questo l'ho imparato nel movimento". Claudio Giorno mi voleva convincere che la militarizzazione della valle rasenta la realtà dell'occupazione della Palestina. Per questo, nonostante il caldo, dopo essere passati davanti al presidio informativo "Maria Bona", che esprimeva il dettato dell'art. 16 della Costituzione italiana ("Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale"), ci eravamo presi tre ore per lambire le ultime case di Giaglione ed imboccare la strada per il bosco.

Nuovi vitigni sono stati ripiantati su pendii scoscesi, mentre le viti dei vecchi terrazzamenti si arrampicano sugli arbusti ritornati a ombreggiare il sentiero. Sono le vigne di Giancarlo Martina, un macchinista che si è fatto dare in affidamento gratuito per un anno alcuni terreni ed ha cambiato vita. La chiusura dell'area del cantiere TAV lo costringe ora ad un grande giro per raggiungere alcuni dei vigneti che stanno sul versante opposto; mi ricorda la storia di quel contadino di Qalqilya che a dorso di mulo

³ Dati 2010: "L'analphabétisme recule au Maroc", *Slate Afrique*, 8 settembre 2011.

percorreva qualche chilometro per raggiungere il suo campo, situato a qualche decina di metri dalla sua casa, da cui la recinzione israeliana lo teneva lontano. Anche a Giaglione capita di essere fermati per un controllo dei documenti dagli agenti, ma noi siamo fortunati e non li incrociamo. Quando capitò al suocero di Giancarlo Martina non fu la prima volta, e una lacrima gli percorse il viso: la prima fu davanti ai soldati del Terzo Reich. Sotto i castagni riconosciamo le tracce della Via Francigena che porta a Santiago di Compostela; ad un certo punto, indicano una deviazione verso monte a causa del cantiere, ma non la seguiamo; superiamo gli sbarramenti che erano stati posti dalle forze dell'ordine e raggiungiamo l'imboccatura del tunnel autostradale. "Popolo 1 – Potere 0" recita una delle iscrizioni dipinte sul cemento nudo del viadotto, ma poi è uno spettacolo di movimento terra e di musica meccanica che producono i lavori preparatori alla costruzione della discenderia⁴. L'area è circondata da una rete metallica di circa tre metri, sormontata da filo spinato concertina, dietro cui lavorano una manciata di operai sorvegliati a pochi metri da due camionette della polizia. Sullo sfondo, davanti agli uffici in lamiera, i fuoristrada militari. "Allora, è come la Palestina?" - mi chiede Claudio, e riesco solo a formare un sorriso mesto: "Non ancora, la rete è troppo bassa". Lisa Ariemma, che entrò nel movimento nel 2005 con l'inizio dei sondaggi geognostici, quando vide che doveva mostrare la carta di identità ai posti di blocco, andò su tutte le furie e iniziò la sua carriera di attivista facendo avanti e indietro con una Ford Station Wagon viola borgona agli sbarramenti tra Susa, Monpantero e Venaus per importunare gli agenti. Sulla via del ritorno per Giaglione, una minaccia di temporale ci reca sollievo; incrociamo due membri dei "Cattolici per la vita della valle" che con un mazzo di fiori di tessuto si stanno dirigendo al cantiere per recitare il rosario quotidiano davanti agli agenti. Sono elementi cattivissimi: la sera della semifinale degli Europei Italia-Germania, si recarono in massa al recinto per pregare ad alta voce, costringendo gli agenti a saltare la diretta televisiva. Forse per questo il vescovo, Mons. Alfonso Badini Confalonieri non ha benedetto i "Cattolici per la vita della valle", anzi ha proferito il suo editto pilatesco: "Non sono io che devo decidere se andare a cavallo o in macchina!". A creare quel gruppo di cattolici agguerriti è stato don Silvio Bertolo, parroco di San Pietro in Vincoli, un uomo diafano che a prima vista pare dover presto soccombere a una crisi di anemia, ma che nasconde una tenacia straordinaria. È Gabriella Tittonel, di ritorno dalla preghiera No TAV, che ci accompagna in visita al prete. I suoi giorni in quella parrocchia sono contati, perché il vescovo vuole spostare i parroci per un asseccamento, ma don Bertolo non ne vuole parlare. "Partecipai alle grandi manifestazioni, la Susa-Venaus o la Bussoleno-Susa del novembre 2005. La Valle si era unita, con i sindaci in blocco e i medici tutti che denunciavano le polveri sottili. All'esterno ci accusavano di soffrire del complesso *Nimby*, ma non siamo sordi al progresso; devono capire le condizioni di questa valle, occupata da due strade statali, una ferrovia e un'autostrada" – racconta con pace assoluta il padre. "Poi, il nostro vescovo ci ha fatto intendere di tenerci fuori dalle manifestazioni pubbliche, ed io ho deciso di ottemperare a questa richiesta". I "Cattolici per la vita della valle" sono nati nel 2010: a Chiomonte, Bussoleno, Chiusa hanno dato loro la

