

Tav: le motivazioni che spingono i cittadini a protestare - Ambiente e repressione

Data: Invalid Date | Autore: Alessia Malachiti



TORINO, 31 MAGGIO 2013 -Oltre alle motivazioni legate alle eventuali infiltrazioni mafiose nei cantieri della Val di Susa, i cittadini contrari alla realizzazione della Tav si concentrano sull'impatto sulla salute e sull'ambiente. Realizzare l'infrastruttura significa, infatti, scavare proprio laddove sono presenti elementi come il Radon.

La repressione delle proteste, dei presidi e delle manifestazioni da parte delle forze dell'ordine, ha aggravato la situazione, facendo sì che il movimento No Tav si spaccasse in due, dando vita ad alcune frange violente che, per via del loro comportamento vandalico, fanno spesso passare in secondo piano le ragioni dei cittadini della Vall di Susa.[MORE]

Le motivazioni che spingono i cittadini a protestare

Impatto sulla salute

Massimo Zucchetti, laureato in Ingegneria Nucleare, dottore in Ricerca Energetica e docente presso la facoltà di Ingegneria al Politecnico di Torino, ha pubblicato tramite web una presentazione relativa ai danni ambientali che può costituire l'infrastruttura della Tav.

L'esperto ha spiegato che il Radon, che è prodotto dal decadimento dell'Uranio (presente nelle rocce delle miniere valsusine), costituisce il rischio effettivo di far insorgere il tumore ai polmoni.

(Presentazione di Massimo Zucchetti: <http://areeweb.polito.it/eventi/TAVSalute/presentazioni/>)

[TAV%20E%20SALUTE%20Zucchetti.pdf](#))

Il professor Zucchetti non è l'unico a presentare i rischi dei cittadini della Val di Susa. Nell'anno 2003, l'Università di Siena ha svolto uno studio sull'amianto, che ne ha evidenziato la presenza proprio nelle zone interessate.

(Studio dell'Università di Siena: http://www.ambientevalsusa.it/documenti/secondo_prog_prel/Rilevazioni_Presenza_Amianto.PDF)

L'impatto ambientale

L'impatto sul territorio, secondo gli ambientalisti, potrebbe essere devastante. Nel Marzo del 2012, Stefano Lenzi, responsabile dell'Ufficio Relazioni Istituzionali del WWF italiano, ha spiegato: *«Il governo nel momento in cui nega l'impatto ambientale della nuova linea ad AV Torino-Lione, nega l'evidenza e adotta i toni della propaganda, visto che sono tutt'altro che concluse le procedure di VIA sia sulla tratta italo-francese che sulla tratta sino a Torino. Non si capisce come il Governo possa dire che la nuova linea ad AV, che vedrà lo scavo di ben 75 km di gallerie e produrrà complessivamente circa 17 milioni di metri cubi di terre e rocce da scavo, in parte anche contaminate da amianto e da Radon, non abbia alcun impatto ambientale diretto o indiretto. Il tunnel transalpino è ancora nella fase di progettazione preliminare e mancante di soluzioni chiare su come verranno trasportati e smaltiti i materiali. La tratta italiana è anch'essa nella fase di progettazione preliminare e la Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente ha chiesto ben 36 integrazioni su tutti gli aspetti salienti del progetto, riguardanti ad esempio, la cantierizzazione, l'impatto sull'assetto idrogeologico, le emissioni in atmosfera, il rumore e le vibrazioni. Solo quando saranno fornite queste informazioni e saranno redatti i progetti definitivi si potranno compiere valutazioni finali. Il governo dovrebbe dimostrare maggiore senso di responsabilità, proprio quando chiede giustamente ai cittadini di essere responsabili».*

Background politico durante la nascita del progetto

I cittadini italiani iniziarono a sentir parlare della Tav nel 1988, sotto il governo guidato da Ciriaco De Mita, ma solamente nella metà di Ottobre del 1991, il ministro dei Trasporti Carlo Bernini firmò a Viterbo la dichiarazione d'intenti legata alla realizzazione della Tav, insieme ai politici francesi. In Italia, il presidente del Consiglio in carica era Giulio Andreotti, che guidava il governo composto dalla Democrazia Cristiana, dai partiti Socialisti, dai Liberali e dai Repubblicani. Il progetto è stato portato avanti fino ai giorni nostri dagli attuali politici, i quali sono, in maggioranza, favorevoli all'alta velocità. L'astio dei cittadini nei confronti della Tav è nato inizialmente dagli studi degli esperti, i quali hanno portato alla luce la pericolosità del progetto per la salute e l'ambiente. Spesso, però, l'ideologia politica che vi era dietro al progetto contribuisce a dar vita ad ulteriori interrogativi. Molti italiani sono infatti convinti che il periodo in cui governò la DC, rappresentò, come affermava il cantautore Giorgio Gaber, «La cancrena italiana».

