

Chiara Sasso

Canto per la nostra valle

Diario fra qualità della vita
e prepotenza della velocità



Editrice Morra

Chiara Sasso vive e lavora a Bussoleno, (Valle di Susa, Italia) dove è nata nel 1952. E' autrice di numerose opere di argomento sociale, fra queste *Un passo oltre la soglia* (DataneWS, Roma, 1997), *Dalla vigna al cuore del mondo* (Sonda, Torino, 1998), è coautrice con Massimo Molinero di *Una storia nella Storia e altre storie* (Editrice Morra, Condove, 2001).

In copertina:

*Un'immagine dalla manifestazione AntiTav
svoltasi a Sant' Ambrogio il 2 marzo 1996.*

A giumanu@libero. it

*a Giulio, a Emanuela,
al loro futuro, alla loro libertà*

Editing: *Piero Del Vecchio*
Impaginazione e grafica: *Tipografia Morra*

© 2002 *Edizioni Morra*
Via Torino, 11/d
10055 Condove (To) - Tel. 011.964.42.64

Finito di stampare nel mese di aprile 2002

Chiara Sasso

Canto per la nostra valle

**Diario fra qualità della vita
e prepotenza della velocità**

*Editrice Morra
Condove, 2002*

PREMESSA

di Giuseppe Sergi

State per leggere pagine che sono più di storia che di memoria. La ricostruzione degli eventi ci fa apparire chiare vicende che il ricordo normalmente appiattisce. Nella memoria risultano di solito ingigantiti i fatti più recenti, offuscati e al tempo stesso mitizzati quelli più lontani. Qui non è così. I documenti consultati si impongono con forza nella ricostruzione di Chiara Sasso: ci consegnano una realtà analizzata, ci ricordano particolari che particolari non sono e che, nell'accidentato svolgersi di una resistenza di valle, hanno rappresentato vere svolte. Tuttavia la memoria soggettiva dell'autrice e delle sue fonti "umane" fa ingresso da mille porte, la valle di Susa con i suoi protagonisti e con la sua vita sociale impone alla narrazione ritmi, scansioni e - anche - caos che non sono certo quelli tipici della saggistica storica. Insomma, è storia, ma è disturbata, umanizzata e nobilitata dalla memoria.

È evidente che Chiara non crede all'informazione senza passioni (che sarebbe l'ideale dello storico), ma è altresì evidente che non ha fiducia nell'emotività pura del ricordo e della propaganda. Più di una volta, in passato, vivaci intellettuali hanno affermato che la letteratura ha capacità evocative che la secca ricostruzione storica non ha e non può avere. La storia non riempie i vuoti, la letteratura sì. La letteratura racconta, la narrazione dà alle vicende che espone una continuità che si regge sull'integrazione: la descrizione di un luogo, di un momento di vita comunitaria, di un sentimento individuale o collettivo, può avvicinarsi alla verità proprio perché non prende in esame la rinuncia, ma cerca di completare, di arricchire in modo attendibile, di compensare con il buon senso e la cultura. L'autrice sembra avviarsi su questa strada, ma poi frena in ogni momento, perché alla verità oggettiva tende, e sempre preferisce il "documentabile" al "bello".

Che cos'è, allora? Un diario? In parte sì, e il sottotitolo lo suggerisce.

Ma è il diario che non potrebbe esistere di una persona che non potrebbe esistere. Un diario vero conterrebbe descrizioni della quotidianità in cui entrano a far parte, a pieno titolo, gli echi della vicende esterne alla biografia individuale: vicende di valle che si intrecciano con notizie dei telegiornali, lotte politiche della quotidianità che si intrecciano con gli argomenti via via trattati nei quotidiani nazionali. Ma il soggetto - l'autore di un diario vero - non avrebbe mai un punto di vista privilegiato: sarebbe un abitante della valle di Susa che di alcuni fatti è testimone in prima persona, di altri eventi conosce quanto ogni destinatario della grande informazione. Qui, invece, è evidente la mano di chi

non ha scritto progressivamente paginette diaristiche, ma ha accumulato moltissime fonti e, in un tempo circoscritto, le ha messe in contatto con la propria esperienza, le ha rivitalizzate, ha riaperto spiragli del passato personale e della valle. Del diario ci sono informazioni minuziose, parole esattamente pronunciate in una certa riunione; ma diverse valutazioni sono possibili perché, invece, chi scrive lo fa molti anni dopo, e ha nozione, adesso, di come alcuni eventi abbiano segnato il corso della storia locale e nazionale.

In più, è bello che sia la dimensione personale a conferire peso diverso ad alcune tappe della storia contemporanea. I massimi eventi politici ci sono tutti. Ma sono ovattati quando sono più lontani, hanno l'odore del sangue, dei fumi di scappamento e anche della polvere da sparo quando hanno toccato più da vicino la valle. Se è un abitante della Valle di Susa a essere stato convocato come esperto per valutare una grande tragedia, allora quella tragedia campeggia anche se è lontana: è il caso dell'aereo abbattuto su Ustica.

Come definirlo, allora? Una specie di diario postumo, una rivisitazione di chi non prende le distanze rispetto al passato e ai suoi umori, vuole rievocarlo riproducendone, se possibile, anche i suoni: forse davvero un "canto" come dice il titolo. Un canto che a tratti ci ricorda il rapporto fra Guccini e Ligabue e la loro Emilia-Romagna: storie soggettive di uomini che tuttavia, ogni giorno, percepiscono anche la realtà a essi non direttamente riconducibile; e che, ogni giorno, quella realtà la fanno propria, la trasformano in esperienza, sono in grado di filtrarla, ma con il rigore e la concretezza della quotidianità e non con la deformazione mitizzante del vero tradizionale cantastorie.

Chiara va più in là ancora, perché quando c'è un'informazione da comunicare nel dettaglio lo fa. Coraggiosamente interrompe i suoi tumultuosi ritmi narrativi e diventa 'verbalista' di pezzi di passato, quasi volesse consegnare le fonti al lettore perché il lettore ne faccia l'uso che vuole. Un diario postumo e anche un canto documentato, dunque. Un ibrido: si potrebbe quasi azzardare che questo libro abbia creato un genere letterario, ma non è così, perché l'esperienza è soggettiva e irripetibile.

Anche la lettura può essere soggettiva. Chi vuole può munirsi di evidenziatore, cercare i dati, isolarli e collegarli fra loro: se poi legge in sequenza le parti evidenziate, impara moltissimo e in modo lucido, dalla dimostrata falsità dei finanziamenti privati all'Alta Velocità agli ondivaghi schieramenti delle forze politiche nazionali. Ma chi lo desidera può abbandonarsi al flusso dei ricordi 'guidati' e, qualche volta, perdersi nel labirinto di illusioni e disincanti, di lotte e stanchezze che hanno accompagnato tanti anni di storia di un territorio troppo montano per 'conta-

re' è troppo cruciale per essere felicemente dimenticato, come altre e minori valli alpine.

Il messaggio più positivo è quello che ha a che fare con la democrazia, la democrazia operante e lontana da ogni astrazione. I protagonisti, con i loro nomi e, spesso, con le loro stesse voci che sembra di udire, hanno percorsi vari, ma risultano nella gran parte disposti a dare e ricevere informazione; a maturare i loro convincimenti attraverso la sedimentazione dei dati, la valutazione condivisa degli interessi di una comunità, lo sguardo collettivo sulla prepotenza esterna. Attenzione: è sguardo, non è diffidenza. L'atteggiamento anti-TAV non risulta passatista, misoneista e pregiudiziale, ma risulta inesorabilmente ampliato e sempre più corale, frutto di convincimenti comuni.

Qui poteva crearsi un distacco fra la popolazione e i suoi organi rappresentativi: non è avvenuto. Il libro, con grande sobrietà, tesse nei fatti l'elogio di un'istituzione: la Comunità Montana. È raro che un organo rappresentativo sia veramente rappresentativo. Nella politica moderna tende a far prevalere la propria funzione di mediazione verso l'altro e verso l'alto, o addirittura una funzione pedagogica - per lo più non richiesta - di convincimento verso il basso. La Comunità Montana invece ha davvero "rappresentato", e ancora lo sta facendo. Lo ha fatto mettendo in circolazione dati e opinioni, lo ha fatto interagendo quotidianamente con gli abitanti, lo ha fatto costruendo un patrimonio comune di conoscenze e di intenti: ha avuto al vertice persone oneste e di qualità, adattissime come espressioni di una bella vicenda di democrazia di base.

È un patrimonio che rimarrà, comunque vada a finire la battaglia che ha aiutato a costituirlo. E di tale patrimonio questo libro sarà una testimonianza difficile (perché affollata) ma vivissima (proprio perché affollata).

UN'INIEZIONE DI FIDUCIA

di Antonio Ferrentino

Soffia il vento in Valle, un vento a volte così forte che abbatte alberi, alza tanta polvere che copre tutto, che rischia di seppellire ricordi e storie.

Chiara Sasso vuole evitare che la polvere si depositi su una storia importante per la Valle di Susa, che vede un coinvolgimento massiccio di uomini e donne a difesa di un territorio vallivo interessato da infrastrutture molto impattanti: l'elettrodotto prima e la linea ad Alta Capacità ferroviaria adesso.

Una storia che viene ripercorsa andando a ritroso nel tempo, che pone l'accento sull'importanza dell'unione, della coesione tra persone diverse, per storia personale e politica, che trovano su questi temi convergenza di azione. È un esempio alto di ricerca di un percorso democratico per un territorio che rifiuta di essere considerato un corridoio di transito.

La Valle di Susa è storia millenaria, è cultura, è ambiente, è espressione di una società dinamica e vivace che chiede di essere ascoltata, che rifiuta la logica dei numeri che vorrebbe una minoranza soccombere rispetto alle esigenze, presunte, di interessi nazionali e internazionali, tutti da dimostrare.

Questo testo, in modo puntuale e piacevole, ripercorre anni di impegno profuso da Amministratori locali, Associazioni, ma principalmente da tante migliaia di Cittadini che hanno dato forza alle richieste dei loro rappresentanti nelle istituzioni locali.

Questa storia è anche linfa vitale, iniezione di fiducia per continuare a credere che quando un obiettivo è fortemente voluto da un interno territorio nessun risultato è impossibile.

Un grazie mio personale e della Comunità Montana, che ho l'onore di rappresentare, a Chiara per quanto il libro rappresenta.

Un grazie sincero ai tanti protagonisti del libro, sia quelli che vengono riportati nominalmente sia ai tanti meravigliosi Valsusini che il libro non può citare altrimenti diventerebbe una guida telefonica.

FIERI DEL PROPRIO TERRITORIO

di Luciano Frigieri

Mi è parso giusto, nella presentazione di questa ennesima fatica di Chiara Sasso, attingere a quanto pubblicato su di un opuscolo edito dalla Conferenza Episcopale Lombarda, dal titolo: "La questione ambientale. Aspetti etico-religiosi".

Un capitolo porta questa denominazione: "Impoverimento delle risorse, inquinamento". Così prosegue: "L'iniziativa dell'uomo spesso produce indubbi danni all'ambiente; tuttavia sembra di fatto persistere ancora oggi, nella coscienza comune, la persuasione che l'ambiente sia una fonte di risorse pressoché illimitata, sicché non trova spazio la preoccupazione di rispettare, conservare o addirittura proteggere la natura nei confronti di una presunta aggressione da parte della società".

Ho voluto citare questa testimonianza perché mi pare calzi bene nel momento storico in cui viviamo noi valsusini, fortemente preoccupati dall'ipotizzata realizzazione del TAV.

La cronologica, scrupolosa narrazione degli eventi riportati nella pubblicazione, sta a dimostrare quanto sia stata e sia tuttora tenace la difesa del territorio valsusino da parte dei Sindaci attorniati da tantissimi cittadini. Essi hanno dimostrato con i fatti di amare profondamente la loro terra, intraprendendo una dura lotta senza farsi intimidire né dai partiti di appartenenza né dai potenti di turno.

Molte le accuse rivolte ai Sindaci ed ai cittadini che osano opporsi all'opera, dall'affermazione di essere amministratori contrari al progresso, sino all'accusa di essere "montagnini".

Quest'ultima accusa è stata accolta come un complimento, perché chi abita in montagna è abituato a soffrire, è caparbio, a volte testone, ma sicuramente ingenuo.

Georges Bernanos diceva: "Guadagnare tempo non è sempre un vantaggio. Quando si va al patibolo, per esempio, è preferibile andare a piedi".

Canto per la nostra valle

Diario fra qualità della vita e prepotenza della velocità.

I locomotori italiani che partono da Fourneaux in testa ai treni diretti in Italia si avviano lentamente, sotto l'alimentazione a 1500 volt delle ferrovie francesi; scorre a sinistra il basso fabbricato della stazione viaggiatori di Modane, poche centinaia di metri ed ecco il tratto neutro che separa l'alimentazione elettrica delle reti ferroviarie italiane da quelle francesi, - "abbassa gli archetti, maestro" - subito dopo inizia la linea a 3000 volt, si può alzare il trolley, via ai compressori e ai ventilatori, ronzano i circuiti elettrici nella cabina ad alta tensione del locomotore mentre si sentono gli scatti secchi dei relé allo scorrere della manopola lungo la corona dentata del reostato; inizia la ripida salita con il curvone che porta al posto *Terres Froides* e di qui all'imbocco francese del tunnel del Frejus; al di là c'è Bardonecchia.

Storie di kir con il *blanc de Savoie* bevuti al *foyer des cheminots* nel sottotetto della stazione; storie, ancora, di contrabbando di vermut, caffè, zucchero in quadretti, banane; storie di mostarda forte, di *gauloise papier-mais*...

Ottobre

...e si può cominciare a raccontare questa storia in mille modi, ma siamo a ottobre, tempo di castagne e neanche a farlo apposta, cade a fagiolo una telefonata. Un gruppo di amici di Torino (molto politicamente corretti, culturalmente elevati, status sociale benestante), si sta organizzando per una bella gita fuori porta: bambini e cani appresso. D'obbligo ogni tanto una *full immersion* nella natura. "Veniamo a raccogliere le castagne, dove troviamo le più belle?" Si fa notare che i castagni non sono piante selvatiche, vengono coltivate. Ci sono proprietà. Ci sono persone che per tutto l'anno lavorano duramente per poter raccogliere in autunno. Insomma (potrebbero trovare brutte sorprese), la superficie boschiva non è terra di nessuno.

"Ah sì? E da quando?"

1° CAPITOLO

La madre di tutte le battaglie

La città vede solo se stessa. Tutto il resto esiste in quanto grande parco di divertimento per i cittadini stressati.

Segnali di fumo. Indiani, riserva. Non c'è bisogno di forzare l'immagine. In questi giorni la montagna si presenta con piccoli falò, compaiono qua e là a mezza costa: colonne di fumo grigio. Dopo aver raccolto i frutti si bruciano i ricci, si tiene pulito il terreno.

Il castagno è una pianta imponente - re del bosco - eppure è fragile, facilmente attaccato dai funghi. Il cancro corticale e il mal dell'inchiostro, hanno ridotto drasticamente la produzione. Per decenni, soprattutto nel periodo in cui la montagna ha subito l'abbandono (esodo verso le fabbriche), il degrado ha favorito l'insorgere delle malattie. Il fungo si instaurava nelle ferite delle potature, nei rami spezzati: strage dei marroni. All'inizio degli anni Ottanta un piccolo gruppo di castanicoltori (Villar Focchiardo e San Giorio) decide di intervenire. In fondo quei terreni, quelle piante, fanno parte della loro vita, della loro storia, rappresentano i ricordi. Impossibile far finta che non esistano più, voltarsi da un'altra parte. La Comunità Montana bassa Valle di Susa e Val Cenischia accoglie le richieste di aiuto, si fa promotrice: tocca a Giovanni Falchero seguire la rimonta della castagna. Il marrone della Valle di Susa ha dato prestigio alla castanicoltura della valle; meno famosa la *Pelosa di Vaie*, e la *Salenga* di Meana. L'area si sviluppa soprattutto fra Villar Focchiardo, San Giorio, Bussoleno, Mattie e Meana. In alta valle: Graverè, Giaglione, Chiomonte, Exilles. Quantità meno rilevanti si possono trovare a Vaie, Susa, Novalesa, Condove, Mompantero, Bruzolo, San Didero. Attualmente la coltivazione del castagno non rappresenta più l'unica fonte di reddito. Si coltiva per tradizione, per passione, per integrare. Sono ben strani questi valsusini, capaci di impiegare il tempo libero per partecipare di sera ai corsi per la potatura organizzata dai diversi Comuni, obiettivo: salvare i castagni.

Erano i tempi in cui la Comunità montana aveva come presidente Tullio Benedetti, assessore all'agricoltura Franco Bachetti. In loro, il riscatto del marrone trova una sua centralità e attenzione. Viene istituito un rapporto di lavoro con l'Ipla. Nei primi anni Ottanta, per combattere il cancro, vengono distribuiti astoni innestati in vivaio. Nell'86 una svolta; durante un'assemblea a Villar Focchiardo, la proposta di sottoporre a Tullio Turchetti, ricercatore del Cnr di Firenze il problema della varietà locale del marrone e degli attacchi del cancro alla corteccia. Turchetti in quegli anni sta sperimentando un nuovo mastice biologico per difendere i castagni del Mugello. L'esperimento viene esteso ai castagneti della valle, si inizia con Banda e Boarda. Funziona. Si prosegue con il risanamento degli alberi. Nel decennio dal 1986 al 1996 la produzione è stata di 450 tonnellate. Ora è stabilizzata su questi numeri. Ora si attende dal Ministero il marchio Doc, Igp Indicazione Geografica Protetta.

Nei paesi si organizzano le sagre per la vendita diretta del prodotto. Dopo tanto lavoro per i coltivatori è un momento di festa. Intanto, la questione dei *rapulé* rimane un problema irrisolto anche nel due-mila. Scrive il direttore di *Luna Nuova* Tiziano Picco sul numero del 19 ottobre 2001 "È una lotta disperata. I battaglioni di *rapulé* arrivano a ondate, incuranti dei divieti, alle volte arroganti e strafottenti". *Rapulé alla maròda* (dal dizionario *Neuv Gribàud*) "ruberia di frutta o verdura". L'articolo, in contro tendenza sui tempi, pone l'attenzione su un fatto fuori moda: la fatica dei contadini: "...molti sono pensionati, altri ci dedicano il tempo che rimane dopo la fabbrica o l'ufficio, tante le donne e i bambini. Durante l'anno curano con attenzione alberi e sottobosco per evitare la minaccia di malattie e parassiti vari, poi per cercare di contenere la siccità estiva. C'è da potare, innestare, passare e ripassare con il decespugliatore, convogliare l'acqua delle *bialere* e mille altri lavori...Meglio non contare le ore trascorse a prendere freddo con il seghetto in mano. Quando va bene ti sei salvato dalle spese vive". Alla fine, al momento della raccolta, spunta il nemico più rognoso di tutti: il *rapulé*".

"Tutto è cominciato qui a Villar Focchiardo, esattamente in questo punto a Banda". Con un gesto della mano, il sindaco (1993) Ercole Pent indica la radura. "Io mi sono trovato un bel mattino alcuni cittadini di Villar Focchiardo in Comune a protestare perché operai dell'Enel o di una ditta incaricata dall'Enel stavano disboscando in alcuni punti di proprietà privata. Io devo dire che non ho mai assunto

posizioni estremiste o di violenza, ho sempre cercato di ragionare su quello che stava via via succedendo. In questo caso, insieme a tutti gli amministratori del Comune abbiamo assunto una posizione più radicale. Qui stavano entrando nelle proprietà private, senza permesso, senza che l'amministrazione ne sapesse qualcosa, senza che i cittadini ne fossero informati, a disboscare, liberare il terreno perché dovevano fare dei rilievi. Abbiamo assunto una posizione radicale perché ci trovavamo di fronte a dei predoni che erano venuti a depredare e a questo punto ne andava della dignità dei cittadini e degli amministratori del paese. Abbiamo attaccato per difenderci. Una cosa capivamo: questo elettrodotto l'Enel lo voleva fare. Non è mai risultato dai documenti che fosse assolutamente necessario farlo. Da qui doveva scendere in diagonale, attraversare tutta la coltivazione dei castagni e passare a pochi metri dalle abitazioni. Noi abbiamo detto no all'elettrodotto. No qui e no anche se lo spostavano in un altro paese”.

L'opposizione al progetto dell'Enel, che prevedeva un nuovo elettrodotto a 380 Kv, doppia terna, con uno sviluppo di 56 Km a partire dal Moncenisio fino a Piossasco, passando dalla Valle di Susa e Val Sangone, è stato di fatto la prova generale per dare il via ad una nuova opposizione, quella nei confronti del Tav.

È il 5 giugno del 1987 quando si sente per la prima volta parlare dell'elettrodotto, *Luna Nuova* gli dedica un articolo in prima pagina e una vignetta di Vinix (Vinicio Perugia), con un valsusino formato lampadina che riceve corrente da una spina nella parte più bassa della schiena... *La Stampa* il 12 giugno dà la notizia di una convenzione fra l'Enel e l'Electricité de France, per la costruzione dell'elettrodotto. Le amministrazioni locali non ne sanno nulla.

Il 30 settembre il comune di Villar Focchiardo (primo a muoversi), venuto a conoscenza in via ufficiosa del progetto, invia alcune lettere a Regione, Provincia e Prefetto e ottiene come risposta l'impegno ad essere informato sugli eventuali sviluppi. L'impegno non verrà mantenuto e nell'aprile del '90 nei pressi di Banda iniziano i disboscamenti.

Il 7 giugno del '90 i tredici Comuni interessati al progetto ricevono, dopo tre anni e mezzo, il primo comunicato ufficiale firmato da un funzionario della Regione. Ai sindaci viene chiesto con urgenza un parere. La documentazione inviata è molto approssimativa tanto da non poter individuare l'ubicazione dei tralicci e il tracciato. I Comuni hanno riferimenti politici diversi, tuttavia nasce il primo coordinamento, collegato con i gruppi ambientalisti. Insieme cercano un contatto con i gruppi francesi della Maurienne e del Bramans che da un

anno si stanno opponendo a questo progetto. Annie Collombet, ricorda e si stupisce per come ad un certo punto le file degli oppositori si siano ingrossate. "All'inizio eravamo pochini. Alla fine, schierati con noi, c'era anche il ministro dell'ambiente francese e il Governo stava rivalutando tutta la politica energetica. Fondamentale è stato il primo incontro che abbiamo avuto con una delegazione di italiani, al Moncenisio. Da quel momento abbiamo iniziato a lavorare insieme. La prima vera manifestazione che ha visto accanto a noi la presenza degli italiani, è stata il 19 luglio del '90 a Villar Sallet nei pressi di Montméllian". Per l'occasione la Comunità montana aveva messo a disposizione un pullman. Per strada gli striscioni appesi: *Non à la ligne très haute tension*.

"La rapida opposizione dei Comuni non mancò di stupirmi", ricorda Mario Cavargna, presidente di Pro Natura, "inizialmente sembrava che interessasse a nessuno. L'anno prima ero stato contattato da Annie Collombet che aveva avuto il mio nome da amici francesi con cui avevamo lavorato in difesa della valle Stretta ed in altre circostanze. Avevo avuto difficoltà a divulgare il materiale e le informazioni che mi aveva spedito, sull'inchiesta francese di pubblica utilità".

Poi l'avanzare dei cantieri autostradali, il sospetto verso le grandi opere fece esplodere il problema. Nasce il fronte dei no, sindaci e ambientalisti insieme, fra questi, da subito, Nicoletta Dosio. I sindaci si dimostrano decisi, non hanno tempo di aspettare che la Comunità montana si chiarisca e prenda posizione, semplicemente si autoconvocano, senza porsi problemi. "A portarci fortuna" - ricorda Mario Cavargna - "è stato sicuramente quel primo incontro al Moncenisio, con me, Giorgio, Bianca e Alberto Perino. Non avevamo ancora una strategia, ma sapevamo che scambiandoci le informazioni avremmo avuto più probabilità di successo. Davanti alla piramide abbiamo stretto un patto di fratellanza con i francesi, non aveva nessun valore effettivo, era un gesto simbolico e ci sembrò molto bello averlo fatto". Sicuramente c'era il vento, da quelle parti tira sempre un'aria che non perdona. Abituati a ragionare in grande, i nostri, non a caso, avevano scelto un luogo dove Napoleone, giunto al culmine dei suoi successi, volle costruire un tempio commemorativo per ricordare le sue armate e le sue imprese di guerra. La piramide appunto. Il Moncenisio, posto magico e luogo storico.

E inizia la storia infinita dell'elettrodotto, più di dieci anni, fra colpi di carta bollata, delibere, convegni, manifestazioni. Un martellamento continuo, per gli abitanti della valle una vera ossessione. Prende

fiato il sindaco di Villar Focchiardo prima di concludere il suo pensiero. È una persona mite Ercole Pent, socialista convinto, distante anni luce dalla forma politica del socialismo affaristico e rampante. Conosce i castagni e sa usare le motoseghe. Volta lo sguardo ancora una volta verso Banda, poi lo dirige in basso verso il Villar. È pronto per concludere. È un pensiero che ha maturato con il tempo, guarda fisso nella telecamera: “Ci sono delle forze, delle trame sopra di noi, capaci di tutto, noi saremo pronti ancora a batterci e ancora a difenderci”.

Banda con la sua Certosa trasmette intatto il fascino dell'ordine fondato da san Bruno (o Brunone): i Certosini, una vita contemplativa. I luoghi per costruire le certose erano stati scelti con cura, preferendo località montane, isolate, in una cornice naturale splendida. I monaci si erano stabiliti prima (secolo XIII), a mille metri di altezza, a Monte Benedetto, e solo successivamente in seguito ad una inondazione, decisero di scendere alla Certosa di Banda. Il trittico conservato nella Cattedrale di Susa, Madonna con due santi certosini, proviene dal monastero di Banda. Nella Certosa, fino a pochi anni fa, bastava aprire la porta della chiesa per ammirare l'austero coro. Ci sono luoghi che restano per sempre legati ad un momento della loro storia. Luoghi incantati che bisogna avvicinare con riguardo.

È evidentemente dello stesso parere anche l'attuale sindaco del Villar Emilio Chiaberto, che, intervenendo al convegno sulle Certose del 13 luglio 2000, precisa: “...non deve diventare un luogo turistico di massa. Il turista deve poter ammirare questi luoghi immergendosi nella natura che li circonda per riflettere sulla storia”.

Riprende il racconto Ercole Pent. “Dopo quella prima manifestazione in Francia abbiamo lavorato sempre insieme, i sindaci dei Comuni e le due Comunità montane, Valle di Susa e Val Sangone, i comitati ambientalisti. Abbiamo fatto assemblee, raccolto firme nelle piazze, questo nuovo elettrodotto era una follia. Centoquarantaquattro tralicci, alti settanta metri, con basi di cemento fino a 220 metriquadri, praticamente ogni pilastro avrebbe occupato l'area di una villetta. Disboscamento per una fascia di sessanta metri lungo il tracciato, nuove strade aperte in montagna, per non parlare dei campi elettromagnetici. La nostra non era una presa di posizione di principio, ideologica, appartenevamo a partiti diversi, eppure su questo problema era chiaro a tutti che non c'erano argomenti convincenti”. Camicia bianca e maniche arrotolate, Ercole Pent a Banda si muove come nel salotto di casa, conosce ogni pianta, ogni radura. Distende la mano verso i castagni, finalmente bonificati, recuperati. “Il traccia-

to avrebbe dovuto passare di qui, Col Bione, tutta la zona dei marroni". Non si capacita: un sacrilegio. Ridicolo. Si vuole fermare il progresso per salvare quattro castagne? Dalla Regione e dall'Enel si sentono le risate.

Più forte è quella di Roberto Barbon, sindaco di Bruzolo (area Pci), altro Comune coinvolto nel tracciato. Una risata irresistibile che coinvolge chiunque legga il documento prodotto dall'Enel sul come mitigare l'impatto ambientale. I tecnici hanno dato sfogo alla fantasia proponendo per i tralicci particolarmente alti e ingombranti una "colorazione stagionale". Bianchi per l'inverno, marrone per l'autunno, verdi per la primavera, gialli per l'estate.

Chi non sa se ridere o piangere, esaminando tutta la vicenda è Aldo Regen iscritto al partito Socialdemocratico, assessore al comune di Giaveno e uno sguardo privilegiato ai funghi, perché non si vive di sola politica. L'elettrodotto dovrebbe attraversare i Comuni di Coazze, Giaveno, dividendo in due l'alta Val Sangone: Col Bione, Freinetto, Sangonetto, Seia, Regen ci tiene a ricordare che anche per la Val Sangone vale lo stesso principio: "Questa terra l'abbiamo avuta in prestito, dobbiamo lasciarla ai nostri figli, ai nostri nipoti. In che stato la lasciamo? L'Enel non pensava di trovare da parte nostra come amministratori degli ossi duri. L'Enel nella sua infinita arroganza ha avuto la reazione che si meritava". Conclude lasciandosi sfuggire un inequivocabile "*Va bin?*".

È una storia infinita, titolano i giornali. Quasi non se ne può più di sentir parlare di elettrodotto. La vera questione non è quella della costruzione di una nuova linea, il vero problema è il braccio di ferro che si è instaurato fra le amministrazioni locali e le lobby economiche e politiche che evidentemente non si capacitano che quattro sindaci *barotti* della valle riescano a far perdere del tempo su una questione che era già stata decisa. Nelle sedi competenti, ovviamente, che, come si sa, sono ben lontane dai castagneti di Banda e di Giaveno. E chi se ne frega della sagra del marrone.

Più che ridere è sconsolato Massimo Maffiodo per vent'anni sindaco di Condove (da sempre iscritto al Pci), consigliere in Provincia, presidente in Comunità montana, una vita prestata alla politica, peraltro sempre lavorando come operaio in turno alle ex Officine Moncenisio, attuale Vertek. Quest'ultimo, non è un particolare da poco. Una figura forte, sicuramente anomala. Appare disincantato, difficile vedere in Maffiodo il consumato uomo politico: capelli raccolti a codino e passione smisurata per la bicicletta. "In passato abbiamo avuto la

presenza di un fronte compatto unitario che diceva sì all'autostrada a certe condizioni che poi non si sono affatto verificate, tant'è che ancora oggi l'autostrada non è completata e molte opere di compensazione non sono state fatte perché la Regione non è mai intervenuta nei confronti della Sitaf. Sull'elettrodotto la Regione è stata ambigua, ha fatto un'istruttoria, ha raccolto i pareri degli oppositori, ma poi non si è pronunciata, demandando tutto al Ministero. Il fatto che i Comuni e la Comunità montana abbiano deliberato contro, che abbiamo raccolto firme nelle piazze, che ci sia stata mobilitazione, non ci dà la garanzia che i cittadinientino fino in fondo e questa è una pecca che può risolvere solo il legislatore. O viene previsto un potere alle autonomie locali nei termini di gestione del territorio e di infrastrutture, oppure (Maffiodo fa un gesto inequivocabile), sarà dura far sentire la nostra voce”.

Non gesticola, ma è uno dei più determinati il sindaco di Mompantero, Romano Perino, democristiano Doc, amico di Botta, è fra coloro che hanno fortemente creduto e voluto l'autostrada. Ora alza gli occhi e a Mompantero, fra viadotti, piloni e tralicci, si fa fatica a distinguere perfino il Rocciamelone. Alcune case sono state chiamate: “le case dei puffi”, infatti le barriere anti rumore dell'autostrada sono blu e filtrano la luce all'interno trasformando tutto in azzurro. Il paese è fra i più massacrati. Parlare di impatto ambientale è un eufemismo. Sulle tanto declamate opere di compensazione, la Sitaf latita. Romano Perino non è sconsolato, è furioso. Con se stesso per averci creduto. Con gli amici di partito, con il partito che si è disintegrato. Romano porta i segni del colpo incassato. Forte di costituzione, travolge con la sua presenza e le parole.

Ogni anno, l'ultima domenica di agosto a Costa Rossa, sopra Mompantero, si svolge la corsa campestre Challenge Stellina in onore di Giulio Bolaffi (Aldo Laghi), comandante partigiano IV Divisione Giustizia e Libertà. Viene ricordata la battaglia dei partigiani del 26 agosto 1944 .

Romano Perino è stato un leone democristiano ma ora, per dar voce e forza alle sue parole, non ha problemi a usare simboli e luoghi che per molto tempo sono stati monopolio del partito avverso.

Grange Sevine, grigio, freddo. Da poco la Messa è finita, è l'ora dei discorsi ufficiali, i partigiani con le bandiere fanno cerchio, avvolti dalla nebbia sembrano figure irreali. Sulla giacca a vento di Romano c'è la fascia tricolore, parla in qualità di sindaco, ma sarebbe più giusto dire tuona: “Queste nostre montagne, così belle, dalla natura

incontaminata. Sacre, per i nostri partigiani, perché qui hanno combattuto e vinto, sono oggi minacciate dai signori dell'Enel e dalle Lobby economiche e politiche. Si vuole deturpare per sempre questa terra con cattedrali nel deserto. Da questi luoghi è nata dopo l'8 settembre del '43 la Resistenza armata, nel giugno del '90 una nuova resistenza è nata, quella che unisce i Comuni e le due Comunità montane Susa e Valsangone. Si oppongono alla costruzione del nuovo elettrodotto a 380 Kv. Per non parlare dei gravi ritardi imputabili alla Sitaf che ancora deve provvedere alle opere di disinquinamento, di protezione acustica di assetto idrogeologico. Ipotesi di nuovi progetti, mega infrastrutture, di certo non fanno ben sperare. I partigiani hanno difeso con le armi il territorio, noi lo difenderemo in pace con la forza delle nostre idee e con gli strumenti messi a nostra disposizione con le leggi della Costituzione".

Sicuramente tutta la recente storia dell'autostrada, era stata un insegnamento. Ma il disastro di Chernobyl, non era un particolare da poco. 26 aprile 1986: la nube radioattiva insieme al Cesio 134 e 137 si sparge su tutta l'Europa. Un brivido. Il disastro di Hiroshima e Nagasaki è possibile anche in tempo di pace. Appare chiaro a tutti che l'uomo non è in grado di controllare completamente le macchine che ha creato. Nel maggio del 1986 una grande manifestazione attraverso Trino Vercellese e chiede la chiusura delle centrali nucleari. L'anno dopo, l'8 novembre del 1987 il Referendum con più dell'80% dei voti dice Sì all'abolizione della politica nucleare.

La Francia ha un atteggiamento diverso. La centrale nucleare del Superphenix è a due passi dai nostri confini. Gli articoli dei giornali, i dibattiti e convegni dopo Chernobyl, hanno precisato molto bene come le aree interessate dalle centrali non sia più possibile circoscriverle. La nube radioattiva non conosce frontiere, si diffonde con le correnti dei venti. E in quanto a venti, a vento, in Valle di Susa non siamo secondi a nessuno. Estate 1986, non si mangia l'insalata a foglia larga, non si beve latte, allarme anche per i funghi di Giaveno, non si raccoglie frutta, non si consumano uova. Soprattutto si pensa.

Mauro Rubella ha seguito tutta la storia dell'elettrodotto in triplice veste: consigliere a Villar Focchiardo, ambientalista, e amante delle castagne. "Il piano Donat Cattin prevedeva la costruzione di una ventina di centrali nucleari, il referendum aveva bloccato tutto. L'Enel si vede azzerare gli investimenti. Inizia una pesante campagna d'informazione che parla di *black-out*, per evitarlo l'Enel stipula una convenzione con l'Électricité de France". Nello stesso periodo *Il Sole 24 Ore*

pubblica un articolo che dimostra come l'Italia tiene chiuse grandi centrali termoelettriche per dare spazio alla politica di importazione. Mauro ha esperienza di amministrazione e passione da vendere: "Il parere che viene richiesto ai Comuni riguarda solo la compatibilità urbanistica dell'opera. Il progetto, era accompagnato da una documentazione scarsa e di difficile interpretazione, una linea tracciata su di un foglio dove non si poteva capire nulla, tanto meno l'ubicazione precisa dei tralicci. Il fascicolo, da prassi, viene pubblicato all'albo pretorio dei Comuni e rimane esposto per trenta giorni. Normalmente nessuno va a vedere e quindi non vengono sollevate questioni. Trascorso il periodo il fascicoletto viene restituito con su scritto: senza osservazioni. Questa frase darà il via libera all'Enel a procedere per 'pubblica utilità ed indifferibile urgenza', per cui si arriva direttamente ai privati per l'occupazione d'urgenza e contrattare sull'indennizzo. Questa volta la storia è andata diversamente, noi come amministratori eravamo bene informati su ciò che significava quella linea tratteggiata sul foglio, di conseguenza ci siamo attrezzati per rispondere".

Un altro grosso scoglio è la Valutazione di Impatto Ambientale. "Il proponente" - spiega Mario Cavargna - "ha l'arbitrio della presentazione dei dati e, attraverso il trucco delle integrazioni e chiarimenti che possono essere chiesti solo dal Ministero, che poi li discute direttamente con il proponente, senza passarli al vaglio delle sedi locali, Regioni, Comuni o cittadini si legalizza una cartografia incomprensibile che spesso nasconde situazioni che sarebbe pericoloso evidenziare in sede locale e che possono invece essere facilmente nascoste a chi, essendo a Roma, non conosce direttamente il territorio". Ma i sindaci coinvolti nell'opera sono riusciti a controllare da vicino il tavolo del V.I.A. ed è stato per tutti più difficile barare. Ci tenta ancora l'Enel, che cerca di rompere il fronte delle amministrazioni e contatta singolarmente i sindaci, proponendo aggiustamenti personalizzati del tracciato. Anche questa volta la storia dell'autostrada insegna, e più nessuno abbocca.

Non era stato così per l'elettrodotto Leinì - Piossasco, costruito solo pochi anni prima. La mobilitazione era stata solo degli ambientalisti. Grandi striscioni all'entrata in valle. La linea scendeva dalle pendici del Musinè e un gigantesco traliccio interessava la zona dell'abbazia di Sant'Antonio di Ranverso. Per convincere che l'impatto sarebbe stato contenuto, alcuni tecnici avevano invitato sul posto l'assessore regionale e fatto volare nel cielo un palloncino a settanta metri di

altezza. Non abbiamo dati certi, ma l'assessore deve aver detto: "Oh, beh, non si nota neanche tanto" visto che poi ha dato l'assenso. È un'abbazia splendida (1188), con una storia curiosa. I monaci dell'ordine Antoniano avevano come scopo quello di curare una malattia molto diffusa in Europa, l'ergotismo, o fuoco di Sant'Antonio, che poi non era altro che un avvelenamento da segale cornuta. I monaci costruirono molti ospedali, il più famoso luogo di cura in valle era l'ospedale di Sant'Antonio di Ranverso sull'antica strada di Francia. Umberto III di Savoia e i successori potenziarono l'abbazia sorta a fianco dell'ospedale. Dal 1770 è di proprietà dell'Ordine Mauriziano. Anche sul Col Bione spuntano i palloncini. È un periodo che in valle si usa così. Palloncini da tutte le parti, mandati in cielo come strumento di misurazione. I cavi dovrebbero essere tesi ad un'altezza dal suolo variabile tra i settanta e i centoventi metri, per certi tratti paralleli all'elettrodotto esistente. Una barriera invalicabile per gli elicotteri del Soccorso Alpino, per quelli della Protezione Civile, o per quelli usati per gli incendi boschivi. Il posto scelto per la manifestazione dei sindaci è quello del colle, uno dei punti strategici per il tracciato dell'elettrodotto. Uno dei punti strategici della lotta partigiana. E non possiamo farci niente se in Valle di Susa, gira e rigira, ci sono lapidi, feste e commemorazioni partigiane. 1944: il bollettino della 41° Brigata Garibaldi "Carlo Carli", brigata d'assalto, come viene specificato, aveva in copertina un disegno con la piccola chiesa, il giornale si intitola "*Quelli del Col Bione*". Uno dei redattori era Fulvio Davì, futuro avvocato.

La seconda domenica di giugno, i *partigiani* di Sant'Antonino e non solo, salgono al colle per la ricorrenza e la mangiata di polenta. Tra gli organizzatori Carlo Tacca, racconta che il cippo è stato messo in *pichera*. "Come dite voi? *Bòina*? Noi *pichera*, anche *finansà*, insomma sul confine fra Sant'Antonino e Coazze". Spartiacque fra la Valle di Susa e la Val Sangone, un tappeto di genzianelle e ranuncoli, una selva di rododendri, luogo ideale per far crescere una selva di tralicci. Dal Col Bione sono passati i partigiani per scendere a Torino il 26 aprile del '45. "Siamo partiti da San Giorio, dai Martinetti" - racconta Bruno Carli - "a Sant'Antonino abbiamo saputo che le strade non erano sicure, siamo risaliti in montagna, ci siamo fermati al castello Billia. Ad un certo punto mi sento chiamare: *mona, mona*, vieni a vedere". E c'è sempre una storia nella storia. Spesso sono aneddoti ai quali non è stata data dignità per entrare nei libri di studio.

"Nel castello Billia, c'era una stanza adibita a bagno e c'era un water, i ragazzi della 106°, contadini, montanari, non ne avevano mai visto

uno. Insomma per farla breve tutti hanno voluto provarlo, abbiamo tardato di un'ora la liberazione di Torino per questo motivo". A onore del vero, sulle cime delle montagne non ci sono solo le lapidi commemorative, *par condicio*, ci sono anche le Madonne e il cinque di agosto è la festa di tutte le Madonne delle nevi. Da tradizione ogni cima ha la sua madonnina.

Domenica 5 agosto 1990 alla chiesetta del Col Bione salgono i sindaci, perennemente auto-convocati, a difesa del territorio, dell'ambiente, del futuro, Mauro Rubella ricorda: "... una giornata di sole con tanta gente, per lo più della Val Sangone, non ricordo che si sia tenuto un discorso, qualche striscione e volantini, poi i palloncini in alto dove avrebbero dovuto passare i conduttori. Un aspetto d'impatto visivo per poter meglio immaginare il passaggio della futura linea sui due versanti, giù tra i boschi verso il fondo valle".

Nello stesso periodo il sindacato Cgil si affianca alla protesta dei sindaci e apre una vertenza con la Regione Piemonte e l'Enel per il progetto di elettrodotto. Scrive *La Stampa* il 9 agosto 1990 riportando una dichiarazione del segretario del sindacato: "In Valle di Susa si concentrano opere che stanno stravolgendo la zona: non esiste una programmazione o una seria valutazione ambientale". La Regione promette un convegno di studio.

Domenica 21 giugno 1990: la pedalata ecologica che per anni si svolgerà ogni primavera, lungo le strade della valle, era stata ospitata dal comune di Villar Focchiardo. Un grande striscione aveva accolto i ciclisti e sintetizzato con un concetto l'analisi politica: "Ci avete rotto i marroni".

Il 1990 e il 1992 trascorrono fra l'alternarsi delle notizie. *La Stampa* del 20 novembre '90: "La Regione comunica: si farà. È assolutamente necessario". 19 aprile '91, *Luna Nuova*: "Il fronte del no comunica: non ci fidiamo più della Regione". 3 ottobre '91, *La Valsusa*: "Cresce la voce del No. A Bussoleno in un dibattito organizzato da Nicoletta Dosio, intervengono Scalia, Colombati, Tartaglia, presenti anche i rappresentanti dei comitati francesi". Il convegno della Regione è rinviato. I sindaci e il presidente della Comunità montana si alternano a Torino, a Roma presso la commissione industria e pianificazione del territorio. La Regione promette, prende tempo, rinvia ancora il convegno.

8 febbraio 1991 *Luna Nuova*: "Consegnate in Regione le seimila firme raccolte contro il progetto Moncenisio-Piosasco. Un altro no all'elettrodotto per l'energia nucleare. Si attende il maxi convegno sui rischi per la salute". Ma questo slitta ancora una volta a settembre.

I giornali locali imperversano: "L'elettrodotto si farà". "No, non si farà". "Intervista ai sindaci". "La farsa dell'elettrodotto". "La Francia frena". Sempre ambigua la posizione della Regione, interlocutore prioritario l'assessore Bianca Vetrino che ci mette del suo nel seguire la faccenda. L'ente da una parte sembra prestare ascolto alla voce degli oppositori e dall'altra è assolutamente schierato con chi vuole l'elettrodotto. Posizione ambigua fino all'ultimo.

26 luglio '91: dibattito a Coazze: Mattioli, Tartaglia, Pallante, Marinari. 4 ottobre 1991: finalmente viene organizzato il convegno dalla Regione. I sindaci avevano chiesto che si svolgesse in valle per permettere alla popolazione di intervenire. Si svolgerà all'Hotel Hermitage ad Avigliana, ad inviti. Rigorosamente ad inviti. 11 ottobre 1991, *Luna Nuova*: "Convegno ad Avigliana. Il rischio alla salute? Possibile, ma non provato. Ore di relazioni e neppure uno straccio di prova: un mucchio di forse. È emersa una regola: fino a quando non si avrà l'assoluta certezza della dannosità dei campi elettromagnetici, gli elettrodotti si continueranno a fare".

L'8 ottobre del '91, l'assessore Bianca Vetrino dichiara che "la Regione alla fine darà il parere favorevole alla costruzione dell'elettrodotto".

Convegno del'11 gennaio del '92 a La Rochette, partecipano da tutta la Francia, Belgio, Svizzera, Italia. Vengono discussi anche i problemi legati ai campi elettromagnetici e di inquinamento atmosferico.