⁴ La discenderia è cunicolo di discesa a intercettare l'asse della galleria ferroviaria, ed avente tre funzioni: saggiare il terreno, spezzettare il lavoro sulla galleria, e convertire la discenderia in canale di aerazione e galleria di servizio, una volta in funzione il tunnel ferroviario. La costruzione vera e propria della discenderia non è ancora iniziata. È stato innanzitutto recintato il terreno per tenere lontani gli oppositori ed ora è in corso di preparazione il terreno per i primi 500 metri di tunnel da scavare in modo tradizionale. In seguito, verrà attivata la talpa per il resto del percorso. Tre discenderie sono state costruite in Francia, dove passerebbero 49 dei 57 km di tunnel ferroviario, ma quella della Maddalena equivarrebbe per lunghezza e complessità a quelle del versante francese.

chiesa per pregare come gruppo; cercano informazione fondata invitando degli esperti a discuterne con loro. “Cercammo anche il dialogo con i Sì TAV, ma non è stato mai possibile!” – continua don Bertolo mentre suonano le campane della chiesa. Con lui, per la prima volta in vita mia, ho sentito un religioso utilizzare la parola “decrescita”: “Perché dobbiamo seguire queste folli idee del trasporto merci da Lisbona a Kiev?” - argomenta don Bertolo, che non è stato l’unico religioso ad esporsi; altri parroci partecipavano alle marce prima del silenzio imposto dal vescovo, mentre altri affrontano temi ecologici nelle loro omelie, pur non parlando direttamente della questione. “Le vorrei fare un’ultima domanda: vi è stato un accordo tra governo e curia per allontanare i parroci?”. E lui, con discrezione monastica si congeda con: “C’è stata una telefonata del prefetto al vescovo”. Ma Gabriella ed il marito Paolo Perotto, non appena il parroco lascia lo studio per la cena, tirano fuori le grinfie: “Quando l’8 agosto hanno spostato il capitello religioso edificato con l’aiuto di don Michele Dosio al cantiere della Maddalena e l’hanno portato sotto i pilastri dell’autostrada, la Polizia ha detto che era concordato con il vescovo. Questo ha fatto imbestialire molti credenti, che hanno risposto con una fiaccolata di preghiera, e sono pronti a occupare la cattedrale!”. Tradimento è il sentimento diffuso tra molti di loro. “Chi parla della vita come un vescovo non può tacere sui gas cancerogeni usati in Val di Susa. Non si può difendere la vita solamente alla nascita e alla morte. Abbiamo detto ai poliziotti di mandare i vecchi agenti davanti quando sparano i gas, non quelli giovani, perché non compromettano le loro famiglie” – tuona Paolo, che fece un’esposto alla Procura perché tra i duecento feriti registrati tra i poliziotti tra il 27 giugno e il 3 luglio 2011, ben settanta lo furono per ingestione di gas tossici e dermatiti provocate dagli stessi.