I costi della Tav

Inizialmente si stimarono 26.180 Miliardi di vecchie Lire, mentre ad oggi, il progetto finale è stato approvato al costo di 17,5 Miliardi di Euro. Il 40% dei fondi deriva dai finanziamenti europei e l'Italia dovrà sostenere una spesa di 6,7 Miliardi di Euro, nonostante la grave crisi e pressione fiscale che il Paese si trova a dover fronteggiare. La maggior parte degli italiani è dunque convinta che il denaro destinato alla Tav dovrebbe essere speso dagli organi di governo in altro modo.

La protesta pacifica

Già nell'anno 1991 si costituì un comitato contrario alla Torino-Lione. Nella città della Mole, la propaganda degli attivisti attirò al movimento numerose persone, che ad oggi continuano la loro protesta per salvare la Val di Susa dall'infrastruttura che, a loro parere, distruggerebbe l'ambiente e

consentirebbe alla mafia di ottenere vantaggi dalla costruzione. Il costo eccessivo, l'impatto sulla salute e le opinioni politiche corredano la protesta. Il movimento è pacifico e coinvolge tutti coloro che, insieme, intendono fermare gli scavi. Nella seconda metà degli anni Novanta e nei primi anni del Duemila, le manifestazioni e gli atti di protesta hanno catturato l'attenzione dei media, sia per la continuità degli attivisti, sia per i loro intenti.

Le frange violente

Esistono, però, alcune frange violente, per le quali ogni occasione è quella giusta per dar vita a guerriglie urbane. L'anno 2005, dopo l'assalto della Polizia al presidio di Venaus, rappresentò il momento in cui le manifestazioni iniziarono a sfociare in violenza, creando così una divisione del movimento: se, da una parte, gli ideali continuarono ad essere portati avanti in forma pacifica e moderata, dall'altro vennero a crearsi gruppi di dissidenti violenti. La ragione per la quale iniziarono gli scontri è legata all'attacco delle autorità al presidio dei valsusini che intendevano fermare i lavori nel cantiere di Venaus. Proprio per quanto avvenuto, si è presa la decisione di spostare il cantiere esplorativo a Chiomonte.

Spesso, gli organi di stampa associano gli scontri al movimento, in realtà si parla appunto di frange isolate che protestano in modo inadatto per un Paese civile. Per contrastare le azioni violente, a Maggio 2013 è stato convocato presso la Procura di Torino il Comitato d'ordine e sicurezza nazionale. Dopo il vertice, il vicepremier Angelino Alfano ha spiegato che verrà mantenuto «Il pugno duro» nei confronti dei dissidenti, i quali oltre a tentare di devastare il cantiere di Chiomonte, sono soliti inviare lettere di minacce a giornalisti e personalità politiche a favore dell'alta velocità.

Il dialogo è possibile?

Dialogo tra le parti

Riesce difficile immaginare un dialogo tra le forze di governo ed il movimento No-Tav. Abbandonato spesso a se stesso, è costretto a servirsi di mezzi di diffusione come internet ed il volantaggio per poter portare avanti le proprie idee. Molte domande dei valsusini non hanno ancora ricevuto risposta, ma i politici sono stati chiari: la Tav si farà, che i cittadini siano a favore, oppure no.

Atteggiamento di chiusura

Un atteggiamento di chiusura si presenta da ambo le parti: se, da un lato, i politici tendono a serrare i vertici durante i quali si discute del progetto, gli attivisti reagiscono con risposte dai toni inflessibili. Forse, è passato troppo tempo da quell'Ottobre del 1991 per parlare di eventuali aperture tra le parti, al fine di trovare insieme soluzioni che mettano d'accordo chi è favorevole da chi non lo è.

PRECEDENTE << [PARTE 1: Tav: le motivazioni che spingono i cittadini a protestare - Mafia ed appalti](#)

(Foto da nanopress.it)

Alessia Malachiti