Sindaci e ambientalisti continuano, inesorabili, come gocce d'acqua, a sollecitare, promuovere dibattiti, incontri: tengono alta l'attenzione. E la tensione. Romano Perino quando prende la parola nel consiglio di Comunità montana (martedì 23 giugno '92) è così carico che potrebbe sostituirsi all'elettrodotto. Si vota ancora una volta sul futuro dell'opera. Da Pds e Psi, vengono indicazioni precise per il no. La Dc lascia la libertà di voto. A votazione chiusa, il no ancora una volta prevale, ma il sindaco di Mompantero ha maturato la decisione storica. Con parole di fuoco legge un comunicato e lascia definitivamente il suo partito: la Democrazia Cristiana. È un lungo intervento quello letto da Perino, con voce rotta dall'emozione. In molti, anche avversari, sanno quanto lui abbia creduto e dato alla Dc. Da quel momento si considera un battitore libero. L'intervento non risparmia il Presidente della Comunità montana Frigieri, possibilista sull'opera. Continuano le riunioni, le assemblee Enzo Debernardi e Nicoletta Dosio sono, con molti altri, dei rulli compressori. Tengono allegri i sindaci. Dalla Val Sangone alla Valle di Susa l'elettrodotto imperversa: manifestazione in Francia a St Jean de Maurienne. Tutto viene

messo in discussione anche l'inquinamento atmosferico. Il dottor Aldo Miletto è stato fra i primi a denunciare in valle la situazione pesante di inquinamento e l'alto numero di morti per tumori. Lo ha fatto come medico prima ancora che come amministratore e sindaco: "Prendiamo ad esempio l'incremento delle morti per tumori polmonari in Valle di Susa. È risultato, dai dati statistici di una elaborazione del 1989, particolarmente preoccupante perché è superiore ai dati delle morti in Torino città e nel resto del Piemonte. Nuove infrastrutture non possono che nuocere alla qualità della vita dei valsusini. È una valle che sta morendo".

La tensione, e insieme le polemiche, salgono. Gli ambientalisti vengono accusati di essere contro il progresso. Vogliono riportare la valle ai tempi del lume a petrolio. Ogni casa ha molti elettrodomestici, ormai indispensabili, senza il nuovo elettrodotto che assicurerà nuovi Kv. il tostapane non si potrà più usare. Viene usata anche la carta dell'occupazione. Un colpo basso. Viene fatto sapere che in realtà a chiedere a gran voce la costruzione dell'opera è il padrone delle Acciaierie Ferrero di San Didero. In caso contrario sarà costretto a licenziare.

Sul tostapane e il mancato funzionamento del forno a microonde, tutti avevano sorriso e riso. Sugli operai licenziati la faccenda cambia. È uno dei momenti più delicati di tutta la storia. I sindacati cambiano posizione e abbandonano il fronte dei no. La Cisl è favorevole alla linea per salvaguardare le acciaierie Ferrero. Scrive il 14 aprile '93 in una lettera a *La Repubblica* Adriano Serafino: "...Certo, gli ecologisti hanno le loro rigidità... Anche l'Enel non scherza come rigidità. Confonde anche le carte in tavola..." Serafino propone un'alternativa per salvare le Acciaierie Ferrero, ma ribadisce che l'energia importata dalla Francia serve per coprire il deficit Italiano.

"Lo ammetto" - racconta Luciano Frigieri - "ero favorevole all'elettrodotto. Da questa storia ho capito tante cose. Mi ero trovato con la sala del consiglio piena di operai e di sindacalisti, tutta la giunta all'inizio era favorevole, poi il Psi, di colpo ha cambiato posizione, le notizie che avevo erano drammatiche, la Ferrero avrebbe chiuso. A tutt'oggi non ha chiuso. Insomma, per me è stata una lezione, per tutti un banco di prova. Mi sono reso conto che su queste grandi opere si *bluffa*, e oggi ne sono convinto più di prima. Ricordo perfettamente l'intervento di Perino, un attacco durissimo a me, conservo l'intervento che aveva fatto. Ho solo chiesto che venisse allegato agli atti. Me ne ha dette di tutti i colori, avrei potuto denunciarlo, ma non ho mai creduto che la politica si faccia con le querele... si denuncia

un malfattore, un ladro, non uno che ti fa un attacco politico. Certo ti può ferire, ma è assurdo usare strumenti legali. Del resto io e Perino ci conoscevamo da tanto, tutti e due democristiani, lui della corrente di Botta, conservatore, io di Bodrato. Come vanno le cose...”.

I sindaci dei Comuni vengono invitati dal presidente della Regione Gian Paolo Brizio a una riunione per approfondire il problema. La presenza di Brizio durerà pochi minuti, subito sostituito da un funzionario, in compenso davanti alla Regione è stata indetta una manifestazione degli operai delle Acciaierie. Il 23 gennaio 1993 i sindaci inviano un telegramma al Ministro con il quale chiedono di respingere il progetto e prendere in considerazione una soluzione alternativa (proposta dalle organizzazioni sindacali) per risolvere il problema delle acciaierie. Di fronte a una possibile soluzione pacifica fra le parti, Brizio scende in campo e dichiara che l'elettrodotto deve essere comunque fatto perché “è d'importanza strategica”.

Intanto *La Stampa* il 17 gennaio 1993 aveva pubblicato la notizia del crollo dei consumi elettrici attribuito alla crisi dell'azienda Italia”.

È il gennaio 1993 quando scadono i 90 giorni previsti dalla legge per ottenere una risposta al progetto depositato dall'Enel in Regione. Il 26 di quel mese, una delegazione di sindaci e ambientalisti (Mompantero: Perino, Condove: Maffiodo e Giorno), incontra a Roma i funzionari del Ministero dell'ambiente. Il giorno dopo, il 27 gennaio, le Acciaierie Ferrero comunicano alle organizzazioni sindacali che in assenza di precise garanzie circa la fornitura di energia elettrica, avvieranno le procedure Cee previste per lo smantellamento degli impianti. Il 12 febbraio un corteo in difesa dell'occupazione parte dalle acciaierie e prosegue fino alla Comunità montana a Bussoleno.

In Consiglio Regionale, i Verdi e il gruppo di Rifondazione Comunista presentano un ordine del giorno sulla questione elettrodotto e acciaierie. Viene respinto e accolto un altro ordine del giorno proposto dal Pds e la Lega Nord dove viene chiesta una discussione su tutti i problemi della valle.

A una interrogazione in Consiglio Regionale fatta da Pds, Lega Nord, Verdi, Rifondazione, l'assessore risponde (novembre '91): “la valle è in una zona così strategica che il suo sviluppo deve essere visto in una ottica non localistica ma di più ampio respiro. Le industrie della zona rischiano il collasso e il nuovo elettrodotto fa parte di un processo di integrazione con la politica industriale europea”. Il futuro delle Acciaierie Ferrero sulla testa di tutti. Gli operai scendono in campo, scrivono sui giornali locali lettere rivolte agli ambientalisti: “se mi

licenziano vengo a mangiare a casa tua". Le proposte alternative di Rubella, Tartaglia, cadono nel vuoto. Marzo 1992 a Condove un ennesimo convegno, questa volta promosso da Rifondazione Comunista, è presente Lucio Libertini. Scontro con la Cgil. 16 giugno '92: in un volantino i sindacati Cgil, Cisl e Uil, si dichiarano favorevoli all'elettrodotto ma soprattutto fanno pressione sulla Regione perché si decida. Lo stesso appello giunge da più parti: "Si o no, ma si decida".

Per anni, possiamo dirlo? È stata messa a dura prova la pazienza dei valsusini. Anche con le trombe posizionate sulla cinquecento di Nicoletta Dosio che apriva la pedalata ecologica.

Il 25 giugno del '92 *La Valsusa* riporta una lettera di Luciano Frigieri, presidente della Comunità montana al presidente della Regione Brizio: "La comunità chiede più rispetto ed ascolto degli enti locali".

Il 22 gennaio '93, *Luna Nuova*: "La Regione si arrende senza gloria. Dopo anni di veline sul maxi elettrodotto, neppure un parere: Roma deciderà al buio". Le acciaierie si sentono abbandonate, pronte alla chiusura. Corteo degli operai. I sindaci e gli amministratori insistono perché si separino le due questioni. Barbon, sindaco di Bruzolo sottolinea come: "l'elettrodotto sia un pretesto, è dall'87 che le acciaierie aspettano una risposta dall'Enel". Serlenga, presidente della Comunità montana Val Sangone ribadisce: "Non siamo disposti ad accettare l'impatto ambientale e i danni alla salute".

Si intensificano gli interventi sui giornali locali e non solo. Ognuno ha la sua proposta, la sua tesi: 14 gennaio '93, *La Valsusa* ospita uno scritto di don Piardi: utilizzare il vecchio tracciato da Venaus a Piossasco sostituendo tralicci e cavi aggiungendo una terna... stesso progetto sostenuto dai sindaci, e mai preso in considerazione. A luglio, in un convegno fatto a Giaveno, presenti quattro tecnici del ministero, l'ingegnere Giancarlo Pinchera ammette che la nuova linea si potrebbe realizzare sullo stesso tracciato, con due terne per il collegamento con la Francia e una per l'alimentazione nazionale. La posizione dell'Enel per la prima volta appare ammorbida anche perché ormai i suoi giochi sono stati scoperti. L'incontro ha permesso di chiarire alcuni aspetti su tutta la vicenda, ma soprattutto l'ambiguità dell'Enel. Scrive *Luna Nuova* il 9 luglio '93: "... appare sempre più chiaro che L'Enel non ha esitato a barare, pur di far approvare l'opera. Intanto sostenendo e scrivendo che sul versante francese l'elettrodotto era già in corso di realizzazione, mentre si è visto che le cose non stanno così". All'opposto, la Francia, in quel periodo, sta rivedendo le impostazioni delle proprie scelte in tema di energia. Di più, il ministro del-

l'ambiente francese Michel Barnier ha deciso di opporsi alla costruzione della nuova linea. Alcuni mesi prima altre notizie erano arrivate in valle: 5 marzo 1993, *Luna Nuova*, "Roma smentisce Torino: la nuova linea elettrica non serve alle acciaierie. L'Enel ha bluffato? Parrebbe di sì. Il compartimento torinese ha sempre sostenuto la impossibilità di allacciare le acciaierie Ferrero all'elettrodotto che da Venaus scende a Piossasco. Ora il ministro dell'Industria e la direzione generale dell'Enel avrebbero smentito Torino. L'informazione arriva dal sindacato che ha mobilitato i suoi organismi per scongiurare la chiusura delle Acciaierie Ferrero".

Il ministro deciderà a fine mese.

Gli ambientalisti e i sindaci intensificano le azioni. "Non lasceremo nulla di intentato". Poteva essere la solita frase ad effetto, uno slogan, ma a questo punto i sindaci montanari hanno un colpo di fortuna e la controparte un brutto scivolone. In mezzo una lettera. Costanza Pera, direttore generale del Ministero dell'Ambiente, scrive a Innocenzo Cipolletta, direttore generale della Confindustria, poche righe confidenziali per rassicurarlo che ormai è questione di poco e il parere sull'elettrodotto sarà dato e soprattutto sarà positivo. La Confindustria è sempre stata a fianco delle Acciaierie Ferrero, e anche questa volta ha risolto il piccolo problema. La prova, una lettera. "Caro Innocenzo" - scrive il direttore generale del ministero - "ci sono arrivati in questi giorni preoccupati messaggi dal ministero dell'Industria e dalla Confindustria per l'elettrodotto Moncenisio-Piossasco, da cui dipende il futuro delle Acciaierie Ferrero. Desidero informarti che abbiamo esaminato la questione nella riunione plenaria della commissione per la valutazione dell'impatto ambientale... Si tratta ora di intensificare i rapporti con l'Enel, gli enti locali e la Regione (che ha espresso un parere sostanzialmente negativo), per individuare le migliori soluzioni progettuali. È un lavoro cui siamo allenati e che si può concludere in tempi compatibili con i vincoli operativi dell'impresa. Mi dispiace che il rinnovo della commissione ci abbia fatto perdere qualche settimana preziosa. Mi sembra comunque che si possa andare a una soluzione positiva". A questo punto la sicurezza di aver vinto fa fare degli errori. La lettera viene sventolata dal titolare delle Acciaierie Ferrero ad esponenti sindacali di Torino, forte di una incontenibile gioia: "è fatta, ormai è fatta". Successivamente strombazzata e pubblicizzata sui giornali. *Luna Nuova*, 30 marzo 1993: "prime indiscrezioni della commissione VIA del ministero. C'è una comunicazione del presidente della commissione al direttore della

Confindustria Cipolletta". A nessuno viene in mente che forse quel "Caro Innocenzo" è come minimo fuori luogo. Se lettera personale era, tale doveva rimanere. I sindaci e gli ambientalisti, amanti e difensori delle castagne (ci avete rotto i marroni), sono soprattutto tignosi. Lo sono perché fanno politica dopo aver trascorso una giornata di lavoro, dopo aver amministrato, dopo aver rubato tempo alla famiglia, al riposo, al tempo libero, di sera si alzano da tavola, con ancora il boccone in gola e partecipano alle riunioni, tutte condizioni che favoriscono una incazzatura nera. Soprattutto di fronte a tanta arroganza e spavalderia. Parte un esposto. A scriverlo un giovane avvocato che non ha, fra le tante doti, quella della sintesi e neppure quella della diplomazia. Fuoco alle polveri. Cipolletta e Pera tritati in un groviglio di parole. La rincorsa presa serve per poi fermarsi a scrivere e limare. Scrivere e poi limare, scrivere. Alla fine l'esposto risulterà una lucida e perfetta arma da guerra.

Vengono presentati tre esposti: due alla Procura della Repubblica di Roma, e uno alla Procura della Repubblica di Milano. Costanza Pera viene accusata di mostrare una "preconcetta favorevole disposizione alla realizzazione del progetto". E ancora: "Giova rammentare che l'architetto Pera, più volte sollecitata dagli amministratori locali della Valle di Susa, non ha mai ritenuto di dovere addivenire ad un diretto contatto con essi, e così, anche in occasione della citata riunione del primo aprile scorso, si negava ai medesimi, mentre, come visto, la stessa non appare lesinare il suo interessamento e disponibilità ai vertici della Confindustria. In ogni caso, dalla lettera in esame, non appare senz'altro quella posizione di neutralità, terzietà ed imparzialità che dovrebbe attendersi da un pubblico funzionario, né, tanto meno, quella rigorosa attenzione alle esigenze di tutela dell'ambiente alla cui salvaguardia sono esplicitamente preposti, sia il Ministero di cui l'architetto Pera è dirigente, che la procedura di V.I.A. che la stessa presiede. Senz'altro, appare una chiara amicizia e una certa contiguità dell'architetto Pera con la dirigenza della Confindustria ed una sua attenta sensibilità alle esigenze dell'industria siderurgica...Ciò premesso" - conclude l'estensore avvocato Massimo Molinero, a nome del firmatario, Claudio Giorno per il Comitato Habitat e Legambiente - "l'esponente si rivolge a codesta Illustrissima Autorità Inquirente, rappresentandole i fatti sopra indicati affinché possa valutare se, nell'occorso lamentato, possano ravvisarsi gli estremi dell'illiceità penale, adottando così, i conseguenti provvedimenti, ed in particolare intervenire con urgenza per evitare che l'eventuale, ipotizzata, attività crimi-

nosa, possa essere portata ad ulteriori conseguenze". Lo stesso esposto viene presentato alla Procura di Roma da Romano Perino, da alcuni sindaci (la data è curiosa: 1° aprile 1993), e da Mario Cavargna. Mario, da poco tempo aveva conseguito un master in Valutazione di Impatto Ambientale (in Italia, sarà il primo master in materia). Con la denuncia al direttore generale del Ministero dell'Ambiente, di fatto, Mario, mette una pietra su qualsiasi possibilità di lavoro futuro in quell'ambiente. "Del resto, il futuro, me lo ero già giocato in quei giorni, con i membri del gruppo di istruttoria della valutazione ministeriale, con i quali avevo fatto la parte dell'esperto, contestandogli senza troppa fatica gli errori di procedura che stavano facendo e l'assoluta non conoscenza della situazione sul versante francese".

Il 19 aprile 1993 il giornale economico *Il Mondo*, riprende la notizia della lettera e dell'esposto. Pubblicano il commento di Cipolletta: "La lettera fa parte di un normale dialogo tra le istituzioni e le organizzazioni che si impegnano a presentare le proprie ragioni. È un modo trasparente". Pera non vuole rilasciare commenti. L'estensore dell'articolo lascia trapelare la sua perplessità su tutta la vicenda. Lo scivolone è grosso, ma i sindaci e gli ambientalisti appaiono stanchi: in fondo non credono che l'esposto possa in qualche modo essere preso in considerazione.

A luglio, al convegno di Giaveno, i tecnici del ministero dicono apertamente di essere venuti in Val Sangone e in Valle di Susa per "ascoltare i sindaci, ascoltare le ragioni degli enti locali". Quando il convegno si chiude, fra gli oppositori serpeggia comunque il pessimismo. La sensazione è che sia stata usata una nuova strategia, "quella della vaselina". Franco Moschietto del coordinamento ambientalista è sconcertato, Aldo Regen paventa uno scenario apocalittico: "Saremo completamente circondati dai fili". Nessuno sembra dare credito all'onestà dei quattro tecnici incaricati dal ministero. Per dimostrare la buona volontà, Pinchera, Boeri, Urbani e Galletta, accompagnati dai funzionari Enel e da alcuni amministratori, hanno visitato le zone interessate dal tracciato, si sono presentati ai Comuni. Gli oppositori sono tignosi; Franco Moschietto si prende la briga di accompagnare l'allegra comitiva in perlustrazione, poi descrive il tutto in una lunga lettera ai giornali: "...Dopo molte perdite di tempo, alle 10 circa, la carovana finalmente si avvia con in testa la Fiat Panda del comune di Giaveno con a bordo l'assessore Regen, io chiudevo la fila con la mia auto, ed in mezzo gli altri, tutti ad arrancare sulla strada che porta alla Tora. Il sopralluogo non lo si può describe-

re, bisognava filmarlo, degno delle migliori gite domenicali. Chi raccoglieva frutti di sottobosco, chi a braccetto chiacchierava amabilmente, chi dava la seria impressione di non sapere il perché si trovasse in quel luogo ameno, chi poneva delle domande di una banalità abissale, del tipo: lei preferirebbe che l'elettrodotto passasse più a monte o a valle?". Alle 11,30 il sopralluogo è terminato, tutti si avviano verso Coazze, pausa pranzo offerto ovviamente dall'Enel. "Nel pomeriggio" - conclude Franco - "la carovana delle truppe motorizzate della peggiore burocrazia romana riparte per la fase conclusiva del viaggio in Valle di Susa. Ad aspettarli, anzi a non aspettarli è il sindaco di Mompantero. Romano Perino non crede più a niente e a nessuno. Per non sbagliare non li fa entrare. La porta del Comune chiusa. Un gesto forte, in linea con il personaggio sanguigno che dichiara di averne abbastanza. Rilascia una dichiarazione: "Per me il sopralluogo è inutile perché sia chiaro, continuerò a dire di no, forte del mandato degli elettori. E sappiate, avverte, farò di tutto per non far passare l'elettrodotto".

E ci avviamo verso l'epilogo: Regalo di Natale.

Fu il risultato diretto della durissima battaglia svolta in Regione, confrontandosi con la commissione incaricata di svolgere l'istruttoria di valutazione d'impatto e di preparare il documento che sarebbe stato approvato dalla Giunta Regionale. I Comuni delle due Comunità montane avevano ottenuto di partecipare all'istruttoria regionale e di presentare quattro ambientalisti come loro tecnici: Tartaglia, Moschietto, Marinari e Cavargna. "L'idea era venuta da Romano Perino" ricorda Cavargna. "Era la prima volta che accadevano l'una e l'altra cosa. La forza politica rappresentata dalla presenza dei sindaci, e quella delle argomentazioni tecniche portate da noi, riuscirono a far ribaltare il verdetto dopo una serie di lunghissime riunioni in quella sala dell'assessorato in via Vittorio Amedeo 17. Alla fine, quel luogo, era così familiare che ci sembrava quasi un posto di lavoro. Fu ammessa la incompletezza della documentazione e la conseguente impossibilità di approvare il progetto, perlomeno in quella forma. La battaglia delle stanze regionali si spostò nella sede del ministero dell'ambiente a Roma, ma ormai con il parere regionale avevamo fatto un gol e giocando uno strettissimo catenaccio, lo difendemmo sino alla fine, a quell'epilogo dei primi mesi del '94".

10 dicembre 1993, *Luna Nuova*: "Cala il sipario sul maxi elettrodotto. Il progetto Enel è stato bocciato dal ministero dell'ambiente. Una storia infinita nata nel 1986. Romano Perino sindaco di Mompantero:

“È una delle soddisfazioni più grandi”. Luciano Frigieri: “Non posso che essere contento per il fatto che nella valle non passerà un’altra infrastruttura”. Mario Cavargna: “Bisognava essere ciechi per non accorgersi che il progetto non rispettava la legge”.

11 febbraio 1994, il Ministro conferma: niente elettrodotto. La madre di tutte le battaglie, quella sull’elettrodotto, è finita. A tutt’oggi in Valle di Susa si continua a usare la lavatrice, a stirare, ad asciugare i capelli con il phon, senza parlare dei tostapane, in una parola: usare la corrente elettrica. A tutt’oggi le Acciaierie Ferrero godono ottima salute (Un po’ meno quelli che ci lavorano).

2° CAPITOLO

Dalla costituzione di Habitat al 1993

I festeggiamenti per la vittoria ci sono stati. Una sera, nel capannone di Chianocco, Nicoletta Dosio organizza una serata di musica. Partecipano i sindaci che avevano seguito la lotta. Mario commemora "il decesso" del progetto, ripercorrendo i passi più salienti.

Non si era ancora avviata verso la conclusione la storia dell'elettrodotto, che già si stava aprendo un altro fronte: Alta Velocità ferroviaria. L'idea di realizzare linee ad alta velocità, parte da molto lontano, 1986. Presidente del Consiglio Bettino Craxi, ministro dei lavori pubblici Franco Nicolazzi, ai trasporti Claudio Signorile. In seguito tutti inquisiti. Ai vertici delle FS Ludovico Ligato, anche lui inquisito, morto ammazzato, storie di mafia. Tutto in regola per una buona partenza. Il progetto fu in seguito accantonato dal nuovo commissario FS Mario Schimberni che lo definì: "Un motore da fuoriserie montato su una utilitaria". L'Italia.

Dal 1988 la Comunità Europea si occupa del trasporto ferroviario, ma deve arrivare al dicembre del '90 per partorire lo "Schema direttore della rete ferroviaria ad Alta Velocità" che rappresenta una semplice indicazione fornita dal governo europeo ai governi nazionali. E non si riuscirà ad andare oltre. Ma l'Alta Velocità tiene banco in Europa: dopo il primo e unico successo Parigi - Lione, anche le ferrovie italiane si attaccano al miraggio, non riuscendo a gestire i disastri del presente.

I giornalisti delle grandi testate nazionali escono allo scoperto e si chiedono cosa sta succedendo, è il 1987, *La Repubblica* porta in prima pagina un articolo di Mario Pirani, il titolo è esplicito: "Ferrovie la grande abbuffata", "...il ministro ha apposto imperituro suggello, firmando il decreto che autorizza l'ente delle Ferrovie a spendere 41.000 miliardi entro il '95. Col che l'avvenire è assicurato, visto che a guidare questo ente, destinato a dar finalmente lustro ed efficienza alla bistrattata rotaia, non sono certo aridi ingegneri o causidici esperti di

inutile fama, ma grintosi giovanotti di politica estrazione, equamente divisi tra l'intero arco costituzionale e capeggiati da un ex redattore di un giornale calabrese, di nome Ligato, la cui maggior dote tecnica si compendia con l'on. Misasi, capo della segreteria di De Mita”.

Gli obbiettivi ratificati con un accordo dei Ministri dei Trasporti della Comunità Europea, in Italia sono recepiti con la legge 137/89. Il decreto ministeriale del 30/4/90 approva il Piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo dell'ente FS. Il Ministro dei Trasporti Bernini, e, alla guida delle ferrovie, Lorenzo Necci, nel gennaio del '91 sottoscrivono il “Contratto di programma”. Viene previsto di potenziare e integrare la rete esistente, ma soprattutto ritorna il progetto Alta Velocità. La Comunità Europea non aveva parlato di treni da 300Km/h ma nuove linee che consentissero velocità di 250 Km orari, integrata da linee risistemate su cui si potessero raggiungere i 200 Km/h e da linee di collegamento, per cui in una prima stesura, poi soppressa, era stata data l'indicazione di 160 km orari. Non era dunque un obbligo seguire il modello del Tgv francese, e bastava seguire il modello tutto italiano del Pendolino che consentiva di raggiungere queste velocità sulle linee esistenti e sulla “Direttissima” Roma Firenze. Lo diventa nel momento in cui è chiaro a tutti che questo sarà il più grande *business* mai messo in atto. Inoltre ciò che impressiona è la vastità dello schieramento preconstituito, è evidente che quasi tutte le forze politiche sostengono l'opera e che la decisione di portare avanti l'infrastruttura è stata presa al di là e al di sopra di ogni altra analisi obiettiva. Di più, la Cee stabilisce che dal 1° gennaio 1993 gli appalti devono essere aperti anche agli altri paesi e questo per garantire modalità limpide e costi competitivi, probabilmente più bassi. Poco prima della scadenza, la concessione viene affidata con trattativa privata a tre General Contractor: Iri, Fiat e Eni che a loro volta hanno scelto le imprese per realizzare le nuove linee, approvando in fretta e furia i progetti per assicurarsi questi vantaggi e mantenere le condizioni di privilegio. Leggendo l'elenco delle imprese consorziate si scopre che molti nomi sono stati coinvolti nelle indagini della magistratura. Ai General Contractor si legano le imprese di Ligresti, di Gavio, di Nicoletti. In quei primi anni, '88 - '90, le pubblicazioni firmate da associazioni ambientali conosciute come Legambiente e Wwf, non esitano a sparare a zero sull'opera, smascherando anche la storiella che vuole a tutti i costi il treno veloce per entrare in Europa: “...sarebbe meglio entrare con treni che vanno a 160 km/h con una rete ammodernata, con passeggeri che vengono da uno Stato economicamente

forte, moralmente solido, che abbia debellato criminalità, parassitismo, corruzione e che abbia definitivamente reso trasparente le questioni degli appalti pubblici". Negli anni, la loro posizione si ammorbida fino a cambiare completamente.

Per l'Alta Velocità italiana il banchiere Necci messo al timone delle Ferrovie inventa l'inventabile: si costituirà una società la Tav, nominalmente privata per il 60% e pubblica per il 40% che, in quanto soggetto privato, potrà affidare a trattativa privata la torta (allora) prevista di 40.000 miliardi. In realtà la Tav non è mai stata privata, perché la quota privata viene detenuta in gran parte dalle grandi banche pubbliche che finanziano le imprese private. La Cee se ne accorge e con la entrata in vigore nella normativa europea reclama la sua parte. Si giungerà ad un compromesso, di affidare alla Cee il 40% di appalti della quota nominalmente pubblica, lasciando nelle mani dei nostri il 60%. Alla fine degli anni Ottanta le acque del treno si agitarono anche in Valle di Susa, sconvolgendo il tranquillo navigare dei locomotori. Dai lidi francesi arriva la proposta di un tunnel di 52 chilometri tra St. Jean de Maurienne e Susa. L'ingegner Luigi Ballatore, direttore del compartimento ferroviario e poi presidente della Satti, fa presente che con una serie di accorgimenti tecnici si potrebbe risparmiare molto tempo e arrivare a Modane da Torino in un'ora, e a Parigi in cinque ore. "Vale la pena di spendere migliaia di miliardi per risparmiare 90 minuti di viaggio?". Poi elenca una serie infinita di lavori che da anni attendono di essere portati avanti. Anche Luigi Di Giovanni, direttore del compartimento FS, in una intervista a *La Valsusa*, il 4 gennaio 1990, fa presente i suoi dubbi. Parla di velocizzazione dell'attuale linea, inoltre, per un ingresso del Tgv, le linee dovrebbero essere tutte cambiate... Insomma, fa capire che al momento, l'impegno delle ferrovie è sull'aumento del trasporto delle merci. Anche Luca Barbera, altro funzionario, parla di un traforo in un futuro ancora molto molto lontano. Più o meno, fino a quel momento, le parole sono in libertà. I tecnici della ferrovia sembrano trattare l'argomento con il buon senso di chi è abituato a fare due conti: costi e benefici. È perplesso anche don Ettore De Faveri, direttore de *La Valsusa* nelle sue pagine scrive il 26 luglio '90: "...anni fa (quasi tutti), pensavamo che queste grandi opere di viabilità sarebbero state l'Eldorado della valle. Pensavamo ad un'età dell'oro, con frotte di turisti, grandi commerci, nuove prospettive per la nostra asfittica industria. Adesso sulla nostra pelle, abbiamo capito che la valle è solo un modesto gregario (ma essenziale). Porta le borracce ai capitani, tira la corsa per altri.

Ci siamo illusi, come Chiappucci, di poter vincere il Tour, ma Lemond ci frega sempre... Quant'era bella questa valle. Erano gli anni della bassa velocità. Adesso la velocità è alta. Si corre, fra poco si sfreccerà a 250/300 Km l'ora. La valle? Ma chi la vede più? E lo chiamano sviluppo".

15 luglio 1990. Dalla Valle di Susa partono subito tre telegrammi, uno è destinato alla Commissione Lavori pubblici e ambiente della Camera dei Deputati a Roma. Il secondo è indirizzato a Carlo Bernini, Ministro dei Trasporti. Il terzo alla presidenza del Consiglio Regione Piemonte. "Rifiutiamo ipotesi collocazione nuova linea ferroviaria alta velocità in Valle di Susa et ulteriore compromissione di un territorio già penalizzato da trafori, autostrada, trasporti, linee alta tensione, dighe ecc". Firmato Coordinamento associazioni ambientaliste (la carta del telegramma era sottile. Facile intuirne l'utilizzo che ne è stato fatto).

Il Coordinamento delle associazioni era un gruppo ben organizzato di esperti che da due anni teneva sotto scacco la Sitaf, a cui erano riusciti ad imporsi con i contro studi al progetto generale esecutivo. Per loro stessa ammissione era la prima volta in Italia che un gruppo ambientalista diventava interlocutore, poiché con i Comuni la Sitaf trattava singolarmente e la Comunità montana non aveva un ruolo.

La Tav, di cui la Torino - Lione si poteva considerare una figlia naturale, si presenta da subito come la più colossale delle opere mai costruite in Italia, la più inutile, economicamente fallimentare, distruttiva per l'ambiente. Un'opera faraonica concepita nel più perfetto stile "vecchio regime". Che dire?

Molto grossolanamente si possono individuare tre categorie di cittadini: la prima, demanda completamente tutto ciò che succede sulla faccia della terra ai professionisti della politica, dell'economia, dell'industria, della medicina... Facciano loro che sanno fare. Mai un ombra di dubbio, di critica. Se lo scrivono i giornali sarà vero, se lo dice la Tv è verissimo. Votati all'ubbidienza. La seconda categoria, partecipa in prima persona (o spera prima o poi di partecipare, per trarne vantaggi), a tutto ciò che succede e si muove sulla terra. La terza categoria di persone, proprio non riesce ad evitare di porsi delle domande semplici: chi lo ha deciso? A chi e cosa serve? Chi lo paga? Spesso il Re è nudo, ma per scoprirlo non bisogna dormire la notte. È faticoso informarsi, leggere giornali, documentarsi, partecipare, confrontare i dati avuti, con altri scritti, altre fonti. Faticoso, ma è anche un modo per non sentirsi scorrere addosso la vita senza ten-

tare almeno qualche volta di partecipare. Ottobre 2001, giornate particolarmente soleggiate. Un autunno eccezionale, per trovarne uno simile, bisogna andare indietro di qualche secolo, scrive Luca Mercalli (società meteorologica subalpina) "...una posizione di assoluto primato per il caldo nei confronti di 250 anni di osservazioni". Le belle giornate hanno favorito la raccolta delle castagne e poi le sagre a Villar Focchiardo, a San Giorio, Giaglione, Mattie...

Il 31 ottobre a Condove un'assemblea pubblica e affollata è stata ad ascoltare l'esponente di un comitato locale del Mugello, venuto a raccontare l'esperienza di opposizione all'alta velocità. Una coincidenza, nel periodo delle castagne ritorna un gemellaggio ideale con quella terra che anni prima aveva affiancato la Valle di Susa nella battaglia contro il cancro corticale degli alberi. Insieme ai castanicoltori, il ricercatore Turchetti ha eseguito vari tipi di innesto, a spacco, a corona, a triangolo e a zufolo. Dall'87 al '91, la percentuale di attecchimento è risultata elevata, in quelle dove non era stato usato l'additivo biologico si è notato un forte attacco della malattia. Nell'ottobre del 2001, la sagra a Marradi, nel Mugello appunto, ha raggiunto con successo la 38° edizione, il marrone di Marradi viene pubblicizzato come il più buono d'Italia, e su questo si potrebbe ancora discutere. Una cosa è certa, la malattia del castagno, sostanzialmente è stata una battaglia vinta.

Non si può dire la stessa cosa sul fronte dell'alta velocità. Da un pezzo nel Mugello i cantieri sono stati aperti e l'opera avanza. Il posto ormai è irriconoscibile.

Il Mugello veniva presentato anni fa, come un'area della provincia di Firenze: "ricca di presenze storiche ed architettoniche, ha mantenuto gran parte delle sue caratteristiche ambientali grazie ad un contenuto sviluppo urbanistico e demografico e soprattutto per essere stato, solo marginalmente, interessato dall'industrializzazione degli anni '50 e '60", scriveva in un articolo Leonardo Romagnoli, assessore all'Ambiente al Comune di Borgo San Lorenzo. "Questa marginalità, che nel passato veniva considerata un elemento negativo, ha permesso invece di pensare in modo diverso al futuro del territorio, visto in funzione di una valorizzazione delle proprie caratteristiche ambientali, culturali e produttive, capaci di coniugare occupazione e qualità della vita".

Girolamo Dell'Olio, presidente dell'associazione Idra, è venuto a raccontare come hanno vissuto loro l'alta velocità, è venuto a mettere in guardia su tutti i trabocchetti che ci potranno essere, in una fase

molto delicata. L'Idra di Lerna, è un mostro della mitologia, il più forte e inquietante. In un corpo di drago, sette teste, artigli letali e una potentissima coda. Combatterla era impossibile, secondo la leggenda, dal punto dove sgorgava il sangue di una testa recisa, immediatamente ne nasceva un'altra. Il nome dell'associazione non è stato scelto a caso. Chi è Idra? Gli aderenti ci tengono a precisare che si trova molto, molto, lontano dal Palazzo e non ha finanziamenti pubblici o sponsorizzazioni commerciali. È un'associazione di cittadini cattivi, perché credono e si battono per la legalità, la trasparenza, il buon governo della cosa pubblica. Per il diritto alla salute e all'ambiente. Il professor Girolamo Dell'Olio ha una verve da toscano, non risparmia niente e nessuno. Neppure se stesso. E infatti dopo aver raccontato di progetti insufficienti, aspettative disattese, cantieri chiusi dalla magistratura, inquinamento da rumori e polveri, si chiede se come associazione hanno fatto abbastanza. "Sono scomparse le fonti di approvvigionamento delle acque, i costi dell'opera saliti da 2100 a 8150 miliardi, con una prospettiva di un aumento ancora del 30 per cento". I dati e i disastri sono sotto gli occhi di tutti. La madre di tutte le domande a questo punto è: "cosa bisogna fare per far capire che cosa sta succedendo? per convincere gli indecisi? quelli che stanno sempre a guardare?" Girolamo Dell'Olio spiega di aver cambiato, in un primo tempo, anche il nome del comitato, perché forse poteva essere visto con un taglio troppo estremista, sempre e solo *contro*. È un problema che investe ogni gruppo, ogni associazione che fa politica sul territorio. Diciamolo: riusciamo a essere fortemente antipatici. Con quella presunzione che ci fa appropriare di tutto, anche dell'ambiente. Saputelli e noiosi, portatori di verità rivelate, senza la capacità di coltivare il senso della misura e anche quello del ridicolo. Per fortuna Claudio Cancelli alza le quotazioni. Spiccato accento fiorentino, docente al Politecnico e presidente del comitato Habitat, da anni consulente tecnico in Comunità montana, ha fascino e simpatia da vendere. Ascoltare da lui, le cose più nefaste che possono succedere in Valle di Susa, è comunque un piacere. "L'alta velocità ferroviaria" - racconta - "è nata a metà degli anni '80 in sede politica. Gli ingegneri dell'Ansaldo, a cui un paio di anni prima era stato affidato il compito di disegnare, per il settore ferrovia, il Piano Generale dei Trasporti, non l'avevano prevista. In questa prima anomalia si trova il segno dell'intera vicenda. È il ministro Signorile a introdurre il progetto nel Piano. Al tavolo siedono personaggi come Emo Danesi e Publio Fiori. In quel periodo presidente delle Ferrovie è per la prima volta da quan-

do l'ente è stato creato, un politico, il democristiano Ligato. Nonostante la felice partenza, il progetto passa per fasi alterne. Ligato in particolare ha qualche problema con le 'lenzuola d'oro' e si dimette, prima di essere ucciso in una resa dei conti in Calabria. Probabilmente per ragioni di immagine, viene nominato un commissario esterno, nella persona di Schimberni, di provenienza Montedison. Con grande sorpresa di chi lo aveva nominato, Schimberni ha la mania di fare i conti. Cancella l'alta velocità. Il nuovo ministro Bernini, cancella Schimberni. E finalmente con Necci sul ponte di comando delle Fs, l'operazione parte nel 1988. Per gestire l'operazione viene costituita la società Tav in cui le Fs entrano come soci di minoranza, essendo ufficialmente la maggioranza in mano ai privati". Alla domanda, chi paga? Viene risposto che la spesa per la costruzione di tutta l'opera sarà a carico dei privati, ma non ci crede nessuno. Poi viene detto che lo Stato sosterrà il 40% degli oneri a fondo perduto, si farà garante presso le banche e si accollerà l'interesse sui mutui. Verranno inoltre ripianate le perdite di esercizio qualora il traffico dovesse risultare scarso. Dunque gli imprenditori privati useranno risorse pubbliche al riparo da ogni rischio. Il costo totale negli anni '90 - '92 viene presentato con una cifra che oscilla fra i 30.000 e i 40.000 miliardi. In realtà a tutti è chiaro che sarà un salto al buio. In questi anni Cancelli non si è mai trattenuto né morsicato la lingua: "A questo imponente schieramento, concorrono i grandi gruppi economici e finanziari, i partiti politici, i sindacati confederali, la delinquenza organizzata, non vorrei generalizzare troppo, ma l'affare del secolo ha caratteristiche troppo illuminanti perché uno non si faccia delle opinioni. Fioriscono nuove figure professionali, società e istituti di ricerca privati. Prodi, nominato garante per l'Alta Velocità, aveva fondato Nomisma che riceverà l'incarico di studiare l'impatto socio economico. Una signora di nome Agnelli, la quale sa di treni più o meno quello che io so di sanscrito, entra nel comitato che deve studiare il difficilissimo problema dei nodi ferroviari. Sui così detti potenti forti non credo ci sia molto da dire, il loro ruolo è del tutto evidente. Mi limito a notare che tangentopoli non li ha affatto danneggiati, al di là di qualche condanna ininfluente. Anzi, nel generale sconquasso della politica, sono arrivati nei posti di comando direttamente i loro uomini. I partiti, con la stagione delle inchieste hanno subito qualche sconquasso ma hanno conservato un forte potere contrattuale. Rappresentano infatti un anello fondamentale del processo di appropriazione, poiché controllano il meccanismo elettorale. Hanno quindi

in ultima analisi, le mani sul rubinetto del denaro pubblico. Si potrebbe andare avanti con nomi e cognomi. Se qualcuno non ha ancora capito, non capirà mai. È che non vuol capire”.

Dunque tutto è pronto, anche la nostra valle sarà un territorio da spianare. “La Valle di Susa muore, non è in grado di sopportare altre infrastrutture”, viene scritto sui giornali locali, sulle pubblicazioni distribuite. La valle muore, la valle muore.

2 novembre 2001

Prepariamoci allora a questa morte. I servizi cimiteriali cambiano, da paese a paese, in valle è ancora possibile essere sepolti nella terra. Per i loculi le cifre variano a seconda della loro posizione. Quelli in alto sono considerati più scomodi (per il cambio fiori), e quindi costano meno. Quelli centrali e bassi costano un qualcosina di più, ma si evita di cadere dalla scala. A Sant’Antonino non c’è più questa differenza, alti e bassi costano tutti uguale: 2.600.000 lire. Per la sepoltura in terra, per il momento è tutto esaurito, ma stanno predisponendo, costava sulle trecentomila, per il trentennale. C’è il campo comune che è gratis, sempre per 30 anni, ma non si possono costruire tombe e altarini. Diverso è per Chiusa S.Michele, il regolamento cimiteriale prevede il costo del terreno per costruire le tombe a 1.200.000 al mq. per i residenti, e 1.800.000 sempre al mq. per i non residenti. I loculi vanno da 3.000.000 per 50 anni e 2.000.000 per il trentennale. Si ha diritto alla sepoltura gratuita al campo comune, solo se si è residenti da 5 anni in Chiusa. Per completezza di informazioni va detto che il cimitero è in un posto molto bello, dalla chiesa lo si raggiunge attraverso una comoda e (d’estate) ombrosa stradina.

Nel caso si decidesse per Caprie, attualmente ci sono un po’ di problemi in via di soluzione. Nel piccolo paese di 1.800 abitanti, ci sono ben tre parrocchie: Novaretto, Caprie, e anche una nella frazione di Celle, a mille metri di altezza. Ogni parrocchia ha il suo piccolo cimitero. Tutti esauriti. La storia racconta che da sempre c’è una competizione fra Novaretto e Caprie. Per forza maggiore, attualmente è in uso un’antipatica procedura: i morti di Novaretto vengono seppelliti a Caprie. E non è bello. Un quarto cimitero è in costruzione esattamente a metà fra Novaretto e Caprie. Per ora tuttavia non ci sono loculi disponibili. Solo in terra, gratis. In compenso nessuno mette fretta. Ci si può fermare lì per tutto il tempo che si vuole. Anche a Susa non ci sono più loculi in vendita, il costo si aggira tra i due, tre milioni, dipende dalla posizione, più in alto, più esposta, più soleggiata, più nascosta.

I servizi cimiteriali delle grandi città non prevedono più tumulazioni nella terra. Bisognerà pensare ad un loculo, questi vengono dati in concessione per vent'anni, trenta, cinquanta... Ma se vogliamo il massimo (e del resto questa è una storia trans - frontaliera), bisogna pensare a Parigi, al famoso cimitero di Père - Lachaise, situato sulla collina che domina il *boulevard* de Ménilmontant, anticamente chiamato Le Champ - l'Evêque, il posto divenne nel 1626 proprietà dei Gesuiti che lo chiamarono Mont - Louis. I Gesuiti rimasero fino al 1782. Nel 1803, la proprietà fu comprata dalla città di Parigi per crearne un cimitero modello. Uno sforzo pubblicitario fu intrapreso per guadagnare i favori del cittadini. Per esempio il mausoleo di Abelardo e Eloisa fu costruito nel 1817. Si ampliò e passò dai 17 ettari ai 47 nel 1850. Il 28 maggio 1871, dopo una giornata di combattimenti nel cimitero, gli ultimi difensori della Comune furono fucilati contro il *Mur des Fédérés*. Ogni Primo maggio una commemorazione è celebrata davanti a questo muro.

È il più grande cimitero parigino, anche se non bisogna dimenticare il cimitero di Montparnasse. Il costo della concessione loculi varia a secondo degli anni: 2080 franchi per dieci anni, 6.340 per trenta e 9.735 franchi per 50 anni.

Fra alcuni dei personaggi celebri, sepolti a Père - Lachaise, ci sono: Balzac, Molière, Apollinaire, Chopin, Edith Piaf, Modigliani, Oscar Wilde, e molti altri. Naturalmente Jim Morrison, la cui tomba è visitata ancora oggi da fan che si fermano sul posto, a spinellare, mangiare, suonare, in suo onore.

Per la valle, non sarà una morte immediata, come un infarto, un incidente. Sarà una di quelle morti per malattia. Lunghe, sofferte. Quando c'è la condanna, i ricoveri in ospedale servono per rimandare di qualche tempo il momento finale. Servono soprattutto per rendersi conto esattamente a quale livello di aggressività è arrivata la malattia. Ogni controllo, ogni visita è un passo in avanti. Può capitare, per un periodo, di rimanere fermi alla stessa casella, il passo successivo può essere doppio.

Allo stesso modo i condannati alla pena capitale, attendono in carcere, nel braccio della morte. Con l'avanzare del tempo, ad ogni rifiuto della revisione del processo, della grazia, avanzano di cella in cella, fino ad arrivare nella zona più vicina alla stanza delle esecuzioni. Da un rapporto di Amnesty International si legge che sono 72 i paesi che hanno abolito la pena di morte per tutti i reati. 13 i paesi che l'hanno

abolita, salvo per i reati ritenuti eccezionali o quelli commessi in tempo di guerra. 21 i paesi che possono essere considerati abolizionisti di fatto perché non la eseguono più da oltre dieci anni. 89 i paesi che mantengono la pena di morte.

E non si muore una sola volta. Si muore tutte le volte che un compagno di strada, conosciuto nel percorso di sofferenza, ci lascia. La differenza sta nel fatto che la morte ci tocca anche profondamente, ma per pochi minuti, poi la vita ci riprende. Di solito attraverso una piccola banalità: la finestra che sbatte, il telefono che suona. Non è poi così spaventoso morire, lo è tutto quello che ci sta attorno, l'attesa, la fatica nel continuare a vivere occupandoci delle cose di sempre, facendo *finta* che questa scadenza non arrivi.

Della pena di morte spaventa, non tanto la cosa in sé, che un uomo venga ucciso, quello che fa inorridire è la legalità e la scientificità con la quale viene organizzato il rito. Paule Rougeau, da quattordici anni nel braccio della morte nel Texas scrive: "...nell'ultimo mese e mezzo hanno ammazzato cinque uomini. Uno di loro era il mio migliore amico. Ho sofferto così tanto che ancora adesso se ci penso sto male. Hanno confermato il mio caso e questo vuol dire che lo Stato fisserà una data di esecuzione molto presto". "Mi uccideranno in maggio", è anche il titolo del libro. Non è tanto la morte a spaventare, quanto la rappresentazione che i vivi fanno della morte.