Allora la Valsusa c’entra con il terrorismo importato dal Medioriente? Qualche giorno dopo il mio passaggio ferragostano per la valle, su *Informazione corretta* apparve un articolo del dott. Ugo Volli intitolato “La Valsusa come la Palestina. O viceversa?”. Commentando le dichiarazioni di alcuni attivisti del campeggio di solidarietà di Chiomonte che erano stati nei Territori occupati palestinesi, l’autore dell’articolo replicava: “E dunque se “la Val di Susa è come la Palestina”, forse anche la “Palestina” è come la Val di Susa, un posto che potrebbe essere pacifico e tranquillo e magari anche crescere, se non fosse per la presenza di bande organizzate di violenti. E badate, i no tav non sono come gli arabi locali, che magari sarebbero lieti di farsi i fatti loro, ma come le bande terroriste di Fatah e Hamas, che li incitano, li ricattano, li coinvolgono nei loro giochi di guerra, in definitiva li sfruttano (...) Un po’ come i no tav, che non sono interessati al benessere della Val di Susa e quindi non vogliono saperne di aiuti economici a compensazione dei disagi del cantiere, ma vogliono solo continuare i loro esercizi guerriglieri...”. Avevo avuto anch’io questo sospetto, per questo avevo chiesto di intervistare uno dei No TAV che era stato arrestato per atti violenti. Così sono stato accompagnato a casa di Guido Fissore, a Villar Focchiardo, arrestato il 26 gennaio 2012 per atti di violenza a pubblico ufficiale risalenti al 27 giugno 2011. Insieme a lui, su 47 incriminati ne vennero arrestati altri 26, e altri vennero posti agli arresti domiciliari. Guido è un uomo grosso dalla barba bianca, a prima vista sembra docile come un cane pastore, preoccupato più del suo vizio del fumo (ha ricominciato a fumare dopo dodici anni di astinenza) che delle sorti della valle, poi, quando racconta mostra quel suo tenace lato da piemontese: “Quando ci fu l’incontro al presidio della Maddalena, mettemmo dei cancelli per rallentare l’avanzata delle macchine del cantiere. Quando arrivò un bulldozer, mi arrampicai con altri sul cancello. La polizia cominciò ad agganciare il cancello con delle catene, e con la punta della stampella (avevo una slogatura), cercavo di impedire l’operazione colpendo sul punto in cui un poliziotto metteva le mani sulla catena e

sullo scudo di quello che lo copriva”. “Hai ferito qualcuno?”. “Loro dicono di sì, quattro, sebbene la stampella avesse il tampone di gomma; comunque gli avvocati hanno già verificato: uno dei quattro ha preso un sasso (non da me), e altri due sono stati coinvolti in un altro episodio, non quello del 27 giugno del 2011. Era un periodo di prolungata resistenza ed io ero il legante tra valligiani e *squatters*, per questo sono stato punito”. Lo tennero dentro due giorni, poi lo misero agli arresti domiciliari perché ritenuto pericoloso; dopo tre giorni gli diedero il permesso di fare la spesa (“Perché il primo giorno, la spesa, me l’ha fatta l’avvocato militare!”), anche se l’interdizione a comunicare con altri che non fossero l’avvocato restava; dopo dieci l’obbligo di dimora (ma almeno poteva circolare nel paese); e dopo tre mesi, l’obbligo di firma per dieci giorni. Ora, era alla vigilia di attese vacanze, pronto a guidare fino in Puglia per obliare un poco le sue terre. Il suo peccato è stato quello di fare da ponte con i giovani che solidarizzano con i valsusani. Si sente come in quella frase nel film di Gabriele Salvatores *Puerto Escondido* che dice che “i ponti sono fatti per essere attraversati, ma non costruirci la casa sopra”. “Io, invece, l’ho fatto” – ammette. Al “suo” campeggio stanziano centocinquanta ragazzi, provenienti soprattutto da Francia, Spagna e Germania, e nel 2012, per la prima volta, ha ospitato un gruppo di volontari del Servizio civile internazionale che prestavano servizio ai campeggiatori. Abusivo, ma tollerato dal sindaco pro-TAV di Chiomonte, la cui municipalizzata fornisce acqua e gas, il campeggio è preso in carico dal movimento, che vi ha costruito fosse biologiche e cucine. Guido aveva richiesto un cassonetto delle immondizie. Fino ad agosto, gli avevano risposto che non l’avevano messo perché vi era già un bidone vicino: quello della polizia. “Allora l’altra sera siamo andati in una decina con i sacchi dell’immondizia e abbiamo detto loro: «Dobbiamo entrare per mettere la spazzatura». E loro hanno risposto: «Non si può». Allora l’abbiamo lasciata davanti al cancello (della zona *off-limits*, ndr)”. Due giorni dopo avevano il cassonetto. La sociologia dei campeggiatori è diversificata: si va dal semplice ambientalista al volontario cattolico, per arrivare al militante anarchico; ma tutti questi giovani vengono categorizzati in due gruppi: o anarco-insurrezionalisti, o comunisti dissidenti! Uno dei ragazzi che ha ricevuto il foglio di via, Stefano Dorigo, doveva fare la tesi sui No TAV; ora non può più: ogni giorno deve presentarsi alla Questura di Udine. Altri se la cavano bene, come quel disoccupato di Torino, che intervistato da *La Stampa* sulla crisi economica, ha raccontato che per vivere decentemente si è trasferito al campeggio di Chiomonte, dove mangia gratuitamente e beneficia del suo programma cultural-sociale [citazione](#). Offre la valle ribelle!