Paula Allende, ha vissuto una lunga malattia, ha avuto tutto il tempo di pensare e di prepararsi, nel libro scritto da sua madre, detta le sue ultime volontà: "Non voglio rimanere imprigionata nel mio corpo. Liberata da esso potrò stare più vicina a coloro che amo, anche se fossero ai quattro angoli del pianeta. So che mi ricorderete e finché lo farete io sarò con voi. Voglio essere cremata e che le mie ceneri siano sparse nella natura, non voglio lapidi con il mio nome da nessuna parte, preferisco rimanere nel cuore dei miei cari e tornare alla terra. Ho dei risparmi, usateli per dare borse di studio a bambini che abbiano bisogno di studiare o di mangiare. Dividete le mie cose fra coloro che vogliono avere un ricordo, non c'è molto in realtà. Per favore non siate tristi".

Claudio Cancelli, presidente di Habitat, come molti suoi amici, non vuole la foto ceramica sulla sua tomba. Considera il suo testamento spirituale un testo pubblicato in Internet sul sito degli anarchici di Bologna; il Cancelli pensiero, naturalmente, è sull'opera faraonica Alta Velocità. Nel dicembre del '91, la Valle di Susa era ancora molto distante dall'ultima stanza, quella adibita per l'esecuzione, l'iniezione letale.

C'era ancora voglia di combattere la malattia, il fungo, il cancro, il cancro corticale. "A quel punto" ricorda Mario Cavargna: "decidiamo di affossare il Coordinamento delle associazioni ambientaliste per dare origine ad un gruppo aperto anche a chi milita in politica e fa l'amministratore. Non volevamo più ricadere nella vicenda dell'autostrada in cui siamo stati un gruppo forte ma senza capacità di mobilitazione: abbiamo creato Habitat, trovando in Cancelli il miglior ideatore e rappresentante che potevamo avere". Dunque viene fondato il Comitato Habitat. In quel periodo, Claudio Cancelli, in quanto docente del Politecnico, spesso gli capitava di accedere a documenti e informazioni che davano per scontato il progetto dell'alta velocità in Valle di Susa. "Ne abbiamo chiacchierato una sera a casa mia con qualche amico, ricordo Tartaglia, Giorno, Beppe Sergi, Pasquale Cavaliere, mi pare Mauro Rubella, che in quel periodo seguiva l'elettrodotto... Non ricordo chi altri c'era e neppure perché altri mancassero, ma era una cosa così, informale. Stava diventando chiaro a tutti che dovevamo attrezzarci con qualche organismo che ci rappresentasse". Del resto, la controparte, stava utilizzando tutto ciò che era disponibile a fare da cassa di risonanza, per descrivere un progetto mirabolante: veste progressista, ecologicamente perfetto perché si trattava di treni. Qualche anno prima, il 31 marzo 1990, c'era stato un convegno del Rotary a Bardonecchia su sviluppo e comunicazioni: la Valle di Susa verso il Delfinato e la Savoia. Due parole sul Rotary? No.

16 marzo 1992, nuovo convegno del Rotary ad Avigliana, si esamina il futuro della valle. Per non essere da meno il 30 maggio 1992 convegno a Susa, Villa San Pietro, promosso dal Lyons Club, sempre per esaminare il nuovo progetto. Due parole sul Lyons Club? No.

Conferenza stampa a Condove, sala consigliare ore 10. Alla presenza del sindaco Massimo Maffiodo, Cancelli, Tartaglia e Algostino, tutti docenti del Politecnico di Torino, spiegano il nuovo progetto alta velocità ferroviaria. Viene definita un'opera gigantesca, faraonica, che in effetti non avrà una relazione con il suo effettivo uso.

Scriverà Angelo Tartaglia su *Dialogo in Valle* il 16 giugno '92: "Quando una qualsiasi grande opera viene proposta (si tratti di un'autostrada, di uno stadio, di un sottopasso, di una ferrovia ad alta velocità, di un depuratore, di un ospedale o di qualsiasi altra cosa) quanto pesa, fra le motivazioni dell'opera, l'opera in sé? In altre parole, non sarà qualche volta più importante fare qualcosa piuttosto che chiedersi a cosa serve quello che si fa? Dopotutto il nostro sistema politico parassitario si alimenta attraverso il flusso di denaro pubblico che

tiene aperti i cantieri, quale che sia la natura del cantiere". E ancora: "...La Valle di Susa, travolta in apparenza da una valanga di miliardi per grandi infrastrutture in via di realizzazione o che qualcuno vorrebbe realizzare, senza che sia stato mai possibile vedere seri calcoli costi/benefici, né razionali valutazioni sulla finalità degli interventi. Alla fine la valle diverrebbe (e sta diventando), una sorta di corridoio di ferro, cemento e tralicci in nome di nebulosissimi interessi superiori e di ben più concreti interessi politici economici parassitari".

In quel periodo Angelo Tartaglia e Claudio Cancelli lavorano insieme come periti di parte civile, messi a disposizione dal Consiglio di Amministrazione del Politecnico di Torino, per l'Associazione parenti delle vittime di Ustica.

Seconda settimana di dicembre 1991, al cinema di Condove viene presentato il Comitato Habitat: una sessantina di persone tra tecnici, medici, professionisti, operai, docenti del Politecnico, sindaci e amministratori della valle. Tra questi, Claudio Giorno il cui ruolo in questa storia è stato di primissimo piano. Tra altri anche una certa Mercedes Bresso che diventerà presto famosa in altre sedi.

Non è un caso che l'assemblea di Habitat si sia svolta a Condove, paese a metà valle, diventato un punto di riferimento per tutti, non solo per la sua posizione geografica, addossato alla montagna, soleggiato. Condove non è tagliato in mezzo come altri paesi dalla ferrovia e neppure da strade statali, punto di ritrovo per le sue piazze, per il suo cinema, ma soprattutto per la lungimiranza dei suoi amministratori. Bisogna andare un po' indietro. 1975, Massimo Maffiodo aveva trent'anni (quel Maffiodo che in seguito troviamo come presidente della Comunità montana, consigliere provinciale ecc), iscritto al Pci, vince le elezioni e diventa sindaco. Da quel momento lo farà per vent'anni, dividendosi sempre con i turni in fabbrica alla Monce. Anche gli altri assessori erano giovani, e di belle speranze. "Ad un certo punto" - racconta Piero Midellino - "abbiamo saputo, grazie anche al mio lavoro di geometra, che il cinema stava per essere chiuso, abbandonato e trasformato in un magazzino edile, io avevo 29 anni. Abbiamo convinto l'amministrazione ad acquistare l'edificio e tutti insieme abbiamo costruito la creatura che potesse gestirlo". Certo, fu un atto coraggioso, naturalmente ci furono anche le critiche da parte di chi sosteneva che in un paese piccolo, le spese prioritarie dovevano essere fognature e strade, più che un investimento nella cultura. L'11 giugno del '77 si costituisce con atto notarile l'associazione che viene chiamata Gruppo 33. Numero perfetto, gli anni di Cristo ed

altre analogie. A trovare il nome fu Giovanni Falco, fra i soci fondatori Andrea Galli, Danilo Ghia, Alberto Perino, Giancarlo Listello, i fratelli Oglino, Luciano Guerrini il farmacista, Clara Solara figlia di Mario, Aurora Tabone moglie di Suriani e tanti altri. Per presentare tutti l'elenco sarebbe lungo, anche perché in valle si usa ancora, accanto ad ogni nome, fare la storia. *A resterà el fieul ed la cugnà ed la cusin - a*. Tanto per avere sempre sottomano il quadro storico.

Presidente di Habitat viene eletto Cancelli, segretario Giorno. Mario Cavargna si occuperà di coordinare i gruppi di lavoro, Rubella, Giorgio Vair, Claudio Chiaberge, Elisio Croce, i rapporti con gli enti locali. Massimo Molinero e Alberto Santel gli aspetti legali e istituzionali. Alberto Perino si occuperà degli aspetti finanziari, Cotterchio sarà il tesoriere, l'elenco continua, lungo, preciso.

Durante l'assemblea viene ribadita l'assurdità del progetto: "I treni Alta Velocità, sono treni passeggeri che si spingono al limite della tecnologia ferroviaria, pagandone, poiché i miracoli sono rari, il prezzo relativo: una linea interamente nuova, con modifiche delle caratteristiche geometriche dei binari e una diversa alimentazione, un costo di manutenzione e di ammortamento all'incirca triplicato, rispetto a quello delle linee convenzionali. In termini economici l'investimento può tuttavia risultare conveniente quando un numero sufficientemente alto di passeggeri, tra 30 e 50 mila al giorno, tanto per dare dei numeri, sia disposto a pagare il relativo biglietto. Fatti i conti, risulta che questo è possibile quando si hanno città di qualche milione di abitanti, poste ad una distanza compresa tra 300 e 500 km, e con una pianura in mezzo, possibilmente poco abitata. Si tratta del caso della Parigi - Lione, la cui realizzazione viene considerata un successo commerciale. Si tratta anche della maggior parte delle linee costruite in Francia e Germania. Una notevole eccezione è rappresentata dal collegamento Parigi - Londra; il destino ha voluto che qui si trovasse in mezzo non solo della pianura, ma anche un braccio di mare. Il problema è stato tuttavia risolto con il tunnel della Manica". Claudio Cancelli può andare avanti per ore, non vola mosca. "Seppure tagliato con l'accetta" - continua - "questo schema permette di capire per quale motivo le linee ad alta velocità siano state costruite in Francia, in Germania e nei Paesi Bassi, e non in Inghilterra, Svezia o in Svizzera, sebbene anche in questi paesi la possibilità di costruirne sia stata presa in considerazione. Non serve a capire come mai si sia deciso di farla in Italia; in questo paese mancano tutte le condizioni favorevoli e si accumulano tutte quelle negative, per le caratteristiche

orografiche, la distribuzione e la densità degli abitanti, l'urbanizzazione diffusa ecc. E infatti, proprio per questi motivi nessun tecnico ferroviario l'aveva presa in considerazione, prima che apparisse la società Tav. In Italia ci si era orientati su un criterio diverso per rendere più veloci i collegamenti, ed era stata sviluppata, prima che in altri Paesi, la tecnica dei treni ad assetto variabile: i pendolini. Con questi treni si potevano raggiungere velocità attorno ai 200 Km/h e ridurre i tempi di percorrenza di circa il 30%, senza dover costruire nuove linee. Che per guadagnare ancora qualche minuto, una decina tra Milano e Roma, ci si lanciasse in un investimento dell'ordine dei 100 mila miliardi, sembrava incredibile. Invece è accaduto".

Intanto i "grandi" si erano mossi alla svelta. Il sindaco di Lione Michel Noir, corre a Torino (settembre del '90) poi è la volta di Zanone, sindaco di Torino che va a stringere la mano al sindaco di Lione (aprile '91). Ogni volta si firmano protocolli, ogni volta escono articoli sui giornali. Il messaggio che viene trasmesso è sempre lo stesso: "È fatta, ormai è fatta".

I giornali locali, per buona parte del 1991, titolano, rimarcando il fatto che i politici e amministratori della valle sono completamente all'oscuro di ogni progetto: "Silenzio sul Tgv". "Fra i nostri politici nessuno ne sa niente" e così via. Il Consiglio della Comunità montana affronta l'argomento. Di fatto tutti hanno saputo dell'opera dai quotidiani. Un bell'inizio. Vengono richiesti incontri con Brizio e con il sindaco di Torino. Intanto i giornali continuano la loro opera di informazione e spesso su *La Stampa* ci sono cartine della valle con un tracciato ipotizzato... Si viene a sapere che si sono già mosse le banche. L'Istituto San Paolo ha sottoscritto un accordo con il Crédit Local de France, per finanziare gli studi preliminari dell'opera...

La Valsusa il 24 ottobre '91 per dare notizie è costretta a usare una cartina pubblicata dal *Corriere della Sera* (almeno loro sanno qualcosa). Brizio si esalta, rilascia interviste: "Sarà un'opera grandiosa, un capolavoro della tecnologia, il tunnel più lungo del mondo". In Valle di Susa non ne sanno nulla.

Sempre in prima, sulla stessa pagina, un trafiletto ricorda ancora una volta la storia degli operai delle acciaierie Assa di Susa. Il titolo è consona a molti argomenti: "L'ultimo insulto". Leggendo si viene a sapere che l'ufficio regionale del Ministero del lavoro, in data 14 ottobre, ha ritenuto di non dover dare seguito ulteriore alle richieste di proroghe per la disoccupazione speciale dei dipendenti. Da settembre, gli operai dell'Assa, sono liberi di arrangiarsi. "Dopo il licenziamento" -

scrive Giorgio Brezzo - "è giunto quindi l'ultimo schiaffo, anzi un vero e proprio insulto. Già la disoccupazione speciale non era una meraviglia, indennità rinnovabili che vanno avanti di sei mesi in sei mesi, ma almeno era una speranza. È finita la musica, i suonatori se ne sono andati. Sono rimasti solo i suonati". L'articolo prosegue ricordando le traversie della fabbrica, fino agli ultimi padroni, il gruppo friulano Cividale, che non hanno mai brillato per voler rilanciare l'Assa, anzi, l'hanno spremuta come una rapa. Vengono ricordate le promesse, i consigli comunali aperti, la mobilitazione generale. "Sono tutti lungimiranti quando si tratta dello sviluppo futuro, dell'autostrada, dei treni, dell'Europa. Ma sono tutti più disattenti o incapaci di incidere quando si tratta di persone". Le Acciaierie Segusine, Società Anonima Assa, vengono fondate nel 1924, alcuni industriali decisero di impiantare un laminatoio. All'inizio la fabbrica si chiamò Filut, fabbrica italiana lime e utensili. Nel '30 nacque la sigla Assa e si impose sul mercato. Susa si espanse grazie anche a questa attività. Nel 1941 i dipendenti erano 1200.

"Un giorno, apro il giornale e leggo che Zanone, sindaco di Torino aveva sottoscritto un protocollo di intesa per la costruzione della nuova linea ad alta velocità in Valle di Susa. L'ho saputo così, per caso". Presidente della Comunità montana dal '92 al 1999, Luciano Frigieri sindaco di Caselette, riesce ad indignarsi ancora adesso: "Noi eravamo assolutamente all'oscuro di tutto. Immediatamente abbiamo spedito dei telegrammi, chiesto incontri, nessuno ha risposto. Allora abbiamo cominciato ad agitarci con i giornali dicendo che non sapevamo nulla. Ero molto perplesso, anche moralmente, mi chiedo: che cosa ci sto a fare qui? Ho verificato se c'era unanimità in giunta e devo dire che in tutte le giunte che ho presieduto su questo argomento c'è sempre stata massima unità. Il metodo che hanno usato con noi, ma credo anche con tutto il resto d'Italia, è stato quello di aver completamente ignorato le istituzioni locali. Quando sento che il presidente della Provincia o della Regione, si lamentano, perché sono scavalcati o ignorati dal governo centrale, gli ricordo che loro hanno fatto esattamente la stessa cosa con noi. Questo è il primo punto di tutta questa vicenda. Il secondo, è la facilità con la quale le forze politiche hanno espresso un giudizio sull'opera senza preoccuparsi di conoscere i problemi. Un asservimento completo della politica verso gli industriali. Lo dico proprio chiarissimo. In uno stato di diritto non devono essere gli industriali a guidare le danze, con tutto il rispetto che ho verso il mondo imprenditoriale, ma, ognuno al suo posto, qui

non ci siamo. Certo la colpa è dei politici, manca completamente una opposizione. Tutto è appiattito, ma non è così. Esistono ancora gli operai, non sono spariti, chi apre l'ombrello a loro? Nessuno, sì, Bertinotti. Nel bene e nel male, tutta la storia dell'elettrodotto è servita, non abbiamo perso tempo, siamo partiti subito ai primi segnali, eravamo caldi”.

Caccia al tracciato. 25 gennaio 1991, *Luna Nuova*. Con il protocollo di intesa firmato tra Regione e il commissario delle Ferrovie Necci, il meccanismo si è innescato. Da Torino a Lione correranno binari per 252 chilometri con un tunnel sotto le Alpi di 54 chilometri. Non si conosce il percorso. I sindaci, amministratori, il presidente della Comunità montana, all'oscuro di tutto. Tutti spingono sull'acceleratore.

Il Ministro dei Trasporti Bernini, Necci, Brizio, e Pininfarina, si sono incontrati il 18 novembre '91 e hanno firmato un protocollo di intesa... Alcuni mesi prima, il 12 luglio '91, Charles Millon presidente del Consiglio Regionale di Rhône Alpes, Gian Paolo Brizio e Sergio Pininfarina, presidente della Confindustria, hanno firmato a Lione un protocollo d'intesa. Il 7 agosto 1991 firmati i contratti tra Ferrovie, Iri, Eni e Fiat. L'importante è firmare, firmare e apparire con grossi titoli sui giornali. “L'affrontare questi temi in modo critico, non promuove immagine, non produce affari, non procura consensi interessati” - scrivono sul *Bollettino* della Regione Piemonte, i consiglieri di Democrazia Proletaria Piergiorgio Maggiorotti e Rosario Ragusa - “...non siamo più ai soliti appaltini, qui la torta è grossa, accontenta molti...”. L'articolo si conclude citando una intervista de *Il Manifesto* del 31 agosto '91 dove l'onorevole Luigi Preti si toglie un po' di sassolini dalle scarpe e ipotizza come sia stato possibile mettere d'accordo tutti, “avvicinandoli nelle dovute maniere”, i partiti e i sindacati, lasciando da parte la vecchia dirigenza e attribuendo posti di comando e consulenze a persone esterne, naturalmente pagatissime. Tutti contenti, dalla Fiat che ha già ottenuto appalti per miliardi, al presidente dell'Iri Franco Nobili e perfino le cooperative rosse della Toscana e dell'Emilia, prenotate per la costruzione della nuova tratta tra Bologna e Firenze.

Il 23 settembre 1991, la Giunta Regionale del Piemonte approva il programma di lavoro per lo Studio per l'inserimento nel territorio della Valle di Susa del collegamento ad alta velocità Torino - Lione, e delibera di affidare l'incarico per la realizzazione alla società Stef. Lo studio avrebbe dovuto essere pronto sei mesi dopo. Riferendosi

alla legge 241 del codice penale, articoli 22, 23, 24, il comitato Habitat, il 28 aprile del '92 fa richiesta per avere copia di tutti i documenti ed elaborati grafici circa le ipotesi di progetto per il potenziamento della linea ferroviaria alta velocità. Nessuna risposta. Parte un esposto dove viene fatto presente che sin dalla primavera, su organi di stampa e in convegni, come quello del Lyons Club a Susa, venivano presentate ipotesi di progetto sicuramente tratte dallo studio.

In realtà, motivi per tenere alta l'adrenalina ce n'era più di uno. L'esposto va scritto bene: avanti e indietro, a grandi passi misurando la stanza, il balcone, il cortile. La Sifat, società a suo tempo costituita per la costruzione dell'autostrada in valle, aspirava a proporsi come promotore della costruzione della nuova linea. Per poter partecipare alla torta, aveva in tutta fretta modificato il proprio oggetto sociale, estendendolo sino a comprendere anche la costruzione e la gestione delle linee ferroviarie e aumentando il proprio capitale, da 25 a 100 miliardi di lire. L'Anas, con partecipazione maggioritaria alla Sifat, insieme alla Regione Piemonte, la Provincia e il comune di Torino, sottoscrivono l'aumento di capitale.

L'esposto, va elaborato prima nella testa, per giorni, a grandi passi, avanti e indietro a masticare tutte le informazioni. Come tabacco forte, va tenuto in bocca per spremere bene tutto il suo sapore, prima di sputarlo fuori: "...Occorre ancora precisare come i posti di consigliere di amministrazione della Sifat, appaiono rigorosamente suddivisi in ragione ed in proporzione dell'appartenenza dei partiti politici, nonché come, ora, dopo avere deliberato gli ultimi rilevanti aumenti di capitale, gli Enti locali, non essendo in grado di sottoscriverli, siano propensi a cedere le proprie quote di partecipazione a non bene precisati privati...". L'esposto è lungo, meticoloso, ce n'è per tutti. Massimo Molinero anche questa volta ci ha messo tutto se stesso nel calibrare l'indignazione e censurare le parolacce. L'ultima parte dello scritto riguarda la presenza del presidente della Regione nel comitato di promozione per un'opera che ancora deve essere deciso se verrà fatta.

Il comitato era stato costituito qualche tempo prima da istituzioni pubbliche e private. Ne dà notizia *La Stampa* il 16 marzo 1990. Il comitato è composto dal sindaco di Torino, dal presidente della Regione, rappresentanti imprenditoriali... negli anni i nomi cambiano. Una di quelle notizie che passano così sui giornali. Giornali che uno legge mentre va al lavoro, oppure prima di coricarsi, spesso con la testa da altre parti. Si sfoglia, una due, tre pagine, leggendo i titoli grossi, a volte solo per poter dire di non averlo comperato invano.

La stanchezza, la fretta, hanno il sopravvento. Come si fa a seguire tutto? L'associazione, che promuove il comitato alta velocità, viene fondata il 13 dicembre 1990, davanti al notaio Marocco. Ne faranno parte Regione Piemonte, Comune di Torino, le Tecnocity, la Federpiemonte. Lo statuto non è dissimile da quelli delle Pro Loco, infatti all'articolo 3 si legge che l'associazione non avrà scopo di lucro, deve limitarsi a promuovere un affare da 40 - 50 mila miliardi.

Si legge dall'esposto: "...Non v'è dubbio, ritengono gli esponenti, che siffatto comitato, privo, formalmente di qualsiasi competenza istituzionale, si proponga di operare come lobby, con lo scopo di indirizzare e coordinare le scelte degli Enti istituzionalmente preposti verso lo scopo prefissato; né vi è dubbio che i singoli componenti dello stesso, ivi compresi i rappresentanti di Enti pubblici, aderendovi siano impegnati a sostenere il progetto comune nelle rispettive sfere di attività; non pare, parimenti, dubitabile che la partecipazione al gruppo di pressione dei rappresentanti di gruppi industriali e finanziari sia indirizzata (né potrebbe essere diversamente) al conseguimento di fini di lucro, non esclusi quelli della aggiudicazione delle commesse, di rilevantissimo importo, per la realizzazione e la gestione dell'opera. Fino a quando la discrezionalità dell'azione amministrativa o, ancor di più, la libertà dell'azione politica, possono svilupparsi nella contiguità di grossi interessi economici senza superare la soglia dell'illiceità penale? Dove passa il discrimine fra la scelta politica non condivisa, la scelta discrezionale inopportuna o sbagliata, il malcostume moralmente censurabile e il reato? Questo limite è stato superato nel caso che si sottopone?". Lo firmano Cancelli, Giorno, Rubella il 2 ottobre 1992

Il 12 novembre '92 in Consiglio Regionale viene presentata una interrogazione urgente sull'operato del Presidente Brizio nella doppia funzione di Copresidente del Comitato Promotore Alta Velocità. Firmato dai consiglieri Gruppo Verdi: Walter Giuliano, Mario Miglio e Anna Segre. Tra gli altri punti, i firmatari si chiedono se il presidente "non ritenga opportuno coinvolgere sotto il profilo informativo le comunità locali, i loro rappresentanti e più in generale i cittadini di questa regione, sul progetto di alta velocità, in maniera che attraverso apposite consultazioni o referendum siano messe in grado di esprimere il proprio parere su un'opera di grande incidenza per il futuro della regione". E ancora: "... se visti anche i programmi del governo, il presidente non intenda sospendere l'intensa attività promozionale a favore dell'alta velocità, per dedicare le proprie energie ad altri argo-

menti prioritari per il Piemonte, quali ad esempio un efficiente sistema di trasporto pubblico regionale, un efficiente piano di smaltimento dei rifiuti, un'adeguata politica di valorizzazione delle risorse naturali e dell'agricoltura".

I progetti, i tracciati, continuano ed essere oggetti misteriosissimi, soprattutto per i valligiani, per i sindaci e gli amministratori.

Habitat vive di autofinanziamento. Gli ambientalisti possono anche risultare a volte spacca palle e antipatici ma su una cosa non possono essere attaccati: non fanno politica per fare soldi. Ai soci e a chiunque lo richieda, vengono spediti a casa bollettini di informazione. Poiché i bolli costano viene chiesto a tutti di fare una catena di Sant'Antonio (una volta tanto non a scopo di truffa), fotocopiare e spedire a tre conoscenti. Far passare un altro tipo di informazione è durissimo, a volte sembra impossibile. Dall'altra parte ci sono "solo" tutti i quotidiani nazionali e le televisioni, una roba da niente. In fondo agli stampati una indicazione: "ci troviamo tutti i giovedì, alle 21 al centro don Viglongo in via Buoizzi", naturalmente a Condove. In una lotta così impari tutto diventa importante, anche il posto dove ci si ritrova, un luogo dove non si paga affitto, riscaldato, visto che l'inverno da noi non è uno scherzo, un luogo di ritrovo per le associazioni. Gli amministratori di Condove anche in questo sono stati lungimiranti, hanno investito in risorse umane, dando la possibilità a tanti gruppi di volontariato di potersi trovare, dall'Aib, ai volontari della Croce Rossa, dall'Unitre, ai corsi teatrali, di potatura, di assistenza domiciliare, di fotografia, di cinema. Non è stato un caso che il Centro fosse dedicato a don Giuseppe Viglongo, fondatore del giornale *Dialogo in Valle*, prete scomodo, faceva parte del gruppo Nonviolento di Condove. "Ora la terra è più povera" - scrive Gigi Richetto ricordando l'amico - "ma è più ricco il cielo, quel cielo che lui ha avvicinato alla terra servendo l'uomo, combattendo alla frontiera per difenderne sempre la dignità". Uno che si inventava ogni genere di cose per stare in mezzo alla gente, negli anni Settanta. Per più di dieci anni, aveva organizzato un cineforum, ciclo di film a 16mm, nel salone sopra la bocciofila. Film e discussione, il tutto preparato rigorosamente con scheda critica. Il Gruppo 33, futuro gestore del cinema, nasce da lì. "Siamo tutti figli del cineforum di don Viglongo" - ricorda Piero Midellino - "Con lui abbiamo conosciuto Bergman, Pasolini. Quando abbiamo aperto il cinema, il don ci ha regalato il suo proiettore, uno dei primi film fu *La Recita* di Anghelopoulos, in lingua originale e poi Truffaut". Non erano in competizione con gli altri cinema della valle, che in quei periodi

davano: *Giovanna dalla coscia lunga*. Don muore il 22 maggio 1991, viene sepolto ad Asigliano Vercellese. Un anno dopo, il sindaco di Condove, Maffiodo, gli amici di *Dialogo in Valle*, gli amici del cineforum, del paese, partono per depositare una targa sulla sua tomba. "A don Giuseppe Viglongo, che ha saputo avvicinare la terra al cielo". Al centro don Viglongo per anni, ogni giovedì, i soci di Habitat si incontravano. A volte in tanti, a volte in pochi. L'importante è sempre tenere acceso il cerino, e Giovanni Benso e Franco Ruo Roch, in questi anni si sono scottati le dita a forza di essere presenti. Cardini del gruppo, fondamentali nella storia. Apolitici, apartitici, neppure tanto ambientalisti, Giovanni e Franco rappresentano le tante persone che in questi anni si sono avvicinate al problema dell'alta velocità, semplicemente perché hanno capito, proprio solo facendo due conti, che c'è qualcosa che non quadra in tutta la faccenda. O che quadra troppo. Il Partito Comunista, nel '91, dopo la Bolognina, dopo la svolta, diventa Pds. Nello stesso anno indice un referendum tra gli iscritti e simpatizzanti. Vengono montati dei gazebo nelle piazze. Il segretario di zona è Luigi Massa. Sostanzialmente viene chiesto un Sì (niente niente pilotato), alla proposta del treno veloce, legato a quattro condizioni: 1) deve trasportare anche le merci, per consentire la riduzione del traffico su gomma, 2) deve ridurre al minimo i danni all'ambiente, 3) l'attuale linea Torino Modane deve essere trasformata in metropolitana, un treno ogni ora, 4) una percentuale del finanziamento dell'opera deve essere assegnata agli Enti locali della valle per favorire lo sviluppo economico. "A queste condizioni, sei d'accordo con il passaggio del Tgv in valle?". Sì? No? Crocettare. Il referendum ha ottenuto un importante risultato: ancora adesso in molti se lo ricordano.

Il 30 maggio del 1992, in occasione del convegno organizzato a Susa dal Lyons Club viene distribuito un opuscolo dal titolo: *Alta velocità chi paga?*. La firma è di Habitat, gli interventi sono di Giorno e Tartaglia. "Ci troviamo di fronte una società mista, pubblico - privato, messa in piedi con un capitale sociale di 100 miliardi, per realizzare opere il cui onere viene oggi ipotizzato intorno ai 40.000 miliardi! Ma non è affatto insensato affermare che possa rivelarsi più che raddoppiato a consuntivo". La spesa per la costruzione dovrebbe essere a carico dei privati, ma da subito risulterà una mistificazione. Le Ferrovie, a cui verrà affidata la gestione delle linee, pagheranno sotto forma di affitto ai soci Tav, l'eventuale disavanzo di spesa, qualora gli utenti fossero meno del previsto; i soci Tav invece, utilizze-

ranno senza spesa alcune le linee già esistenti che verranno integrate nel progetto generale. "Si tratta della direttissima Firenze - Roma, un grazioso regalo" - ricorda Cancelli - "costruita vent'anni prima; il rimanente 60% doveva essere reperito dai privati. Ma nessuno presta cifre di decine di decine di migliaia di miliardi ad una società, la Tav che ha un capitale sociale così ridotto, perché manca qualsiasi garanzia di restituzione. Qui il colpo di genio, i soldi saranno dei privati, ma i loro interessi e la loro restituzione saranno garantiti integralmente dallo Stato, con una sottigliezza: che il pagamento degli interessi verrà messo in bilancio, ma la restituzione del capitale no. Il suo inizio verrà rimandato di una quindicina d'anni, in modo da non sfiorare i parametri di Maastricht. Chiamare privato questo finanziamento è un volgare gioco di parole".

C'è voluto tempo prima che il progetto Alta Velocità, venisse guardato con un certo sospetto dalla maggior parte dei valsusini. La parola treno di fatto ha un che di familiare, di positivo, di socialmente utile. I paesi della valle sono legati l'uno all'altro dal lungo nastro dei binari. I pendolari, per raggiungere il posto di lavoro prendono il treno per tutta una vita. Odore di caffè latte pronto sul tavolo, il vento spinge il rumore del passaggio a livello che chiude: *din din*, oltre le prime case vicino alla ferrovia. Di corsa, giù per le scale, in strada a spingere la *cinquecento*, diventata nel tempo una *Renault*, una *Fiat 127*, una *Panda*... E sempre il treno preso al volo.

Sui treni si intrecciano amicizie, nascono amori. Esiste tutta una rete di rapporti sociali. Si sta vicini stretti stretti nello scompartimento, tutti insieme per tenersi caldo a vicenda, quando il riscaldamento non funziona. Intirizziti, sotto la pensilina, si battono i piedi, quando viene annunciato il solito ritardo. C'è sempre qualcuno che conosce una barzelletta e che insiste per raccontarla, d'inverno come d'estate, quando il vagone si trasforma in una sauna.

È il 25 maggio 1854 quando viene inaugurata la Torino - Susa, la linea è lunga 54 km. Fu costruita dalla società inglese Jakson Brassey ed Henfrey. I lavori non presentano particolari difficoltà e si concludono in due anni. A metà dell'800 i ferrovieri non costituiscono ancora una categoria forte, lo diventano quando verrà costruito il tratto internazionale Bussoleno - Modane. La linea viene attivata il 16 ottobre 1871. Con il potenziamento dell'impianto ferroviario, i ferrovieri diventano per dimensioni numeriche e peso economico la categoria chiave, in grado di mettere in campo una grossa contrattualità. Il 1° luglio del 1905 il sistema ferroviario italiano viene nazionalizzato,

nello stesso anno i ferrovieri sono protagonisti di un importante sciopero. Nel 1912 la trazione a vapore, sulla tratta Bussoleno - Modane, viene sostituita con quella elettrica.

Ottobre 1992. A distanza di pochi giorni ben due nuovi convegni, sempre per spiegare i benefici del mirabolante progetto. Il primo organizzato a Susa a Villa San Pietro dalla Regione Piemonte e dalla Sitaf. Il secondo a Torino organizzato dal comitato promotore alta velocità: Pininfarina e Brizio. Pininfarina ribadisce ancora una volta che la costruzione della linea risponde ad un interesse generale (il suo?), che soverchia le preoccupazioni locali (pininfarina carrozzerà i locomotori Etr 500 dell'Alta Velocità). In altre parole, i danni al territorio e alla popolazione vanno considerati in una logica che li subordina all'interesse collettivo.

11 dicembre, ancora un convegno questa volta organizzato dal gruppo provinciale del Pds ad Alpignano, il titolo: "Alta velocità a quale stazione andiamo?". Tra i presenti anche Vito Bonsignore sottosegretario al Bilancio, il quale tranquillizza sui finanziamenti, e Gorzegno direttore del Compartimento FS di Torino, il quale tranquillizza sulla riuscita. Marcello Vindigni, consulente Sitaf, Pds, caldeggia la soluzione della linea completamente interrata cara al partito. Vengono fatte anche delle ipotesi sul ridisegnare la geografia della valle, nei luoghi direttamente interessati al transito.

Quell'anno le castagne di Villar Focchiardo avevano raggiunto il peso di grammi 1324, le prime cinquanta pesate, 1320, le seconde e 1308 il terzo gruppo classificato. La trentunesima sagra aveva inaugurato per la prima volta una struttura coperta, presenti più di cento coltivatori. Habitat decide di rendere noti alcuni studi sui danni provocati dall'inquinamento acustico. Danni che hanno provocato forti proteste dove esiste l'alta velocità. Il completamento della Tokio - Narita fu interrotto nel 1973 per motivi di insostenibile inquinamento acustico. In Francia, nella Val Lamartien, agitazioni e proteste durano da dieci anni. Cancelli fa presente che una linea in una valle incassata tra pareti di roccia, riprodurrebbe il problema esasperandolo.

Operazione rumore: bardati con cappelli e guanti, alcune staffette di ambientalisti si predispongono lungo i binari, in punti strategici per iniziare le misurazioni del passaggio dei treni. Appuntamento per le sei di sera, rigorosamente dopo il lavoro, con strumenti sofisticati e assistenza di professoroni del Politecnico di Torino. I nostri, si apprestano a rilevare il rumore dei treni. L'aria è gelida.

Non esistevano ancora i telefonini. Prima difficoltà trovarsi tutti al

posto giusto e all'ora stabilita. E c'era sempre qualcuno che non aveva capito e si trovava da un'altra parte, in altra stazione. Ritardo delle operazioni. Passaggio a livello di Condove, stazione di Borgone. Poi su per la strada di Villar Focchiardo, a misurare come si sente il treno a mezza costa. Divisi in gruppi. Un gruppo fa le cose per bene, l'altro se la dà a gambe per via dei cinghiali.

La domenica successiva, una gita fuori porta, tutti a Macon, in Francia, ancora a registrare il rumore del treno, questa volta quello dei Tgv. La campagna francese è deserta per chilometri e chilometri, il treno quasi non si sente arrivare, poi un sibilo fortissimo prende alle spalle.

Il 30 ottobre giunge inaspettato al movimento contro il Tav, un regalo da parte delle Ferrovie. Neppure una campagna pubblicitaria di miliardi, diecimila convegni, un volantaggio a tappeto, avrebbe potuto far capire meglio ai valsusini la politica delle FS. Un treno locale, diretto a Torino con i pendolari, viene instradato su un binario morto e lasciato lì per parecchio tempo. Tutto questo per permettere all'Etr 500, con a bordo Necci, tecnici e operatori dell'informazione di sfrecciare velocemente. I graditi ospiti delle ferrovie erano stati invitati per un pranzo di rappresentanza, poiché si correva il rischio che tutto si raffreddasse, dovevano transitare a tutta birra alla volta di Bardonecchia.

Puntuali, si abbattono sui giornali locali lettere di protesta. *Luna Nuova*, 6 novembre: "...alti papaveri romani con relativo codazzo di lobbysti e sindacalisti al seguito per sponsorizzare l'alta velocità". E ancora: "... siccome i Lor signori, non si fidano del loro costosissimo giocattolino, hanno fatto transitare al seguito un convoglio di sole due motrici per riportarli a casa in caso di guasto..." firmato, Alberto Perino. Un autogol pazzesco delle ferrovie, tanto che la rivista *Amico treno* ne pubblicherà le scuse: "non lo faremo più", dichiarano.

Ad attendere il passaggio del treno a Bussoleno c'era Nicoletta Dosio ed alcuni compagni: "Con noi avevamo uno striscione" - ricorda Nicoletta - "e fummo identificati dalla Polizia ferroviaria che non poté allontanarci perché avevamo acquistato alcuni biglietti per Susa, quindi eravamo passeggeri..."

Tempi duri per le Fs, un mese dopo ci sarà una grande manifestazione a Bussoleno per protestare contro la chiusura dell'officina riparazioni e lo smantellamento del Deposito ferroviario. Sabato 21 novembre, le saracinesche dei negozi di Bussoleno, un paese che è cresciuto con i ferrovieri, si sono abbassate in segno di protesta. Un grande corteo ha attraversato tutto il paese. Un corteo strano, con pochi slogan, fra i

partecipanti molte persone che non erano mai scese in piazza, e lo si capiva da come stavano nelle file della manifestazione. C'era soprattutto silenzio, come a ricordare che il paese sarebbe morto senza questo apporto dei ferrovieri. Le scuole chiuse per protesta, il gonfalone del comune di Bussoleno sfilava insieme a tutta la Giunta. In segno di solidarietà, anche i sindaci di altri paesi partecipano: San Giorio, Mompantero, Chianocco, Bruzolo, Meana. I vertici dei sindacati, sempre più capaci a sentire il polso della situazione, disertano.

“Il decollo economico di Bussoleno passa attraverso la prima industrializzazione ma il motore determinante dello sviluppo va individuato nella ferrovia”, scrivono Richetto e Sacco nel libro che ripercorre la storia del paese. Soprattutto negli anni Settanta, con le grandi assunzioni per concorsi nazionali, è iniziato il grande flusso migratorio verso il nord, e Bussoleno è stato il fulcro principale per la linea verso la Francia. Fino agli anni Ottanta i ferrovieri erano più di mille, considerando anche le loro famiglie costituivano il 25% dell'intera popolazione. La categoria, per anni ha rappresentato lo zoccolo duro del Partito Comunista.

Il 6 novembre 1992 a Torino viene organizzato un convegno dal titolo: “Politica, affari, mafia e massoneria”. Fra i relatori Angelo Tartaglia che esamina alcuni aspetti dell'alta velocità. “Esiste in Piemonte un comitato promotore di un collegamento ad alta velocità ferroviario tra Torino e Lione. Questo comitato promotore ha due copresidenti: uno è Sergio Pininfarina, già presidente della Confindustria, e l'altro è Gian Paolo Brizio che è presidente della giunta regionale. Ora il primo è il progettista del Pendolino, dunque se questo progetto venisse approvato egli sarebbe il destinatario di commesse importantissime; l'altro è un signore che per responsabilità istituzionale e per conto dello Stato, si troverebbe in sede locale a gestire o indirizzare e poi ad assegnare il denaro dello Stato a chi? All'altro presidente! Ma è una follia! È comprensibile che una lobby privata preme perché un'opera venga realizzata, ma che il potenziale destinatario del finanziamento e il potenziale interessato alla realizzazione dell'opera si associno, sia per promuovere l'opera stessa nei confronti dello Stato, sia per ottenere il finanziamento è una aberrazione”. Quattro giorni dopo il convegno, a Parigi viene firmata la prima intesa fra il Governo italiano e quello francese: è considerato prioritario il collegamento ferroviario ad alta velocità. L'accordo internazionale verrà firmato solo in gennaio, quando il lavoro del comitato di studio Fs - SnCF ultimerà il progetto di studio sui costi.

Finalmente il 12 dicembre alle ore 16, al Cinema Comunale di Condove, è in scena il rumore del Tgv. La foto dei giornali mostra una sala gremita. Il pubblico porta istintivamente le mani alle orecchie per ripararsi dal sibilo, penetrante, insopportabile. A relazionare sono alcuni docenti del Politecnico di Torino, il professor Alfredo Sacchi ordinario di acustica tecnica, Gianfranco Chiocchia ordinario di aerodinamica all'Università di Palermo e Claudio Cancelli nella duplice veste di presidente Habitat e ordinario di fluidodinamica. Viene spiegato come il rumore aerodinamico a partire dai 250 chilometri orari, predomina su quello meccanico dovuto al normale sferragliamento. Il raddoppio della velocità comporta che l'intensità acustica, rumore, emessa dal pantografo, cresca di 128 volte. Inoltre sotto il profilo dell'inquinamento acustico, il caso di un treno veloce che passi a quota elevata in una valle stretta incassata tra pareti di roccia quasi verticali, è la situazione peggiore, in assoluto, a cui si possa pensare.

Non fanno più rumore le notizie delle fabbriche in valle che stanno chiudendo: la Elcit ex mitica Magnadyne di Sant'Antonino vuole trasformare parte della sua area in un centro commerciale. Dei 130 dipendenti solo una settantina lavorano, gli altri in cassa integrazione. È ancora il dicembre del '92 quando *La Stampa* porta la notizia dei primi stanziamenti per l'opera. 3 miliardi di dollari per la Tav. Ad assicurarlo è Lorenzo Necci, che ha incontrato il presidente del *Crédit Lyonnais* Jean Yves Haberer. Il sostegno del *Crédit Lyonnais* non si limiterà al quadruplicamento delle linee tra Napoli e Milano e Torino - Venezia. Una banca ha agito come consulente e capofila internazionale delle Fs e del Tav su tutto il progetto, il presidente Yves ha confermato la fiducia del suo istituto nei programmi di sviluppo delle ferrovie italiane.

Tutto materiale sul quale lavorare.

Pioggia, neve, freddo, l'importante è uscire di casa, fare lo strappo dopo cena e uscire. E già questo non è cosa da poco. La luce al neon non rende giustizia alla bellezza dei soci Habitat, mette in risalto le occhiaie e la stanchezza. Ma le riunioni non sono più pallose come quando si doveva essere militanti per forza, sono piacevoli, incontri fra amici. Ognuno dice quello che pensa, ognuno tira fuori dalla tasca un ritaglio di giornale, una notizia avuta, orecchiata, da qualche parte. Le persone che partecipano agli incontri hanno storie diverse fra loro, provengono da percorsi diversi, e questo ha obbligato i *militanti* di professione ad abbandonare certi atteggiamenti fideistici, evitando di far prendere agli incontri, una piega politichese pesante, sostanzial-

mente noiosa. È perfino possibile ridere. C'è una grande vivacità e scambio di battute, chiunque può proporre una sua idea, senza la paura di essere guardato male. La controparte che vuole il Tav a tutti i costi, è talmente granitica, apparentemente intoccabile, che si può sperare solo nella buccia di banana.

Si decide di scrivere una lettera al Presidente della Repubblica Francese, in merito alle dichiarazioni di intenti italo - francesi, firmata a Parigi il 10 novembre '92. Nello scritto si invita a non prendere troppo in considerazione il consenso unanime all'opera, espresso dalla votazione in Consiglio Regionale con il voto favorevole anche del maggior partito di opposizione, il Pds: "...infatti, un partito unico degli affari ha reso irrilevante la distinzione tra maggioranza e opposizione. Che questo partito trasversale, tuttavia, rappresenti qualcosa più di se stesso o sia in grado di assicurare il consenso delle popolazioni, è cosa assai dubbia. La frattura, fra semplici cittadini e professionisti della politica, sta avanzando in Italia con il passo della catastrofe". Gli amici francesi vengono invitati ad analizzare la complessità della situazione, prima di imbarcarsi in una avventura lunga e difficile da gestire. In Valle di Susa ci sarà opposizione

Mentre ci siamo, viene deciso di scrivere una lettera anche al Ministro dei Trasporti francesi. Una lettera alla Regione Rhône - Alpes. La stessa cosa viene decisa per le banche, per il *Crédit Lyonnais* l'Istituto San Paolo, le banche tedesche. Se hanno intenzione di prestare dei soldi, devono farsi due conti, l'opera verrà ostacolata dalla popolazione, dunque ci saranno ritardi, i costi aumenteranno. Non ci furono discussioni sul che cosa scrivere, si discusse, per ore, se la lettera doveva essere tradotta in francese oppure no. Vinse Massimo: "I documenti vanno mandati in lingua originale". Le lettere giunsero a destinazione. Poco tempo dopo, dalla Francia, giunsero giornalisti, alcuni studenti borsisti, televisione, tutti inviati per cercare di capire che cosa stava succedendo.

"Sì, lo ricordo" - racconta Frigieri - "sono venuti a cercarmi i giornalisti della televisione francese, volevano sapere se era vero che qui c'era opposizione, ho confermato. Ho detto che non avevamo nessuna intenzione di stare fermi ad aspettare. Ho detto che ci tenevano all'oscuro di tutto e questa era più che una buona ragione per essere contro al progetto. Successivamente, alcuni amici mi hanno detto di aver visto la trasmissione. Abbiamo chiesto il duplicato della cassetta, ci hanno chiesto una cifra esagerata. Abbiamo lasciato perdere".

Si stava chiudendo un anno carico di notizie. Sui giornali si erano con-

sumati confronti e discussioni, a colpi di documenti; alcuni giornalisti si erano particolarmente distinti per aver preso a cuore lo "sviluppo" della Valle di Susa e il futuro economico di Sergio Pininfarina e compagni. Ad Habitat, a notte tarda, forse per stanchezza, la giornalista de *La Valsusa*, veniva chiamata da tutti per abbreviazione "Amc". "Il tono deciso, l'assenza del dubbio, l'ostinazione con cui da alcuni anni ci vengono precisati progetti e opinioni promozionali circa l'avvento del Tgv, (o Etr 500) in parallelo transito e pacifica coesistenza con i Tir, ci sembrano francamente eccessivi. Ma prima di urtare senza affatto volerlo la suscettibilità di chi dovesse riconoscersi in tale descrizione, vediamo di chiarire cosa si intende per eccessivo" e giù una sfilza di dati. Così scriveva in uno dei tanti articoli *Giorno*, e ancora: " Non sappiamo, oggi 11 ottobre, che cosa dirà a Susa l'assessore ai trasporti della Regione Piemonte Luciano Panella il 14 ottobre; sappiamo però che cosa ha detto il 3 ottobre in un convegno ad Arona". Dall'intervento di Panella: "sarà difficile far capire alla gente che si vogliono spendere 60 mila miliardi per consentire ai *businessman* di Lione di raggiungere in due ore Torino. Così com'è difficile far capire alla gente che la Regione deve finanziare l'aeroporto di Cuneo per trasferire dieci uomini di affari a Roma. È ora di finir-la! Questi sono i veri tagli! Se l'alta velocità si riduce a questo noi non riusciremo a spiegarlo alla gente e se non ci riusciremo la gente ci manderà a casa. Perché nessuno può permettersi, neppure la Fiat, di arrivare con quattro righe tirate in croce su una carta e pretendere che la Regione le approvi, perché "lei" deve vincere la concorrenza europea. Noi non accettiamo di discutere l'alta velocità a se stante senza discutere i collegamenti e le integrazioni con il resto del sistema dei trasporti". Gli argomenti erano forti, tuttavia, per chi aveva fatto una scelta di campo, non bastano per cambiare idea o avere dubbi. Amc, risponde dalle pagine del suo giornale: "Premetto che la mia suscettibilità non è per nulla urtata, ma dissento. Non credo di aver mai dato un taglio ossessivamente progressista al progetto dell'alta velocità, mi sono limitata a riportare..." ecc ecc. Naturalmente si scomodava la deontologia professionale. Anche Cancelli ci aveva provato a scrivere al direttore de *La Valsusa*, chiedendo par condicio fra i documenti inviati da Pininfarina e quelli inviati da Habitat: "*Questo opuscolo è stato distribuito a tutti i partecipanti al convegno, se avesse voluto dare notizia ai lettori delle considerazioni e dei dati qui contenuti, la redattrice del suo giornale avrebbe potuto farlo facilmente: poiché scrive articoli così brillanti immagino che sappia leggere*".

Un bel giorno la firma prestigiosa dal giornale sparisce. Quello che non furono capaci di fare gli ambientalisti, ci riuscì la *new age*. La Amc, in fondo aveva un cuore, anzi una forza interiore, che usava nei corsi di *Reiky*. Il settimanale cattolico non girò la testa dall'altra parte. Puntuale giunse il licenziamento.

Si stava chiudendo un anno pesante. Venerdì 13 novembre, *La Stampa* pubblicò con risalto l'arrivo di guai per la Sitaf. *La Repubblica* titolò a sua volta: "Bufera sull'autostrada del Frejus. Blitz della Finanza negli uffici della Sitaf". Sabato 14 venne data la notizia dell'arresto dell'ingegner Di Bella, direttore d'esercizio dell'autostrada. Per la verità, l'anno era iniziato con un fatto curioso. Venerdì 7 febbraio 1992, in Provincia, il consigliere Germano Tessari (area socialdemocratica), ex maresciallo dei carabinieri in pensione, aveva letto una interpellanza circa le gravi irregolarità negli appalti della Sitaf e del Frejus. Il giornalista Gianni Pacchiardo di *Luna Nuova*, senza mezzi termini aveva posto una domanda brutale a Claudio Giorno: "Ma allora questa Sitaf ha proprio comprato tutti?". C'erano voluti parecchi numeri di *Dialogo in Valle* per tentare di spiegare il perché e il per come gli ambientalisti da pochi mesi avevano deciso di stare all'interno della società autostradale, per controllare l'ultimo pezzo in costruzione, in particolare la galleria di Bussoleno. Alberto Santel, era stato scelto dal coordinamento delle associazioni ambientaliste (Italia Nostra, Lega Ambiente e Pro Natura), come esperto, per seguire i lavori. "Per qualificare in senso ambientale" - scrive Giorno su *Dialogo* - "la costruzione degli ultimi lotti di autostrada e la risistemazione del territorio della valle". Nella scheda di bilancio presentata sul giornale, alcuni interventi conclusivi: "Il risultato maggiore possiamo ritenere comunque sia quello della variante in galleria a Bussoleno, che significa anche la ridiscussione del sistema di ventilazione e di controllo degli inquinanti, per le altre gallerie dell'autostrada". E ancora: "...abbiamo ampiamente spiegato nel recente passato i motivi di questa svolta, crediamo di essere riusciti a giustificare quello che non a tutti pareva una scelta obbligata".

Franco Froio, socialista, amministratore delegato della Sitaf, presenta questa svolta in una intervista concessa a Pacchiardo per *Luna Nuova*: "Con gli ambientalisti si è costruito un rapporto corretto. Ci siamo incontrati, ci hanno chiesto alcune modifiche e le abbiamo fatte, volevano vedere l'impatto ambientale e glielo abbiamo mostrato. Insomma siamo passati da un rapporto di polemica sterile ad un confronto costruttivo". Alla domanda: 'a distanza di dieci anni c'è qualche cosa

che non farebbe più in valle?»: la risposta è precisa: “Sì, un’autostrada”. Froio conclude dicendo che quando una comunità locale non vuole un insediamento, non bisognerebbe farlo. “Noi siamo stati presi di mira in Valle di Susa ce ne hanno dette di tutti i colori, non hanno perso l’occasione di denunciarcì alla magistratura, dicendo addirittura che abbiamo portato la mafia”. L’articolo ha un titolo provocatorio. “Val Susa, futuro targato Sitaf”. Froio si allarga e proclama: “Nelle nostre mani tutte le scelte di sviluppo”. *Luna Nuova* il 23 febbraio 1993 titola: “Froio getta la spugna”. Non farà più l’amministratore delegato della Sitaf. Il 29 giugno: “Arrestato Froio direttore Sitaf. Avrebbe versato al Psi due milioni e mezzo di franchi svizzeri”. *La Valsusa* titola: “Froio. Arrestato da Mani Pulite”. Nel marzo 1995, tre anni dopo le denunce in Consiglio Provinciale, Tessari viene assunto alla Sitaf come responsabile per la sicurezza.

I primi mesi del 1993 sono caratterizzati da un *goal* messo a segno dal comitato Habitat. L’esposto presentato alla Procura ha incredibilmente smosso le acque. Il 7 aprile *La Repubblica* titola: “Brizio: fermi tutti, sono indagato”. L’articolo ha un attacco alto da giornata eccezionale: “Sono le nove del mattino, quando il procuratore capo della Repubblica Francesco Scardulla, varca l’ingresso di piazza Castello. E questa volta la bufera di mani pulite colpisce il più alto rappresentante del Piemonte, Gian Paolo Brizio, presidente della giunta di pentapartito. Ma Tangentopoli non c’entra: i reati contestati nell’avviso di garanzia che il procuratore capo ha consegnato ieri al Presidente della Regione, sono omissione e concorso in abuso di atti di ufficio. Ad insospettire i magistrati è un esposto firmato da tre ambientalisti di un comitato della Valsusa, Habitat. Dodici pagine in cui si contesta la violazione dell’articolo 328 del codice penale”. La bufera scatenata da una piccola violazione della legge sulla trasparenza degli atti amministrativi, apre altri scenari. “E non c’è solo questo” - continua l’articolo - “l’esposto, infatti diventa un pretesto per denunciare alla magistratura altre situazioni poco chiare. Gli ambientalisti chiedono di fare luce sul ruolo del Comitato promotore per l’alta velocità, del quale sono presidenti lo stesso Brizio e l’ex presidente della Confindustria Sergio Pininfarina”. Anche *La Stampa*, stessa data, porta un titolone: “Indagato anche Brizio: abuso d’ufficio”. Titolare dell’inchiesta è Marini, da un anno impegnato nelle indagini sulla Sitaf. Cadono altre due teste: vengono indagati anche Froio e Simonetta. Scrive il giornalista Minello: “Gli ambientalisti sostengono che male avrebbero fatto, Regione e Sitaf ad affidare alla Stef, di cui entrambi hanno partecipa-

zioni azionarie, uno studio per un'opera voluta fortissimamente da entrambi. Spendono soldi pubblici, un miliardo e mezzo, per uno studio che non potrà che essere di parte". Comunque Brizio fa sapere che non ha nessuna intenzione di dimettersi.

Intanto, in Comunità montana, continuano a scrivere, scrivere, per avere informazioni circa il progetto. "...Non possono certo essere esaustivi i due incontri avvenuti in Susa, uno organizzato dal Lyons Valle di Susa e l'altro dalla Regione stessa..." - scrive Luciano Frigieri al presidente della giunta regionale - "non è sufficiente che i vari Pininfarina, Agnelli e Regione Piemonte decidano altrove opere che avranno riflessi devastanti per un'area che ha già sofferto e soffre di gravi problemi legati alla disoccupazione strisciante". Conclude il Presidente, ricordando che presto il consiglio della Comunità montana verrà chiamato ad esprimersi sull'opera: "...In quell'occasione emergeranno sicuramente le giustificate proteste per il metodo nel calare sulla testa dei valsusini un'opera che essi non hanno contribuito ad inventare e che non sono stati chiamati a gestire, nonostante siano i maggiori azionisti mettendo a disposizione quel materiale irripetibile che è il proprio territorio". 15 gennaio 1993.

L'anno era iniziato un po' sotto tono. Era stato reso pubblico il Nuovo Catechismo, e così avevamo saputo che il limbo era stato cancellato, ma rimaneva l'inferno, e anche la pena di morte. La neve si faceva attendere, per sciare bisognava riparare in Francia. Nelle prime settimane di gennaio, dunque, i giornali si occupano dell'inferno. La commissione dei teologi sentenza che esiste. *La Stampa* vuol vederci chiaro e intervista Jean Delumeau, professore al Collège de France dove insegna Storia delle mentalità religiose dell'Occidente moderno. Delumeau continua a dichiararsi ostile a ogni versione tetra e cupa del cristianesimo. Gli risponde il filosofo Rocco Buttiglione, a quei tempi non ancora scatenato in politica, il quale approva la riconferma dell'inferno e si spinge a dare indicazioni precise perfino a Dio, il quale deve: "essere infinitamente buono ma anche giusto". Nel dibattito fa capolino anche Achille Croce, che almeno è dei nostri, di Condove, pacifista da sempre, operaio alla Moncenisio, famoso per aver scelto da anni una forma particolare di igiene mentale: un giorno alla settimana pratica il silenzio totale. Insomma uno che ha le carte in regola per intervenire: "Una visione inconciliabile con la verità di Dio - Amore". Achille nel suo lungo intervento cita altri filosofi, altri studiosi, fra questi Lanza del Vasto, fondatore in Francia

della comunità nonviolenta dell'Arca. Conclude augurandosi che il prossimo catechismo venga redatto da uomini saggi e spiritualmente illuminati. In attesa che la Chiesa modifichi le sue opinioni: "...noi ci siamo permessi di offrirle con umiltà la nostra correzione fraterna". Il 25 gennaio, viene reso noto un altro documento, questa volta dei cappellani delle carceri, riuniti nell'assemblea annuale. Prendono posizione contro la pena di morte: "...un omicidio dato come castigo ad un uomo da parte di altri uomini. Perché non viene indicata tra gli atti contrari alla vita cristianamente inaccettabili, come l'aborto e l'eutanasia?". Chiedono i cappellani ai Vescovi italiani, il riferimento è ancora il Nuovo Catechismo, che giustifica il ricorso alla pena di morte anche se solo in casi estremi.

I cappellani delle carceri conoscono quel mondo a parte che è la galleria. Conoscono la violenza delle istituzioni carcerarie, l'ingranaggio più oscuro dello Stato. Alla condanna, espressa con la reclusione, l'eliminazione della libertà, spesso viene aggiunto un aumento di pena, per le condizioni disumane nella quale i carcerati sono costretti a vivere: celle piccole, affollate, poca socialità. L'affollamento si risolve con gli arresti domiciliari concessi ai politici finiti in manette per tangentopoli, che notoriamente possono contare su abitazioni di lusso. Le celle, vengono lasciate agli extracomunitari, ai senza fissa dimora, per aiutarli a risolvere il problema casa.

"Capolinea San Vittore" - titola *Il Mondo* del 23 agosto - "quante tangenti può fruttare un investimento pubblico di 40 mila miliardi di lire?". Il giornalista si pone alcune domande, anche se il capitolo non è stato aperto ufficialmente dalla magistratura. Le procure di Milano e Roma hanno comunque acquisito tutti gli atti. "...non è difficile prevedere sviluppi giudiziari su questo fronte". Cesare Romiti, amministratore delegato della Fiat, precisa nel suo memoriale di venti pagine consegnato ai magistrati, il 24 aprile 1993, che il tassametro dei partiti "aveva già cominciato a girare, soprattutto da quando erano state concesse le prime anticipazioni finanziarie ai consorzi e alle associazioni temporanee d'impresa che avrebbero dovuto eseguire i lavori". "Fa più rumore un albero che cade o una foresta che cresce?" si chiedevano amministratori e ambientalisti impegnati nell'operazione: "simulazione del passaggio treno veloce". Si sveglieranno i valsusini? Capiranno? Si riuscirà a fare pressione sugli enti locali, in modo da bloccare l'infernale meccanismo messo in moto? Anche perché la macchina viaggia sull'ignoranza della gente, sempre presa dai mille affari quotidiani. Sfrutta l'ingenuità di alcuni amministratori,

che hanno bevuto le ragioni del partito e fanno da cassa di risonanza a falsità celate dietro il miraggio del progresso.

22 febbraio 1993 - convegno al Politecnico di Torino dal titolo - "Questo treno farà rumore", promosso da Habitat, La Rete, il Wwf, Legambiente. Viene ripresentato il rumore di un convoglio ad alta velocità, questa volta per le orecchie dei torinesi. Fabrizio Bronuzzi è sempre il tecnico addetto alla strumentazione. Introduce il professor Alfredo Sacchi che insieme a Gianfranco Chiocchia, relaziona sull'effetto del rumore in una valle alpina. Presiede Claudio Cancelli, le conclusioni sono di Angelo Tartaglia. Fra gli invitati ad intervenire anche Gianfranco Amendola, conosciuto come pretore d'assalto, fa parte dell'ufficio Presidenza di Legambiente ed è deputato al Parlamento Europeo. "Con Amendola abbiamo sempre avuto un canale privilegiato di informazioni" - racconta Cancelli - "ci è stato molto utile in questi anni, ci passava notizie e documenti". Presente anche la professoressa Mariarosa Vittadini, allora responsabile scientifico per Legambiente e Wwf, allora ancora convinta che l'alta velocità fosse soprattutto un *business* per pochi. In seguito, anche lei cambierà idea, verrà convinta a cambiare idea. È una storia questa fatta di grandi incontri e anche di grandi delusioni.

Il convegno a Torino doveva servire per dare forza ad una voce di opposizione, anche in ambienti dove normalmente è difficile farsi sentire. Era atteso il ministro per l'Ambiente Carlo Ripa di Meana, il quale diserta per la situazione sempre più critica del Governo. Una situazione caotica e provvisoria, con una parte della classe politica inquisita per le grandi opere, realizzate in modo poco limpido. Amendola, nel convegno, ci tiene a precisare che il ministro per l'Ambiente Ripa di Meana a Bruxelles aveva lavorato molto sulle normative europee per la valutazione dell'impatto ambientale, "...si è mantenuto coerente, nonostante le forti opposizioni trovate nel suo governo, dando parere negativo sui progetti esistenti dell'alta velocità". L'ingegner Giancarlo Pinchera venuto a rappresentare il ministro si inalbera, quando viene detto che l'unica mitigazione del rumore che può essere fatta è quella della mitigazione delle parole, usate dagli imbonitori delle grandi opere. Dopo questo convegno avviene un piccolo ma significativo cambiamento: le Ferrovie Spa, hanno capito che il progetto non trova consensi se si continua a parlare esclusivamente di "alta velocità". Il nome viene cambiato con "quadruplicamento delle linee fondamentali in via di saturazione". Lo stesso ministero ha subordinato il giudizio positivo di compati-

lità ambientale alla presentazione di nuove analisi e soluzioni di progetti per quanto riguarda il problema del rumore, e la definizione di un programma di esercizio che tenga conto del trasporto passeggeri, ma anche di un potenziamento del trasporto merci.

Grandi opere, grandi promesse, per intanto i viaggiatori sono sempre più lasciati allo sbaraglio. Per non perdere l'abitudine scrivono ai giornali, precisando giorno e ora dei ritardi e disservizi. "Diario di un pendolare" (*Luna Nuova* 22 gennaio), Roberto Tournour ha trascorso parte del suo tempo con penna e taccuino, elenca i disagi, poi ricorda: "...dal 1° aprile saranno eliminati gli abbonamenti ridotti per i pendolari con un aumento di oltre il 70% del costo del biglietto mensile, è auspicabile un aumento della qualità del servizio, intesa come puntualità, frequenza e comfort". Il problema è generalizzato, le ferrovie sono sempre più allo sbando. Su *La Stampa* del 20 novembre la cronaca dei disservizi.

Il tasso di inquinamento ha fatto scattare nei mesi invernali il provvedimento delle targhe alterne, il Governo invita ad usare i mezzi pubblici. I pendolari sono arrabbiati. Così come gli operai dell'Asa, ormai fuori dalla fabbrica e da ogni possibilità di reinserimento. Il 16 aprile sono stati fatti i funerali alla mitica Acciaieria di Susa. Al suo posto sorgerà un villaggio di centri commerciali, negozi, villette. A tre anni dalla definitiva chiusura (fine 1990) il gruppo Cividale mette in liquidazione lo stabilimento. Aveva dato lavoro a molti valsusini e negli anni '60 era stato protagonista della grande immigrazione di quell'epoca, dal sud al nord, a Susa. Ora non ci sono nuove prospettive di lavoro, lo conferma Giuseppe Jacovella della segreteria Cgil, in un lungo intervento che ripercorre la politica messa in atto dal Fondo Europeo finanziato dagli industriali siderurgici con lo scopo di pagare chi fra di loro ha interesse a smantellare gli impianti. È il periodo in cui le Acciaierie Ferrero tentano di fare la voce grossa, unendosi all'Enel, prestandosi al gioco dell'elettrodotto a tutti i costi.

Sono nere anche le operaie della Elcit di Sant'Antonino, parlano di morte della fabbrica, morte della valle. "Di silenzio si può morire" (*Luna Nuova* 2 aprile) "...noi crediamo che la valle non possa sopportare ulteriori colpi all'occupazione e debba pagare la mancanza di strategie per un possibile sviluppo. In cassa integrazione fino al 31 marzo, cosa succederà dopo? Tutto tace. Nell'ultima assemblea un anno fa ci avevano assicurato che saremo rientrate tutte, ma i segnali che giungono pare siano di segno opposto...". I sindacati parlano di lutto per l'occupazione. I giornali titolano: "La valle sta morendo".

E prepariamoci allora a questa morte. I loculi a Bussoleno vengono venduti con un costo che varia da 1.600.000 a 2.500.000 lire, sempre a seconda della posizione, alto basso, facilità per mettere e togliere i fiori secondo il campo. Per il seppellimento in terra siamo sulle 300.000. Naturalmente tutto viene raddoppiato per i non residenti. A Condove, finalmente, un'altra storia: i loculi costano 2.500.000, uguale prezzo, dall'alto verso il basso, da destra a sinistra. Non c'è possibilità di scelta, chi muore prima, ha il posto che gli spetta nell'ordine casuale. I non residenti non possono acquistare i loculi, se proprio vogliono essere seppelliti, rimane la terra, e anche qui, giustizia, nessuna spesa supplementare per i non residenti.

La maggior parte degli involucri fisici prende la via del cimitero dove finirà nella terra o nel cemento. È l'epilogo della condanna biblica. "...con il sudore del tuo volto mangerai il pane, finché tornerai alla terra, perché da essa sei stato tratto: polvere tu sei e polvere tornerai". Ma il tornare alla terra non significa necessariamente essere sepolto in essa. Il modo con cui si ridiventa polvere può essere in effetti reso più rapido. Si può evitare una fase, diciamo, particolare, quella della decomposizione. Il ritorno a far parte della materia universale, sotto forma di polvere, può subire un'accelerata con la cremazione. Nel passato la Chiesa Cattolica osteggiava, per qualche oscura ragione, questa pratica. Sul fronte opposto, per molto tempo, la cremazione veniva vista come un modo per testimoniare, insieme ai funerali civili, le proprie convinzioni anticlericali e materialistiche. Seppellire è sinonimo di sotterrare, porre sotto terra, e prendendo alla lettera questa parola, non si può certo dire di sotterrare un cadavere quando lo si mette in un loculo a diversi metri di altezza dal suolo. "La cremazione è il modo migliore per accelerare la dissoluzione del corpo e affermare così la superiorità dello spirito", scrive il nonviolento Achille Croce, stimatore di Lanza del Vasto e ricorda un suo concetto: "È l'apparenza che si consuma e la sostanza che appare"; l'apparenza sta per materia e la sostanza per spirito.

L'idea di costituire a Torino una società per la diffusione della pratica cremazionista risale al periodo in cui la città si afferma come uno dei centri irradiatori a livello europeo del pensiero scientifico - positivista, grazie all'opera di Jacob Moleschott, dal 1861 docente di fisiologia presso l'Università torinese. Uno dei suoi allievi, Giacinto Pacchiotti è tra i primi a sollevare all'interno del Consiglio comunale il problema della cremazione. Una raccolta di 3000 firme appoggia la richiesta e la Società per la Cremazione di Torino nasce il 6 aprile

1883, suo primo presidente Ariodante Fabretti. Nella seduta del 21 giugno 1882 il Consiglio comunale approva la delibera della Giunta che prevede la concessione di quell'area che verrà meglio riconosciuta adatta nel Camposanto Generale. Nel 1886 viene stipulata la prima convenzione con il comune di Torino per la concessione dell'area del Tempio Crematorio presso il Cimitero Monumentale e per l'esercizio della cremazione.

Ogni tanto nasce anche qualcosa. 24 febbraio 1993 prende il via l'associazione dei produttori del marrone doc, in collaborazione con l'assessorato all'agricoltura della Comunità montana: l'assessore Bruno Botteselle, continua l'opera del suo predecessore Bachetti.

L'associazione raggruppa cinque comuni (San Giorio, Villar Focchiardo, Meana, Bussoleno, Mattie) e 22 operatori, il presidente Graziano Borello di Meana, affiancato da un direttivo. I soci dovranno stendere un disciplinare che stabilirà la qualità che i marroni dovranno avere per ottenere il marchio dell'associazione. I soci fondatori sono in valle i maggiori produttori, ma possono contare su un piccolo esercito di coltivatori. Alfredo Casale produttore e assessore di Villar Focchiardo è uno dei più accesi sostenitori.

Accanto ai marroni le proteste ancora dei pendolari. Scrive Luigi Cravero di Savigliano: "Gradirei sapere cosa sta succedendo alla linea ferroviaria della Valle di Susa, negli ultimi tempi con ritardi inverosimili, treni soppressi, carrozze fredde. Non si può continuare a sopportare tutto in silenzio con la prospettiva di vedersi raddoppiato il prezzo dell'abbonamento. Se questo è lo standard dei servizi offerti dalle Ferrovie dello Stato tanto vale rivolgersi a mezzi di trasporto alternativi".

Il 15 marzo, Habitat, durante un'assemblea al Cinema di Condove, lancia l'idea di fondare un Comitato contro l'Alta Velocità ferroviaria e il tunnel del Moncenisio, per dare un segnale specifico di impegno. Ne faranno parte semplici cittadini, amministratori e sindaci dei Comuni. Spiega Claudio Cancelli: "Molta gente non è più disponibile ad accettare passivamente che l'equilibrio ambientale e lo sviluppo economico e culturale della valle, possano essere compromessi da scelte devastanti ed economicamente avventate". Alcuni aspetti delle linee proposte, come l'attraversamento di Bologna e Firenze, o quello della bassa Valle di Susa, appaiono così protervi da sfiorare la provocazione. "Una idea è che i proponenti del progetto non si rendano conto di quello che stanno proponendo" - continua Claudio -

“una seconda ipotesi è che lo sappiano perfettamente, ma non si curano di altro se non della possibilità di gestire l'enorme somma di denaro in gioco, nella convinzione di poter addossare la degradazione dell'ambiente e i costi dell'impresa alla comunità. Non sarebbe la prima volta”. Dunque bisogna attrezzarsi, il neo comitato sarà un ulteriore strumento per cercare di opporsi.

I giovedì di Habitat, non hanno assistito a feroci discussioni e vesti stracciate, per decidere che da quel momento verso i partiti non c'erano più steccati ideologici. Dunque, disponibili a collaborare con tutti, con chiunque richiedesse informazioni tecniche sul progetto alta velocità. L'apertura si inaugura con la Lega, movimento politico ben deciso e fermo oppositore del progetto, unico partito a rispondere (oltre a Rifondazione) all'invito rivolto dal Comitato. È così che Cancelli, Mario Cavagna ed altri, collaborano al dossier su Alta Velocità che la Lega Nord Piemonte ha in programma. Nello stesso periodo, a tutti i Comuni viene inviato un documento e richiesta una presa di posizione sull'opera. “Egregio signor Sindaco, ... ci permettiamo di sottoporle a valutazione, la possibile adozione di una delibera che esprima tali preoccupazioni e le trasformi sin d'ora in una presa di posizione politico - amministrativa. Per il comitato Habitat Claudio Cancelli”.

Il comune di Condove, sindaco Maffiodo, il 29 marzo, sarà il primo Comune a deliberare contro l'Alta Velocità. Il primo di un lungo elenco. In aprile avviene il secondo incontro ufficiale (dopo quello che c'era stato il 17 febbraio '92), fra la Giunta regionale e gli amministratori valsusini. Luciano Frigieri protesta: “Sono mesi che cerchiamo di far sentire la nostra voce. È difficile trovare interlocutori non frettolosi che capiscano cosa sta succedendo in valle”.

Il 14 aprile 1993, i rappresentanti delle due Comunità montane, alta e bassa valle, sono invitati a un tavolo di confronto con Brizio, presidente della Regione, Panella, assessore ai trasporti, Ricca, presidente della Provincia, e un rappresentante del comune di Torino.

“Da allora” - ricorda Luciano Frigieri - “è iniziato il grande tormento. Ci chiamavano, andavamo e subito ci rendevamo conto che non eravamo assolutamente tenuti in considerazione. Quasi mal sopportati. I nostri interventi cadevano nel vuoto, nel disinteresse più totale”. Chiamati, solo per evitare telegrammi di protesta e articoli sui giornali. Alcuni giorni dopo il 21 aprile, la prima calata dei sindaci della Valle di Susa, in sala Pelizza da Volpedo. Finalmente, a sette anni dai primi articoli apparsi sui giornali e a tre anni dalla costituzione del Comitato promotore A.V. la valle può spiegare le sue ragioni. “Per la

verità” - interviene Frigieri - “volevamo organizzare la nostra presenza in modo diverso, più clamoroso, ma poi, ricevuto l’invito, abbiamo pensato a un primo approccio, diciamo così, istituzionale. Sono mesi, meglio dire anni, che cerchiamo di far sentire la nostra voce...”. Pelizza da Volpedo è autore del famoso *Quarto Stato*, un dipinto che rappresenta una comunità in cammino che avanza contro le sperequazioni della società. È un quadro simbolo che nasce da persone vere, testimonia la fatica e lo sfruttamento. Una sala della Regione Piemonte è intitolata all’autore, un buon segnale che tuttavia non trova un prosieguo. Il caso Valsusa viene spiegato a voce e descritto nel dossier consegnato, una sintesi dei problemi e delle proposte operative. “Signor Presidente, Assessori, signori Consiglieri, la risposta a queste emergenze, a queste attese, è forse il treno ad alta velocità? Ci troviamo di fronte ad un’ulteriore violazione di domicilio. Non sarebbe forse il caso di bussare prima di entrare? È troppo chiedere che si curino le ferite aperte prima di provocarne altre?”. Frigieri conclude senza mezzi termini: “Se in passato un metodo di occupazione del territorio è stato subito dai valsusini, ora che la misura è colma, è urgente che la Regione valuti attentamente l’impatto di questo nuovo intervento, consapevole sin da ora che reazioni ferme e coraggiose non mancheranno”. Il Presidente non è un estremista, iscritto alla Democrazia Cristiana da quando aveva 15 anni. Una passione per il calcio, allenatore, arbitro, e poi tanta politica. Dal 1964, sei anni come consigliere comunale, otto anni come vicesindaco e ventitré come sindaco di Caselette. Dal 1991 al 1999, presidente della Comunità montana bassa Valle di Susa e Val Cenischia.

Il 18 maggio la notizia: Gian Paolo Brizio lascia finalmente l’incarico di co - presidente del Comitato promotore A.V. (colpito e affondato dall’esposto), gli subentra Malpica, commissario governativo per il comune di Torino.

Il 6 giugno cinque Comuni vanno alle votazioni: Mompantero, Bussoleno, Bardonecchia, Pianezza, Clavière. Sono elezioni importanti, perché importanti saranno le scelte che dovranno compiere i nuovi sindaci. I partiti sono allo sfascio, tangentopoli ha lasciato il segno. Periodo di grandi cambiamenti: Aldo Miletto, medico, ed ex sindaco di Bussoleno, segretario valsusino del partito socialista, dà le dimissioni. Iscritto dal 1965 il suo gesto è un segno dei tempi: “È una scelta che mi lacera, non rinnego nulla, purtroppo il partito valsusino prima ancora che quello nazionale è allo sbando”. I partiti storici perdono iscritti. La società civile ha una occasione per sostituirli, ma

pochi hanno voglia di accettare la sfida. Intanto, si stava affermando anche in valle l'esperienza delle liste dove la più varia sinistra trovava accordi con il mondo cattolico. "Entrambe le realtà, di norma vengono rappresentate da persone slegate dai partiti" - ricorda Gigi Giuliano sindaco di Caprie - "Si forma così il gruppo Indipendenti di sinistra, all'opposizione nella prima amministrazione Frigieri, dal 1990 al '95. Di fatto il gruppo è il banco di prova per la futura aggregazione dell'Ulivo. Le elezioni premieranno questa scelta e molti Comuni saranno guidati da sindaci 'Indipendenti'. Dopo il '95 si allarga l'esperienza in Comunità montana, e i nuovi eletti entreranno a far parte della giunta". Li contraddistingue una certa freschezza di idee e una ferma opposizione al Tav. "Quello degli indipendenti" - conclude Giuliano - "è stato un importante ruolo nel contenimento della necessità dei partiti di fare accordi a qualsiasi prezzo pur di conquistare posizioni di potere".

In vista delle elezioni, un mese prima, il 7 maggio 1993, su *Luna Nuova* Andrea Galli, aveva lanciato un appello contro il disimpegno. Conosciuto cinefilo, usa come termine di paragone un film di Salvatores, *Mediterraneo*, ricordando le parole del sergente (Diego Abatantuono), da anni rifugiato nell'isola greca. Il sergente aveva lasciato l'Italia dopo la guerra perché non era diventata come lui sperava. "Non ci hanno lasciato cambiare niente, allora gli ho detto: avete vinto, ma almeno non riuscirete a considerarmi vostro complice. E sono partito". Metaforicamente dedicato a tutti quelli che stanno scappando. "...perché sottrarre tempo alla nostra professione e al tempo libero, alla famiglia, agli amici" - scrive Andrea - "per sottoporsi alle nauseanti e ripetitive quanto inutili liturgie della vita dei partiti - apparato, via via sempre più privi di rappresentanza sociale e legittimità democratica quand'anche guidati da galantuomini. Oppure, perché andare a mischiare la propria morale e intelligenza dentro ambienti governati dal degrado e dall'inefficienza quando non dalla corruzione e dalle ruberie: pensate, anche molto vicino a noi, a quegli uomini e quelle donne cui nessuna persona di buon senso avrebbe mai affidato neppure l'organizzazione della propria festa di compleanno... Ben pochi fra i migliori, fra gli onesti, fra i capaci, fra gli indignati, si sono esposti in prima persona per provare a cambiare la politica e rinnovare il ceto politico". Si coglie sensibilmente, fra la gente, il disinteresse più totale verso la politica.

La Lega avanza, vince le elezioni a Bussoleno, così come si aggiudica il sindaco in molte città del nord. Viene riconfermato Romano Perino

a Mompantero (nonostante non si sia più presentato come democristiano, ma con una lista civica), gli è stata riconosciuta la caparbietà, la passione con la quale si è battuto per salvare il suo paese dall'eletto, e l'impegno ora contro il nuovo progetto.

A luglio, ancora un convegno del Rotary, ad Avigliana, tanto per non perdere l'allenamento e spingere sul pedale. Le ferrovie sono rappresentate dal dottor Gorzegno, il quale ci tiene a ricordare che la Valle di Susa non solo non morirà, ma potrà trarre benefici. "Sarà un progetto che farà epoca" si infiamma e rassicura il presidente del Rotary, cavalier Aldo Della Morte. Nome bene augurale. Infatti i valsusini non hanno cattivi pensieri, semplicemente sono altrove: in quel momento l'interesse è puntato su ben altro. Sui monti della valle è stato visto un puma. Lo si è visto sopra Caprie, poi sopra Condove, borgata Magnoletto. È un puma con due occhi e una coda. È un animale che appare e ricompare. Ci sono impronte, segnali precisi. Il Consiglio Regionale cerca in tutti i modi di riportare l'attenzione dei valsusini sul treno ad alta velocità, promette perfino un referendum, una consultazione popolare. Niente da fare. I Verdi e Rifondazione insistono sulla proposta del referendum. Il Pds non è d'accordo, la Lega spinge perché venga fatto; i consiglieri litigano fra di loro. In valle c'è altro a cui pensare. Il puma sfugge. Tutti lo vedono e nessuno lo prende. L'esperto: "Non spaventatelo, altrimenti continuerà a scappare sui monti". Il sindaco Maffiodo è costretto ad affiggere un avviso: "Si avvisa la cittadinanza" fate attenzione, soprattutto quelli che vanno a funghi. Il puma appare e ricompare. Un dubbio: esisterà davvero? Oppure lo hanno inventato i cercatori di funghi per difendere le loro zone. Nessuna discussione, i guardiacaccia della Provincia che lo hanno avvistato sono fonti autorevoli. Dopo di loro molti altri giurano di averlo visto. Per riportare l'attenzione dei valligiani sul treno, il presidente francese Mitterrand incontra il 26 novembre a Roma, il presidente del Consiglio dei ministri Ciampi, e firma un nuovo accordo. Notizie che lasciano il tempo che trovano, tutta l'attenzione è rivolta verso il puma che si sposta di continuo. Si pensa di organizzare una battuta di caccia, recintare la zona, mettere trappole. Lo vedono a Giaveno, la forestale trova le impronte. Interviene la Provincia: "Lo vogliamo vivo". Raccomanda prudenza, il direttore dello zoo di Torino: "vi sfuggirà ancora". Gli articoli dei giornali seguono puntuali e con grande risalto: "Fine settimana senza novità sul puma. Non ci sono segnalazioni di nuovi avvistamenti". Nuovo *scoop* il sindaco di Mompantero ne rileva le impronte.

Il comandante provinciale dei guardiacaccia, maresciallo De Murtas accerta la presenza degli artigli. "Caro puma ti scrivo", ai giornali arrivano lettere che si preoccupano dell'animale e tifano per lui. "Bravo, continua a scappare", dimostrano poca preoccupazione per i cercatori di funghi che potrebbero incontrarlo. Tuttavia, gli estensori degli scritti si augurano che in valle non giungano anche i caschi blu dell'Onu, sempre solerti ad intervenire per cause umanitarie. Il puma riappare a Condove, ricompare in Val Clarea. E siamo a dicembre, quattro mesi di cronaca e in prima pagina: "neanche per Brizio c'è stata tanta attenzione".

Il 30 settembre anche il comune di Mompantero delibera contro il progetto A.V. Lo studio di fattibilità, inviato dall'assessore regionale Panella, non trova consensi. I sindaci di sette Comuni (Bussoleno, Condove, San Didero, Vaie, Villardora, Villar Focchiardo), capeggiati da Romano Perino, chiedono alla Comunità montana con urgenza un incontro. Frigieri risponde facendo riferimento ai frenetici incontri che si svolgono fra i proponenti dell'opera: "Credo sia opportuno incontrarci per affrontare il problema con la stessa grinta e determinazione dimostrata da chi si appresta ad entrare in valle senza bussare". Perino - Frigieri: è un testa a testa, fra due democristiani *tosti*, anzi tre, il terzo è Gian Paolo Brizio, ma gioca dall'altra parte.

La riunione è fissata per il 6 dicembre alle ore 18. Tre giorni dopo, un comunicato stampa, chiarissimo, riporta i quattro No della Comunità montana.

No - perché la Valle di Susa non è più in grado di sopportare altre infrastrutture.

No - perché la qualità dell'ambiente è un diritto fondamentale della comunità locale e va considerata nell'ambito dei beni costituzionalmente protetti.

No - perché le scelte in campo economico, politico ed amministrativo vengono assunte in palese contrasto con l'elementare diritto dei cittadini di avvalersi del bene natura quale elemento prioritario della vita di ognuno.

No - perché è demagogico affermare che il problema occupazione si risolva in valle, con la costruzione della linea ad alta velocità.

Sembrerà strano, per chi pensa al nostro territorio come un corridoio di passaggio, ma la valle è soprattutto formata da luoghi che riescono ancora ad avere una identità, un fascino, una importanza, senza per questo essere attraversati da ferrovie, autostrade, viadotti. Sono i luo-

ghi dove si ripara la memoria. Una contadina, piegata dalla fatica, mentre porta sulle spalle una gerla, un fazzoletto in testa, un bastone per appoggiarsi, è l'icona, l'immagine simbolo della montagna vissuta e poi abbandonata. Per il monumento alla civiltà alpina, è stata scelta una donna che dalla piazzetta di Mocchie guarda la valle. L'opera dello scultore Tarcisio Manassi, si è conclusa con la fusione in bronzo, nelle fonderie dei fratelli Barberis di Torino. L'ha voluta il comune di Condove e fortemente sostenuta dall'assessore Luciano Midellino. La montagna di Condove era molto popolata con decine di frazioni e borgate. Condove è il Comune con la più vasta estensione di area, ben 7133 ettari, della Comunità montana. Mocchie e Frassinere sono stati Comuni autonomi fino all'11 maggio 1936, e in seguito accorpati a Condove. Il picco maggiore di abitanti è stato rilevato nel 1881, con Mocchie che aveva 2811 abitanti, Frassinere 1817 e Condove solo 1117.

Domenica 21 novembre, davanti alla settecentesca chiesa di San Saturnino, è stato inaugurato il monumento. Nevicava, fra i presenti alcune anziane donne che hanno vissuto la montagna e portato *al gerbin*, madrine della cerimonia. Foulard in testa e scialle sulle spalle, la più giovane aveva ottant'anni, tenevano fra le mani, un po' goffamente un grande mazzo di rose gialle. "C'era in quelle donne in attesa di scoprire la statua" - scrive Giorgio Jannon - "qualcosa di così potente e di sacro, che la commozione prendeva alla gola". Neve candida, freddo intenso, hanno favorito una selezione naturale; la cornice ideale per vivere quella prima festa, in un clima intimo. Un'altra inaugurazione è prevista per la primavera, in quella occasione saranno invitati la Regione e la Provincia. Gli estranei insomma.

Il 6 dicembre, anche il comune di Sant'Antonino delibera contro il progetto alta velocità, il 20 settembre aveva deliberato Avigliana. Il 25 novembre il comune di Borgone. Uno dopo l'altro, tutte le amministrazioni rispondono alla sollecitazione di Habitat e aderiscono all'opposizione della Comunità montana. "Abbiamo girato come delle trottole", ricorda Claudio Cancelli. "Dove ci chiamavano andavamo. I consigli comunali prevedevano un nostro intervento tecnico, spiegavamo tutti i problemi dell'opera, poi si svolgeva un dibattito e passavano alla votazione". In quel periodo, Cancelli era reduce da un altro incontro fatto al Politecnico il 6 ottobre. Questa volta a promuoverlo non era stato Claudio, ma lo stesso rettore, Roberto Zich, il quale probabilmente, era stato caldamente invitato dalla controparte, ad orga-

nizzare velocemente un nuovo convegno, sempre al Politecnico, in contropartita a quello di febbraio. Il Poli, è un luogo adatto a garantire serietà e rigore scientifico. Ancora una volta si parla del rumore, si ascoltano sempre le registrazioni fatte a Macon e in Valle di Susa, gli esperti sono sempre Bronuzzi e il professor Alfredo Sacchi, tuttavia è cambiata l'aria. I saluti in apertura dei lavori sono del sindaco di Torino Castellani, gli interventi sono di vari docenti, tutti pronti a dire l'opposto di quello che era emerso nel precedente convegno. A Gianfranco Chiocchia e a Claudio Cancelli è riservata la parte dei guastafeste. Giorno e Santel completano il quadro. Il professor Masoero interviene dicendo che alcuni luoghi sono destinati ad avere una vocazione al transito, subito gli viene chiesto se alla popolazione della Valle di Susa è richiesta anche una vocazione al martirio. Chiocchia riprende gli interventi che prendono in considerazione solo il rumore meccanico e i possibili miglioramenti, tacendo il rumore aerodinamico, difficilissimo da abbattere nonostante i recenti studi. Parlando di mitigazioni del rumore, ancora Masoero propone trincee, barriere alte come le case, ed infine *extrema ratio*: l'abbattimento. Accortosi che il termine ha fatto una brutta impressione, corre ai ripari. Giorno ricorda che le ferrovie non hanno nessuna intenzione di prendere in considerazione l'acquisto delle case, perché troppo oneroso. A differenza delle ferrovie francesi che hanno proposto per la tratta di avvicinamento di Saint Jean de Maurienne, un esproprio a prezzi di mercato, precedenti la costruzione dell'opera. Infine viene proposto l'ascolto del rumore del treno, ed anche qui, una sorpresa. Il rumore assordante che a Condove aveva fatto tappare con le mani le orecchie, a tutti i presenti, al Poli, è risultato un gradevole sussurro di rotaie. Possibile che la gente che abita lungo la linea in Francia e in Giappone, abbia riportato dei seri problemi, si siano esasperati, scesi in rivolta, per un rumore così leggero? Possibile che il problema dell'attenuazione del rumore dell'alta velocità, sia fatto oggetto di studio in tutto il mondo per cercare di risolverlo, se in realtà è così poco udibile? Il mistero l'ha spiegato Cancelli: il rumore fatto sentire al convegno è un treno in condizioni diverse da quelle di esercizio. In pratica, hanno bluffato. "In realtà, la costruzione di linee con queste caratteristiche comporta un alto costo per il territorio attraversato" (si legge nel libro scritto da Cancelli e altri docenti), "nel senso che richiede che una fascia di notevole ampiezza venga declassata a corridoio di servizio industriale, e quindi sottratto all'uso residenziale". E ancora: "Per dare un'idea delle spese e delle difficoltà coinvolte si possono citare alcuni

dati di fonte giapponese: alla fine del 1985, appena tre anni dopo il completamento del sistema *Shinkansen*, gli interventi su 32000 edifici erano già costati circa 76 miliardi di yen per l'isolamento acustico e una cifra dello stesso ordine per l'isolamento dalle vibrazioni (il Dipartimento di Pianificazione e Sviluppo delle ferrovie giapponesi non è più preciso sull'argomento, almeno nella pubblicazione in nostro possesso). Essendo queste le dimensioni del problema, è comprensibile che molti paesi lo abbiano affrontato, a partire dagli anni Settanta, con un notevole investimento di persone e mezzi, alla ricerca di soluzioni tecniche che ne limitassero la gravità. Sono stati così messi in piedi laboratori di ricerca destinati a questo fine, sono state studiate tecniche di misura o di individuazione delle singole sorgenti, metodi di stima del disturbo soggettivo, criteri di intervento sulle singole cause di rumore e vibrazione; sono state analizzate le connessioni tra le caratteristiche strutturali del materiale rotabile e le peculiarità dell'emissione, è stato discriminato il rumore meccanico da quello aerodinamico, sono state individuate infine le rispettive leggi di variazione con la velocità. I risultati di questo complesso lavoro, svoltosi in quasi tutti i paesi tecnicamente sviluppati, i dati, i modelli matematici, i dibattiti e le divergenze di opinione, sono stati regolarmente pubblicati sulle riviste più note del settore. Tanto per dire, si sono tenuti periodici convegni dedicati a questo tema e gli atti sono comparsi integralmente sul *Journal of Sound and Vibration*, una delle riviste di maggior prestigio in questo campo".

Gli ultimi mesi dell'anno sono stati caratterizzati dalle notizie alterne sulla chiusura della Manifattura di Susa. Al solito, dopo le ferie brutta sorpresa per 170 operaie, nessuno stipendio, le banche bloccano i crediti. Mobilitazioni, prese di posizione anche del consiglio comunale di Susa, che si trova a difendere ormai l'unica attività industriale della città. Si evita il fallimento. Le banche accettano il piano di liquidazione, ma la situazione rimane difficile. Difficile sul piano economico e politico.