Una coalizione di espressioni sociali e istituzionali diverse è la forza di questo movimento: in ogni paese vi è un comitato, che esprime una persona che partecipa al coordinamento dei comitati, guidato da Alberto Perino, il nuovo tessitore di reti dei No TAV⁵; i nove presidî, uno per paese, nelle aree delle trivellazioni, veri contro-abusi edilizi agli abusi edilizi delle trivellazioni, con 20-30 persone per presidio; i sindaci della valle; i tecnici della Comunità montana che confutano progetti, analisi costi/benefici e

⁵ Perino è un bancario in pensione, che ha ereditato l’insegnamento del Gruppo valsusino di azione nonviolenta, fondato da un prete operaio, don Giuseppe Viglongo, che aveva fondato un giornale alternativo (*Dialogo in Valle*) che permettesse ai cattolici del dissenso banditi dal giornale diocesano *La Valsusa* di poter scrivere, e da Achille Croce, un laico operaio delle Officine Moncenisio, delegato sindacale e seguace di Ghandi. Durante un convegno di ambientalisti a Merano nel marzo del 1990, Claudio Giorno incontrò un australiano. Quando, su insistenza del tale, Claudio specificò da quale valle piemontese venisse, l’australiano rispose a grande sorpresa: “Condove, Achille Croce!”. Aveva ricevuto per posta una copia della mozione sindacale contro la produzione di armi approvata nel 1970 dagli operai delle Officine Moncenisio, che rifornivano la Oto Melara di spolette per siluri.

valutazioni d'impatto; i Cattolici per la vita della valle; i centri sociali che fanno riferimento al centro torinese Askatasuna; Presidio Europa; e gli anarco-insurrezionalisti di Alpi libere, con non più di quaranta esponenti. L'ultima grande manifestazione popolare, la marcia Bussoleno-Susa del 25 febbraio 2012, nonostante la militarizzazione della valle⁶, ha visto la partecipazione di più sessantamila persone. E nonostante questo, i mezzi di informazione parlano di una frangia di estremisti. Perché? Perché Il ministro degli interni Cancellieri dichiarò che "la TAV è la madre di tutte le nostre preoccupazioni"?⁷ E non la criminalità organizzata, o l'immigrazione illegale, o la corruzione nell'amministrazione pubblica, o il degrado ambientale? "Il movimento No TAV è diventato un pericolo per il «Sistema Italia», considera Sabine Bräutigam. "Ognuno di quelli che aderirono al movimento aveva la sua motivazione per dire no al treno; ora, non è più semplicemente un movimento contro il treno, ma contro lo sviluppo guidato dalla finanza". Eh? Un brivido mi percorre la schiena. "Qui la gente ha detto: «Basta, facciamo noi. Non abbiamo più bisogno dei partiti». E tra molti amministratori locali è cambiata la cultura politica, e consultazione e partecipazione collettiva sono diventate pratica comune. È stato il rifiuto di accettare la politica dall'alto che ha fatto perdere Mercedes Bresso alle regionali del 2010". "Non avrei mai scommesso nella capacità di durata di questo movimento" – mi confessava Claudio Giorno la mattina a colazione. "Noi abbiamo già stravinto, ma ora dobbiamo andare oltre. Dal mio punto di vista, non si tratta più semplicemente di impedire un'opera, ma di ribaltare un sistema corrotto, e in caso di costruzione dell'opera, di mantenere viva la resistenza sul campo". Poi esemplifica: un ministro delle infrastrutture non può dedicarsi a pannelli solari e ferrovie pendolari, perché il sistema non lo permette. Il sistema decide sui grandi progetti, un ministro non conta, deve accettare il gioco o cambiare mestiere. Amarezza per quanto aveva vissuto come delegato sindacale dell'autostrada ATIVA, costruita con fondi pubblici e ora controllata dal gruppo privato Gavio, il cui fondatore si rifugiò a Montecarlo durante Mani pulite per una faccenda di tangenti, o mero cospirazionismo?