È del 28 ottobre una lettera che annuncia l'uscita dalla scena pubblica di una giovane donna sulla quale in molti avevano creduto. Ex segretario di partito, quando il partito era ancora Pci, ex presidente della Comunità montana, prima di Frigieri. Si fa viva, Susanna Torasso dopo molto tempo: "...in cui non sapevo che dire". Parla di tangentopoli e della crisi dei partiti: "Certo avevo già sentito il malessere di una politica fatta male senza progetti né idee, costruita su

schieramenti a priori, un disagio profondo tanto da decidere ad un certo punto di non essere più utile e di fare quindi altre cose, ma le dimensioni di quanto, oggi, si è saputo, non le ho mai neppure immaginate con la fantasia che, nonostante la lunga frequentazione di ambienti poco propizi, si è conservata fervida". E ancora: "Nei momenti di ottimismo, sostengo che la battaglia giusta per la quale vale la pena sperare è quella del ricambio radicale della classe dirigente, della semplificazione degli schieramenti, della nettezza dei programmi, della fine del consociativismo per una politica semplice, fatta da uomini e donne normali alla luce del sole". Tenere gli occhi aperti, dunque, anche quando sarebbe meglio chiuderli, ricorda Susanna e anche lei usa il mondo del cinema per un esempio, prima di tornare a chiudersi nel silenzio: "Non si scenderà mai nell'ultima verità, ma bisogna almeno tentare, così commentava Kieslowski, il suo mestiere di regista in occasione del suo ultimo *Film blu*".

3° CAPITOLO

1994 Tempo di elezioni

Uno dopo l'altro, i comuni della valle cadono, sotto le delibere che si oppongono all'alta velocità: Caselette, Borgone, Bruzolo, Caprie... Il 28 gennaio 1994 il Consiglio della Comunità montana, riconferma con votazione unanime i quattro No. "Constatato il perdurare della assoluta mancanza di un coinvolgimento delle Amministrazioni locali in una democratica valutazione preventiva, di ciò che vuol dire l'inserimento in Valle di una ennesima infrastruttura". Sei mesi dopo, verrà completato il documento Caso Valsusa e inserito il problema dell'alta velocità.

Discutono e deliberano i comuni di: Chiusa San Michele, Meana, Mattie, San Giorio e Chianocco. Il sindaco di Chianocco è Gaspare Giai, vecchio militante Pci e poi Pds. Sindaco più o meno da sempre (1975), Gaspare lavora in ferrovia come macchinista e suona la fisarmonica. Dovendo presentare il suo paese si può dire che è un piccolo centro, assediato dalle vigne ancora coltivate, che ha recuperato i vitigni pregiati dell'*Avanà* e del *Carcairùn*. Il *Carcairùn 'd Fransa*, corrisponde al *Gamay*, vitigno francese quasi certamente introdotto in Piemonte dall'inizio del secolo scorso; matura precocemente e per questa ragione può essere considerato con interesse nella zona pedemontana ed alpina, dove l'altitudine rende più difficile la maturazione di altre uve tardive. "La zona alta di Chianocco verso le Combe" - racconta Gianpiero Gagnor viticoltore - "era tutta coltivata a *Carcairùn*, ancora oggi c'è una bellissima vigna, proprio fra i due grandi tralicci". Fino a pochi anni fa, non era un vino considerato di qualità, per questo molti coltivatori hanno sostituito i vitigni con altri tipi più comuni e vendibili. Attualmente c'è un recupero per ottenere il riconoscimento Doc. Chianocco è attraversato dal *Prebéc*, un rio che ogni tanto fa dei danni, dopo il disgelo o le piogge torrenziali. Gli abitanti si attestano sui 1500, si potrebbe raccontare dell'orrido, del leccio che vive grazie al microclima, descrivere il campanile e le rovine romani-

che della chiesa di San Pietro, segnalare le caseforti. Il dialetto è una parlata franco - provenzale con una commistione di occitano. Chianocco è un paese che conserva ancora un forno per il pane cotto a legna. Ma l'aspetto più particolare è una *piola*, che si trova salendo una rampa di scale, *l' tabachin*, ha una importanza storica. Dopo l'8 settembre del '43, le prime bande partigiane sono nate lì. Oggi, la *piola*, continua ad essere un punto di riferimento per molti, una giocata a carte, un bicchiere, due parole, anche il sindaco è facile trovarlo lì. Per ricordare la battaglia dell'8 luglio di Balmafol che ha visto vincitori i partigiani contro le camicie nere, ogni anno viene organizzata una manifestazione alle Combe: discorsi e polenta. Il sindaco, con alcuni amici suonatori, montano sulla *panda* del Comune, i microfoni e le trombe, alimentate dalla batteria, e intonano la canzone della 42° Brigata Garibaldi.

Nei Comuni si continua a discutere sul progetto alta velocità: deliberano Moncenisio, Novalesa, Venaus. La discussione viene portata anche all'interno del consiglio comunale di Susa. Il verbale riporta alcuni interventi, in apertura quello del sindaco professor Germano Bellicardi, il quale, sfoggiando citazioni in latino, proverbi arabi (il cane abbaia e la carovana passa), scomodando Dante, alla fine chiede una fermata del treno a Susa, per recuperare quell'importanza che la linea aveva nell'Ottocento. Susa, fu ingiustamente tagliata fuori quando venne costruita la nuova linea che collegava la Francia. "Ingiustamente e illegalmente" sostiene l'avvocato Giulio Genin: nel suo libro, si legge: "il tronco ferroviario Bussoleno - Bardonecchia, non venne autorizzato da nessuna legge e una legge speciale aveva ordinato degli studi per collegare la stazione di Susa con quella di Modane". Fu l'impresa del traforo del Frejus ad eseguire i lavori della Bussoleno - Bardonecchia su un progetto che non fu sottoposto neppure all'approvazione del Parlamento, per non sollevare difficoltà e comprendendo il costo in quello del traforo.

Per quanto riguarda la nuova opera, Bellicardi conclude dicendo: "...certo, quando si fa la frittata, si rompono le uova. La linea, se si è deciso di farla, si deve fare bene. Per la qualcosa non dico di no: "*Salus rei publicae suprema lex esto*". Sono in molti in valle quelli che si pongono il problema: prima o poi bisognerà dirglielo. Chi se la sentirà di dare al sindaco di Susa un nuovo dolore? Non solo il Tav non si fermerà a Susa, ma non sfreccerà neppure sotto l'Arco di Augusto. L'8 gennaio del 1994 a Sant'Ambrogio, viene organizzata per la prima volta un'assemblea pubblica dai coltivatori diretti, insieme ad Habitat

e alla minoranza comunale. Carlo Gottero, vice presidente nazionale della Coldiretti ribadisce le sue forti perplessità. "Quella è stata la prima volta in assoluto che abbiamo parlato di alta velocità, era stata voluta da Sergio Barone allora non ancora sindaco, ma in un gruppo di minoranza; qualche mese prima Frigieri ci aveva contattato per parlarci di quest'opera. Devo dire che allora noi arrivavamo da un periodo di discussione su altre grandi infrastrutture, rilancio di viabilità di nuove strade, si tornava a parlare di tangenziale est, c'erano alcune proposte della Provincia per un'articolazione complessiva di politica di trasporto che riguardava ancora sempre la Torino - Pinerolo. Tutte questioni sulle quali noi ci eravamo battuti per soluzioni diverse. Poi c'era sempre il discorso sul tipo di sviluppo che doveva essere lanciato, nuove aree industriali, piani regolatori che andavano sempre nella direzione di utilizzare i contributi comunitari per ampliare aree industriali, senza che ci fosse una politica di programmazione. Ricordo un convegno a Pinerolo dove l'Unione Industriale venne a dire che c'erano aree o troppo piccole o troppo grandi, inutilizzate, per cui la politica andava riformata. Partivano allora i primi discorsi sui patti territoriali, con questa idea della programmazione negoziata dove si parlava dell'inizio di sviluppo locale. Diciamo che l'insieme delle problematiche era collocato lì".

L'inverno era iniziato con le lenzuola bianche appese alle finestre, per catturare lo smog. 175 sono state esaminate, nell'86% dei casi, si sono riscontrate tracce di piombo con valori analoghi a quelli delle zone industriali. L'iniziativa era stata estesa da Legambiente: in tutta l'Italia centotredici Comuni avevano aderito, fra i più inquinati, Bussoleno e Avigliana. Vengono organizzate alcune serate di discussione per esaminare i dati emersi, fra altri presenti: Cotterchio, Claudio Chiaberge, Maggi. Aldo Miletto partecipa come medico, e come uno dei primi ad aver denunciato l'inquinamento in valle. La Provincia aveva effettuato dei controlli sulla presenza di piombo nel sangue dei residenti di via Traforo a Bussoleno, presi a campione fra quelli più a rischio. "Cinque analisi avevano denunciato una piombemia che superava la norma" - ricorda Miletto - "due di queste persone sono già morte per insufficienza renale, di cui il piombo è uno dei principali responsabili. Lo scorso anno, tra i residenti della valle sono morte 246 persone per tumore ai polmoni, la causa primaria potrebbe essere proprio l'inquinamento dei gas di scarico dei veicoli. È necessario aumentare al più presto la prevenzione". In sala, a Bussoleno, è presente anche Giorgio Ardito nelle vesti di funzionario Sitaf, venuto a spiegare che

la società autostradale non avrebbe più costruito i famosi camini delle gallerie di Bussoleno, concordati a suo tempo, ora considerati opere faraoniche: "C'è stata troppa megalomania nel prevedere certi progetti" - ribadisce Ardito - "non ci sono più soldi". I presenti in sala sono inferociti, pensando alle promesse non mantenute e all'inquinamento dei gas di scarico.

Cancelli ricorda: "Sì, è tutto vero. Hanno cambiato tecnica di ventilazione e non hanno rispettato i patti che erano stati siglati con le organizzazioni ambientaliste. La soluzione adottata è meno costosa ma meno efficace. È un classico, quando si tratta di promettere non si bada a spese...e poi...".

Dire Sitaf, in questa valle, depredata, stuprata, significa dire territorio violentato, enti locali presi in giro, tangenti in politica, ecc ecc. Venire a sostenere le ragioni della Sitaf, è vocazione al martirio. La gente (la famosa gggente), alza la voce ed è pronta ad alzare anche qualcos'altro. Finimondo. Ardito, ad un certo punto stufo di vestire i panni del funzionario, stufo di fare la parte dello scolareto che non ha studiato abbastanza, butta tutto in politica e si presenta come ex segretario Pci, poi Pds, Ds... Come a dire: assemblee come queste ne ho fatte tutta la vita. L'elenco della lunga carriera non basta a tacitare gli animi dei semplici *barotti* che fanno l'equazione: niente camini, perché non ci sono più soldi, niente soldi perché c'è stata tangentopoli. "E chi ha preso i soldi?" tuonano dalla sala. Romano Perino, ha pronto un lungo elenco sui fatti e misfatti, anche lui ormai in piedi, scatenato, urla con quanto fiato ha in gola (sta zitto tu, che fino a ieri hai fatto parte della corrente di Botta). La Sitaf è di destra o di sinistra? E i suoi funzionari? Sono di destra o di sinistra? E un sindaco ex Dc, ex corrente Botta, che ha un paese massacrato e che ora difende la valle, che cos'è? Cosa direbbe Norberto Bobbio? Non a caso il suo libro "Destra e sinistra. Ragioni e significati di una distinzione politica" in quei mesi sta andando a ruba. Molta confusione sotto il cielo.

Tempo di votazioni, in primavera ci saranno le elezioni politiche, il nome di Aldo Miletto è uno dei primi che viene fatto come papabile candidato progressista. Sul tavolo finiscono altri nomi: Elisio Croce, sindaco di Villardora, Giorno, Cancelli, Perino, Gianni Oliva, compare perfino il nome dell'ex maresciallo dei carabinieri Tessari, da poco tempo in area Alleanza Democratica. Si affilano i coltelli, sempre tutto democraticamente. Le coalizioni cambiano con una velocità impressionante. Un giorno viene appoggiato un candidato, il giorno dopo viene sabotato. La telenovela va seguita passo a passo,

se si perde una puntata si rischia di non comprendere più la commedia. Nei primi giorni di gennaio una piccola delegazione di Habitat, si mette in viaggio per raggiungere Calais: fotografare, filmare, il cantiere del tunnel della Manica. Una zona immensa, piana, dove per anni hanno lavorato per scavare il tunnel. Agli occhi dei valsusini si presenta una zona tetra, lunare, devastata da anni di lavori. L'avvocato Massimo Molinero, ritorna geometra, e con carta e penna, annota ogni cosa.

Quando si rientra in Italia, ad aspettare c'è il partito del buco. Il partito che a tutti i costi vuol fare il buco al Moncenisio, usando gli stessi scavatori che si sono usati per la Manica. A fine gennaio il dibattito sui candidati è andato avanti. I dirigenti dei partiti di area progressista, fanno sapere che, questa volta, dal cappello può essere estratto il nome di un candidato di sicura fede ambientalista. Insieme a questa notizia, ne gira un'altra: "Il nostro collegio è dato per perso".

Prima domenica di febbraio, a Urbiano, frazione di Mompantero, si festeggia Santa Brigida. Le case contro le rocce della montagna, favoriscono, con il primo sole, la fioritura delle primule: macchie di colore. Anche i ciliegi sono fioriti, e i rami del *prunus* si infilano nelle reti di recinzione. La gente è per strada, aspetta l'uscita dell'orso. Una festa pagana, un rito precristiano. La vestizione dell'orso avviene nella casa più in alto della borgata. L'identità del protagonista viene tenuta nascosta dalle pelli di pecora cucite addosso e dalla maschera.

Le estenuanti trattative, per trovare un candidato non hanno dato frutti, due sono i nomi rimasti sul tavolo: Romano Perino, sindaco di Mompantero, ex democristiano, negli ultimi anni, fiero e deciso ambientalista e Gianni Oliva, storico, di provata fede Pds. I due, per il gioco della torre, si danno appuntamento a Mompantero la domenica della festa dell'orso. Perino, invita alcuni amici di Habitat, fra questi Massimo (persona meno adatta a mediare). Lo scontro avviene.

Per le strade l'orso è trascinato in catene. I cacciatori e i pastori, lo aizzano, lo colpiscono, lo fanno bere. Lo accompagnano con i musicanti, fino alla piazza, dove la bestia dovrà ballare con la più bella ragazza del paese. L'orso ovviamente rappresenta l'inverno che sta per finire, e la ragazza la primavera. Nella cultura popolare alpina il rapporto con l'orso e la candelora, primo febbraio, è sempre stato molto stretto: una gran quantità di proverbi collegano il comportamento dell'animale, al tempo che farà nei successivi quaranta giorni. A Urbiano, viene chiamato orso *marino*, probabilmente perché alcuni abitanti della Corsica si stabilirono alle pendici del Rocciamelone.

“Orso, fai sentire la tua voce”. L’urlo è amplificato da un imbuto. Lo chiamano, lo picchiano con un bastone, lo fanno bere. Quell’anno la gente accorsa per la tradizionale festa, più che curiosa di sapere chi era nascosto sotto le pelli di capra, sembrava interessata a scoprire l’identità della persona ospite del sindaco. Certo risultava strano che Perino e Oliva, tutti e due in *pole-position*, si trovassero a quella festa insieme per confabulare. In realtà, con una serie di veti incrociati, nessuna delle due candidature proseguirà.

Bugnone, direttore di *Luna Nuova* l’11 febbraio, in un lungo articolo spazzola chi aveva osato intralciare un personaggio come Oliva. “Perché, persone appartenenti a minuscoli gruppi trombati sonoramente e ripetutamente dagli elettori dei loro Comuni di residenza, hanno avuto il potere di liquidare una ipotesi di candidatura prestigiosa?” - e ancora rivolto ai dirigenti Pds - “Perché avete liquidato la candidatura di Oliva, subendo il ricatto di quattro gatti che non porteranno neppure il voto di mamma e papà?” Gli rispondono Claudio Cancelli e Eleonora Cane, sullo stesso giornale, ricordando che non ci sarebbe stato problema a trovare in tutto il collegio una persona, direttore di qualche cosa, studioso di qualche cosa, che accettasse di rappresentare i progressisti. Dunque non erano i personaggi che mancavano: “...la scelta si poteva fare, fra una manciata di professori universitari, tra cui, detto per inciso, il maggior storico europeo della strada di Francia. Eppure non ci è passato nella mente di cercarli, né di proporre loro candidature, perché in fondo, eravamo convinti che il momento delle elezioni fosse solo la fase conclusiva di una attività precedente...non abbiamo mai creduto alla repubblica dei filosofi. Avremmo volentieri votato persone come Romano Perino o Elisio Croce. Ci sembrano sincere e oneste, sappiamo con certezza da quale parte stanno, non sono cripto/candidati del partito degli affari, hanno il coraggio di schierarsi senza doppiezza. E per questo avremmo sopportato, noi laici senza esitazione, di votare cattolici senza dubbi, sempre meglio di uno dei tanti catto - qualcosa che pullulano per queste bande. Vede, ci accade qualche volta di pensare ai *maitre à penser* di Torino, i sedicenti saggi, come a degli insopportabili tromboni, dobbiamo spiegare quello che ci passa per la testa dei loro emuli in Valle di Susa e dintorni?”

A quel punto, la candidatura viene scelta al tavolo regionale, i partiti trovano finalmente un accordo su di un nome: Claudio Giorno. Scrive Romano Perino salutando il neo candidato: “Ho trovato estremamente positiva e interessante tutta la vicenda che si è svolta attor-

no al polo progressista della Valle di Susa. Mai come in queste elezioni il confronto ha investito gruppi di persone appartenenti ad aree ideologicamente diverse... Per nostra fortuna abitiamo in una valle che, anche se devastata, conserva dei luoghi, delle *piole*, dove gli equilibri e le furbizie politiche male si accoppiano con una serena e distensiva partita a scopa. Ed è proprio in quei luoghi, come dalla nostra Delia di Urbiano, che in occasione di una serata distensiva a suon di musica, può capitare che a Giaì Gaspare, sindaco di Chianocco, vada di traverso un bicchiere, pensando di dover votare un ex democristiano". Perino dunque non si stupisce per la sua mancata candidatura. Ricorda ancora che la politica va mantenuta su livelli di "schiettezza montanara" perché all'orizzonte "troppi bell'imbusti, figli di quegli anni craxiani" sono pronti a ritornare sulla scena politica, ben diversi "dal mio amico sindaco comunista, Gaspare, che ha dedicato parte della sua vita al servizio della gente". Conclude Perino, ricordando che le "alleanze oggi vanno fatte su scelte concrete, per esempio su chi vuole a tutti i costi quel buco da 54 chilometri, con relativa pioggia di mila - miliardi, e chi si impegnerà a tutti i costi, in prima linea perché non lo si realizzi". Ma sono in tanti a chiedersi: chi era questa Delia? Dov'era questa *piola* dove si decidevano le sorti dell'alta politica? Finiti i consigli comunali, le sedute della comunità montana, i pre - consigli, le giunte, finite le riunioni politiche nei vari paesi, destra e sinistra, e da poco tempo anche la Lega, si incontravano da Delia, il locale era aperto fino a tardi. Si continuava a parlare di politica, dicendo finalmente cosa si pensava per davvero. Delia, veniva chiamata ai bei tempi "tette d'oro".

Chi aveva già vinto, in quel periodo, in realtà, era Gottero, senza essersi candidato. Aveva vinto la battaglia all'interno dell'assemblea nazionale Coldiretti, battendosi per la modifica dello statuto, che sanciva la piena autonomia dai partiti. Una svolta. Carlo Gottero, presidente regionale e provinciale del sindacato degli agricoltori, rilascia interviste: "Ora siamo liberi, non saremo più la cinghia di trasmissione di nessuno. La Coldiretti è autonoma, pronta a confrontarsi con tutti e a scegliere liberamente il partito che mostrerà maggior sensibilità ai nostri problemi". E ancora: "Finalmente è giunto il tempo di separarsi da certa gente. Ultimamente nella Democrazia Cristiana, militavano persone che di cristiano avevano solo la croce stampigliata sulla tessera del partito. Comunque non siamo un gruppo in vendita, non ci legheremo certo a chi predica il capitalismo rampante senza regole. È una politica da respingere su tutti i fronti".

Dalla Francia giungono notizie (Pro Natura fa da tramite), 29 associazioni del Delfinato e della Savoia, chiedono al loro governo una perizia sulla linea Torino - Lione. Il documento è stato consegnato al ministro dei trasporti Bernard Bosson. Inoltre giungono notizie di una raccolta firme per una petizione al parlamento europeo, e le amministrazioni comunali stanno deliberando ordini del giorno contro il progetto, sulla falsariga di quanto sta avvenendo in Valle di Susa. Sabato 26 febbraio 1994 avviene un incontro fra una delegazione francese e una italiana, alla Torre di Chianocco. Presenti: il padrone di casa, Mario Cavargna, Giorno, Valerio Giuliano, Ruo Roch, per la traduzione Mirella Savarino, per l'aspetto legale Molinero. Per parte francese: Bousson, Favaro, Froger, Guichard, Pegon. Oltre al consueto scambio di informazioni, i francesi chiedono l'appoggio alla petizione inviata alla Commissione per le Petizioni di Bruxelles a sostegno della loro richiesta di una perizia indipendente da parte del governo francese. Due foto scattate nell'occasione (e ritrovate molti anni dopo), sanciscono l'incontro.

Le faccende elettorali non avevano comunque distolto dall'impegno primario, quello di continuare a portare in giro il rumore dei treni nelle assemblee in Valle di Susa e non solo. Habitat veniva chiamata un po' dappertutto: Bologna, Firenze, Bolzano, Novara, e i tanti piccoli comuni del novarese, dove i comitati contro l'alta velocità erano numerosi, organizzatissimi, e di sicura fede leghista. Marcallo Con Casone, sulla linea Torino - Milano, come Romentino, Boffalora, Trecate, San Martino, Pero. Anche in questi paesi i sindaci si sono uniti e hanno cercato contatti con altri sindaci. Non esistono barriere politiche. Sabato 12 marzo la palestra di Marcallo Con Casone è strapiena, cinquecento persone gremiscono la sala. Non è un pubblico colpevole di essere contro il progresso, questi paesi, questa gente, nell'industrializzazione ha creduto come modello di sviluppo e l'ha pagato. Scomparsi i vigneti, le risaie, scomparsa l'agricoltura, rimangono solo alcune cascine attorniate da industrie, più di duecento in zona, tutte considerate ad alto rischio. Il paesaggio è un bosco di tralicci. È il quarto polo conciarario italiano, numerosi pozzi petroliferi, le raffinerie di petrolio, la centrale termoelettrica di Turbigo, ben cinque inceneritori. I dati vengono riportati durante l'assemblea, insieme a quelli della disoccupazione e dell'inquinamento. La popolazione del Ticino è al terzo posto in Italia per morti da tumore. Posto che nessuno crede più alla favoletta del progetto alta velocità come risposta per l'occupazione, come carta di presentazione per entrare in Europa, per il tra-

sporto delle merci, per... a Marcallo Con Casone, ritorna la vecchia domanda in vista delle elezioni. A porsela è la gente, sono quei sindaci di collocazione politica diversa: chi ci difenderà? Chi saprà schierarsi in modo duro, smascherando il mito del progresso, dando un segnale forte in controtendenza? Rimettendo l'uomo al centro, prima del cemento, prima degli affari, prima della velocità? La Lega! È l'urlo univoco che esce dalle assemblee. La Lega, saprà smascherare i trucchi di Roma ladrona. Un anno prima, era stato dato alle stampe un libretto, a cura del comitato tutela territorio Est Ticino, di Marcallo, presidente Ornella Bienati. Si legge: "L'Italia risorgerà, non solo rinnovandosi nelle istituzioni, ma anche seguendo uno sviluppo economico e industriale moderno e mirato ai veri interessi della collettività". "L'Italia risorgerà, se riacquisterà e terrà saldamente in mano i valori indistruttibili della democrazia e della giustizia, della civiltà del rispetto della vita e dell'uomo". La Bienati aveva scritto anche al ministro Carlo Ripa di Meana, il quale il 6 marzo del '93 aveva risposto: "...La scelta del Tav, almeno in questo senso mi trova perplesso, senza contare l'inevitabile impatto ambientale che verrebbe a costituire un progetto di siffatte proporzioni, una volta calato sul territorio nazionale. Da parte mia, quindi, la scelta che mi vede consenziente è quella di dare priorità al trasporto merci su rotaia, cercando di riequilibrare una situazione che evidenzia ancora oggi un'abnorme dominanza della strada rispetto agli altri modi di trasporto".

Il coordinamento dei comuni coinvolti dal progetto Tav Torino - Milano, descrive in un documento presentato alla Regione Lombardia, il contesto territoriale in cui l'opera andrebbe ad inserirsi. Prende ad esempio altri paesi europei: la Francia, che si differenzia notevolmente da altre nazioni per la morfologia: grandi distese pianeggianti, agglomerati urbani distanziati l'uno dall'altro. La Spagna, tratta Siviglia - Madrid, due grandi città a distanza ottimale per l'alta velocità, ecc... "La Padania" - scrivono nel documento - "è invece abitata in modo uniforme da milioni di persone che si muovono giornalmente lungo un'infinità di assi che uniscono tra loro i centri abitati. L'alta velocità ne servirebbe solo due: Milano - Bologna e Milano - Torino, ma nel secondo caso specifico, l'effetto sarebbe nullo: in pratica nessun treno potrà essere soppresso perché tutti hanno fermate lungo il percorso a differenza del treno A.V. Annullare dei convogli significherebbe sacrificare una parte importante del servizio".

Le elezioni del 27 marzo 1994 sono importanti, la politica ha avuto un

rimescolamento. Tocca al sindaco di San Giorio, Danilo Bar, ricucire le ferite e spiegare le ragioni dei due candidati. Per il Senato Franca Coisson, e per la Camera Claudio Giorno. La Lega, candiderà il sindaco di Bussoleno Alida Benetto. Tutti gli occhi sono puntati su Danilo Bar, la sua mole imponente anche in quell'occasione serve a dare spessore e autorevolezza al discorso. In molti si chiedono quali argomenti avrebbe usato per ricompattare quell'insieme di partiti e movimenti, uniti sotto lo stesso cappello dei progressisti. Lo sguardo del sindaco chiede attenzione. La prima parola pronunciata è durissima: *paracarri*. Una parola, usata con determinazione, buttata nel microfono e sulla platea come una clava. Quale presentazione migliore? Quale analisi politica? Esame del maggioritario applicato? Gli occhi di Danilo, sembrano fissare uno ad uno gli intervenuti all'assemblea, li prende per il bavero, li strattona un po' poi la sua voce tuona: "ragazzi" - poche storie - "anche se avessimo un paracarro come candidato, dobbiamo sostenerlo". Che botta. Che stupendo discorso. Così si parla in politica. Superfluo tutto il resto: "...ma per fortuna abbiamo due candidati che meritano tutta la nostra stima e fiducia, bla, bla..". Il concetto era passato.

A marzo del '94, la cifra che rimbalzava da un giornale all'altro, è di trentamila miliardi per collegare Torino con Lione. A fine febbraio, la Francia aveva iniziato gli studi per il tunnel di 54 chilometri sotto il Moncenisio. I macchinari per bucare, li avevano pronti, gli stessi che avevano usato per il tunnel della Manica, ma da quella parte non arrivavano dei segnali positivi. Una esplosione aveva rischiato di far delle vittime fra i lavoratori e rinviato il giorno dell'apertura. Un incidente in pieno esercizio con l'Eurostar "potrebbe avere conseguenze inimmaginabili" - scrivono i giornali - "Sono notizie che non possono certo tranquillizzare" - dichiara Mario Cavargna - "perché il tunnel presenta problemi tecnici molto più grandi di quelli della Manica. A causa della copertura di roccia si raggiungono i 50 gradi. Così, il treno dovrebbe viaggiare assai meno veloce del previsto, vanificando tutta l'operazione". Non è un caso che l'Eurotunnel della Manica non superi i 160 chilometri orari. "Per quel che riguarda la rete ferroviaria italiana, è possibile aumentare la velocità sino a 220 Km orari, modernizzando le linee ed utilizzando il Pendolino: questo costerebbe un decimo rispetto agli investimenti necessari per costruire una linea per correre a 300 Km orari. Ma la Tav è soprattutto un progetto finanziario che mira a gestire l'immenso patrimonio di prestiti garantiti dallo Stato che sarà necessario per costruire l'opera e più

costa e meglio è. A tale scopo non ci si è fatti scrupolo di bluffare apertamente sul numero di passeggeri che potrebbero utilizzare le nuove linee”, conclude Mario.

In vista delle elezioni ai candidati vengono poste alcune domande sull'opera. Giorno, (Progressisti) contrario, Renato Montabone (Ppi e patto per l'Italia) contrario. Alida Benetto (Lega) contrarissima. Caterina Maio (Alleanza nazionale) favorevole. La stessa posizione viene mantenuta dai candidati per il Senato. Lunedì 28 marzo: “Forza Italia, il primo partito”, i giornali aprono con questo titolo. *Débaclé* totale per la sinistra. In Piemonte, su 36 collegi assegnati con l'uninominalità, 31 sono andati al Polo della Libertà e 5 ai Progressisti. La Valle di Susa manda a Roma Alida Benetto per la Camera e Claudio Bonansea per il Senato. Delle tradizionali roccaforti del Pci - Pds, ha tenuto solo San Giorio.

È primavera, e Mattie si riprende la rivincita nel gioco del ferro con Meana. Ma è tempo di giocare anche a Bussoleno con il Barro. Il gioco è conosciuto come quello dei consiglieri comunali. Un attrezzo a forma di fuso viene lanciato, e si sfidano, il pomeriggio di Pasqua. Un gioco antico che alcuni storici fanno risalire al medioevo. Secondo una leggenda, anche a Bussoleno (non solo a San Giorio) esisteva un “signore”, il marchese Alberigo, che pretendeva lo *ius primae noctis*, ma una giovane stanca dei suoi soprusi lo affrontò mentre usciva di chiesa, strappò ad una vecchietta un fuso e lo piantò nel cuore del marchese. Nel secolo scorso era in uso questa tradizione: i consiglieri comunali in carica si ritrovavano nella piazza del Comune e accompagnati dalla banda musicale e dai concittadini, raggiungevano un prato che si trovava fuori del paese. Qui il gioco consisteva nel centrare un bersaglio a cerchi con il Barro. Questi cerchi venivano spostati sempre più lontano, per aumentare le difficoltà. I consiglieri comunali venivano divisi in due squadre e ad ogni lancio veniva aggiudicato un punteggio. Il vincitore era festeggiato dalla popolazione e aumentava d'importanza anche all'interno del Comune. I consiglieri, dunque, per essere eletti, dovevano essere anche dei buoni tiratori di Barro. Tutto questo finché il proprietario presentò un ricorso all'Intendente della Provincia, per sottrarsi dalla servitù dell'utilizzo del suo prato (1855). Era un prato che era già stato in parte confiscato per la costruzione della strada di accesso alla stazione ferroviaria.

Piove, piove, piove, su quel 25 aprile 1994. Piove, su tutti i paesi della valle. Piove, in molti si sono convinti: “Dio sta con Berlusconi”. La festa della Liberazione ha assunto un significato più grande.

Il 22 aprile, *Luna Nuova* esce con cinque pagine speciali sulla storia della Resistenza. Piove su chi ha deciso di andare alla manifestazione a Milano e piove su chi ha deciso di stare in valle. Bagnati nonostante gli ombrelli, sensazione buia, di giornata buia, di tempi bui (Ma non si parlava tanto di alternanza?). Il sindaco di Bussoleno, Alida Benetto, da poco tempo onorevole, deputata alla Camera, si prepara a tenere il discorso. Tema: la Resistenza. Svolgimento: tutti i morti sono uguali, siano partigiani che camicie nere. Il giorno dopo il suo discorso viene ripreso con grande risalto dalla stampa. Siamo a una svolta? Niente paura, qualche tempo dopo la supera Violante e come presidente della Camera proporrà sostanzialmente gli stessi concetti: le basi per una riconciliazione storica nazionale. Bisogna tenere in conto la buona fede dei giovani che avevano aderito alla Repubblica di Salò. La valle si conferma, nel bene e nel male, un laboratorio in grado di anticipare le tendenze.

Piove, e c'è vento e anche nebbia a Dover, ma i bollettini meteo dicono che è normale. Il treno della regina è partito in orario dalla stazione di Waterloo, anche quello del presidente francese Mitterrand, entrambi i convogli sono attesi a Calais. Piove anche lì. Un urlo di sirena, precede l'arrivo dei due Eurostar, bianchi, affusolati, con sul muso la bandiera della nazione. Venerdì 6 maggio, viene inaugurato finalmente il tunnel della Manica. Colossale opera. Colossale anche nei debiti, titolano i giornali. Era il 1986, l'anno della firma del trattato franco - britannico. Ci hanno lavorato 5200 operai francesi e 8000 inglesi, le vittime sul lavoro sono state 9. Per i 150 chilometri delle tre gallerie sono stati utilizzati 2808 metri cubi di acciaio. Nelle gallerie, ogni 125 metri, ci sono idranti e uscite di sicurezza. Ogni navetta avrà 28 vagoni e due locomotive e potrà portare 120 auto. La velocità di punta sarà 160 chilometri all'ora, quella media di 80. Il tunnel della Manica è costato più del doppio di quanto previsto, 25 mila miliardi di lire. "Una delle meraviglie dell'ingegneria del ventesimo secolo" - scrive *La Repubblica* il 7 maggio '94 - "rischia di diventare la prima *débaclé* finanziaria del ventesimo secolo". Accanto ai titoloni, che salutano il passaggio alla storia di Calais, altri articoli si lanciano a fare nere previsioni per il consorzio anglo - francese, che ha realizzato l'opera e la gestirà fino al 2059. Si parla di 7,3 miliardi di sterline di debiti. Presto sarà necessaria una ricapitalizzazione di Eurotunnel. Il titolo è quotato in borsa, ma non promette bene. Nel 1990, in occasione di precedenti aumenti di capitale, gli azionisti vennero rassicurati che i fondi raccolti sarebbero stati sufficienti a com-

pletare l'opera e avviare la gestione. Eurotunnel ha programmato di incassare 600 milioni di sterline già dal '95, e di arrivare a 972 milioni di sterline nel 2003. Se mancherà l'obiettivo, le perdite saranno pesanti, le banche calcolano che se incasserà meno del 25%, il gruppo fallirà entro il '98.

Altra incognita è data dai prezzi concorrenziali che le società di navigazione hanno intenzione di immettere sul mercato. Quanto costerà attraversare il tratto della Manica? Le linee di navigazione si sono attrezzate, spendendo un miliardo di sterline per comprare nuove navi, ammodernare quelle esistenti, migliorare il servizio. Attraversare il tunnel con il treno, costerà dalle cinquecento alle settecento mila lire per auto. Si impiegherà mezz'ora, contro i 70 - 80 minuti in nave e contro i 50 minuti in aliscafo.

Unire la Francia con l'Inghilterra era stato il sogno dell'imperatore Napoleone che aveva pensato a gallerie illuminate da lanterne a gas, percorse da carrozze trainate da cavalli. Era il 1802 quando fu elaborato questo progetto da Albert Mathieu, giovane ingegnere, che pensava di usare un'isola artificiale, in corrispondenza di un banco di sabbia, per il cambio dei cavalli. Il progetto rimase nel cassetto.

Dopo le piogge era ritornato il sole. Domenica 15 maggio, la solita pedalata ecologica giunta alla sesta edizione, parte da Bussoleno e termina ad Avigliana, lago piccolo, in zona Fips. Il bar, punto di ristoro per i partecipanti alla bicicletata, è gestito dalla cooperativa La Valle. Nell'86 (subito dopo gli anni di piombo), i parenti dei "compagni" in carcere, si danno da fare per costituire una cooperativa in grado di garantire posti di lavoro e reinserimento nella società. Va ricordato che in quella occasione furono molte le amministrazioni comunali della valle che risposero al progetto, dando la loro disponibilità, per una soluzione politica e concreta ai ragazzi detenuti. Sicuramente il primo ad attivarsi in questo senso fu il dottor Aldo Miletto, sindaco di Bussoleno. Per anni la cooperativa La valle, ha continuato ad occuparsi di detenuti, come un ponte, fra chi era prigioniero, senza essere politico, ma ugualmente viveva l'abbruttimento del carcere e ancora di più, la mancanza del lavoro e quindi di reinserimento. La sesta pedalata ecologica, dunque, è approdata in questo bar, e sicuramente erano molti quelli che non conoscevano la sua storia. Cento? Centocinquanta? Forse duecento biciclette, tutti a pedalare, a ricordare che questa valle può ancora essere vivibile. "Unica nota stonata" - scrive Massimo Molinero - in una lettera apparsa su *Luna Nuova* il 20 maggio: "possiamo dirlo? O meglio unico errore, l'eccessiva

caratterizzazione della manifestazione, l'eterna voglia che la sinistra ha, di appiattire tutto, su quattro slogan. L'errore è sempre lo stesso, una grossa potenzialità in mano e subito la voglia di metterci dieci cappelli sopra, fino a soffocare tutto. L'ambiente è un bene, un diritto inalienabile, l'ambiente è di tutti. In questo senso va usato il messaggio delle manifestazioni ambientaliste, senza trasformare la pedalata in una specie di via crucis, con fermata a tutte le stazioni per denunciare sempre quanto siamo bravi noi e quanto malvagi gli altri. Questa iniziativa era stata indetta da Valsusaviva, da Legambiente, Pro Natura, Wwf, dai gruppi ambientalisti, ecologisti e chi più ne ha più ne metta, aveva dunque già alla sua partenza una forte caratterizzazione, forse si potevano evitare tutti gli altri messaggi...". A Sant'Antonino il sole aveva prevalso decisamente sulle nubi. In piazza, le biciclette erano proprio tante, bambini, zainetti tutti colorati. Tappa prevista: in quel momento escono dall'Anpi i partigiani, dopo una riunione. Groviglio di saluti, abbracci. Bruno Carli, Vittorio Negro, intrappolati dalle bici. Una foto speciale, qualcuno l'ha scattata. Il vecchio e il nuovo. Bastava questo, non una parola di più. Era finito il lungo inverno, segnato all'ora di cena, dalla difficile scelta: Fiorello con il suo Karaoke, oppure le prediche di Barbato? Meglio cantare. Sui giornali continuano le proteste dei pendolari. La Lega ha vinto, gli eletti sono a Roma. I sindaci, gli elettori, attendono fiduciosi. I primi segnali sono di rissa. A Torino 250 iscritti alla Lega sono stati espulsi. Problemi di Gipo Farassino, con le segreterie. Primi giorni di giugno, tutti i giornali danno la notizia con grande risalto: Forza Italia vuole subito il Tgv. Il 3 giugno ad Avigliana, cinema Corso, un dibattito per appoggiare l'opera. L'onorevole Alida Benetto cerca del distinguo dal suo collega Bonansea che sostiene senza mezzi termini che l'opera va fatta e subito. Intanto, le ferrovie italiane trattano con i giapponesi per i finanziamenti. Necci va a Tokio ad incontrare il presidente della *Daiwa securites*, protagonista di finanziamenti a grandi lavori e infrastrutture.

Periodo di grande fermento. Romano Perino torna a scatenarsi. Ha letto su *La Stampa* un articolo che presentava Valentino Castellani all'incontro di Chambéry, come "portavoce degli interessi della Valle di Susa". Ha scritto, ha tuonato, ha telefonato alla segreteria di Castellani. Ha ottenuto un incontro. Quindici giorni dopo (martedì 5 luglio), è stato ricevuto. Il messaggio che Perino voleva far passare era: "Parla quanto vuoi di Torino, ma giù le mani dalla valle, perché bisogna ancora vedere se il Tgv passerà proprio da lì. Firmato il fronte

del No e la Comunità montana tutta". I due sindaci sono l'uno di fronte all'altro. Castellani, padrone di casa, dimostra grande gentilezza e disponibilità. Rompono il ghiaccio, cercando di parlare dei problemi comuni che hanno come amministratori. Il sindaco di Torino sorride amabilmente (è la prima volta che si trova davanti uno dei rappresentanti, uno di questi gran rompiscatole della valle), sorride, si sorridono. Scatta una curiosità. "E... quanti abitanti ha il suo comune?". Romano Perino ci pensa un po', non perché non lo sappia, ma perché vuole dare una risposta il più possibile esatta: "Seicento". Pausa, silenzio, subito riprende, per dare più spessore alla comunità: "...compresi gli abitanti delle borgate, compresi le case in montagna, compresi gli alpeggi, quelli che stanno a tremila metri al Truc del Rocciamelone". Più parla, più peggiora la situazione. "Seicento?" ripete Castellani. Il suo pensiero è palpabile, nell'aria: (e sarebbero questi i Comuni che pensano di intralciare il progetto dell'alta velocità? Ma ci passiamo sopra.). "Certo, ci rendiamo conto" - spiega Perino - "noi rappresentiamo piccole comunità, un modello di vita e di sviluppo superati, come possiamo pensare di opporci a interessi superiori, interessi grandi?". Pausa, silenzio. "L'unica cosa che possiamo fare" - continua - "nel nostro piccolo, è attivarci, usando tutti i mezzi a nostra disposizione, per far rallentare i lavori di quei... cinque, sei, sette anni, forse anche di più. Tutto lì.". Alle banche che investono, chissà se interessa saperlo? Per ora abbiamo scritto ai Giapponesi, mandando le nostre delibere. Per carità, poca cosa.

Il coordinamento dei sindaci dei Comuni coinvolti dalla linea Torino - Milano, hanno ripreso l'attività dopo la pausa elezioni. Marcallo Con Casone: sabato 21 maggio, incontro alla palestra comunale via Donatori di sangue, pronti a far scorrere il sangue. Invitati a parlare sono i nuovi eletti della Lega, ora seduti al parlamento. Gli onorevoli freschi di nomina, sono pronti a giurare che saranno guardiani sulle opere pubbliche, come promesso.

Cinque giorni dopo gli risponde il Comitato Promotore Alta Velocità Trieste - Tarvisio - Torino - Lione, nella sala conferenze del comune di Novara. L'assemblea ha fra i relatori quel professore Sacchi del Politecnico di Torino che era stato presente un anno prima a Condove per spiegare il problema del rumore. È una storia fatta di storie.

Il 18 giugno 1994 a Bussoleno, sala consigliare, avviene il battesimo del Comitato contro l'alta velocità voluto da Habitat, e costituito un anno prima. Per l'incontro è stato coniato un nuovo logo, un adesivo: su sfondo verde una mano tira il freno del treno. Fermiamo il treno. A

idearlo un ex ferroviere, da poco avvocato, Massimo Molinero. Invitati all'assemblea i sindaci dei comuni del Ticino lombardo e del novarese. Fra altri sono presenti: Luciano Frigieri, per la Comunità montana e il sindaco di Bussoleno onorevole Alida Benetto. "È in atto da due anni" - interviene Bruno Pistone, ingegnere di Arese, e per vent'anni collaboratore delle ferrovie dello Stato - "una operazione di convincimento generale che temo abbia contagiato un po' tutti. Ma in realtà, anche all'interno dell'ente ferroviario sono in pochi a conoscere il progetto. Si sta dicendo che il treno veloce verrà usato per il trasporto delle merci, ma non è vero, come non è reale il numero dei posti di lavoro che i cantieri potrebbero produrre, quello che invece avverrà certamente è la distruzione del territorio ed un gravissimo dissesto finanziario dello Stato". L'onorevole Benetto intervistata da *La Valsusa* il 23 giugno, ribadisce il suo no. "Sarei d'accordo solo se la linea passasse interamente in un tunnel, e se la valle non subisse un impatto devastante". Il giornalista ricorda che il senatore Bonansea di Forza Italia è d'accordo, viene chiesto: "Questo non la preoccupa?" Risposta: "mi preoccupa molto di più la posizione del Pds che in Regione sostiene l'opera e in valle la contrasta. Mi preoccupa la giunta Briziosostenuta da Pds e dal Ppi, con Montabone che sostiene l'alta velocità". Presenti all'assemblea anche il neo assessore verde Massimo Marino e il consigliere verde regionale Walter Giuliano. Pino Chiezzi di Rifondazione e Roberto Vaglio della Lega Nord. "Il problema" - dice Giuliano - "È far uscire dalla clandestinità i progetti". Presenti al dibattito, lo stato maggiore dello schieramento del no, quasi tutte le amministrazioni della valle. Luciano Frigieri non ha mezzi termini, ricorda: "Per Castellani noi non esistiamo". Antonio Oldani, vicesindaco di Sedriano dice chiaramente che non saranno accettati scambi, in favore dell'opera. Negri, sindaco di Romentino, chiede espressamente da che parte sta la Regione. Luigi Massa, segretario del Pds di valle ribadisce la sua posizione contraria e propone la velocizzazione della linea. Il Comitato è comunque decollato, ne fanno parte Habitat, la Coldiretti, il Pds, Rifondazione Comunista, i Verdi, la Comunità montana. Anche il progetto alta velocità, con il nuovo governo sta per decollare, lo conferma il ministro Publio Fiori, ex Dc passato nelle file di Alleanza Nazionale. "Al prossimo G7 di Napoli, i giapponesi apriranno all'Europa dei trasporti" - assicura Fiori - "porteranno i primi 1500 miliardi per il traforo del Moncenisio che consentirà il collegamento con la Francia". Il primo governo di Berlusconi, insieme alla Lega Nord, Alleanza Nazionale, traghetta la mega opera dell'alta velocità, assicurandone la fattibilità.

Cronache dalla Valle di Susa è il giornale di informazione di politica e cultura, promosso e realizzato dal Pds della valle. Alzo zero: foto del treno in prima pagina e titolone: "Perché il Pds dice no al Tgv in valle". Nell'articolo viene spiegato che il partito non è contrario in assoluto alla costruzione di una rete ad alta velocità in Italia, tuttavia ritiene devastante il progetto del maxitunnel e la conseguente nuova linea che attraverserebbe il territorio della bassa valle. "Molte sono le ragioni di questo No. Il costo elevatissimo, le devastazioni ambientali, la svalutazione economica dei terreni e delle abitazioni del nostro territorio. In altri termini quest'opera è destinata a peggiorare in modo sostanziale la nostra qualità della vita senza risolvere nessuno dei nostri problemi, non quello occupazionale, come ci insegna la recente esperienza dei cantieri dell'autostrada, e neppure quello dei trasporti. Ricordiamo che non è assolutamente prevista la fermata in valle e del resto questa sarebbe incompatibile con i tempi di percorrenza di una linea di questo tipo".