Per capirci di più sono dovuto andare a pranzo con Luca Giunti, in una trattoria davanti alla stazione di Bussoleno. Luca è un guardiaparco all'Orsiera Rocciavré, ma la sua formazione di naturalista ne ha fatto uno dei tecnici di riferimento della Comunità montana. Se non fosse per i lupi risaliti dall'Appennino, che durante le sue escursioni gli fanno dimenticare il fondovalle, avrebbe già mollato tutto: "La valutazione di impatto ambientale dell'opera è stata fatta in modo superficiale. Se non ci fosse una spinta dietro, la Via sarebbe stata sufficiente per fermare il progetto. Prendiamo la discenderia alla Maddalena, un cantiere ridicolo rispetto all'opera complessiva. Il CIPE ha dato parere favorevole al progetto preliminare della tratta comune italo-francese subordinandola a 222 prescrizioni, di cui 180 sono sostanziali, il che vuol dire che il progetto s'ha da rifare⁸. Nonostante il Consiglio di Stato, in altri casi, abbia sentenziato che, se un'amministrazione dà parere favorevole in presenza di un numero esagerato di prescrizioni, quel parere favorevole è invalido, non è successo nulla. Anzi, tutti gli enti si sono espressi favorevolmente!". Dopo la prima spaghetтата, continua: "La TAV non è figlia della geografia italiana, ma è espressione di una visione ottocentesca dello sviluppo economico, del Piano quinquennale, dell'industrialismo. Se sono in buona fede, pensano che porti sviluppo e lavoro, e se non sono in

⁶ Effetti collaterali: a detta di molti, a causa del numero di agenti in circolazione, il numero di contravvenzioni stradali in Valsusa pare essere proporzionalmente il più alto di tutta Italia.

⁷ Cfr. Simona Lorenzetti, "La TAV e il nucleare sorvegliati speciali", *Il Giornale*, 15 maggio 2012.

⁸ Cfr. Delibera CIPE n. 57, del 3 agosto 2011.

buonafede, sono dei ladri". Come guardiaparco, Luca è un agente di polizia, e se dovesse scoprire una prova, andrebbe dalla magistratura. "Io so. Ma non ho le prove. Non sono un intellettuale come Pasolini, ma sappiamo come lui sapeva, perché questa roba non sta in piedi⁹". "Ma com'è possibile che almeno un politico di sinistra non capisca questo?" – chiedo quando siamo al prosciutto. "Un politico del PD può essere convinto che realizzare un'infrastruttura e rimettere in piedi un polo industriale siano una buona cosa, ma tutto questo fa parte di un passato che non ha più il territorio da conquistare del dopoguerra, né industrie di avanguardia. Se questo politico invece è in malafede, vuol dire che fa quella politica lì perché muove decine di miliardi di fondi pubblici, e che una parte andrà a beneficio del suo partito o del suo futuro politico". Nel frattempo, passa un TGV francese, diretto a Torino: guarda guarda, usa la linea esistente. "Il tempo delle grandi opere è finito, è iniziato quello delle tantissime piccole opere. Se ho 100 da investire e ne metto 90 per il 10% della popolazione, vuol dire che favorisco un'élite. Mi sono sentito dire: siamo in democrazia, i rappresentanti eletti hanno deciso per quest'opera, e l'opera si deve fare. Non sono d'accordo con questa concezione dei rappresentanti del popolo. Se io ho 100 a chiedo alla gente di farmi una classifica degli investimenti prioritari da fare, stai pur sicuro che la TAV o la Fiera di Milano staranno in fondo alla classifica, e davanti ci saranno probabilmente la scuola e i trasporti pubblici". Forse, quei rappresentanti non fanno più gli interessi collettivi, ma altri, legittimi o illegittimi che siano. La consapevolezza arriva dall'esperienza diretta, mi aveva detto Federico Perotto, e le catastrofi aiutano. La Torino-Lione è stata questo per la gente della valle di Susa. "La Tav ci ha fatto del bene, costringendoci a uscire di casa, a spegnere la televisione, a discutere. Vi sono sindaci che sfilavano contro la TAV e che poi approvavano impianti sciistici, o urbanizzazioni a capannone, progetti figli della stessa logica. Partecipare al movimento No TAV ha fatto sì che tu sia costretto a discutere queste contraddizioni e a maturare una nuova consapevolezza" – ha confessato Luca, prima di riprendere la strada verso monte. Sabine, che non ha mai dimenticato quella volta che notò in un presidio due ultrasessantenni discutere di energia nucleare, sa che la ricchezza culturale attraverso lo scambio sociale trasforma: "Perché ci vuole tempo, ma poi si rimettono in discussione molte cose, e ci si rende conto che non si può essere contro l'alta velocità e mangiare mozzarella a Parigi".