Il 25 giugno era stato inaugurato, per la seconda volta ad uso e consumo dei politici, il monumento alla Civiltà alpina. In quell'occasione, Brizio, accerchiato dalla banda musicale, popolazione e sindaci, aveva proposto una conferenza permanente. Finita la festa, nel chiuso della Regione, aveva bocciato ancora una volta la proposta del referendum avanzata da Pino Chiezzi di Rifondazione, perché ritenuta sostanzialmente una perdita di tempo. "I valsusini saranno informati ma non ascoltati". Si scatena la Lega Nord, Antonio Bodrero: "È scandaloso che l'eventuale consultazione popolare non sia vincolante. L'opera è di costo altissimo, l'impatto ambientale negativo". Furenti anche nel Pds: "posizione inaccettabile". Rivalta: "Noi abbiamo sempre creduto che l'alta velocità francese non fosse compatibile con il nostro territorio che ha problemi ambientali diversi". Interviene Walter Giuliano per i Verdi, i giornali, riportano le sue dichiarazioni ogni volta specificando che "è originario di Bruzolo". "Il progetto è in semi clandestinità, si deve togliere questo velo, anche perché il sistema misto di cui si parla, passeggeri e merci, trasformerà la valle in un unico canale di traffico invivibile, con un inquinamento acustico esasperato, per non parlare dei problemi inerenti alla realizzazione tecnica del progetto". La valle muore.

Prepariamoci allora a questa morte.

A Torino esiste una cooperativa, l'Astra, che si occupa di onoranze funebri. Fondata dopo la guerra da un gruppo di partigiani ed ex

deportati. L'idea di dar vita a una cooperativa è nata e si è sviluppata nell'ospedale San Luigi, dove erano ricoverati i malati di tubercolosi, reduci dai lager nazisti e da una guerra. Alla fine degli anni Quaranta l'ospedale che sorgeva proprio a fianco della Fiat Mirafiori, ospitava mediamente più di mille malati di tubercolosi. Era allora la malattia più diffusa e con un'alta mortalità. Ogni giorno moriva un degente e, in genere, moriva in totale povertà, perché i malati di tubercolosi non avevano sussidi e le famiglie spendevano quel poco che avevano in medicinali. A questo punto si faceva una colletta fra i ricoverati, per i funerali. Per chi aveva la fortuna di guarire c'era il problema di reinserirsi nel lavoro. Probabilmente, per i ricoverati, le giornate al San Luigi, sono lunghe da far passare, c'è tutto il tempo di analizzare la vita e la morte, con i suoi aspetti più materiali. Dopo diverse riunioni, nasce l'idea di fondare una cooperativa, esperienza di mutuo soccorso, l'unione lavoratori tubercolotici, per trovare un lavoro alle persone guarite, e per dare sepoltura (risparmiando sui costi), a quelle che non ce la fanno. "Fu la grande speranza per un futuro diverso e la passione ideologica che ci unì". Racconta uno dei fondatori, Alvaro Menotti: "unimmo le nostre forze al sindacato e al vivace movimento operaio di allora, tutto ciò permise a questa impresa di nascere e avere gambe per camminare". All'inizio si occupò di onoranze funebri, ma per non limitare il raggio di azione, i soci decisero di estendere una certa professionalità che stavano acquisendo alle cerimonie, anche ad altri aspetti della vita: matrimoni, battesimi, fino ad arrivare al servizio di custodia delle biciclette, nei parcheggi. Per anni l'Astra è stata l'agenzia cui si indirizzava il proletariato e in genere il popolo di sinistra, in qualche modo era riconosciuta come l'impresa che al trapasso avrebbe garantito un funerale consono alle proprie scelte di vita. Ai soci, la cooperativa garantiva anche una vita associativa per il tempo libero. Oggi, si occupa solo più di onoranze funebri, è una delle più grosse imprese, non solo del Piemonte, ma dell'Italia settentrionale. I prezzi ovviamente sono concorrenziali. Il lavoro non manca mai.

Non è tanto la morte a spaventare, quanto la rappresentazione che i vivi fanno della morte. Al commiato, bisogna prepararsi. Ma gli esempi che ci sono non fanno ben sperare. Quando sei morto sei morto. Gli avvoltoi sono pronti. Non ce la fanno a farsi rispettare neppure personaggi che in vita sono stati temuti. Indro Montanelli ha organizzato tutto, ha scritto anche il suo epitaffio. L'unica cosa che lo terrorizzava era quello che i vivi avrebbero potuto fare e dire, alla sua

morte, per questo ha cercato di prevedere tutto, fin nei minimi particolari. Voleva che la notizia della sua morte venisse data dopo il suo funerale. Ma non è stato esaudito. I vivi sono arrivati e si sono impossessati del suo corpo, hanno organizzato quasi tutto quello che lui non avrebbe voluto. Non hanno rispettato la sua richiesta di silenzio. Si è fatto cremare. L'amico Enzo Biagi scrive: "Sono sempre più convinto che non si debba morire, perché poi vengono le commemorazioni e i necrologi che dimostrano, oltre al rimpianto per lo scomparso, la presenza dei vivi...". La morte, per Jean Paul Sartre, è un accidente imprevedibile, che si frappone alla realizzazione dei progetti, annullandoli, rendendoli assurdi. La morte, quindi, è al di là delle nostre possibilità, è "altrove" da noi, e ci lascia come oggetti inanimati (il cadavere), in balia degli altri, liberi, loro sì, di dare un significato alla nostra esistenza. Ma in questo modo si espropria l'individuo della responsabilità di scegliere fino in fondo tra le molte possibilità del suo esserci, compresa l'ultima. Sartre risponde dicendo che la libertà dell'individuo rimane totale, e non viene limitata dalla morte solo perché non la incontra. Sartre sembra, così come fa Epicuro, occuparsi solo della morte già avvenuta, per cui tutto si risolve con il fatto che "quando esistiamo la morte non c'è, e quando viene la morte non ci siamo più noi", scontando il problema vero che è rappresentato dall'angoscia creata dalla morte prospettata e vissuta nella sua assoluta realtà.

L'autunno è sempre stato un momento favorevole per la ripresa delle iniziative, fioccano i convegni, uno dopo l'altro; il 15 ottobre ad Avigliana, sala consigliare, il gruppo Alleanza Verde che fa capo a Massimo Marino, organizza un incontro con Habitat: "Alta velocità o velocizzazione?". Presiedono: Alberto Perino, Rino Marceca, assessore di Avigliana, fra i relatori ancora Gianfranco Chiocchia del Politecnico, sempre disponibile ad approfondire il problema dell'inquinamento acustico e delle vibrazioni. Santel, nel suo intervento ricorda come nel 1990, stando ai giornali, il progetto dell'alta velocità era pronto, e nel '94, non c'era neppure l'idea di come fare. "Ciò che è in atto è solo una martellante campagna pubblicitaria che cerca di dimostrare l'indimostrabile. Il massimo sforzo propagandistico del Tav è stato probabilmente un convegno tenutosi a Roma il 27 giugno del '94, dove la Confindustria ha riunito un migliaio di *grands commis* dello stato e politici assortiti di ogni genere; ma è stato per certi versi una giornata storica perché in quell'occasione il Ragioniere Generale

dello Stato, Andrea Monorchio, ha smontato pezzo per pezzo il meccanismo finanziario della Tav, dimostrando che il *project financing*, non esisteva, che erano tutti soldi pubblici fino all'ultima lira e che lo Stato non era in condizione di elargire un regalo di questo genere a una società privata, perciò i conti andavano rifatti per un progetto diverso". Dunque da dove vengono i soldi necessari a finanziare l'opera? "Quando avremo queste risposte" - conclude Alberto Santel - "potremo anche valutare se le specifiche tecniche di questo progetto (che a mio avviso sono comunque inadatte alla situazione italiana), sono realizzabili o no". Marino, assessore della giunta Brizio, tiene a fare dei distinguo, prima della calata in valle del presidente della Regione. Una posizione delicata, quella del verde, subito duramente smascherata dagli interventi in sala. "Una giunta che porta avanti questi progetti, non può essere appoggiata. La posizione di Marino è equivoca", ricorda un assessore di Alpignano. Intervento duro anche da parte di Luciano Frigieri che ricorda: "La giunta Brizio è sorretta non solo da Alleanza Verde ma anche dal Ppi e dal Pds". Massa è perentorio: il Pds è uno, e in Regione si è battuto per un ordine del giorno che obbliga la giunta a venire in valle per tenere delle assemblee pubbliche". La latitanza di Brizio è ormai indifendibile, appare chiaro che vuol far pagare agli amministratori della valle il lungo scontro avuto sull'elettrodotto. Nella vita le alzate di testa si pagano sempre, ancora di più se si sta dalla parte della ragione. Rivalta del Pds, Rifondazione Comunista, il Gruppo Verde, perfino Marchini del Partito Liberale, fanno pressione, chiedono espressamente che la giunta regionale venga in valle a spiegare i progetti. Tutti sono ansiosi.

E finalmente giunge Gian Paolo Brizio.

A parlare, a spiegare: Avigliana 18 ottobre, cinema Corso, ore 21. Gli articoli che commentano l'accaduto hanno titoli inequivocabili: "Bordate di fischi sul treno di Brizio". "Disastrosa assemblea", "È finita a torte in faccia". La Regione si è presentata senza idee, supina di fronte alle relazioni dei tecnici ed esperti. Gian Paolo Brizio e l'assessore alla pianificazione territoriale, Mercedes Bresso, chiaramente in difficoltà, raccontano la storia dei sette nani. È bastato poco, il tempo di capire che quei fogli di carta con una riga tirata sopra, a mo' di tracciato, erano non solo offensivi, ma anche vecchi di tre anni. Il pubblico, inbufalito, grida: "Buffoni - buffoni". L'ingegner Coppino dell'Italferr non appare credibile. Ai sindaci, tutti presenti, Brizio non ha nient'altro da dire se non che: "Se dite di no, subirete il progetto". Perfino l'intervento di Bugnone, direttore di *Luna Nuova*, questa volta

è duro: "...L'alta velocità s'ha da far passare per la valle, per supremi interessi nazionali ed internazionali, pure condivisibili, ma solo a condizione di poter essere trattati alla stregua dei cittadini con pieni diritti e non come sudditi di un palazzo in pezzi, rappresentato da fantasmi balbettanti. Mercedes Bresso, persona meritevole per il suo impegno ambientalista, ha incredibilmente indossato i panni di chi non ha nulla da dire..". Il taglio della serata era per fare in fretta. Introducendo, Brizio ha parlato di spirito di servizio, come a dire che era costretto ad essere presente, costretto ad ascoltare il lungo intervento che Luciano Frigieri, a nome di tutta la Comunità montana aveva preparato. Un bombardamento di dati, documenti, mancati avvisi. Un intervento lungo, preciso, che non manca di ricordare come perfino l'avviso di comunicazione per la serata, sia stato inviato solo otto giorni prima, sollecitando naturalmente la partecipazione "numerosa". Ma Brizio e amici non sanno che in Valle di Susa c'è sempre il vento che permette la circolarità delle notizie, prima ancora dei giornali. Non è stato un problema riempire il cinema.

Frigieri ripercorre tutta la storia, fin da quando alla Regione è stata strappata la partecipazione ad un tavolo di lavoro, comunicato il nome di un rappresentante della Comunità montana, l'ingegner Sandro Plano: "Sono seguiti sei, sette incontri, presenti solo tecnici, non un politico, in quelle occasioni si parlava sempre e solo di rapporto di sintesi". In pratica una totale perdita di tempo. E ancora: "Oltre 4000 sono gli iscritti alle liste di collocamento in valle" - continua Frigieri - "decine di stabilimenti chiusi e la Regione anziché preoccuparsi con noi di trovare soluzioni a questi drammatici problemi si preoccupa solo di approvare, su terreno d'altri, il Tav. I problemi si risolvono quando vengono presentati in un contesto generale di sviluppo di un comprensorio che tenga conto del danno che si arreca e delle proposte integrative per il miglioramento della qualità della vita. Estrapolare dal contesto un'opera, ignorando il resto, è frutto di miopia politica, è la conferma che le logiche imprenditoriali hanno il sopravvento sulla ragione. Noi in questa valle ci viviamo. È la nostra grande casa. Tocca anzitutto a noi Valsusini tenerla bene, valorizzarla, non consentire che venga sacrificata al dio denaro che spesso ci propone uno sviluppo economico a qualsiasi prezzo. Ai pigri e ai distratti, fra qualche anno non sarà consentito lamentarsi".

"Con Brizio ero amico da tantissimi anni" - ricorda Frigieri - "anche fuori dal cinema di Avigliana, dopo quella serata, mi prese da parte, mi chiese: perché tu mi attacchi così? Quando ci troviamo in queste riu-

nioni dimentica che apparteniamo allo stesso partito. Prima per me c'è questa valle. Poi gli dissi, quando tu avrai un po' di tempo per ascoltarmi e non avrai sempre fretta, allora ti spiego le nostre ragioni, ma devi staccare il telefono. Dopo la seconda assemblea di Susa, un sabato mattino mi telefona. Sono andato e gli ho messo lì sul tavolo le ragioni del nostro No, ed erano anche capite. Gli ho ricordato il metodo, com'era stata portata avanti tutta la storia. Un giorno Masaracchio ha detto ai sindaci: se non volete il treno vi facciamo un'altra autostrada. Gli è andata bene che siamo bravi, perché potevamo ribaltargli il tavolo sulla testa. Ho rimproverato a Castellani la Motorola a Torino, e da qui la frase: la cioccolata a Torino e un'altra cosa dello stesso colore in Valle di Susa. Ma non vi rendete conto che bisognava fermarsi e chiedersi: ma la valle avrà bisogno di posti di lavoro?”.

Walter Giuliano, consigliere Verde in Regione, ad Avigliana è stato in silenzio per un bel pezzo, poi ha alzato la mano e ha chiesto la parola, intanto su un taccuino ha preso appunti per l'intervento, a mezzanotte, tutti a casa. La serata era andata avanti anche troppo, per i gusti di Brizio. A tutto c'è un limite, soprattutto alla democrazia. Giuliano, nelle occasioni precedenti aveva detto: “Non lasciatevi prendere in giro, non consentite che si salvino la coscienza nel giro di due serate e possano così dire di avervi consultato...”. Dopo Avigliana scrive: “Ricordate? Quando gli ambientalisti chiesero di aver accesso ai primi progetti incontrarono ostinati silenzi e ci volle una comunicazione giudiziaria perché Brizio dicesse di sì. Oggi bene o male li abbiamo convinti a risalire la nostra valle per spiegarci le loro intenzioni. Nessun dubbio nelle relazioni della giunta: l'alta velocità ha da farsi e deve passare di qui. Perché? Altri stati europei hanno fatto scelte diverse. Alternative sono possibili pur sulla via di una velocizzazione del traffico. È solo un tracciato che indica i corridoi; certo non passeranno nei nostri giardini di casa: ma la Valle di Susa è tutto un giardino, il resto ce lo hanno già preso. Questa linea è indispensabile perché i collegamenti sono saturi, e sarà utilizzata soprattutto per le merci, Ahì ahì, la storia delle merci, l'abbiamo già sentita per l'autostrada...ultima considerazione, non ci avevano detto perché Bussoleno non andava bene per la manutenzione della linea ad alta velocità ed è stato smantellato a favore di Torino - Orbassano. Dovremo ricordarci di chiederglielo la prossima volta”.

Ed ecco la prossima volta. Susa 27 ottobre, questa volta i partecipanti si sono organizzati. All'entrata sono state distribuite fascette con tanto di elastico, da mettere sulla fronte, il cartoncino bianco portava

scritto: "Sale e tabacchi", "Giocondo"; le prime file, erano a pochi metri dal tavolo dove stavano seduti i politici: Brizio, Mercedes Bresso, l'ingegner Cavagnaro e *company*. Quella sfilza di "Giocondi" chissà perché li innervosiva. Giocondo era Bruno Rullo, Remo Castagneri. Giocondo era Silvano Grandi, come pure Walter Giuliano. Altri erano "Sale e tabacchi" immortalati per la Storia con il sorriso stampato sulla faccia. "Dai comincia il tuo intervento che sono qui ad ascoltarti da bel Giocondo".

A nulla sono valse le mediazioni del professor Germano Bellicardi che chiedeva un confronto sereno, pacato, cinque minuti dopo tutti urlavano, compreso Brizio di rimando: "Buffoni siete voi. O mi lasciate parlare o me ne vado". Per dire cosa? "Non potete venire qui a far la predica" - dice Adriano Serafino sindacalista Cisl - "dieci anni fa ci dissero che non si poteva più investire sulla ferrovia ed ora si fa l'alta velocità". Claudio Cancelli non si risparmia, oltre tutto sa di che cosa sta parlando, li inchioda, non ottiene nulla perché sono un muro di gomma. Claudio ha due idee chiare anche sulla figura di Mercedes Bresso, ma non si possono ripetere, l'avvocato le censurerebbe. Don Ettore De Faveri, racconterà così la serata sul suo giornale: "È la volta del professor Cancelli, presidente del comitato Habitat. Tutto il suo intervento è ascoltato in assoluto silenzio, è chiaramente per il no, ma parla con assoluta competenza. Il suo è un vero grido di allarme: quando sarà realizzata l'Alta Velocità, la bassa valle non potrà più essere considerata area residenziale. Durissima la sua conclusione: "Questa è davvero la peggior classe politica". Prosegue: "Anche la sinistra si spacca. Per la Bresso, le parole di un *compagno pentito*: non ti voteremo più. Sale sul palco il segretario del Pds Massa, che cerca di ricucire. Ma ormai gli manca l'ago e il filo... Cavallera prova a concludere con un po' di speranza e dice: è importante conoscere e poi decidere. D'accordo è vero. Ma alla fine chi è che decide?"

Sabato 29, a Condove, centro don Viglongo, è la volta di un convegno promosso da Rifondazione Comunista. Si fa il punto della situazione. Nicoletta Dosio, ricorda che come al solito, in primo piano ci sono "le merci e il profitto, e che la valle verrà devastata. In un manifesto di Marinetti" - continua Nicoletta - "alle soglie della prima guerra mondiale, si esalta la velocità, con toni estremamente violenti, la violenza di allora è tornata prepotentemente di moda e ad essa dobbiamo opporci". Fra i presenti Ugo Boghetta, vicepresidente della Commissione Trasporti della Camera. Frigieri, e molti sindaci, propongono soluzioni per coinvolgere di più il territorio. L'assessore

di Alleanza Verde Marino, viene *cazziato* da chi non sopporta più le ambiguità. Alida Benetto continua a far pesare al Pds l'appoggio a Brizio. Risponde Perino: "Esca lei dalla Lega, prima di chiedere al Pds di uscire dalla giunta regionale". Sarà un consiglio in seguito ascoltato, infatti per la Lega sono iniziati i transfughi verso Forza Italia, Lucio Malan è uno dei primi a "tradire".

"La valle e la Regione sempre più distanti", titola *La Valsusa* il 3 novembre, in prima pagina un intervento di Sandro Plano, assessore all'industria in Comunità montana: "Nel Far West gli indiani si opponevano al cavallo d'acciaio ed i bianchi dicevano: porterà il progresso, la Coca Cola, Michael Jackson, i Levis, non tirateci le frecce e vi daremo l'acqua di fuoco. Hanno perso i bisonti, le praterie e sono finiti ubriachi e poveri in canna nelle riserve. E la storia si ripete. Presidente e assessori della Regione sono venuti a Susa per convincere gli indigeni che il Tav non fa male, anzi è la soluzione dei nostri problemi. Non mi ritengo in grado di fare valutazioni sensate sulla logica dei trasporti o sulle previsioni di saturazione delle linee ferroviarie su scala nazionale e internazionale, posso solo constatare che si potenzia e si velocizza il trasporto delle persone proprio mentre la telematica, i telefonini, le video - conferenze tendono a ridurre i viaggi d'affari e a portare addirittura il lavoro in casa".

All'inizio di dicembre, un comunicato del direttivo del Ppi valsusino conferma la sua "ferma opposizione alla nuova linea ferroviaria alta velocità". La Regione viene definita "assente".

Chiude l'anno, e la stagione dei convegni, sabato 3 dicembre, il Pds, promuovendo un incontro ancora a Condove. L'obiettivo è ricucire la spaccatura con il gruppo Pds in Regione, e insieme, pubblicamente, rilanciare il no all'alta velocità. Il pubblico è numeroso e perplesso. Massa, segretario di zona, interviene per allontanare decisamente i sospetti di doppiezza. "Noi siamo d'accordo con l'interconnessione coi sistemi internazionali e possiamo anche pagare dei prezzi" - dice Massa - "ma che siano compatibili con le risorse della valle. Da questo punto di vista rileviamo come sia impossibile far passare una nuova linea ad alta velocità come quella francese". La soluzione è la velocizzazione dell'attuale linea che consentirebbe di abbassare i tempi di percorrenza tra Torino e Lione con un minor impatto ambientale e una spesa ridicola, in confronto alla grande opera che si vuole effettuare. Un no energico anche al progetto del tunnel. Presenti al convegno, testimoni della nuova strategia del partito: Rinaldo Bontempi, Marcello Vindigni, Luigi Rivalta e Mercedes

Bresso. Il sindaco di Caprie, Gigi Giuliano invita la sinistra ad essere diversa, se non vuole continuare a fare il reggicoda di Brizio. Bruno Rullo di Rifondazione ricorda come l'alta velocità sia l'affare del secolo, e invita i compagni di fresca conversione, a rinunciare a questo progetto anche in altre parti d'Italia: "L'area dove dovrebbe sorgere la stazione a Borgaro è di proprietà della Borsetto, una società di cui fanno parte Ligresti, la Cogedil, controllata da Ferrero, il padrone delle acciaierie, e dalla cooperativa Antonelliana, amministratore, l'ex segretario Pci di Ivrea. Che ci fanno le cooperative rosse con Ligresti?". Marengo risponde tagliente: "affermazioni gratuite e argomenti che non c'entrano nulla con l'alta velocità". *Luna Nuova* titola a caratteri cubitali: "Sul treno veloce si alza la barricata". Sottotitolo: "Contro il Tav, la Quercia valsusina convince il Pds regionale". Il giornalista sottolinea come il nuovo orientamento non mancherà di aprire un vivace confronto con la giunta regionale, poiché i pidiessini siedono infatti nell'esecutivo. Sono passati 46 giorni dalla prima assemblea ad Avigliana e 37 giorni da quella di Susa.

Dopo Brizio, finalmente un evento serio: la premiazione della torta al miglior gusto, la vittoria a Giorgetta Amprimo. Per la festa della castagna a San Giorio si abbrustoliscono quintalate di castagne, la più grossa, quell'anno, pesava 1.408,9 grammi, subito dopo 1.356,6 mentre l'ultima premiata pesa 1.322,4 grammi. Un convegno decretava che la castanicoltura può avere un futuro, non come fonte principale di reddito, ma come risorsa economica importante. Il tecnico della comunità montana, Giovanni Falchero ha presentato una relazione sullo stato dei castagni. Il cancro corticale non è stato completamente debellato, bisogna convivere con la malattia, ma ci sono buone prospettive di distruggerlo. Uno dei punti sviluppati nel convegno è stato il problema dei furti nei castagneti. Come tutti gli anni, orde di torinesi si presentano a ritirare le fatiche di tutto un anno. Ci sono state risse qualcuno è passato alle vie di fatto, i coltivatori chiedono interventi, collaborazione, si sentono lasciati soli a risolvere vecchie questioni: "Se ci pensiamo noi, poi passiamo dalla parte del torto".

Venerdì, 21 ottobre 1994, si aprono le danze nel teatro tenda riscaldato e palchettato, suoneranno il gruppo "Gli allegri paesani" con la filarmonica chiusina. Un anno storico per San Giorio, per la prima volta, la Pro Loco ha unito gli sforzi organizzativi con il Pds e con lo stesso sindaco Danilo Bar. Danilo, in realtà, è fra quelli che ha mal digerito la scelta di cancellare il simbolo del Pci, tanto da progettare per il futuro un locale dal nome: "Felce e mirtillo". Anche la fine delle

feste dell'Unità è stata una delusione. Si è subito attivato, coinvolgendo appunto la Pro Loco, per rilanciare la manifestazione delle *brusatà*, in grande, con annesso stand gastronomico, ballo, convegni, mostre di prodotti ecc. L'evento ha un titolo preciso: "Tra querce e castagni". E non fai in tempo ad accorgertene, entrando nel teatro tenda, che *paf*, ti ricevi una manata sul petto. Danilo ti appiccica l'adesivo: "sei dei nostri". Voglia di spensieratezza. Sarà anche perché la Lega ha preso piede, sarà perché ha vinto Forza Italia, sarà perché Berlusconi è al governo, di motivi ce ne sono per non essere allegri, ma uno in particolare morde il cuore. Non riesce ad andar giù. È la storia delle sedi, Pci - Pds vendute per pagare i debiti di una gestione troppo disinvolta. Erano gli anni del craxismo, bisognava comparire e apparire, anche se questo significava vivere al di sopra delle proprie possibilità. Adesso per recuperare il dissesto finanziario il Pds come altri partiti, deve vendere gli immobili. Unico neo, le sedi vendute di fatto appartenevano ai militanti che le avevano già una volta acquistate, ristrutturare, facevano parte della storia di migliaia di persone che in quei luoghi hanno discusso, si sono ritrovate, hanno trascorso le notti, conteggiando i voti delle elezioni: hanno sognato. Per tutti era la sede del Pci e basta.

A San Giorio si balla. Forse per dimenticare la fatica del vivere, qualche volta anche i musicisti "dimenticano" ciò che stanno suonando e ognuno va per conto suo. Ballano le cognate fra di loro, i bambini con le cugine, i mariti con le mogli, ballano tutti, i pensionati come le villeggianti, le ragazze da marito con i ferrovieri venuti da fuori. Ballano i progressisti trombati.

Sta finendo un anno, lungo, faticoso, comunque vivace e per certi versi divertente. I giornali locali pubblicano lettere dei pendolari arrabbiati, ogni tanto c'è anche Germano Tessari che scrive, in doppia pensione, come maresciallo e come politico; le due esperienze in Provincia come consigliere Psdi e successivamente militante in Ad, sono naufragate. L'ultima lettera è del 1 novembre '94 su *Luna Nuova*: "Com'è triste constatare che contro l'alta velocità siano soprattutto quelli che erano contro l'autostrada, ma che nell'autostrada, poi costruita, hanno trovato lavoro, loro, i loro figli, i loro parenti ecc". Continua con alcune argomentazioni tecniche e conclude, riferendosi all'esperienza autostrada: "Dov'erano questi signori quando la nostra bella patria veniva divorata? Erano seduti allo stesso tavolo a dividere il ricco bottino e le strane alleanze che si formano sul pro e contro l'alta velocità non sono altro che l'unione di ladri di cuori, ciascuno dei quali ha le mani così

profondamente ficcate nelle tasche dell'altro per poter separatamente ingannare la gente". Rispondono in modo secco i rappresentanti di quattro associazioni: Habitat, Pro Natura, Legambiente, Wwf: "...ci scusi, ma non ci sentiamo di prendere in considerazione le sue argomentazioni tecniche. Per quanto invece riguarda l'accusa rivolta agli oppositori del treno ad alta velocità, di mirare a sistemare se stessi ed i propri familiari, come avrebbero già fatto opponendosi all'autostrada, ci sembra che sia davvero arrivato il momento di chiamare le persone con il loro nome e cognome. Lei ci ha abituati, non solo noi, ma tutta la Valle di Susa, ad accuse contro persone mai precisate e basate sempre su dossier inesistenti: pensiamo sia ora di finirla". La risposta è già sulla stessa pagina, Tessari si rivolge direttamente a Cancelli e Cavargna, perché gli altri due firmatari non li conosce. A Claudio Cancelli dice: "accende e spegne come un interruttore la sua verve polemica a secondo dei momenti e delle circostanze". Il maresciallo dei carabinieri in ausiliaria, come si firmava, continuava l'articolo ponendosi una domanda: "Chissà perché l'ambientalismo, soprattutto valsusino è così calorosamente sostenuto da persone che non hanno problemi economici e abitano in belle case?". È il grande interrogativo che in chiusura pone Tessari. Cancelli risponde con tre righe e lo querela. "Visto il contenuto assunto dal dibattito sui rapporti tra difesa dell'ambiente e interessi personali, mi sembra che sia bene trasferirlo in una sede più opportuna".

L'ultimo mese dell'anno è segnato dalle lettere che fioccano ai giornali sulla faccenda. Claudio Cancelli e Mario Cavargna, erano, e sono, due persone molto esposte pubblicamente. Insinuare il dubbio di una disonestà sotterranea, significava, minare alle fondamenta la credibilità di tutta una opposizione. È stato sicuramente un bel colpo assegnato. Tuttavia va detto che le persone si presentano non solo con la propria storia, le proprie radici, frequentazioni, ecc. ma soprattutto con la propria faccia. Ci sono sensazioni precise che si trasmettono, forti e autentiche, con un linguaggio universale. A queste di solito ci affidiamo. A queste si sono affidati i valsusini.

In seguito Germano Tessari non avrà più tempo di scrivere lettere ai giornali. Altri scriveranno di lui.

4° CAPITOLO

1995 Incontro con altri Comuni

Il 1994 si chiude con la nascita del consorzio Alpetunnel che avrà il compito di mettere a punto il trattato internazionale tra i Governi, dovrà definire inoltre, sulla base del progetto esecutivo, le modalità di finanziamento, di appalto, e di gestione dell'opera.

Gennaio 1995, Romano Perino è più che mai all'attacco, ha trascorso i mesi precedenti tessendo rapporti con i sindaci di mezzo mondo. Anche Giorno continua a tenere contatti con tutti i comitati che sorgono spontanei in Italia. In una lettera a *Dialogo in Valle*, Perino scrive: "...in questi giorni stavo facendo una riflessione sulle difficoltà sempre più pesanti di fare il sindaco in un piccolo Comune montano. Oltre ai problemi quotidiani che ti impegnano, si può dire quasi a tempo pieno, devi affrontare anche le problematiche di questo tempo, che si presentano drammaticamente al vaglio delle istituzioni e che tendono a modificare pesantemente il territorio della nostra valle, a renderla invivibile ed ai limiti della sopravvivenza. Riflettevo anche sulla solitudine che spesso accompagna il sindaco nelle decisioni che deve prendere, nelle informazioni che deve saper dare. A chi chiedere? Dove recuperare il materiale che ci può servire per conoscere i diversi problemi? Quante volte i sindaci hanno elemosinato questi pezzi di carta? Siamo amministratori pubblici eppure i documenti che ci servono per capire cosa sta succedendo attorno a noi, sul nostro territorio, sono documenti che hanno una vita quasi clandestina, giungono per le vie più traverse, giungono da associazioni, qualche volta da segreterie politiche, da gruppi ambientalisti, da singole persone con il pallino della ricerca, oppure da qualche onorevole che si ricorda di far sapere che cosa stanno decidendo a Roma...di fax in fax arrivano sulle scrivanie come manna dal cielo, e subito ripartono, spediti ad altri sindaci, altri comuni, perché sappiano. Abbiamo capito che dobbiamo muoverci e far circolare il più possibile notizie, muoverci e partecipare agli incontri con altri sindaci,

altre realtà. Abbiamo capito che non possiamo più aspettare tranquilli in municipio di essere informati dagli enti preposti, ma dobbiamo muoverci noi se vogliamo che i nostri comuni non si trasformino poco per volta in un territorio ancora più devastato, considerato semplicemente di passaggio, di conquista da parte della città”.

Il 10 ottobre del '94, Perino, in rappresentanza dei sindaci valsusini, aveva partecipato a Campogalliano a un incontro organizzato dall'amministrazione, insieme al comune di Nonantola e Castelfranco Emilia, in provincia di Modena. Sempre a Campogalliano è stato fondato il Comitato nazionale che riunisce tutti i sindaci del fronte del no, fanno parte dell'esecutivo, Perino e Luciano Frigieri. La rete di informazione venutasi a creare fa sapere che l'associazione "Davide" (la formula è sempre la stessa: amministrazioni locali con ambientalisti), il 6 aprile del '94 a Bologna, ha firmato con la Regione Emilia Romagna, un patto per assicurare la partecipazione dell'associazione alla Conferenza di programma. Una manifestazione si svolge a Magenta il 5 novembre del '94, il senatore della Lega Nord Ivaldo Carini e il sindaco di Romentino hanno presidiato l'ingresso della stazione. Scrive *Il Giorno*: "Il senatore Carini ha ribadito l'impegno personale e degli altri senatori e deputati eletti in questa zona per la Lega Nord, a non approvare il progetto alta velocità. Già una volta in Senato, ha ricordato Carini, abbiamo votato contro, esprimendo un giudizio contrario, lo faremo altre volte. Contro il progetto, continua il senatore, si sta concretizzando a livello parlamentare una sorta di partito trasversale con l'adesione di parlamentari di tutti i gruppi”.

Il giornale riporta le notizie di altri comuni in rivolta: Pero, Rho, Pregnana Milanese. "Questo non sarà uno scempio rhodense, magentino, o provinciale" - ha ricordato Marinella Volpi, coordinatrice del comitato - "sarà uno scempio nazionale". Sul giornale viene riportato anche il pensiero dell'onorevole Pds Alvaro Superchi: "Il gruppo dei progressisti alla Camera sta predisponendo un emendamento contrario alle indicazioni dell'alta velocità, che verrà presentato alla commissione trasporti. Vorremmo che i finanziamenti per il Tav, venissero reimpiegati per il potenziamento delle ferrovie attuali". Titola il *Corriere della Sera* domenica 6 dicembre '94: "Manifestazioni con Lega Nord e Pds per fermare l'alta velocità". Anche *Il Giornale* dà ampio spazio alla manifestazione, Michele Perla scrive: "Ma ciò che indigna maggiormente la gente è il fatto che il Tav servirà a pochissimi utenti e non porterà alcun beneficio ai residenti. I comitati chiedono il potenziamento delle linee, usate ogni giorno da migliaia di

studenti e lavoratori pendolari, grandi parcheggi”. Le associazioni non si identificano con schieramenti politici, ma i partiti politici fanno attenzione a come muoversi. La Lega Nord al Governo, non vuole deludere i suoi elettori, allevati con il dente avvelenato contro le opere pubbliche, gli sprechi di danaro; anche il Pds, all’opposizione, sta cercando di barcamenarsi.

Intanto, la Lega, al primo contatto con il potere, comincia ad avere difficoltà di gestione, tutti i giorni c’è la notizia di qualche baruffa. A Torino, dopo la violenta *querelle* fra Farassino e Vaglio, inizia la fuga di parlamentari, in altri partiti: Lucio Malan passerà con Forza Italia, il sindaco di Bussoleno, onorevole Benetto, passa con altri deputati, al gruppo fondato da Gianfranco Miglio. La *leadership* di Bossi è in calo. I leghisti, partiti alla grande, senza mediazioni, con l’intenzione di spaccare il mondo, dopo pochi mesi sono alle prese con accordi e pastette: “Sono partita con grande entusiasmo e determinazione, ho cercato di aiutare la valle” - rilascia interviste Alida Benetto- “ma quando abbiamo cominciato a muoverci, tutto è andato a catafascio. Per questo tornerei in campo, ma solo con il Polo”.

Il 14 gennaio 1995 Perino è stato invitato a Roma all’assemblea voluta da Legambiente, dal titolo inequivocabile: *Ciuff Ciuff o...Gnam Gnam*. Fra gli intervenuti, Maria Rosa Vittadini, il senatore Verdi, Enrico Falqui, Ugo Boghetta di Rifondazione Comunista, il senatore Copercini della Lega Nord, Massimo Serafini segretario nazionale di Legambiente e Ermete Realacci, presidente.

L’intervento del sindaco di Mompantero descrive ai presenti la Valle di Susa attraverso le infrastrutture, nella conclusione dice: “...Per noi valsusini è finita la stagione dei documenti che rimangono nel cassetto, è arrivato il momento di agire, di proporre iniziative concrete per svelare gli inganni che ci vogliono propinare. Per fare questo ci vogliono grinta, coraggio, fantasia e adesione della gente. Con la forza delle nostre idee, con la mentalità vincente che ci deve guidare e sostenere sempre nella lotta, siamo pronti, a piè fermo, a respingere l’attacco di tutti coloro che vogliono imporre la morte della nostra valle per far la felicità di Necci, di Pininfarina, di Agnelli, vale a dire ci battiamo contro il potere economico-politico delle lobby e del partito degli affari. Possiamo raggiungere questo risultato solamente nella misura in cui sapremo andare oltre la nostra zona, uniti con gli altri sindaci del Piemonte, della Lombardia, dell’Emilia Romagna, della Toscana, del Lazio e della Campania: l’Alta Velocità non è solo un problema nostro ma dell’Italia intera”. Perino è irruente, la sua

personalità non tutti la digeriscono. Ha litigato spesso con Frigieri, tuttavia riconosce l'importanza del suo ruolo e la sua centralità.

"Il mio Presidente" lo chiama, e a lui, manda, sommergendolo, sfilze di documenti, fax, lettere. Ogni volta che riesce a mettere a segno un piccolo tassello, informa Luciano Frigieri. Anche gli interventi pubblici, che Romano Perino fa nelle assemblee, sono puntualmente inviati in Comunità montana. Su uno di questi fogli, scritto a pennarello si legge: "Fammi sapere se vieni a Campogalliano, io mi fermo, con la famiglia e domenica 22 vado a Mira, Venezia. Ciao Romano". Al presidente della Comunità montana Perino invia anche copia dell'intervento fatto sempre il 14 gennaio dal senatore della Lega Nord Copercini. Il senatore scopre le carte del governo dichiarando che con la finanziaria, 50 miliardi, sono andati per la progettazione della Torino-Lione. "All'uscita, parlando con il senatore Copercini -ricorda Perino- "mi ha detto: conosco molto bene la Valle di Susa, tenete duro come state facendo, preparando le barricate ad Exilles. Al che io gli ho risposto: le barricate le faremo molto prima, alla Sacra di San Michele".

La notorietà di Romano Perino aveva dato luogo nell'estate precedente, ad alcune minacce. Nel suo Comune erano apparse scritte come: "Bastardo, venduto, ebreo", svastiche e insulti, la firma: Msi. L'assemblea a Villardora (sabato 21 gennaio 1995), arriva dopo le incursioni dei sindaci e ambientalisti, a Bologna, a Venezia, in Ambiente Italia, Rai 3. Ovunque ci sia la possibilità di far sentire la voce del dissenso, ci si presenta. Superfluo dire che tutto avviene a proprie spese.

A Villardora sono più di quattrocento le persone venute ad ascoltare il rumore del treno. Viene presentato l'ingrandimento della planimetria dei sei tracciati contenuti nello studio promosso dalla Regione nel 1992, da cui emerge che sarebbero da abbandonare oltre milleduecento fabbricati.

Si voterà in primavera, molti degli interventi propongono l'astensione dal voto, o comunque una pesante campagna che costringa, chi si presenta, a schierarsi. Una voce esce dal coro, è il sindaco di Susa che pubblicamente, ai giornali, fa sapere che non è vera la posizione unanime del fronte del no... Il suo Comune, per esempio, dopo "ampia discussione" non ha affatto deliberato contro. Frigieri ne prende atto. Tutta manna, per chi, all'esterno, vive in attesa di intravedere una spaccatura. L'intervento del presidente della Comunità montana, questa volta è poco politico e molto diretto. Di fronte ad una assemblea attenta, fa presente che qui: "ci si gioca tutto il futuro della

valle”, e ce lo si gioca male, perché la valle non conta assolutamente nulla, o molto poco, in termini di voti. È una zona che i partiti possono benissimo mettere nel conto di sacrificare, per un progetto di 40 mila miliardi. “Non siamo tenuti in considerazione, non rispondono alle nostre lettere, non ci interpellano, insomma, non esistiamo. L’unica strada che possiamo continuare a percorrere, per avere forza, è mantenere al centro le istituzioni e l’unità fra i comuni”. Frigieri ribadisce una frase che diventerà un suo *leit motiv*: “Prima di entrare in casa d’altri bisogna bussare”. Il fronte del no si può spezzare in mille modi, è una specie di miracolo che per cinque-sei anni, sia stato così unito, nella opposizione trasversale ai partiti. Infine Luciano Frigieri, ricordando le accuse mosse agli ambientalisti da Tessari, lancia un appello fuori dai denti: “La Comunità montana ha lavorato in questi anni in totale accordo con loro, da Habitat, ci sono venuti gli strumenti per conoscere meglio i problemi tecnici del Tav. Per carità, facciamo attenzione a come ci muoviamo, che nessuno possa insinuare dei dubbi. Da parte nostra non ne abbiamo”. Era evidente che andava detto. Era evidente che qualche cosa, lo scambio di lettere avvenuto sui giornali, aveva smosso. Del resto, più di una volta, Claudio Cancelli, alle riunioni di Condove, aveva ricordato: “ragazzi, qui ci stiamo mettendo contro a un affare colossale, andiamo a toccare tanti e tali interessi, che se fossimo in Sicilia saremmo da tempo già finiti cementati in un pilastro”.

Cosa vuoi che siano due lettere sui giornali? Non solo i tentativi di rompere il fronte del no, non solo basse insinuazioni, ma provocazioni ben più pesanti, arriveranno.

La storia del Tav ha da una parte le lobby che spingono, lavorando a tempo pieno, per la buona riuscita dell’impresa che frutterà loro qualche soldino, hanno i giornali, le televisioni, possono contare sulla pubblicità e propaganda. Dall’altra dovrebbero esserci i politici, preposti a fare politica, rappresentando e difendendo gli interessi degli elettori, ma per uno strano meccanismo, anche questi, da un po’ di tempo lavorano per far funzionare bene gli ingranaggi delle opere volute dalle lobby. E poi c’è la gente comune del territorio, che fa fatica perfino a mantenersi informata su ciò che avviene, i sindaci della valle divisi fra il lavoro (come tutti), la famiglia (come tutti), l’attività di amministratore nelle tante beghe quotidiane che devono affrontare, e il Tav. Poi ci sono quelli che hanno ancora voglia di impegnarsi, e di sera, con grande fatica fanno la forzatura di uscire di casa per partecipare alle riunioni. La stanchezza non rende giustizia ai presenti nella sede del

Comitato, certe occhiaie e facce stravolte, tuttavia, proprio dal '95 le riunioni sono sempre più affollate. Fra gli altri, un gruppo di ragazzi porta una botta di vita. Fantasia al potere: una fucina di idee.

“Era stato Sergio Barone a parlarci per primo dell’alta velocità” - ricorda Mauro Galliano - “allora non era ancora sindaco di Sant’Ambrogio, faceva parte del gruppo di minoranza, c’eravamo trovati per organizzare una raccolta di firme perché la giunta Borello voleva spostare il mercato da un’altra parte, un posto sempre all’ombra, al freddo. Passando da un discorso all’altro abbiamo saputo del progetto; siamo caduti come pere cotte. Eravamo rimasti molto colpiti: ma come, noi qui a preoccuparci di piccole cose che ci sembravano allora grandi, come la faccenda del mercato... e altri stanno decidendo, senza farlo sapere, di un’opera così devastante? Era stato Sergio a parlarci del gruppo che si trovava a Condove, decidemmo di andare a vedere, io, mio fratello Gianluca, altri amici, il passa parola in un attimo si diffuse”. La simpatia di Mauro è contagiosa, irrefrenabile, capace di tenere la scena, sia sul palco, nelle compagnie teatrali, sia nelle riunioni ambientaliste. “A Condove trovammo Benso, Ruo Roch che conoscevamo di vista, e poi tanti altri, ci siamo trovati subito bene, non sentivamo la cappa pesante dei partiti, non si parlava in politichese, ognuno era libero di dire cosa pensava, sapevamo che se avessimo discusso di altri argomenti non ci saremmo trovati d’accordo su tutto, ma sul cercare di fare qualcosa contro l’alta velocità sì, e da questo punto siamo partiti. Poi c’è stato il passa parola e il gruppo si è ingrandito sempre di più, c’erano certe sere che le riunioni erano strapiene. Non era un obbligo partecipare, era una cosa che ci faceva piacere perché al di là delle parole soprattutto si agiva. Andare per sentire sempre solo parlare parlare, *ciaciaré* fra di noi, poteva essere interessante ma, fino ad un certo punto, invece portavamo avanti le idee che ci venivano, soprattutto prima delle grandi assemblee, manifestazioni, c’era molta vivacità, ci organizzavamo per volantinare, per costruire striscioni, insomma cose concrete. Abbiamo cominciato a parlare con tutti, dagli amici, ai parenti, ai compagni di lavoro, dicevo al sindaco di Pianezza: guardate che interesserà anche a voi. Si sentivano tranquilli, pensavano che la ferrovia si sarebbe allineata vicino al vecchio tracciato: se esce dalla Valle di Susa, per andare a Milano, vi tocca, vi entra dentro le case, aprite le orecchie, informatevi, niente, erano tranquilli”. Mauro lavora come agente immobiliare, è abituato a conoscere il territorio, conoscere il valore delle aree edificabili gli oneri di urbanizzazione.

Mauro e Gianluca fanno parte anche degli "amis d'la lesa" un gruppo che si diverte ad organizzare a luglio la discesa storica con la *lesa*, dalla Sacra di San Michele a Sant'Ambrogio. Una gara sul tempo: l'arrivo ha come ritrovo il piazzale della chiesa dove ci sarà la banda del paese ad accogliere i primi arrivati. Alcune *lese* trasportano legna, altre animali, altre ancora ospitano gentili signore terrorizzate dalla velocità che prende il mezzo. Il sindaco, Sergio Barone, camicia a quadri e pantaloni di velluto (in verità, vestito come tutti gli altri giorni), si fa notare per la sua destrezza. Un tempo la *lesa* era utilizzata per trasportare in paese il legname che veniva tagliato alla Sacra; alcune *lese* erano imbotтите e rivestite, per poter ospitare importanti visitatori dell'abbazia, i quali erano saliti con il mulo e chiedevano poi di scendere più velocemente. In discesa, la *lesa*, sulle pietre lucide aumenta la velocità, la bravura sta nel saper frenare senza capottare. Ad accogliere l'arrivo uno striscione: "La *lesa* è la tradizione, il Tav la distruzione".