Così hanno creato *Etinomia*, imprenditori etici per la difesa dei beni comuni, rete per produrre economia tra chi conduce il proprio lavoro non solo con finalità di business, ma svolgendo la propria attività con passione e umanità nell'agricoltura, nei servizi, nel turismo o nella cultura, di cui è membro anche la nostra traduttrice italo-canadese Lisa. E *Etinomia* ha inventato "Valsusa Casa Tua", che durante due settimane ha portato forestieri in alberghi, B&B, agriturismi o case private, per contrastare l'immagine di una valle di antagonisti cattivi. Così hanno fondato la cooperativa *Dalla terra nativa*, per la coltivazione e la commercializzazione di ortaggi e frutta a vantaggio della filiera corta. Così hanno prodotto un CD di musica leggera, "Ferma il treno", per finanziare il movimento, con il pezzo-clou di Caparezza *La grande opera*. Oppure hanno lanciato il *No TAV Tour*, raggiungendo anche le Americhe. Oppure ancora hanno

⁹ "Io so. Ma non ho le prove. Non ho nemmeno indizi. Io so perché sono un intellettuale, uno scrittore, che cerca di seguire tutto ciò che succede, di conoscere tutto ciò che se ne scrive, di immaginare tutto ciò che non si sa o che si tace; che coordina fatti anche lontani, che mette insieme i pezzi disorganizzati e frammentari di un intero coerente quadro politico, che ristabilisce la logica là dove sembrano regnare l'arbitrarietà, la follia e il mistero" (Pier Paolo Pasolini, "Cos'è questo golpe? Io so", *Corriere della Sera*, 14 novembre 1974).

prodotto della *land-art*¹⁰, documentari e spettacoli teatrali, hanno piantumato aree destinate ad ospitare i cantieri o le hanno acquisite collettivamente per micro-lotti di terreno, per parcellizzare la proprietà e complicare le procedure di esproprio. Così hanno cambiato le relazioni tra comitati locali e consigli comunali, al punto che, in alcuni comuni, il consiglio comunale non può più fare scelte che vadano contro i comitati. E addirittura i protoleghisti piemontesi, che venivano alle prime manifestazioni No TAV con le bandiere con il Sole celtico o gli stendardi delle loro contrade, sono stati i primi a denunciare la corruzione del cerchio magico della Lega Nord, “e se questo è accaduto è stato grazie alla sensibilità acquisita attraverso il movimento” – assicura Claudio Giorno.

Queste sono alcune delle ragioni per cui non è semplicemente una questione di treni, ma di un rinascimento popolare che non piace oltre i confini della valle. Avevo conosciuto la vicenda della Torino-Lione alle sue origini, ero consigliere del Gruppo verde al Parlamento europeo e preparavo interrogazioni e emendamenti sul grande affare dei *Trans-European Transport Networks*. Avevo accompagnato Antonio Ferrentino, già Presidente della Comunità montana Bassa Val di Susa, alla Commissione europea, avevo organizzato incontri tra valligiani e europarlamentari insieme a Monica Frassoni, e trovo straordinario che il progetto dell’alta velocità tra Torino e Lione non sia ancora decollato: in Italia hanno completato la Roma-Napoli, “anche se è la linea più inutile”, tiene a precisare Claudio¹¹, è quasi pronta la tratta Milano-Bologna, piantano i primi piloni tra Milano e Verona (li ho visti dal treno, e francamente ce la stanno mettendo tutta per trovare del terreno libero), ma sopra a Torino non riescono a passare, e quella che doveva essere una linea per passeggeri è venduta dal 2008 come una linea di “alta capacità” merci. Alcuni tecnici, tra cui l’ing. Andrea Debernardi, avevano proposto di fasizzare la linea in tre parti: la tratta metropolitana da fare prima, la tratta in valle da realizzare se il traffico aumentava, e il traforo da realizzare se il traffico continuava ad aumentare. Questo scenario conciliante si chiamava FARE (ferrovie alpine ragionevoli ed efficienti), ma non resse; la stessa prima perizia di de Bernardi per la Comunità montana diceva che la linea esistente era sufficiente per il traffico previsto. Ora, si sono inventati il progetto *low-cost*: “Facciamo solo il tunnel di valico, poi si vedrà” - così hanno i fondi UE, fanno il montaggio finanziario attraverso garanzie della BEI, della Cassa Depositi e Prestiti, di banche italiane e comunitarie e di fondazioni, e sperimentano i *project bonds*, una specie di derivato in cui confluiscono anche i benefici dalla società autostradale del Fréjus¹². Non conta che la ferrovia di Bardonecchia sia stata rinnovata nel 1980, con pendenza e tortuosità su standard europei, e che la galleria del Fréjus sia stata rifatta e riaperta nel 2012 dopo cinque anni di lavori, spendendo 450m

¹⁰ A Sauze d’Oulz, vi è un simpatico museo nel bosco, ma sul monte Musinè stanno scritte cose come: Tav=mafie.