I sindaci usano ogni spazio per dare visibilità alla valle, che deve essere conosciuta, anche per i suoi problemi, e difesa da chi vuole attraversarla e piagarla. Il Caso Valsusa è discusso sabato 28 gennaio '95 a Villa San Pietro a Susa. "Vogliamo far capire ai torinesi" - dice Frigieri - "che esistiamo e che non ci si può dimenticare di noi. È vero che ci considerano dei rompiscatole, ma devono ascoltarci". Fra gli invitati Gian Paolo Brizio. Il documento in discussione presenta tre grandi emergenze: l'alta velocità, l'occupazione in valle, e i problemi lasciati irrisolti dall'autostrada. Il convegno si svolge in gran parte prendendo in considerazione la nuova opera: il Tav. Brizio ancora una volta lo sostiene senza mezzi termini. L'onorevole Benetto interviene chiedendo una contropartita occupazionale nel caso in cui l'opera dovesse essere fatta a tutti i costi. Aldo Miletto ribatte: "I nostri guai non sono mercanteggiabili". Sergio Marchini liberale e consigliere regionale, propone una galleria tra Venaus e Alpignano, una metropolitana. Montabone, assessore regionale al turismo, guarda ai mondiali di sci e relativo flusso di miliardi. Gottero guarda ai capi di bestiame. "Se si pensa solo di fare un buco per il treno, diciamo no". Gottero ha partecipato al convegno con delle proposte di sviluppo per l'agricoltura, che potrebbe essere ancora un patrimonio significativo per l'economia. "Troppo spesso ci si dimentica" - spiega il presidente della Coldiretti - "del ruolo fondamentale del settore agricolo nella gestione del territorio e nella preservazione delle sue caratteristiche ambientali". Finalmente i valsusini nella prima settimana di febbraio possono vedere direttamente e dal vero, un Tgv. Un passaggio

lampo, con poco rumore, non supererà i 155 chilometri orari. Ma la vera sorpresa, in quel periodo, viene dai giornali e dalla possibilità di conoscere la famosa Delia (*pupe d'or*) titolare della *piola* di Urbiano. Delia viene intervistata, perché in quei giorni uno strano arsenale è stato trovato sul Rocciamelone. Titoloni sulla stampa. Che cosa sta succedendo? Andirivieni di poliziotti, gente che scava, munizioni trovate a poca distanza dalla frazione Cugno, tutto coperto da fitto mistero. Il sindaco di Mompantero, per giorni e giorni è sequestrato dai poliziotti della procura di Torino che indagano.

L'11 marzo a Firenze c'è la prima manifestazione nazionale contro l'alta velocità. Ci sono i sindaci e i comitati della Lombardia, dell'Emilia, della Toscana, del Lazio, della Campania, c'è anche una delegazione della Valle di Susa. Perino, per la prima volta, non è tra i partecipanti, ancora occupato nell'inchiesta sulle armi ritrovate nel suo Comune. A Firenze sono confluite migliaia di persone, ognuna rappresenta un pezzo di storia della sua terra, il corteo da piazza San Marco, giunge alla prefettura bloccando il traffico per un'ora. Una delegazione guidata dal senatore Enrico Falqui, viene ricevuta dal prefetto. C'è aria di speranza. La finanziaria del '95 ha visto eliminati dalla Camera e Senato, la destinazione di 2700 miliardi alla Tav, sono stati approvati 8300 miliardi alle Ferrovie Spa per la realizzazione di un "programma di investimento destinato a garantire una moderna distribuzione del sistema ferroviario su tutto il territorio nazionale in relazione all'estensione territoriale e alla densità di popolazione".

Rocciamelone: da qualunque parte si guardi si può sempre riconoscerlo, una maestosa piramide, la montagna sacra dei valsusini. L'anno prima Valerio Bertoglio, 38 anni e capo delle guardie del parco Gran Paradiso, ha percorso per tre volte e mezzo il sentiero che da Mompantero porta alla vetta. Si è prefissato un obiettivo: 18 mila metri di dislivello in 24 ore. È partito alle due di notte da Mompantero, la prima ascensione ai 3538 metri, è stata fatta in 2 ore e 54'. Completando il ritorno in 4 ore e 29'. Nel secondo giro, andata e ritorno, ci ha messo 5 ore e 44. Nel terzo 8 ore e 38'; nel quarto giro ha continuato a correre fino alle due di notte e ha superato l'obiettivo con 20.460 metri. Non si è mai fermato da Delia. In quel periodo i giornali si occupano della Valle di Susa, non solo per la faccenda delle armi, ma anche perché la Sacra di San Michele è stata adottata dalla Regione come simbolo del Piemonte. In futuro l'immagine dell'abbazia saremo costretti a vederla ovunque e perfino stampata al contrario, come accadrà nello stampato "Piemonte emozioni da vive-

re” distribuito dall’Atl nel 2000. Vendere, vendere, bisogna vendere qualunque cosa, la fretta a volte fa brutti scherzi. Una bella Sacra, presentata in modo speculare, con il salto della Bell’Alda a sinistra invece che a destra.

Sempre in Regione il 22 febbraio il Tav viene dibattuto in Consiglio. “Abbiamo saputo dell’incontro in modo clandestino” - ricorda Frigieri - “Con alcuni sindaci abbiamo voluto essere presenti, ma la sensazione era di insofferenza solo per il fatto che eravamo in aula. La partecipazione dei consiglieri è stata bassissima, su 60 erano presenti una quindicina”. La seduta si è conclusa senza alcuna decisione, a causa della mancanza del numero legale. Si ironizza sull’indennizzo percepito dai consiglieri regionali: dodici milioni e mezzo al mese. Fra gli intervenuti: Marchini, Vaglio, Chiezzi, Giuliano. Walter Giuliano fa presente le condizioni della qualità della vita della valle: “...già oggi a livelli minimi”. Pone delle domande precise sulla velocità dei treni, sulle merci, sui costi, sui finanziamenti. Analizza l’ipotesi del tunnel: “Come sapete, l’intera zona è soggetta a fenomeni di assestamento geologico, simile al bradisismo. Tant’è che l’ente di Stato francese per l’energia elettrica, ha più volte anche negli ultimi anni monitorato il bacino sovrastante il massiccio del Moncenisio. Nelle viscere della montagna sembrano esistere delle fessurazioni sulle quali è ipotizzabile agiscano pressioni non indifferenti, vista la sovrastante massa di acqua dell’invaso artificiale. Quali sono le giustificazioni del tunnel sotto il Moncenisio? Aspettiamo di saperlo”. Giuliano poi cerca di sfatare il luogo comune che vuole il Piemonte isolato dal resto del mondo, senza l’alta velocità. “Ebbene, vogliamo qui ricordare che l’arco alpino occidentale è la regione europea maggiormente infrastrutturata, con i trafori ferroviari del Sempione, del Frejus e del Tenda, con quelli autostradali del San Bernardo, del Frejus, del Monte Bianco, con quelli stradali del Monginevro, del Moncenisio e del Tenda, e attraverso l’autostrada litoranea ligure, raggiunta da arterie autostradali che in parte corrono addirittura parallele, simbolo dello spreco e della scarsa programmazione degli investimenti infrastrutturali del nostro paese. A smentire il presunto isolamento del Piemonte, ricordiamo ancora la raggiera autostradale e ferroviaria che la collega in ogni direzione ed è peraltro utilizzata in percentuale di poco superiore al 50%”. Walter Giuliano conclude l’intervento ricordando un articolo di Piero Ottone, in cui il giornalista che non è certo un verde ambientalista, boccia senza appello l’opera alta velocità, paragonando il *business* al bisogno di creare occupazione fittizia sul

modello di Keynes, il quale indicava nello scavo di un buco nel terreno e poi nel suo riempimento uno dei metodi di occupazione. "Se fosse così" - precisa Giuliano - "inviteremmo la Giunta a scegliere altri luoghi per scavare buche inutili e non la Valle di Susa che sotto questo profilo temiamo abbia già dato a sufficienza. E non vuole altri buchi, a cominciare da quello che vorreste fare nel Moncenisio".

In valle continuano le serate nei Comuni per ascoltare il rumore del treno e discutere sull'annoso problema: "Risaliremo tutti in montagna?". Tanto vale organizzarsi. Un disegno di legge regionale la 194 è stato approvato in Consiglio il 3 marzo; prevede l'investimento per il recupero idrogeologico e il rilancio della attività economiche. La nuova filosofia tenta di frenare l'abbandono dei versanti montani, coniuga ambiente ed economia. I comuni montani sono stati suddivisi in fasce altimetriche, tenendo conto di quanta parte di territorio montano è situato sopra i mille metri. Ma dalla montagna, nello stesso periodo arriva la paura dell'epidemia, La brucellosi torna ad imperversare tra gli allevamenti valsusini, il servizio veterinario dell'Usl 5 ha scoperto 87 capi di bestiame malati e il focolaio potrebbe estendersi. Sono stati colpiti otto allevamenti nella zona di Prato del Rio sopra Condove, e ci sono pure state delle vittime fra le persone: tre allevatori condovesi sono stati curati per la febbre malsuona, la malattia che si contrae dagli animali malati. "È una situazione grave che rischia di mettere in ginocchio molti piccoli allevatori valsusini" - fa presente Gottero - "per la Coldiretti questa infezione resta un mistero gli animali che sono saliti in montagna erano sani, lo testimonia il modello rilasciato dalle autorità sanitarie, certo, la brucellosi può provenire anche da animali selvatici, ma è possibile che un allevatore sia salito agli alpeggi con un animale infetto. Noi comunque non vogliamo dare la caccia all'untore, ciò che ci preme ora è aiutare gli allevatori". In valle ci sono 114 alpeggi, dei quali 105 risultano attivi, in montagna salgono circa 65.500 bovini e 9.500 ovicapri.

Nel 1973, 715 capi sono tornati infetti dagli alpeggi e sono stati abbattuti. Da allora la brucellosi sembrava debellata, ma anche per l'interruzione delle vaccinazioni si è ripresentata.

Il 23 aprile si abbatte in valle un'altra grave epidemia: le elezioni. Per la prima volta vengono eletti i sindaci direttamente. Habitat, nei mesi precedenti aveva promosso incontri per avere il polso della situazione su 58 candidati, 35 bocciarono il progetto Tav, 18 esprimono una posizione interlocutoria e 2 sono sostanzialmente favorevoli. I risultati premieranno il fronte del no. A San Giorio Danilo Bar viene ricon-

fermato sindaco con quasi l'80% dei voti. Anche Gaspare Gai a Chianocco, si conferma come una istituzione. Nuovo sindaco per Caprie: Gigi Giuliano, detto *bandor*, le mani sulla roccia, *free climber* conosciuto. A Sant' Ambrogio viene eletto Sergio Barone, anche questo un sindaco particolare, di mestiere fa il coltivatore diretto, spesso è sui trattori, il viso colorito di chi è abituato a stare all'aria aperta, le mani grandi, robuste di chi è abituato a spaccare la legna. A Condove, Maffiodo, dopo vent'anni si ritira cedendo il passo a Giuseppina Canuto. L'ex sindaco va a vivere in montagna, a Campambiardo, sopra Caprie, rilascia una intervista sul suo lungo impegno politico. Il giornalista di *Luna Nuova* lo descrive: " Il *look* è quello che è, la cravatta quando la porta non è mai intonata alla camicia, si direbbe che al mattino infila addosso la prima cosa che trova, a 48 anni Maffiodo sembra avere l'aria dell'eterno ragazzo, tanto più adesso che porta i capelli lunghi legati con un elastico". Sarà per questo che a Torino, i sindaci valsusini non vengono presi in considerazione? Quale sarà il sarto di Castellani? Chi curerà il *look* di Pininfarina?

Massimo Maffiodo ricorda gli anni formativi nell'ambiente della non violenza di Condove; comunista, ma figlio di don Viglongo. L'ironia, la battuta pronta, l'idea della vita come leggerezza, sono i tratti che lo distinguono, insieme a una buona dose di pragmatismo. Il giornalista non manca di ricordare un altro segno di identificazione: l'immanicabile scrocco di una sigaretta, meglio se Marlboro. "Quando sono stato eletto, quando ho cominciato nel '75 il mondo era diverso, pensavamo ad uno stato che desse più risorse ai comuni, ma non è successo niente, anzi, prima si trovavano soluzioni e si attuavano, adesso è più difficile, non ci sono risorse e la burocrazia impera. Nella vicenda Vertek l'amministrazione non ha avuto alcun potere, quando posi la questione all'amministratore delegato mi rispose: Maffiodo lei faccia il sindaco, a gestire la fabbrica ci pensiamo noi. Io invece penso che sia importante come sindaco far sentire la voce". Sindaco e operaio nella stessa Vertek. Qualche anno dopo al momento della pensione, l'impegno politico gli ha presentato il conto. Ha dovuto lavorare alcuni anni in più in fabbrica, perché non era stata considerata l'aspettativa, presa per coprire il ruolo di presidente della Comunità montana. Un rapporto politica-affari al contrario di quanto normalmente avviene.

E finalmente si ritira a Campambiardo, dove, quando nevicata, devi chiamare un trattore che ti tiri fuori l'auto. In compenso ha più tempo per scorrazzare in montagna con la *mountain bike*. Una svolta epocale. Ritournerà in pianura tutte le volte che ci sarà bisogno di manifestare

per il Tav, o qualcuno avrà bisogno di una mano d'opera. "Solo più bassa manovalanza", dice il sindaco. Comparirà, come icona, in un teatro sulla memoria di Marco Alotto, a Condove, ancora una volta all'interno dello stabilimento ex Monce, ora Vertek. L'attore che lo impersona verrà appeso in una imbracatura, in alto: suggestione di Campambiarò, e da lì dirà la sua battuta.

Val di Susa, una camera a gas. Titolano ancora i giornali. Dalle ultime analisi del laboratorio di sanità pubblica di Grugliasco sono state individuate la presenza di benzene e di toluene. Grave la situazione valsusina studiata per due anni per conto dell'Ipla. Sono stati prelevati campioni di aria, sia in estate sia in inverno, lungo l'autostrada e le due statali, successivamente esaminati dal "gascromatografo di massa", capace di individuare le sostanze più infinitesimali. La valle si è rivelata una camera a gas, i dati sono stati presentati durante un convegno ad Avignone. Il dottor Aldo Miletto spiega che l'inquinamento ambientale può provocare tumori al midollo osseo e la leucemia.

"I dati che emergono sono preoccupanti, e a preoccupare sono anche quelli relativi ai dati sui tumori".

Le elezioni del 23 aprile, hanno fermato l'ascesa della Lega e di Forza Italia, la Provincia ha visto la vittoria della sinistra, il presidente sarà Mercedes Bresso, già consigliere regionale nella giunta Brizio, presidente dell'associazione Ambiente e Lavoro e condirettore della rivista *Dossier Ambiente*. Aldo Miletto, Pds, medico di base di Bussoleno entra a far parte della giunta, assessore all'Istruzione, deleghe volontariato. Un altro valsusino farà parte dello staff, è Walter Giuliano, gruppo Verde, ex consigliere regionale, coprirà l'incarico di assessore alla cultura e alle risorse naturali. In Regione entrano Vaglio e Montabone. Alida Benetto, che ha imparato presto il mestiere del politico ha spedito subito un telegramma di congratulazione al neo presidente della Provincia Bresso, rallegrandosi, perché se tutto fosse andato al Polo. "Noi valsusini non avremmo più avuto alleati sul problema dell'alta velocità ferroviaria. Ora invece con una presidente ambientalista" - spiega la Benetto - "abbiamo più sicurezze...".

È ancora il Rotary, a dare spazio al comitato promotore in un convegno organizzato a Susa, sabato 20 maggio 1995. Bruno Bottiglieri, segretario del comitato, lancia l'allarme: "Se entro il prossimo anno, gli studi esecutivi non saranno compiuti, l'opera rischia di essere declassata dalla Cee".

Alberto Russo Frattasi, docente di economia dei trasporti al Politecnico ricorda: "Se non verranno risolti gli aspetti finanziari sarà un guaio,

basta vedere cosa sta succedendo con l'Eurotunnel". Mario Cavargna riporta la questione sul bluff: "...visto che i capitali privati sono garantiti dallo stato". Ma su questo fronte le banche giapponesi hanno confermato il loro interesse. Poi ci sono i problemi di natura tecnica e l'impatto ambientale. Bottiglieri non demorde, l'opera va fatta. Frigieri non è affatto d'accordo: "Siamo stati presentati come nemici del progresso, ma le ragioni del nostro no sono molto più serie".

La campagna pubblicitaria del Tav è stata affidata al giornale *L'Espresso*, un libretto per spiegare il vangelo dell'alta velocità, secondo la filosofia dei promotori del treno. Le illustrazioni sono di Ro Mercenaro. Il volume è dedicato a tutti coloro che sceglieranno il treno per vedere nuovi panorami (come se fosse possibile bearsi della natura a 300 Km all'ora), per viaggiare con più sicurezza per andare al lavoro o a scuola (come se fossero previste, nell'alta velocità, fermate vicine). "Perché tante lungaggini?". Si chiede il solito signor Rossi disegnato nel fumetto, "quando all'estero i treni veloci sono già una realtà?" (altra palla). La risposta è politicamente corretta: "Il continuo confronto con le istituzioni e le comunità locali allungano i tempi, ma garantiscono i cittadini e l'ambiente" (quale confronto?). La perla si legge nella conclusione dello stampato; nei piani di integrazione europea su rotaia, accanto al Gottardo, il Tarvisio e il Brennero, da noi l'alta velocità la fanno passare nientemeno che dal Frejus.

I pendolari valsusini avevano già avuto le loro belle soddisfazioni ai tempi degli spot che avrebbero dovuto rilanciare l'immagine delle ferrovie (pendolini, traffico locale, servizi ecc.). Spot curati dalle agenzie milanesi Bozell Testa, Pella Rossetti, per un budget di 5 miliardi. I pendolari continuavano a viaggiare al freddo, ad accumulare ritardi, nei momenti di punta schiacciati come sardine, ma almeno sapevano di essere ben rappresentati in televisione. Poi un insperato miracolo, la direzione delle Ferrovie, con un gesto rivoluzionario, aveva saltato completamente le mediazioni delle agenzie e aveva affidato a una sola persona, ma qualificata, la pubblicità dei treni. Un miliardo e mezzo per ideare, interpretare, produrre, lo spot pubblicitario, niente meno che da: Adriano Celentano. I pendolari valsusini e non solo, completamente realizzati nel viaggiare al freddo, in ritardo, in piedi, ma ben rappresentati dal molleggiato più famoso. 21 giugno 1995, all'Unione Industriale di Torino si svolge l'ennesimo convegno, questa volta organizzato dal Comitato promotore AV in collaborazione con Alpetunnel Geie. La strategia è cambiata: "Dobbiamo coinvolgere gli enti locali". Il rappresentante del ministero dei trasporti Achille

Vincigiacchi si è sbilanciato: "L'opera non si realizzerà se non c'è il consenso delle popolazioni". Finalmente si sono presi paura. In realtà, un mese prima, cinquecento biciclette (forse anche qualcuna di più), avevano invaso la valle, da Bussoleno ad Avigliana, per la solita pedalata ecologica primaverile, organizzata da Valsusaviva e tutte le altre associazioni ambientaliste. Cappellini e magliette, bambini e borracce, sui bordi delle strade fiorivano i primi papaveri. Questa valle può essere vissuta anche in un modo diverso, guardata con uno sguardo diverso. Certo, ci vuole un bel coraggio nel continuare a crederci. A volte, perfino i valsusini si stupiscono dell'improvvisa fioritura, macchia di colore. È un periodo in cui è più facile veder spuntare ai lati delle strade, armi ed esplosivi, più che margherite e papaveri. Dopo il nuovo ritrovamento di dinamite nella galleria autostradale Prapuntin il maresciallo Tessari diventa il consulente per la sicurezza. L'onorevole Benetto prepara una interrogazione al ministero degli interni: "Dobbiamo capire la gravità del problema e comprendere se davvero in valle ci sono questi rischi". Poi sottolinea: "È singolare che il grande accusatore della Sitaf, adesso diventi uno che fa gli interessi della società".

Pedaliamo. Erano in tanti a pedalare. Faceva caldo ed era una delle prime volte che si usciva al sole con le braccia nude. Il grano stava maturando. Sergio Pininfarina, ha tenuto conto del quadro idilliaco riportato da alcuni giornali: è stato toccato nel profondo. All'Unione Industriale ha detto: "Il dialogo con le popolazioni locali è la cosa alla quale teniamo di più. Per questo vogliamo sentire la loro voce. L'opposizione spesso dipende dalla disinformazione. L'opera porterà vantaggi alla valle. Coloro che non sfruttano appieno queste potenzialità non fanno un buon servizio alla valle". Carlo Ianniello, presidente della Italfer usa la parola ecologia, ricorda: "le grandi scelte si fanno con gli uomini e non sugli uomini". I valsusini sono anche montanari diffidenti non cedono facilmente alle lusinghe. Frigieri non si fa incantare dalle sirene, il gioco è troppo scoperto. Le fascette con su scritto *Giocondo*, le hanno lasciate a casa, ma potevano essere pertinenti. L'intervento del presidente della Comunità montana è durissimo.

Le parole di Frigieri provocano il gelo dell'assemblea. Ricorda i problemi, elenca le mancate convocazioni. "Da Torino a Lione in poche ore, da Susa a Torino a passo di lumaca. I compiti attribuiti per legge alla Comunità montana comprendono tra gli altri anche la salvaguardia del territorio con particolare riferimento all'ambiente ed in sintonia con l'articolo 44 della Costituzione che sancisce:

«La salvaguardia e la valorizzazione delle zone montane rivestono carattere di preminente interesse nazionale». Ecco quindi che a pieno titolo ci inseriamo in questa discussione. È stato costituito un comitato promotore per l'alta velocità il quale agisce anche su un territorio che non gli appartiene, la Valle di Susa. Per fare un paragone semplice-semplice, è come se noi oggi decidessimo di costituire una società per impadronirci della Fiat o di altre aziende senza coinvolgere i proprietari o gli azionisti delle stesse. Tutti griderebbero allo scandalo. Noi non siamo contro il progresso, siamo però per cultura e per affetti gli ultimi guardiani di queste montagne, di un patrimonio e di tradizioni irripetibili. Quello che è difficile da far capire, nel nostro atteggiamento, è dovuto al fatto che in valle già dai tempi delle fortificazioni militari e successivamente con la costituzione degli impianti idroelettrici, poi con la linea ferroviaria e ultima l'autostrada, c'è stato un susseguirsi ininterrotto di scavi, di espropri, di devastazioni e di discariche che hanno profondamente ferito la nostra terra. Gente che va, gente che viene, per lavorare da ogni parte d'Italia, lasciando le briciole ai valsusini.

Certo che Torino è contenta, certo che gli industriali sono contenti, certo che gli ingegneri sono contenti, tutti sicuramente alloggiati in ville distanti dal passaggio del treno e magari economicamente e professionalmente interessati. E poi, spiegatemi quali vantaggi porterà alla Valle di Susa! Si sale a Torino, si scende in Francia. I sindaci oggi sono più attenti rispetto al passato, non si lasceranno convincere dalle promesse, esigono rispetto per i Comuni che rappresentano e per l'ambiente in cui vivono. Siamo già attrezzati per contrastare l'opera, siamo uniti per salvaguardare il nostro territorio; chiunque intenda metterci sopra le mani sappia che ci troverà preparati. È questo il messaggio dei Comuni che qui ho l'onore di rappresentare". Pochi applausi dalla sala rimasta gelata. Se possibile, ancora più duro, l'intervento di Claudio Cancelli che parla senza mezzi termini di asservimento di tutto il territorio attraversato dall'infrastruttura. Impossibile viverci. "Concludo affermando che non conosco un progetto di linea ferroviaria su cui si addensino un numero tale di difficoltà ambientali ed economiche". Precisa Claudio: "Se i proponenti della linea sostenessero la loro proposta in solido, con del capitale di rischio, credo che il tono della discussione migliorerebbe rapidamente". La Benetto, è possibilista, se l'opera verrà completamente interrata. Bellicardi chiede al solito una fermata a Susa. Fra i presenti, le solite gomitate: bisognerà dirglielo-bisognerà dirglielo.

La Coldiretti il giorno prima, martedì, aveva organizzato a sua volta un incontro a Rivoli, sala consigliare. In un documento dal titolo: "La nostra alternativa al super treno Lione-Torino-Milano", la Federazione di Torino smontava alcuni principi che stavano alla base della determinazione di costruire l'alta velocità. "È una idea folle" - dice Gottero - "investire miliardi per risparmiare una o due ore di viaggio. Che dire poi sul fatto che sarà lo Stato a pagare gli interessi dei finanziamenti?". E siamo sempre lì. Troppi miliardi al partito del cemento è la posizione univoca. "La Coldiretti Regionale è contraria al progetto per l'Alta Velocità sostenuto dalla Tav. Chiediamo una modifica radicale del progetto e vogliamo contribuire alla definizione in tempi rapidi, di criteri alternativi per un nuovo progetto di velocizzazione del sistema di trasporto combinato". Verrà preparato un inserto speciale del mensile dei coltivatori diretti, e spedito ai 114.000 soci. Sul problema del rumore è ancora Gianfranco Chiocchia a tenere la relazione. Mario Cavargna è conciso: "è semplicemente un grande imbroglio". Cancelli, Frigieri, fanno le prove generali per il giorno dopo.

Il mese di giugno finisce con l'ennesima rivelazione sul dramma di Ustica. Sono passati 15 anni (27 giugno '80), da quando il Dc9 dell'Itavia esplose sopra l'isola provocando la morte di 81 persone. Vengono resi noti i risultati di una nuova perizia dalla quale emerge che a colpire l'aereo sarebbero stati due missili. Ma tra i periti di parte civile ci sono perplessità. Claudio Cancelli, professore di fluidodinamica ambientale del Poli considerato uno dei massimi esperti italiani in materia, fa parte da quattro anni del collegio messo a disposizione dal Politecnico ai parenti delle vittime. Cancelli non ha mai creduto alla prima tesi ufficiale e cioè all'esplosione a bordo dell'aereo.

Anche sull'ipotesi che il Dc9 sia stato colpito dai missili lo trova scettico. "L'unica certezza, è che al momento dell'esplosione, accanto all'aereo colpito, ce n'erano degli altri. Per il resto credo sia difficile, attraverso analisi tecniche scoprire il giallo, anche perché secondo me, qualcosa in tutti questi anni è stato manipolato". Anche il professor Angelo Tartaglia, come perito di parte che rappresentava l'associazione dei familiari, è perplesso: "La storia italiana recente è purtroppo piena di questi casi in cui non si riesce ad arrivare alla verità. Tecnici e magistrati sono chiamati a giudicare su un insieme di reperti che paiono contraddittori perché potrebbero essere stati in qualche modo inquinati o manipolati. Troppo spesso gli enti che dovrebbero garantire la correttezza e l'onestà dei procedimenti sono coinvolti nelle indagini".

Tartaglia continua la sua battaglia contro il Tav, a Torino, portando la discussione all'interno del Consiglio comunale. Il 18 gennaio organizza un seminario, il 3 febbraio, un incontro pubblico, fra gli invitati anche il sindaco di Torino. Tartaglia rilascia una intervista a *Dialogo in Valle*, lamentando l'assoluta latitanza di Castellani. "È sempre di fretta, un saluto e via. Non ha mai accettato un confronto sull'alta velocità. Ai convegni, apre con alcune frasi generiche, di circostanza, e poi se ne va. Mai l'ho sentito dire: bisogna fare l'alta velocità per questo e per questo motivo; queste possono essere le soluzioni, gli oppositori hanno torto per queste ragioni. E dire che Castellani è un ingegnere. E dire che fa parte del comitato promotore".

Venerdì 7 luglio 1995, viene dichiarata ufficialmente finita l'autostrada. Sono passati vent'anni: 72 chilometri e 2200 miliardi. Nessuna festa nessuna inaugurazione ufficiale, il personale Sitaf si limita a togliere le ultime barriere che impediscono il passaggio alle gallerie di Bussoleno. L'autostrada Torino-Bardonecchia viene salutata da un editoriale di *Luna Nuova* che bene rappresenta l'umore dei valsusini. "C'è voglia di dimenticare. Voglia di scordarsi la militare opera di occupazione esercitata dalla summa del consociativismo rappresentato dalla Sitaf. Padrona ricca e corruttrice. Più potente dei pubblici amministratori e capace di ammaestrare con soldi e favori politici i montanari. Scordarsi le fulminee carriere di chi, in pochi anni di lavoro si è messo in banca la vita. Per far festa bisogna andare orgogliosi di qualche cosa, avere qualcosa in comune...". Il pezzo continua paragonando la società autostradale ai Saraceni e avanti così. Non dirà assolutamente niente di nuovo. Niente che da anni non sia sulle bocche di tutti, ma tant'è, l'ingegner Gianfranco Campo, in qualità di rappresentante Sitaf, si sente offeso e sporge denuncia, chiede cinquecento milioni di danni per l'immagine danneggiata. Nell'articolo secondo l'atto di citazione, sono stati raggiunti livelli di violenza e aggressività, attribuendo alla società reati gravi, infamanti, quali: corruzione, mala gestione del danaro pubblico ecc ecc. Quindici anni prima, (1980) sempre in luglio, veniva aperta la galleria del Frejus. La Sitaf, ci tiene a costruirsi una immagine positiva, una specie di eminenza grigia in valle. Da riverire, da tenere in conto, chiedere favori, suggerire assunzioni. Il livello di onnipotenza si concretizza con un sondaggio sul Tav, realizzato dall'Istituto di ricerca demoscopica di Torino e promosso dalla Stef (cioè ancora la Sitaf), 6500 cittadini vengono intervistati, tra questi anche amministratori. Il risultato è, neanche farlo apposta, assolutamente positivo, tutti risulterebbero

favorevoli all'opera. La scaletta delle domande è molto articolata, un esempio la prima: "È a conoscenza che la Comunità europea considera il collegamento ferroviario Torino-Lione tra gli obiettivi prioritari per la sistemazione dei collegamenti tra i principali centri della comunità?". Lettere ai giornali: il gioco si fa duro, ricorda Lionello Gioberto consigliere comunale di Vaie: "...difficile per dei piccoli amministratori che strappano il loro impegno al poco tempo libero combattere contro i professionisti del cemento armato, questa volta spalleggiati dai fomentatori di consensi degli istituti di sondaggio. Forza, a tutti quei sindaci, quei consiglieri, quei cittadini che vogliono dimostrare nella pratica che cosa vuol dire autonomia locale. Facciamogliela vedere, rendiamogli la vita dura, picchiamo forte, per quanto ci è consentito; chi vuole stuprare per l'ennesima volta i nostri paesi, i nostri territori, non è certo vergine dal pelo fine, più facile (tanto per appesantire la metafora) paragonarli a grasse vecchie baldracche di bordello, ricche di soldi, di esperienza e di losche amicizie". Ai giornali piovono lettere. Il tono usato non è certo di chi si è spaventato nel leggere la richiesta di danni per cinquecento milioni. Certe cose vanno chiamate con il loro nome.

La citazione per danni, si rivela un boomerang per la Sitaf. Quattro consiglieri provinciali, del Polo delle Libertà, tra cui Marco Canavoso, chiedono al presidente come intenda muoversi la Provincia in quanto socio della Sitaf. L'onorevole Benetto non ha peli sulla lingua: "La Sitaf ha un bel fegato ad intraprendere una iniziativa del genere, è segno che il giornale ha colpito nel vivo". Allo stesso modo intervengono sindaci e amministratori locali. La Lega ha una pensata: chiedere a sua volta i danni alla Sitaf, cento milioni per abitante, come risarcimento per le devastazioni procurate in valle. Luigi Massa interviene come segretario del Pds e chiede all'ingegner Campo segni concreti che sanino le ferite. "Fino a ieri anche voi, questo è il parere di gran parte dei valsusini, eravate fra quelli che hanno fatto di tutto per non farci vivere la valle come volevamo. Ci convinca con i fatti che non è più così". In pochi giorni si improvvisa un bel-l'esempio di una indagine Doxa, sul quanto è poco amata la società autostradale. Il 24 marzo del '95 il direttore generale ingegner Campo aveva scritto su *Luna Nuova* per cercare di arginare le lettere di protesta a proposito dei camini delle gallerie di Cels e di Devejs. "...Allo scopo di raggiungere il massimo rispetto ambientale e di favorire la migliore integrazione possibile, la Sitaf ha investito risorse tecniche ed un grande impegno finanziario e scientifico".

Dieci anni dopo la situazione non è migliorata. La società autostradale cerca in tutti i modi di mantenere un *maquillage* buono, di avere dei buoni rapporti con il territorio. È presente ai convegni, promuove come sponsor alcune iniziative. La Finanziaria del 2001 apre ai privati, ancora di più di quanto non avesse fatto la legge Ronchey in materia di gestione dei musei statali e dei beni culturali. Un convegno sull'archeologia in valle di Susa (28 novembre 2001) vede fra i partecipanti anche la Sitaf.

“Gli interessi locali e la cultura non solo locale devono essere alleati in una sana diffidenza verso l'impresa che in questi anni ha ben poco in comune con il mecenate rinascimentale, disinteressato o interessato solo al proprio prestigio”. Interviene Giuseppe Sergi, docente di Storia medioevale: “Chi costruisce un'autostrada o una ferrovia sospende (molto malvolentieri) i lavori solo se qualcuno segnala alle Soprintendenze un ritrovamento. E quando progetta di finanziare attività culturali lo fa perché sa a priori quali danni arrecherà all'ambiente e al territorio. È sempre meglio “impedire” che “contrattare” e, se non se ne può fare a meno, bisogna contrattare duramente. Se no è facile trovarsi alle prese con un privato che sa sin dall'inizio che devasterà ma, in modo consolatorio, preannuncia che coprirà il cosiddetto “buco nero” con una triste opera di *Land art*.”

Fine settembre, giunge la notizia di un disastro economico annunciato. L'annuncio dato dalla France Press ha fatto tremare migliaia di piccoli risparmiatori. I due copresidenti Patrick Ponsolle e Alistar Morton della società anglo-francese Eurotunnel (società che ha costruito e gestisce il tunnel ferroviario sotto la Manica), hanno comunicato la sospensione del pagamento degli interessi accumulati dall'87 al '90. Il costo dell'opera è stato di 30 mila miliardi di lire. L'iniziativa è presa per evitare il fallimento della società.

Fine settembre giunge una notizia inattesa e particolare: il senatore Enrico Falqui, uno storico del gruppo Verde, area progressista, eletto in un collegio della Toscana nel Mugello si dimette (caso rarissimo), perché ritiene che è venuto a meno il rapporto di fiducia con le istituzioni locali. In altre parole ritiene di non poter più far nulla in Parlamento. Si dimette anche Leonardo Romagnoli, autore dell'articolo sul Mugello e assessore. Borgo San Lorenzo capitola alla Conferenza dei servizi, estate '95. Falqui invia una lettera a tutti i comitati contro l'alta velocità dove spiega la situazione compromessa, conclude dicendo: “in ogni caso rimane decisiva la capacità di mobilitazione sul territorio”. Il Mugello è ormai dato per perso, e così i suoi castagneti.

Il presidente del circolo Legambiente Piera Ballabio, ricorda come si è svolta la storia fino all'estate del 1995. Le scelte importanti, vengono sempre prese durante il periodo estivo, meglio se nelle vicinanze di ferragosto. Fino a quel momento cittadini e istituzioni formavano un fronte compatto contro l'alta velocità, ma alla conferenza dei servizi il fronte si spacca: i sindaci firmano.

"E poi succede di tutto". Racconta Piera, "Ma immagino che voi in Val di Susa non sappiate nulla degli enormi impatti e disastri creati nel Mugello dalla realizzazione dell'alta velocità. Devo dire che su questo affare di fine secolo tutti hanno peccato di omertà: la televisione e i grandi quotidiani, i politici di destra ma anche e soprattutto di sinistra (compresi i Verdi) che hanno fortemente voluto quest'opera per lo più senza nemmeno voler conoscere il progetto e le problematiche connesse. Grandi manifestazioni prima, denunce ed esposti poi, sono rimasti completamente inascoltati. Persino l'Associazione di cui faccio parte Legambiente non ha contrastato l'opera solo perché di carattere ferroviario, rifiutandosi nella prima metà degli anni '90 di domandarsi se si stessero davvero facendo gli interessi di una diversificazione dei trasporti. Nel luglio '95 dopo anni di opposizione delle amministrazioni e dei cittadini del Mugello, i sindaci dei nostri comuni (tutti DS) convocati a Roma alla Conferenza dei Servizi firmano l'accettazione della realizzazione della tratta appenninica scambiando territorio con contropartite onerosissime (parchi miliardari, scuole, nuove strade, ponti, piste ciclabili). I sindaci firmano e i consigli comunali ratificano anche se tutti sanno che la Valutazione di Impatto Ambientale è carente e per moltissimi aspetti totalmente mancante. D'altra parte il grande affare è partito: il centrosinistra ha utilizzato tutti i suoi uomini per convincere e trascinare anche i più riottosi all'approvazione del progetto. Berlinguer e Chiti (presidente della Regione) furono i più accaniti sostenitori: finalmente anche la sinistra poteva gestire una grande opera e finalmente insieme con la potente Fiat. Cimoli dichiara che forse il meccanismo del *forfait* costa molto di più e che forse va ripristinato il sistema delle gare d'appalto. Ma nel frattempo l'affare è fiutato: enormi le cave aperte (si chiamano apri e chiudi: cioè si estraggono ghiaie e si ritomba materiale proveniente dalle gallerie), tecnici, vicini ai politici utilizzati per le progettazioni delle contropartite, ditte del settore quasi fallite (soprattutto per incapacità) che tornano a nuova vita acquisendo subappalti non si sa a che prezzi. E il Mugello intanto sta andando in pezzi lo scavo della galleria di Marsano ha provocato la scomparsa di sorgenti, pozzi e addi-

rittura dei fiumi Erci e Bosso che attraversano le località di Grezzano e di Luco, i cui cittadini sono stati approvvigionati per mesi con autocisterne. La lista sarebbe ancora lunga. Di fronte a questo disastro lo stesso Ministero dell'Ambiente ha riconosciuto come incompleta la VIA: ma nessuno pagherà. Nemmeno il responsabile attuale dottor Trezzini che pur conoscendo la situazione non ha fatto nulla per evitare che accadesse il prosciugamento dei corsi d'acqua. Forse perché siede in un organismo: l'Osservatorio Nazionale Ambientale con Tav ed insieme con Tav decide all'unanimità come procedere (alla faccia del controllo che il ministero dovrebbe esercitare)".

Quell'anno, le castagne della Valle di Susa, non avevano avuto una stagione brillante. I produttori villarfocchiarresi toccano il minimo storico, quelli di San Giorio preferiscono evitare di partecipare alla solita gara della pesatura dei frutti. Vince uno venuto da fuori, un condovese, Marco Selvo, targa d'argento con il peso di 1232 grammi. L'anomalia sta anche nel fatto che Marco possiede un solo castagno, cresciuto all'ombra del campanile, amato e curato come un animale da cortile. Un doppio schiaffo alla comunità che vanta ettari di castagni. Per fortuna almeno l'Oscar dei castanicoltori, il Marrone d'oro, premio assegnato ogni anno dalla ditta Cavargna, è rimasto in paese, premiata la signora Ida Ossesia, la quale con il figlio ha portato numerose migliorie ai castagni, con potature, innesti e lotta dura al cancro corticale. Le potature sono particolari bisogna essere agili e forti, capaci di arrampicarsi e in grado di maneggiare un decespugliatore. In valle ce ne sono pochi, solo sette-otto persone che non riescono a stare dietro a tutte le richieste. Un po' scienziati, un po' acrobati, sicuramente dei *free climber*. Il periodo della potatura va da novembre a marzo, quando il pericolo di infezione delle ferite, da parte del parassita, è più basso.

Tempo di castagne e di sagre, giunge in valle una delegazione francese di castanicoltori, dall'Ardèche, sono in rappresentanza di 380 produttori. Normalmente producono in media 10 tonnellate di frutti per azienda. Alfredo Casale li accompagna, da Giaglione a Bussoleno, passando per Mattie e tutti quei paesi che hanno difeso i castagni dalle malattie. La Francia non ha avuto la fortuna di potersi gemellare con il Mugello e poter conoscere il professor Turchetti, padre del mastice protettivo. "Sono più indietro di noi" - commenta Casale - "interessati a capire come abbiamo fatto a salvarli".

Da oltralpe giungono anche le prime notizie sugli studi per la proget-

tazione della linea ferroviaria. A proposito del buco finanziario della Manica, Luigi Massa scrive, in una lettera pubblicata su *Luna Nuova* il 22 settembre: "Ciò dovrebbe far riflettere finalmente tutti noi, Valentino Castellani compreso, rispetto alla scelta di voler procedere a tutti i costi con la costruzione del maxi tunnel del Moncenisio (400 metri più lungo dell'Eurotunnel) e che vista la lievitazione dei costi di realizzazione di qualunque opera pubblica italiana, la nostra potrebbe ridurci in condizioni ancora peggiori dell'impresa franco-inglese. E con una finanza pubblica ben più disastrosa della loro. Se Castellani ha ragione su di una cosa è quella dello sfidarci ad uscire dal guscio del No e del Giù le mani dalla valle. Dell'incompatibilità ambientale abbiamo dimostrato a iosa". Massa continua chiedendo che venga dimostrato che l'opera costerà meno di quella costruita sotto la Manica, che nessuno cacerà una lira in più di quanto previsto, che i costi verranno ammortizzati in un numero preciso di anni. Dati, certezze, analisi. Rivolto poi ancora a Castellani precisa che non può pensare di rappresentare lui tutti i sindaci della valle perché: "...abituati ai problemi della toma e dei marroni non saremmo in grado di esaminare i tabulati e le analisi finanziarie?". Se è così, se è questo che si pensa, Massa chiude il discorso e proclama "non ci sto e torno nella mia enclave del no".

Ad ottobre la società Alpetunnel invia a 12 comuni della valle, una comunicazione dove chiede la collaborazione per poter effettuare gli studi sul territorio. A Venaus si sono presentati dei tecnici perché vogliono fare una prospezione per una galleria di 5 metri di diametro per 6 chilometri. Frigieri si infuria: "Sei chilometri, non sei metri. Tutto questo senza che la Regione abbia mai messo in piedi un tavolo di discussione". La storia dell'elettrodotto e dei sondaggi dell'Enel a Banda di Villar Focchiardo si ripete, paro-paro. Il presidente della Comunità montana invia immediatamente una circolare a tutti i sindaci. Riunione il 24 ottobre per organizzare una strategia comune. Parte un telegramma indirizzato al presidente della Repubblica Scalfaro. Danilo Bar sindaco di San Giorio: "È un passo avanti per la realizzazione dell'opera, ma qui troveranno solo porte in faccia". Giorgio Vair sindaco di San Didero: "Ci stiamo attivando per prendere le contromisure". Aldo Miletto dalla Provincia: "Il metodo non è corretto e mi sembra si parta in modo sbagliato". Giorno: "Hanno soldi da spendere e qualcosa devono fare. E visto che ci sono fanno sul serio. Il fatto è che stanno nuovamente sbagliando in tutto, come per l'autostrada". Il sindaco di Mompantero è ancora fuori combatti-

mento perché continua a seguire le indagini sulle armi ritrovate, il giro si allarga, agenti del Sisdè coinvolti. Non è un periodo che si possa chiedere a Perino di stare calmo e misurare le parole: è furente, con Alpetunnel e non solo: "Da noi non entreranno". L'unico che non si agita è il federalista Roberto Vaglio: "È normale che Alpetunnel faccia dei sondaggi e non credo che questo voglia dire l'inizio dei lavori. Perciò l'iniziativa non mi preoccupa". Si preoccupano invece da Roma, perché è evidentemente stato uno sbaglio. La responsabile delle pubbliche relazioni di Alpetunnel fa una precipitosa marcia indietro: "È stato sbagliato sollecitare ai Comuni la collaborazione in questo modo. È stata una gaffe".

Qualche straccio di progetto comincia a girare, lo hanno ricevuto tutti i Comuni eventualmente attraversati dall'opera, meno Alpignano. Comune dimenticato nonostante siano ben quattro le ipotesi che potrebbero interessarlo. L'assessore all'urbanistica e viabilità Claudio Malacrino pensa che sia ora di cominciare ad aprire gli occhi. Insieme ad Habitat organizza un convegno in sala consigliare l'8 novembre. Fra gli intervenuti i soliti Giorno, Cancelli, Chiocchia, Gottero, vengono invitati anche Antonio Masaracchio assessore regionale ai trasporti, Pasquale Cavaliere gruppo Verdi e consigliere regionale, Luciano Marengo Pds e consigliere regionale, Dario Masera, dirigente alla Viabilità e trasporti della Provincia. Frigieri si toglie un po' di sassolini dalle scarpe, risponde a Ghigo che in quei giorni sui giornali ha parlato di amministratori ambientalisti un po' spinti. Ribadisce che sul progetto dell'alta velocità comandano tutti, dai geometri alle società più o meno note, tutti meno che la Regione Piemonte assente totale. Luciano Frigieri pone poi una condizione, se questo treno deve per forza passare, "che Pininfarina e Agnelli abitino per il resto della loro vita nei pressi della linea. Potrebbe essere una prova di coraggio". Il suo intervento è breve, per lasciare spazio agli altri: "Per la verità, ero venuto ad ascoltare perché comincio a diventare anch'io come le mucche di Fanfani o gli aerei di Mussolini. Cioè ad ogni occasione siamo presenti per vedere se troviamo delle novità, degli spunti per difenderci". E questi non mancano mai soprattutto con la presenza di alcuni assessori. Masaracchio, unico rappresentante della Giunta regionale si sente preso in mezzo dagli interventi polemici e ricorda che la decisione era già stata presa dalla giunta precedente". Brizio non è stato certo dimenticato, uno dei suoi ultimi atti è stato costituire il 27 marzo un comitato di coordinamento fra le istituzioni, le ferrovie, i sindacati, Alpetunnel ecc ecc, comitato che non ha mai

lavorato. Del resto ricorda Frigieri, la Comunità montana che avrebbe dovuto mettere a disposizione tutto il territorio, nel bel comitato avrebbe contato l'1%, dunque era assolutamente inutile presentarsi per avvallare una parvenza di democrazia che in realtà non esisteva. L'assessore Masaracchio ci tiene a ricordare che non può esistere un'autonomia totale staccata dalla nazione; ad un certo punto sbotta dicendo: "va bene, vorrà dire che faremo un ponte aereo per non attraversare il vostro territorio". Gli risponde con pacatezza Pasquale Cavaliere il quale sottolinea il fatto che sicuramente un ponte aereo costerebbe meno del buco al Moncenisio e dell'opera alta velocità. Cavaliere presenta anche il problema sotto un profilo diverso: il modello di sviluppo che si vuole perseguire. "Vogliamo un paese con una metropolitana nella capitale e capanne di paglia ovunque?"