¹¹ Vi sono ora tre linee su quella tratta. Quella di alta velocità la usano solo coloro a cui viene pagato il biglietto perché è estremamente caro. “Ma con Rutelli e Bassolino, era un’occasione d’oro per dare il via ai cantieri”. Oggi, è una linea sotto-utilizzata, su cui le spese non rientrano. Cfr. Ivan Cicconi, “Il libro nero dell’alta velocità”, Koinè Nuove Edizioni, 2011.

¹² Una vera e propria gallina dalle uova d’oro: 49,10 € a/r per un’auto, 222,50-532,70 € per un camion a seconda di peso e caratteristiche della merce trasportata per attraversare un traforo inevitabile di circa 13 km (tariffe 2012). Non è un caso che il 22 dicembre 2009 il Governo abbia rinnovato la concessione alla SITAF fino al 31 dicembre 2050, malgrado la legislazione comunitaria sugli appalti pubblici richieda l’apertura di una gara internazionale (sulla base della Direttiva 2004/18/CE, negli ultimi anni sono state aperte molte indagini sul rinnovo delle concessioni autotradali senza apertura di gara, ma purtroppo molte sono state archiviate dopo alcuni “aggiustamenti” governativi). Consultate le interrogazioni presentate dalla ex-senatrice Anna Donati o l’ex-eurodeputata Monica Frassoni!

€, per permettere ai treni-container di passare. Dovessero farla, potrebbe risultare inutile. “A loro interessa che l’opera cominci, questa è la Salerno-Reggio Calabria del Norditalia” – sibila Claudio Giorno. Sarà con Micol Maggiolini, ricercatrice che ha avuto l’opportunità di seguire i lavori dell’Osservatorio tecnico creato dallo Stato alla fine del 2005, dopo gli incidenti di Venaus¹³, per riaprire il dialogo tra le parti, che avrò conferma di una verità. Ci diamo appuntamento a Porta Nuova, al mio ritorno dalla Val di Susa, e ci mettiamo in un bar. Micol è una ragazza esile, apparentemente distratta, ma che maneggia i dati con precisione svizzera. “All’inizio, Governo e Ferrovie dissero che la linea era necessaria per far fronte all’aumento del traffico. Quando i tecnici confermarono che la linea esistente è sottoutilizzata, i promotori cambiarono discorso e iniziarono a parlare di linea strategica per attrarre nuovi flussi di traffico”. E l’Osservatorio? “L’Osservatorio ha sempre avuto un’ambiguità di fondo. Nasce per cercare di capire se la nuova linea serva, ma in realtà progressivamente se ne palesa l’obiettivo: discutere di come fare l’opera, non se farla”. Non a caso Mario Virano, suo presidente, viene in seguito nominato commissario per la realizzazione della Torino-Lione (un conflitto d’interessi, hanno fatto notare i valsusini). L’Osservatorio istruisce la documentazione tecnica per decisioni che dovrebbero essere prese dal Tavolo politico, ma questo Tavolo in realtà recepisce le istruzioni dei tecnici. Per questo, la Bassa Valle, che fronteggia la prospettiva di vent’anni di cantieri, lascia l’Osservatorio all’inizio del 2010, e la nuova Comunità montana di Sandro Plano crea una Commissione tecnica alternativa, che legge e ribatte ai documenti dell’Osservatorio¹⁴. “Ma tu che ne pensi?”. Micol fa un respiro e dice: “Secondo me, e rispondo da cittadina, è questione di interessi”. Sul treno, mugugno tra me e me: scavare, costi quel che costi, perché l’importante non è il perché si scavi, ma che si scavi. Ritornato a casa, ho cominciato allora a navigare su Internet e ho trovato cose interessanti: “Negli ultimi trent’anni l’Alta velocità è diventata uno strumento per la diffusione della corruzione e della criminalità organizzata [...] Il tracciato della Lione-Torino si può sovrapporre alla mappa delle famiglie mafiose e dei loro affari nel ciclo del cemento” – scrive Roberto Saviano¹⁵. Bardonecchia è stato il primo comune del Norditalia sciolto per mafia nel 1995, e la mafia lavora molto con il movimento terra. La linea TAV Napoli-Roma, la cui costruzione sarebbe stata controllata dal clan dei Casalesi, infiltrando le proprie imprese o imponendo tangenti alle ditte che concorrevano nella realizzazione della linea ferroviaria, ci è costata circa 44 milioni € / km. Questi interessi beneficiano dell’unitarietà di posizioni tra le segreterie nazionali, regionali e provinciali, che si rompe soltanto alla periferia di Torino. I partiti sono certamente affetti da una visione ideologica dello sviluppo e del trasporto merci, ma tutto questo non è forse sufficiente a spiegare perché siano tutti in favore della TAV. Dubbi atroci mi tormentano quella notte: i partiti beneficiano dei grandi cantieri? Vi un collegamento tra interessi mafiosi, benefici politici e interessi impresariali? Sfogliare i documenti governativi e le controdeduzioni della Commissione tecnica

¹³ Nel 2005, i No TAV occuparono l’area di Venaus dove dovevano effettuarsi i sondaggi geognostici. Nella notte tra il 5 e il 6 dicembre 2005 le forze dell’ordine fecero irruzione nel presidio di Venaus per sgomberare i terreni su cui doveva essere allestito il cantiere, e una ventina di manifestanti furono feriti. L’8 dicembre, la valle rispose con una grande manifestazione di protesta.

¹⁴ Nel 2009, le comunità montane Bassa Valle, Alta Valle e Val Sangone vennero accorpate nell’intento di indebolire il fronte No TAV, ma alle elezioni del novembre dello stesso anno vinsero le liste civiche No TAV contro i partiti Sì TAV, che in alcuni casi avevano addirittura formato insolite coalizioni PD-PdL.

¹⁵ Cfr. Roberto Saviano, “Tav, da Napoli alla Val di Susa, le mani della mafia sui cantieri”, *La Repubblica*, 6 marzo 2012.

alternativa riempie di tristezza, tanto è facile con i dati alla mano ribattere al partito del traforo¹⁶. Allora la Valsusa c'entra, eccome, con le rivolte che hanno interessato molti paesi del Mediterraneo. La mattina del 19 agosto, mentre risalivo la Valsusa, il disoccupato Angelo Di Carlo si spegneva, dopo essersi dato fuoco una settimana prima davanti a Montecitorio. "E non è successo nulla", commentava Federico Perotto, "mentre nel Nordafrica dopo un atto simile c'è stata la rivoluzione". Forse perché di soldi ne circolano ancora, se siamo disposti a spendere 164 milioni € per ogni chilometro della Torino-Lione¹⁷. Ma le rivoluzioni non hanno gli stessi ritmi. Che quattro montanari abbiano rimesso in discussione l'avamposto della frenesia tecno-industriale europea è già una rivoluzione. Il problema di chi non la vuole è arginarla laddove è nata, perché non arrivi al mare. Mediterraneo, per l'appunto.

¹⁶ Alcune note: Il tempo di percorrenza Torino - Chambéry risparmiato con la nuova opera non sarebbe di 73 minuti come ventilato dal Governo, ma di soli 39; il numero di camion sottratti al transito stradale al 2030 con la costruzione del tunnel di base sarebbe di soli 142.000, e non 600.000 come annunciato; il trasporto merci diminuisce nell'area, invece di aumentare: 15,4m di tonnellate sono transitate in Valsusa su strada e ferrovia nel 2010, ovvero— 34% sia rispetto al 1997 (prima della chiusura del traforo del Monte Bianco) sia rispetto al 2004 (dopo la riapertura), mentre per l'esistente galleria ferroviaria del Fréjus potrebbe già transitare un traffico merci pari a otto volte quello attuale; lo smarino amiantifero verrebbe mandato all'estero in sacchi, per 500 mt di tunnel si tratterebbe di 170.000 mc, ma chi accetterebbe tutto questo materiale?; il tunnel di base drenerebbe acqua per 904 l/s, ovvero 28m di mc/anno verrebbero persi, mentre il fabbisogno idrico della Valsusa è di circa 9m. Cfr. Comunità montana Valle Susa e Val Sangone, *TAV Valsusa: una soluzione in cerca di problema. Analisi tecnica del documento del Governo Italiano datato 21.04.2012*, 18 luglio 2012; *Osservazioni al documento del Governo Italiano TAV Torino-Lione: domande e risposte*, 28 marzo 2012; e Presidenza del Consiglio dei Ministri, *Risposte alle osservazioni della Comunità Montana Valle di Susa e Val Sangone sul documento del Governo italiano 'Tav Torino-Lione. Domande e risposte'*, 21 aprile 2012.

¹⁷ Tratta Tratta Saint-Jean-de-Maurienne – Susa/Bussoleno di 66 chilometri, come da accordo Italia – Francia del 30 gennaio 2012.