L'Italia è un territorio particolare su cui mal si adegua il sistema della tecnologia dell'alta velocità. Tant'è che sta diventando ridicolo: ovunque ci sono progetti di interrimento della ferrovia, rischiamo che quasi la metà del percorso vada sottoterra. E tra l'altro sottoterra non andrà ai 300 all'ora ma ai 160 o poco più. Ora noi possiamo decidere tutto, anche di fare le piramidi sul Monte Bianco". Basta capire chi paga. La cifra che veleggia è 20.000 miliardi. Cavaliere prova a fare un'analisi: "è il bilancio della Regione di un anno. È la stessa cifra che è stata spesa per la ricostruzione dell'Irpinia". Preciso, rompipalle, una spina nel fianco alla giunta Ghigo. Pasquale non molla mai.

"Con Pasquale Cavaliere ho lavorato molto bene" ricorda Luciano Frigieri: "lui mi telefonava spesso mi teneva informato e voleva essere informato". In Regione esercitava un controllo totale. Chi lo critica parla di metodo manicheo, ma tutti riconoscono: ce ne fossero come lui. Il 27 novembre era stato organizzato un incontro dal Comitato promotore Alta Velocità. I sindaci della valle un po' stanchi di scorrazzare avanti e indietro per ripetere sempre le stesse cose, cominciano a distinguere e decidono di non partecipare all'incontro non riconoscendo lo stesso Comitato. Dalla Comunità montana parte un fax dove si specifica che i sindaci saranno lieti di partecipare nelle "sedi competenti, riconoscendo come unico interlocutore le Istituzioni e cioè lo Stato". Grande confusione regna sotto il cielo, tocca ai sindaci della valle denunciare il Re nudo e una certa preoccupazione. Allo stesso modo si impone una certa necessità di chiarezza con i media, in particolare il Tg regionale. L'ennesima occasione viene da una assemblea promossa dal comune di Rivoli. Il giorno dopo Frigieri prende carta e penna e scrive al capo redattore dottor

Mario Berardi: "Desidero inoltre informarla che ho visto in sala gli operatori ma non il giornalista che ha curato il servizio. È stata una mia svista?". Inizia una lunga *querelle*. Il Tg regionale si distinguerà per la sua partigianeria. In tutta questa storia acquisterà un ruolo determinante. Sarà importante non perdersi mai neppure uno dei telegiornali. Le risate saranno assicurate. Se si riuscirà a mantenere la voglia di ridere. Gianfranco Bianco un mito. Gli altri giornalisti seguono a ruota. E Vai.....

All'incontro di Rivoli (13 novembre) sala consigliare, è assente Enzo Ghigo, ancora una volta a rappresentarlo ha mandato Masaracchio: "vai avanti tu...". Il pubblico è caldo anche perché in Valle di Susa gli "interventi" delle ferrovie (promesse dagli spot pubblicitari), cominciano a farsi sentire. La prima stazione ad essere chiusa è quella di Sant'Ambrogio. Mauro Galliano, uno dei giovani del Comitato, strappa applausi a scena aperta, il suo intervento non lascia zone in ombra, ha trovato su *Famiglia Cristiana* la pubblicità di due pagine pagate dalle ferrovie le quali fanno sapere che sono pronte a modernizzarsi, senza trascurare i particolari: "Tutto sarà più pratico e più comodo" sventola il giornale Mauro, leggendo le frasi, "anche la carta igienica sarà del tipo morbido al posto di quella crespata che grattava il culo". Due pagine di pubblicità con una grande immagine al centro: uno splendido rotolo di carta igienica, Mauro non si è fermato ha telefonato al giornale per avere informazioni sul costo della pagina, si è spacciato per una grande azienda alimentare (anni di frequentazione delle compagnie teatrali, significano pur qualcosa), ha saputo che il costo si aggira sui 180-190 milioni.

Pasquale Cavaliere ricorda che tra i finanziatori fantasma dell'opera alta velocità c'è anche un certo Ligresti. Affermazione che fa inalberare Domenico Trucchi, assistente amministratore Tav e Cavagnaro presidente di Alpetunnel. Il consigliere regionale Saitta spera ancora che il comitato voluto da Brizio prima o poi decolli. Denuncia la tecnocrazia che ruba di fatto l'azione politica.

Uno dopo l'altro gli incontri si fanno pressanti. Meglio unire l'utile al dilettevole: non è un caso che ad inaugurare questo nuovo tipo di assemblea mangereccia, sia il prestigioso Lions Club Susa-Rocciamelone. Incontro sì, ma al ristorante Piemonte di Condove. Almeno questa volta l'assessore Masaracchio (sempre lui, mandato avanti), mangia. Anche se arriva in ritardo, per una "errata interpretazione delle cartine stradali" (dove sarà finito? Al ristorante la Vigna della Chiusa?). Non ci sono rompiscatole di sorta.

Tutto si svolge fra un grissino e un *paté de foie*. È stata una buona cena, tanto da indurre Masaracchio a dire che: "Se ci fosse solo una amministrazione comunale che esprime il suo parere negativo sul passaggio del Tav in valle, vi garantisco che non verrà realizzata". Anche il vino era buono. Ha bevuto.

Sala del Consiglio regionale 24 novembre: Enzo Ghigo le sta provando tutte per convincere le teste dure dei sindaci valsusini a lasciare a casa le pregiudiziali e a discutere serenamente. Senza le solite prevenzioni. "E va bene" - ha detto Ghigo - "lasciamo da parte per un momento il comitato promotore del Tav e vediamocela fra di noi". Il comitato di coordinamento, promosso dalla Regione, vede al primo posto le istituzioni per trattare con le ferrovie. Frigieri precisa: "Il territorio è nostro. Noi siamo gli azionisti di maggioranza e chiediamo quindi di essere in maggioranza nel comitato" (Mai contenti).

Accordato anche questo. I sindaci valsusini si presentano in aula con fasce tricolore e gagliardetti, tanto per essere subito riconosciuti. Presenti Cavagnaro di Alpetunnel, l'assessore ai trasporti Masaracchio e i consiglieri regionali Montabone, Chiezzi, Vaglio, Vindigni, Cavaliere. Enzo Ghigo fa presente di essere stato disponibile ma l'opera "è prioritaria per far entrare il Piemonte in Europa" ecc ecc. E si aprono di nuovo le danze. Frigieri interviene: "Come avete sentito colleghi sindaci, siamo rimasti davvero soli, perché tutti vogliono questa alta velocità. Ma ora c'è un fatto nuovo" e Frigieri ricorda la frase scappata a Masaracchio, durante la cena: "basterà che un solo comune dica di no" ecc. "Allora colleghi sindaci" - continua il presidente della Comunità montana - "non dobbiamo più temere, siamo venuti in tanti a dire di no. La riunione quindi parrebbe superata". Non è dato di sapere se a questo punto i nostri sindaci hanno fatto almeno il gesto di alzarsi e uscire. Poteva funzionare. L'intervento di Frigieri prosegue lungo e circostanziato. Poi conclude: "Abbiamo più volte detto e lo ribadiamo con forza che in Valle di Susa, prima di entrare bisogna bussare ed attendere di sentire forte e chiaro pronunciare la parola: Avanti. A tutt'oggi nessuno vi ha ancora detto: Accomodatevi". Continua una certa diffidenza nei confronti dei torinesi che vedono la valle come un territorio da saccheggiare.

Il 25 novembre muore Paolo Gobetti, figlio di Piero e Ada Marchesini. Paolo è stato partigiano in Valle di Susa, fondatore dell'Archivio Cinematografico della Resistenza, ma soprattutto un amante della

montagna, un alpinista, una persona con un grande rispetto verso la natura, l'ambiente. Anche Andrea, il figlio è un grande alpinista. Paolo ha deciso di farsi seppellire in alta Valle di Susa a Champlas du Col. Anche in questo caso la valle si presenta divisa dalla città. A Torino ci saranno discorsi ufficiali, l'omaggio dei politici e personaggi della cultura. A Champlas gli amici partigiani aspettano il feretro, al sole, battendo i piedi per terra, per sconfiggere il freddo.

Le due del pomeriggio. C'è tutto il tempo di preparare le bandiere, legare il nastro nero in segno di lutto, e fare due parole. Gesti consueti: "...quante volte lo abbiamo fatto quest'anno?". È un parlare di morte senza paura, in tono leggero. "Certo che questo è un bel cimitero. Ha scelto bene. Guarda che vista". Son passati giusti cinquant'anni dalla Resistenza. Il libro di Ada Gobetti è stato tradotto in giapponese. Qualcuno lo ha visto. Rodolfo si è impressionato nel pensare che lì dentro c'erano descritti quei posti della valle, Meana, Mattie. Quei sentimenti. Arturo si tira sugli occhi il cappello, racconta per l'ennesima volta una storia. Ridono. Non tutto è stato scritto sui libri. Si aspetta Paolo. "Beh, eravamo anche un po' incoscienti, più che altro *giovo*". La sepoltura tarda. Ma si sa, a Torino "devono sempre parlare, parlare". Si avvicina il parroco, con discrezione, sa che il rito è civile, lo presentano come "maestro di sci". Arriva il sindaco di Sestriere, giacca a vento e scarponi, viso cotto dal sole. Arriva Paolo. Fino a un attimo prima si poteva parlare di lui come vivo, adesso, inutile negarlo: è lì dentro. La nevicata della notte ha reso le montagne tutto attorno di una bellezza che prende il cuore. Silenzio. I discorsi sono già stati fatti. È un posto dove le parole possono essere sostituite da quell'aria fina. Quattro operai vestiti con il *toni* aspettano di calare la bara nella terra. C'è silenzio, anche nelle parole di saluto: "che questa terra ti sia leggera". Andrea fa due passi indietro, si avvicina al muretto, con lo sguardo cerca l'Argentera, raccoglie un poco di neve e la porta alla bocca.

5° CAPITOLO

1996 Primi attentati: si alza la temperatura

Da Borgone alla Chiusa San Michele, la valle era stata battuta palmo a palmo per presentare tutti i problemi dell'alta velocità. Il 12 dicembre '95, ancora un'assemblea a Bussoleno, organizzata da Habitat e Comunità montana per lanciare uno sguardo oltre il confine. Ospiti: Gerard Froget, vice presidente del coordinamento delle 42 associazioni che in bassa Maurienne si battono contro l'opera, e Yves Begon, rappresentante dell'associazione Dauphiné-Savoie. Apre i lavori Mario Cavargna che da anni tiene i rapporti con la Francia. Tocca poi al professor Claudio Scavia, prendere in considerazione il tunnel del Moncenisio, 54 chilometri da Venaus a St. Jean de Maurienne. Uno dei problemi sarà quello della temperatura, secondo alcuni studi dell'Università di Grenoble sfiorerebbe i 50 gradi e per almeno 15 chilometri sarebbe superiore ai 35. A causa poi della situazione di instabilità che è probabilmente critica in molti punti, le sezioni delle gallerie non potrebbero essere molto elevate, si parla di 7-8 metri di diametro, questo, insieme ai problemi di calore, ricorda Scavia, fa sì che la velocità del treno debba essere limitata molto al di sotto dei 300 chilometri all'ora previsti. Altro problema lo *smarino* estratto dallo scavo: "Si può fare un calcolo di massima, pensando che venga suddiviso equamente tra italiani e francesi: 5 milioni di metri cubi di materiale, con un 50% di aumento, una volta estratto, per cui si può stimare sui 7,5 milioni di metri cubi. Una torre con una base di 100x100 e alta 750 metri, da dividere fra l'Italia e la Francia". E poi i cantieri, i costi 10 mila miliardi di spesa per risparmiare 40 minuti di tempo? Ritorna pesantemente lo spettro del buco finanziario dell'Eurotunnel, si parla di 22 mila miliardi di debito. Da Avigliana a Caselette si intensificano le riunioni. "Anche la tua casa sarà travolta dal più grande investimento del secolo?" Sono intitolati i manifesti stampati che indicano le assemblee.

Il 20 dicembre 1995 l'anno si chiude con una delibera: la 542 della Comunità montana sulla costituzione di un Comitato di Coordinamento Consiglieri regionali e provinciali eletti in valle. L'invito è esteso alla Comunità montana Alta Valle, a tutti i sindaci o

loro delegati, alla Federazione della Coldiretti, agli organismi dei sindacati, all'Azienda regionale sanitaria, alle associazioni ambientaliste operanti in valle, ai tecnici ed esperti. La delibera si chiude con una votazione palese all'unanimità. In pratica si potrebbe dire che è stata messa in piedi una "gioiosa macchina da guerra" se l'espressione non fosse stata già usata, per tentare di bloccare o almeno di frenare il Comitato promotore di un'opera che interesserebbe la valle.

"Cittadini di San Giorio". Ad un certo punto appare un volantino dal tono perentorio: "Basta con l'emarginazione! Vogliamo il Tav". Il testo fa presente come fin dai tempi più antichi il lato destro orografico della valle è stato trascurato e in special modo il comune di San Giorio. Infatti tutte le grandi opere come la ferrovia, l'autostrada, la statale 25, le linee ad alta tensione, hanno privilegiato il lato sinistro. "Solo la Dora Riparia" si legge, "ce l'hanno lasciata nel mezzo. Ora è venuto il momento di dire basta. L'occasione si presenta con la costruenda nuova ferrovia ad alta velocità". Vengono poi spiegati i vantaggi che i cittadini di San Giorio si troverebbero ad avere, fra i tanti, anche un rimedio per chi soffre di insonnia: "la notte sarebbe spezzata da sibili e sferragliamento...". Il proclama finisce con un grido battagliero: "Uniti si vince" e viene lanciato l'invito a partecipare ad una imponente manifestazione con corteo che partirà dal municipio. Le adesioni vengono raccolte in Comune. Non si sa se qualcuno si è presentato per firmare. L'estensore o gli estensori del proclama avevano capito una cosa: in quel periodo c'era bisogno assolutamente di ridere.

L'anno era finito con una buona notizia, soprattutto per il giornale *Luna Nuova*: la Sitaf, aveva rinunciato a proseguire nell'azione legale e alla conseguente richiesta di mezzo miliardo di lire, come risarcimento danni. Nello stesso editoriale il direttore Paolo Bugnone spazzolava a destra e a manca, tutti quelli che continuavano ad opporsi all'alta velocità. Dal presidente Frigieri ai rappresentanti dei comitati ambientalisti, dai sindaci a tutti quelli che ancora credevano in una sana e dura opposizione. "Ai cittadini" - scriveva Bugnone il 22 dicembre - "servono persone mature, capaci, pragmatiche, intellettualmente oneste, che si adoperino con energia per gestire il grande impatto sul territorio". In una parola, saper, da subito, contrattare. Chi meglio del professor Germano Bellicardi? Propone il direttore. Cos'era successo? Cosa stava succedendo? Troppo semplice, scoperto, facile dietrologia, far correre il pensiero al mezzo miliardo risparmiato. Eppure a riflettere sono in molti.

Andrea Galli, e Perino sono fra i primi a scrivere. Il sindaco di Mompantero precisa che “stanno mettendoci gli uni contro gli altri, per dominarci meglio”. Andrea Galli scrive: “Caro Paolo, quando ho letto il tuo fondo di apertura, stavo pranzando in un ristorante torinese e temo di non avere dato agli altri avventori una meravigliosa immagine di me, visto che mi sono trovato per alcuni istanti a fissare il vuoto, ritengo con espressione attonita sul volto e dentro un rincorrersi di sentimenti che univano sconcerto, stupore, rabbia, delusione, tradimento. Se ad essere rimasti allibiti leggendo quell’articolo siamo stati almeno in due (io e Romano Perino) è perché forse proprio non ce l’aspettavamo: c’era qualche cosa di inatteso ed innanzi tutto in molte tue parole, una improvvisa virata di rotta che non poteva non lasciare sgomento chi ha avuto modo di chiacchiere con te e soprattutto chi si ricorda a sufficienza le cose che hai scritto nei mesi passati. Ricordi? Ti dissi che il giornale mi sembrava essere diventato, allo stesso tempo, sentinella ed archivio della memoria per noi valsusini, capace di lanciare l’allarme, ma anche di aiutarci a ricordare la cronologia e la relazione di fatti ed episodi”. Conclude Andrea la lunga lettera: “...Io però ho un altro convincimento e sono stati proprio i dati forniti dal professor Scavia, nell’incontro dello scorso mese a Bussoleno, a confermarcelo una volta di più: che l’alta velocità serve a ben poco ma si dovrà fare e dovrà anche costare il più possibile, perché solo così converrà e servirà alle *lobby* e agli enti che ne garantiranno gli oneri finanziari passivi. Un po’ come per l’industria bellica, che per sopravvivere avrà sempre bisogno di qualche guerra in qualche parte del mondo su cui scaricare bombe ed armi che diversamente giacerebbero mai utilizzate negli arsenali”.

I Comitati contro l’alta velocità pubblicano una lettera su *Dialogo in Valle*: “Accade spesso che i procedimenti di querela per diffamazione a mezzo stampa si concludano con una transazione tra le parti, prima del confronto in aula. Il querelante rinuncia al proseguimento dell’azione penale in cambio di un accordo privato, che tra le sue varie voci, prevede quasi sempre un articolo di ritrattazione...”. E ancora: “L’idea di eleggere Germano Bellicardi a campione di chiarezza e di coraggio, a fronte dell’ipocrisia degli altri amministratori, non è un’idea che sfiori il ridicolo; ci naviga dentro senza pudore. Bellicardi sarà sicuramente una degna persona, ma è l’unico sindaco che ha evitato di chiedere al consiglio comunale da lui presieduto di pronunciarsi su questi temi...”.

Continuano a pervenire lettere al giornale. Tra le tante anche quella di Oscar Margaira, amministratore a Villardora. Dopo un lungo esame della situazione, Oscar, con il solito pragmatismo fa presente che comunque l'intervento di Bugnone non toglierà il sonno ai valsusini. Una sera, ad una riunione del Comitato, si era aperta la porta ed era apparso Oscar. "Nell'ultima assemblea avete detto: chi ha delle idee si faccia avanti. Io qualcuna ce l'ho". Praticamente una fucina. Con i ragazzi arrivati dall'ambiente cattolico, con i militanti di Rifondazione, i Verdi, gli ambientalisti storici, Oscar trova terreno fertile alle sue proposte, a volte originali. Una miscela esplosiva. Nasce l'idea di partecipare ai carnevali nei paesi con una maschera sul tav. Un lungo serpentone, sibilando e sbuffando, si infila tra la folla. Cos'era successo a *Luna Nuova*? A quel tempo il legale del giornale era Danilo Ghia; l'accordo per rimettere la querela prevedeva semplicemente che venisse pubblicato un articolo con toni meno aggressivi e sollevasse la Sitaf da ogni ambiguità di rapporti con mafia e corruzione. Nessuno chiese interventi sull'alta velocità o prese di posizioni dure con i politici locali. L'editoriale del direttore andò dunque ben oltre, provocando dure contestazioni.

Il dibattito continuava. La sinistra e non solo, si interroga sulla strategia da usare. Viene in soccorso Enzo Debernardi, come al solito conciso: "...crescano pure le Querce e gli Ulivi, ma la motosega, per ora ce l'ha Berlusconi". Enzo vive alla Mortera, a due passi dalla Sacra di San Michele, è una borgata particolare, si racconta che durante il ventennio fascista si continuasse a festeggiare, indisturbati e tranquilli il primo maggio, festa dei lavoratori. Si racconta che alla Mortera si sono trovati alcuni dirigenti che in seguito fondarono il Pci per decidere la scissione di Livorno. Enzo conosce bene la storia della valle, lui stesso protagonista, venticinque anni prima, della grande rivolta contro i licenziamenti. "La Valle di Susa muore", la valle muore, la valle muore. Ancora una volta titolavano i giornali di allora. I Cotonifici di Felice Riva, falliti, le Acciaierie Assa avevano dimezzato i dipendenti. Una dopo l'altra, tante piccole fabbriche chiudevano. La Monce di Condove aveva gli operai in cassa integrazione. Venne indetto uno sciopero generale di valle, parteciparono tutti, dagli operai agli impiegati, commercianti e amministratori. Per gli operai licenziati ci furono collette nelle chiese. Il gruppo della pastorale del lavoro, guidata da don Giuseppe Viglongo, partecipò alle manifestazioni. Un altro sacerdote, don Bruno Dolino, dalla sua cascina Parisio, comunità di accoglienza, iniziò uno sciopero della fame.

Nei volantini si leggeva: "I progetti di qualcuno sono di fare della Valle Susa una zona di pendolari attraversata da un'autostrada". Venne bloccata la linea ferroviaria improvvisando un elegante *sit-in* sui binari. Ma l'espressione inglese non bastò a raffinare la protesta e scattarono gli arresti. Fra questi, Enzo Debernardi, gli studenti Pierluigi Richetto e Bruno Alpe, Aldo Valetti, lungo l'elenco dei denunciati. Enzo venne incarcerato a Nuoro. Il senatore Tullio Benedetti del Pci dichiarò: "L'atteggiamento della magistratura assume due aspetti in Valle di Susa; si colpiscono gli operai e gli studenti che manifestano per la difesa del posto di lavoro, mentre a Bardonecchia cosche mafiose e racket delle braccia svolgono impuniti traffici ed attività illecite". Nella primavera del '72 a Torino ci fu il processo, numerosi sindaci e amministratori testimoniarono: gli incriminati erano scesi in piazza per difendere il lavoro. Il verdetto fu clamoroso, vennero assolti tutti, la sentenza sottolineò come "in effetti, entrambe le giornate costituirono dignitose manifestazioni popolari a cui partecipò l'intera valle a difesa del proprio diritto alla sopravvivenza". *L'Unità* titolò: "Tutti assolti. Esemplare sentenza che fa crollare la repressione antioperaia".

Il direttore di *Luna Nuova*, sommerso dalle lettere ad un certo punto risponde: "La maggior parte dei pellerossa che si oppose al passaggio della ferrovia nelle praterie, finì sconfitta e sfinita ad ubriacarsi di alcool nelle riserve". Alberto Perino gli ricorda che non tutti gli indiani divennero ubriacconi, ma tutti vennero deportati e molti massacrati. Bugnone ancora non lo sapeva, ma una cosa di buono l'aveva fatta. Aveva dato lo spunto per lanciare una grossa campagna usando come *logo* gli indiani. Neanche lo Studio Testa poteva far meglio. Indiani da tutte le parti. Chiara Perotto, una delle giovani scatenate con mille idee, disegna i monti della valle, dalla Sacra al Musiné, si mandano segnali di fumo: No Tav.

Lunedì 15 gennaio 1996, a Parigi viene firmato un ennesimo accordo, il quinto, fra i due governi. Sono presenti, il ministro dei trasporti Giovanni Caravale e il ministro francese Bernard Pons.

L'amministratore delegato delle ferrovie Lorenzo Necci ha annunciato a Londra che i soldi ci sono. Tra un mese firmerà l'accordo con 27 banche per 5000 miliardi. E tra un anno la Tav sarà quotata in Borsa. Enzo Ghigo ha incontrato una delegazione del comitato valsusino, e preso visione del documento firmato dai sindaci, amministratori, ambientalisti e sindacalisti. Viene chiesto espressamente di avere i dati relativi al flusso di traffico. La riunione finisce ancora una volta a torte

in faccia: i valsusini vogliono parlare al massimo di velocizzazione dell'attuale linea, in Regione vanno avanti come rulli compressorii sul progetto che prevede anche il tunnel. Quando saltano i nervi, Masaracchio (Alleanza Nazionale) fa presente che le linee guida sono le stesse decise dalla precedente giunta di centro sinistra. Non ha ancora capito che questo è stato il primo punto ben chiaro (e ormai superato), che gli amministratori della valle hanno messo a fuoco: chiunque sia al governo, manderà avanti l'opera alta velocità. Nella riunione del 24 gennaio, davanti a Ghigo, un primo screzio fra le due Comunità montane: l'alta valle è possibilista, ovviamente non sarà interessata dall'opera, ma si dimostra subito pronta ad avere un altro atteggiamento diverso, meno intransigente. "Bella solidarietà", fa presente Frigieri. Evelina Bertero risponde che l'atteggiamento degli indiani non le pare produttivo.

Per fortuna, la pensano diversamente alcuni esponenti politici e del mondo della cultura torinese i quali decidono di scendere in campo direttamente con un documento firmato il 15 novembre '95. Fra i firmatari: Angelo Tartaglia consigliere comunale, Fulvio Perini sindacalista Cgil, Carlo Gottero per la Coldiretti, Pasquale Cavaliere per il gruppo Verdi, Emilio Del Mastro Pro Natura, Gastone Cottino docente universitario, e molti altri. Il documento ha lo scopo di porsi come interlocutore rispetto ad alcuni problemi: "...una serie di elementi connessi con l'Alta Velocità, così come prospettata per l'Italia, non ha potuto non destare in noi, fin dal principio, incertezze e perplessità. In un paese ad alta densità di insediamento come il nostro, la durata dei viaggi in ferrovia dipende da molti parametri, dei quali la velocità di punta del treno è solo uno e di solito non è il più importante. Non è forse vero che nel nostro paese la massima parte degli spostamenti di persone, tanto su strada che per ferrovia, avviene su distanze inferiori ai 100 chilometri?". Il documento analizza poi le merci: "È tecnicamente sensato far correre ad alta velocità, su una stessa linea, treni passeggeri e merci pesanti? Quali problemi ciò comporta riguardo a costi e manutenzioni? Ha senso far correre le merci per poi lasciarle stazionare per mezze giornate negli scali?". Viene lanciato un appello perché questo dibattito venga portato all'attenzione del grande pubblico, in tutti i suoi aspetti.

La partita è aperta. Il monito di Bugnone è sempre presente. Tanto vale organizzarsi e bere bene, se si deve finire alcolizzati in riserve. L'assessore regionale Masaracchio aveva dimostrato di apprezzare il vino. Nella media e bassa Valle di Susa esiste, da secoli, una discreta tra-

dizione vinicola. I dati Istat del '90 parlano di una superficie di 194,18 ettari. Si parla di viticoltura con caratteristiche eroiche. Su pendici che hanno soltanto 20-30 centimetri di terreno misto a sassi, appoggiato sulla roccia, gli agricoltori hanno realizzato muretti a secco per creare a monte una sacca di terra soffice, per le radici della vite. Anche queste sono grandi opere che attraversano la valle sui fianchi delle montagne, a volte le pergole e sostegni fuori terra completano la coltivazione. Come pali viene utilizzata ogni cosa, dalle traversine dei binari, ai monoliti. Tutto uniformemente colorato di verde rame. In alta valle, si coltiva a Giaglione, Chiomonte, Exilles e Gravera. Quando in larga parte il Piemonte era ancora coperto di foreste ed acquitrini, in valle esisteva già una viticoltura intensiva. Poi è arrivata la fillossera, l'abbandono delle montagne per privilegiare il lavoro in fabbrica. Nei primi anni Settanta la produzione ha avuto il suo momento più basso, poi l'amore per la vigna ha avuto il sopravvento. All'inizio come attività legata al tempo libero, successivamente come ripresa e rilancio dei vitigni: Avanà, Carcairùn, Neretta, Grisa rossa. Pensando di dover finire come gli indiani, ubriachi nelle riserve, la Comunità montana, decide di avviare la richiesta per la valorizzazione e la denominazione di origine controllata: vino rosso. "Valsusa Doc". L'Avanà è coltivato quasi esclusivamente in ambienti montani, è generalmente vigoroso, con rigoglioso sviluppo di rami. L'uva è poco sensibile agli attacchi della muffa, a volte è carente nella colorazione, soprattutto quando la produttività è eccessiva e l'esposizione al sole non è sufficiente. In primavera verranno piantate 13 mila barbatelle di Avanà a Chiomonte. La ricercatrice del Cnr di Torino, Scheider fa presente che in valle ci sono delle piccole oasi, con un microclima particolarmente favorevole alla coltivazione della vite, alcuni vigneti, a mille metri di altezza, rappresentano un caso unico in Europa. L'iter per il conferimento del marchio continua, come continuano gli incontri con i viticoltori. Viene presentato un disciplinare per la produzione del rosso valsusa. L'articolo 6 precisa: "I vini all'immissione al consumo devono rispondere alle seguenti caratteristiche: color rosso rubino, più o meno intenso, odore caratteristico, vinoso, sapore asciutto, armonico, titolo alcolico minimo 10 per cento, acidità totale minima 5 per mille, estratto secco netto minimo venti per mille".

7 febbraio 1996 il Consiglio Regionale del Piemonte, vota quasi all'unanimità l'ordine del giorno che vede prioritaria l'opera alta velocità. Contrari, Rifondazione Comunista; astenuti i Verdi e il gruppo Pensionati.

Qualche giorno dopo, il Pds della Valle di Susa organizza a Vaie una serata per ribadire l'opposizione. Con grande coraggio Marcello Vindigni, uno dei firmatari, si presenta a dare spiegazioni. Conferma (z come potrebbe altrimenti?). "Sì abbiamo firmato una cambiale in bianco, ma sta a noi portare a casa i risultati più vantaggiosi". Vindigni consegna al presidente della Comunità montana il testo del suo intervento letto in aula, fa notare che uno dei punti sviluppati riguarda il miglioramento della linea attuale, considerata la meno impattante e la meno rischiosa per le finanze nazionali. Ciò non toglie che alla fine è stato votato l'ordine del giorno proposto da Ghigo. Antonio Ferrentino vice presidente della Comunità montana, cerca di spiegare le ragioni di una strategia complessa, non vuol sentir parlare di strappi, fra le posizioni tenute in valle e quelle a Torino. Ad aumentare la confusione, e a lasciare in brache di tela i diessini valsusini ci pensa Luciano Marengo capo gruppo della Quercia in Regione: "Il Pds non solo è d'accordo con l'ordine del giorno sull'alta velocità ferroviaria, ma ha contribuito alla sua stesura". Il partito conferma la sua linea: da Roma a Torino, uguale per tutti.

Crisi di governo, in primavera si va a nuove elezioni. L'onorevole Benetto traccia un bilancio dei due anni in parlamento, una delusione: "Noi *peones* non contiamo quasi niente".

Tignosi, è l'appellativo giusto per i sindaci e gli ambientalisti che non dormono la notte per spulciare le dichiarazioni che appaiono sui giornali. L'ingegner Lavella, direttore tecnico di Alpetunnel ha presentato i progetti, e ha spiegato perché l'attuale linea deve essere scartata. La pendenza è del 30 per mille, troppo forte, la nuova linea non dovrà superare il 15 per mille. Gli attuali raggi di curvatura sono insufficienti. L'armamento tecnico dell'attuale linea non consente velocità. Risponde Mario Cavargna coprendolo con una mole di dati: "...le pendenze sono del 21 per mille sulla linea di salita e del 33 per mille per la vecchia linea ora utilizzata solo per scendere. Il 21 per mille è una pendenza assolutamente compatibile con un traffico merci e con un Tgv, progettato per salire pendenze del 35 per mille". Mario segnala ancora al presidente Frigieri un inserto del *Sole 24 Ore* di lunedì 29 aprile, con dati falsi sull'attuale linea. "Tralasciando altre considerazioni, pare particolarmente grave il ribadire che ai ritmi attuali di crescita, entro la fine del 1998 l'attuale linea sarà già sfruttata al limite delle capacità. È una affermazione falsa che trova smentita nella nota informativa della FS Spa Area di Trasporto, Ufficio Piani di Sviluppo 1996, in cui si evidenzia che la disponibilità residua è di 83 treni al giorno pari al 46% della potenzialità".

Dati, dati e contro dati. Ma la vera forza di questa opposizione sta nel fatto che ogni persona, intimamente convinta e contraria all'opera, lavora nel suo ambiente per cercare di scalfire l'immensa propaganda che circonda l'affare del secolo. È ancora febbraio su *Dialogo in Valle* viene pubblicata la lettera firmata da un gruppo di cattolici e indirizzata al vescovo di Susa, monsignor Vittorio Bernardetto e, per conoscenza, a monsignor Luigi Bettazzi, vescovo di Ivrea e ancora a monsignor Giovanni Saldarini arcivescovo di Torino, ai parroci e alle comunità religiose. La lettera espone le argomentazioni contro l'alta velocità. "Di fronte a questa grave situazione, la Chiesa di Susa da che parte sta? Perché non prende una posizione coraggiosa e chiara, qualunque essa sia e la manifesta pubblicamente come fa per altri argomenti (la famiglia, il mondo del lavoro, la biogenetica ecc.) che giustamente appaiono sui nostri giornali locali? La difesa dell'ambiente e la logica del profitto sono forse argomenti non abbastanza importanti? Per favore, il Vostro parlare sia sì - sì, oppure no - no, ma non si nasconda dietro frasi ormai di rito quali: non si può fermare il progresso...è un'opera europea ormai ineluttabile...bisogna aspettare i progetti... Non c'è più tempo per tergiversare, tutta l'operazione sta procedendo ad alta velocità, a nostra insaputa e sulle nostre teste". I firmatari concludono ricordando la manifestazione indetta per il 2 marzo a Sant'Ambrogio e invitano il vescovo e i parroci a partecipare: "Perché la Val Susa è ancora un gran bel Tempio che in molti luoghi parla di Dio e del Creato, non permettiamo a pochi trafficanti senza scrupoli di montare il loro banchetto e venderla al miglior offerente". La lettera viene pubblicata anche da *La Valsusa* il 29 febbraio. L'anno era stato inaugurato con un appello importante rivolto a tutti i cattolici. Il documento era conosciuto con il titolo "Noi siamo Chiesa". In molti paesi europei era nata l'esigenza di dichiarare una certa delusione nei confronti di un magistero vaticano, una gerarchia, che frenava lo spirito innovatore del Concilio Vaticano II. I firmatari si mettevano a disposizione per un rinnovamento e una partecipazione più diretta.

Sarà l'acqua che si beve, a rendere tutti così agitati e alla ricerca di giustizia. Così alla ricerca di guai. Così *dròlo*, come a volte sono i valsusini. Sarà l'acqua. Barbara Debernardi beve quella che scende dalla Mortera. Sarà quello. Insegnante di religione, direttore editoriale della rivista *Panorami*, Barbara è anche autrice di alcuni libri, compreso quello commissionato dal vescovo per salutare la visita del Papa a Susa, il 14 luglio del 1991. Sposata, madre di due figli. Niente le vieta di porta-

re minigonne mozzafiato sulle gambe lunghe e picchiare i pugni sul tavolo. Scrive, sommerge *La Valsusa* di lettere, di articoli, vuole capire perché non si può parlar male del Tav. Presenta un lungo elenco di problemi: la scuola, che conosce bene, la politica, che segue, il deficit dello Stato che paga, la sanità che subisce. “Eppure oggi, in questo sfacelo”, scrive Barbara “pare che la soluzione a tutti i mali d’Italia sia a portata di mano: per entrare in Europa, a detta di qualcuno, basta avere treni ad Alta Velocità. E guai a chi in questa Alta Velocità non crede. Guai a chi si oppone, difendendo la propria casa, il proprio orto, il proprio prato. Guai a chi rivendica il diritto a vivere una vita vivibile, senza diventare un profugo del progresso a tutti i prezzi e a tutti i costi. Guai a chi mette in dubbio che l’Alta Velocità sia la vera soluzione: costui diventa immediatamente un nemico della Patria, diventa il vero colpevole dello sfacelo di cui sopra. Altro che anni di corruzione e di malgoverno: a detta dei politici, economisti ed imprenditori, il vero responsabile del disastro è quel gruppo di valsusini che pretende di chiudere la porta in faccia al progresso, con il proprio “No” incondizionato... Ma siamo proprio sicuri che questa sia l’unica porta aperta per entrare in Europa? Non ci sarà forse bisogno di una politica seria, di una economia onesta, di una giustizia giusta, di una scuola moderna, di una sanità sana...?” Sarà l’acqua. Barbara va giù duro. Con il vescovo Bernardetto aveva un rapporto molto stretto, filiale. “Appena potevo passavo da lui, a trovarlo. Mi sentivo di casa. Chiacchieravamo di tutto. Sul Tav non avevamo le stesse posizioni, lui era più attendista. Io invece penso che non bisogna perdere altro tempo”.

Allo stesso modo la pensano Mauro e Chiara. Non si rassegnano, non sono i tipi, piuttosto si organizzano. “Un giorno siamo andati a Torino alla Basilica di Maria Ausiliatrice, c’era una funzione” racconta Chiara, “sapevamo che doveva partecipare anche il nostro vescovo. Siamo andati a cercarlo in sacrestia. Come ci ha visto ha fatto un grande sorriso, come a dire: oh ecco i valsusini.” Continua Mauro: “la mia faccia e quella di Chiara le conosceva bene, ci ha cresimato, ci ha visto ai ritiri spirituali dei gruppi cattolici, insomma ci vedeva sempre. Come ha capito che volevamo parlare di questo argomento si è irrigidito e ci ha detto: la Chiesa non vuole e non deve essere informata su argomenti che non la riguardano. Poi si è scusato dicendo che non aveva proprio tempo per fermarsi a parlare, un attimo dopo si è girato e ha chiesto ad una persona presente: andiamo a prendere un caffè?. Ci siamo rimasti secchi”. Mauro non si accontenta delle parole, si alza e rifà tutta la scena. Il ricordo intatto, così come la delusione cocente.

“Siamo usciti molto amareggiati, ma non ci siamo dati per vinti. Io sapevo” - ricorda Chiara - “che il vescovo di Ivrea don Bettazzi era alla chiesa di don Bosco, siamo andati lì, come ci ha visti, come ha capito di cosa volevamo parlare, non solo è stato disponibile, ma contento di affrontare quel problema. Una differenza abissale. Ci ha detto: se io fossi al suo posto mi schiererei, ma ognuno di noi è diverso, bisogna rispettare. E poi gli ho già scritto una lettera che vedrete sui giornali locali”.

In tutti i paesi, in tutti i luoghi dove ci sono associazioni e comitati, si sta preparando la manifestazione contro l'alta velocità. È un tam tam, da un posto di lavoro all'altro. Da un Comune all'altro. Da una famiglia all'altra. I partiti fanno avere al Comitato la loro adesione. Il Pds stampa un volantino per spiegare ai militanti la sua adesione. In nove punti spiega che in valle ci potrebbe essere l'ammodernamento della vecchia linea, al posto di una nuova. Bocchia il tunnel di 54 chilometri. Chiede più garanzie e informazioni, ribadisce che l'ordine del giorno votato in Regione non è da considerare come una cambiale in bianco. L'idea di un gruppo di ragazzi del Comitato è quella di occupare la piazza, dal giorno prima, con una tenda da indiani, proprio davanti alla stazione di Sant'Ambrogio. Prima stazione chiusa. Prima stazione caduta sotto i colpi dell'alta velocità. Si raccoglieranno le firme. Si suonerà musica, si mangerà, si starà insieme, si farà inevitabilmente un po' di caciara. Del resto basta il tono di voce dei fratelli Galliano per far casino. Toni invece si è perfezionato nelle imitazioni: Claudio Cancelli gli riesce benissimo. Anche Claudio Giorno, Toni ha imparato ad imitarlo, nel discorso apre parentesi una dopo l'altra, arrotolandosi in ragionamenti lunghissimi. Da un po' di tempo, al Comitato, c'è un'aria poco seria, si preferiscono gli interventi di Toni, agli originali. C'è grande fermento e preparazione per la manifestazione.

La tenda indiana sarà attrezzata con scatole di colori, gessetti, per dipingersi il viso e poi piume da mettere in testa. I ragazzi si stanno organizzando per la musica. Si contano i giorni, meno dieci, meno nove, meno sette. Poi la notizia.

Diego Borgiattino, uno dei ragazzi che avrebbe dovuto partecipare con il suo gruppo a suonare, uno di quelli che portano allegria in tutte le cose che fa, è rimasto in montagna. Sepolto sotto la neve. Una slavinna, una gita di sci alpinismo come tante finita male. Aveva 23 anni. Partono i soccorsi, parte il sindaco Gigi che è alpinista, partono gli amici. Il tempo peggiora. Poi, cinque giorni dopo, il recupero della

salma. La tenda degli indiani montata, ora ha assunto anche un altro significato. Un punto di ritrovo per gli amici di Diego. Non era una morte annunciata. Si sa che qualche giorno prima aveva comperato gli scarponi nuovi, che aveva cenato senza staccare gli occhi dall'acquisto. La madre lo aveva preso in giro "portateli anche a dormire". Era forte in montagna, quando gli altri avvertivano le gambe pesanti e il fiatone, lui avanzava leggero. Amava la neve. Per ore stava a guardarla.

Si parla di Tav, nella tenda da indiani, si parla di Diego, si parla della vita e della morte in questa valle. Dall'altra parte della strada, un'auto civetta fotografa, puntuale, tutte le persone che partecipano alla veglia. "Eravamo io e Franco Ruo Roch, e lui tutto può sembrare meno che un teppista" ci tiene a sottolineare Mauro. "Ci davamo il cambio davanti alla tenda presidio, ad un certo punto vedo una macchina normale, senza nessuna scritta, posteggiata sulla strada con due dentro, vestiti normale, che ci fotografavano in lungo e in largo, avevano un teleobiettivo che sembrava un *canon* mi avvicino e gli chiedo cosa vogliono, per tutta risposta mi chiedono i documenti, io faccio un po' di resistenza perché loro non si erano identificati, mi fanno capire che mi conviene dare la carta d'identità se non voglio passare un brutto quarto d'ora. Poi, quando ne abbiamo parlato, tutti hanno detto: ah, non dovevi cedere...Ma cosa ne sapevo se erano deviati, se erano fulminati, se mi prendevano e mi *lardavano* in un angolo".

Tempi duri per la Valle di Susa. Parlare dei servizi segreti deviati è un discorso normale da bar. Un processo importante è appena iniziato. Traffico di armi. Altre armi sono state ritrovate a Mompantero. Armi lungo l'autostrada. Tutto rimane avvolto nel mistero. Ma l'attenzione ora è puntata su chi osa mettere in discussione la più grande opera del secolo. Chiunque metta una penna da indiano in testa, è sospettato come sovversivo. Chiunque è contro il Tav è un criminale.

Sabato 2 marzo. E ci siamo: più di quattromila persone in piazza. Molti hanno il viso colorato, segnali di guerra, da indiano incazzato. Penne sulla testa. I primi ad arrivare sono stati i trattori dei coltivatori diretti. Come arrivava un trattore, arrivava una pantera della polizia, *par condicio*. Poi è arrivata la gente. Tanta, sbucava da tutte le strade, Sant'Ambrogio accerchiata, le auto posteggiate lontano nei prati, sugli alberi, su per i muri. Ci sono i ragazzi che suonano e ci sono le bande dei paesi. Ci sono i sindaci con la fascia. Qualcuno porta sul viso i segni degli Apache. I gonfaloni dei Comuni. Manca Diego, ma c'è il suo gruppo, gli *Ice's eyes blues band*. Il corteo si snoda

lungo la statale, dai ragazzi scout, agli *habitué* della discoteca, dai giovani coltivatori diretti, agli anziani che hanno vissuto nelle frazioni di montagna, quando era una cosa normale camminare un paio di ore per raggiungere la fabbrica, il cotonificio. È l'orgoglio valsusino quello che sfilava. I trattori e le bandiere della pace. Ai lati del corteo una presenza massiccia della polizia. Qualcuno si stupisce. "Ma per chi ci hanno preso?" Qualcuno non si dà pace. "Tenete duro perché questo è solo l'inizio" è Mauro che parla dal palco, grida forte (una settimana prima era stato in ospedale operato alle tonsille), cerca di superare l'emozione. È abituato al pubblico, canta in un coro, calca il palcoscenico, ma qui è diverso. "Sono stato delegato a dire due parole a nome del Comitato organizzatore. Da un po' di tempo pare che non ci resti altro da fare che manifestare. Io sinceramente non l'ho fatto troppe volte, forse come molti di voi. Da qualche tempo però la valle è cambiata, noi siamo cambiati perché vogliamo difenderla. Non è vero che è già tutto deciso e non possiamo più fare niente. Tocca a noi muoverci. Chiediamo ai sindaci dei nostri paesi e al presidente della Comunità montana di tenere duro. Siamo indiani e non abbiamo nessuna intenzione di sotterrare l'ascia di guerra, questo è solo l'inizio. Arrivederci alla prossima puntata". L'intervento di Carlo Gottero è durissimo, nell'attaccare i giochi dei partiti e i comitati di affari. Poi se la prende con i diessini parlando di "calci nel sedere", che bisognerebbe dare. "Questa non è l'Europa della gente, ma l'Europa dei mercati". Il presidente della Coldiretti, anticipa di alcuni anni quelli che saranno gli slogan dei no global. Sergio Barone sindaco di Sant'Ambrogio, vede nella massiccia affluenza, un aiuto per gli amministratori, spesso soli di fronte ai grandi problemi. Luciano Frigieri è più che mai carico. Il giorno prima venerdì, ha partecipato all'ennesima riunione in Regione con l'assessore Masaracchio, e ancora una volta c'è stato lo scontro. Il comitato istituzionale di coordinamento ha chiesto alla Regione finanziamenti per gli amministratori valsusini che hanno deciso di far compiere a loro volta degli studi sul tracciato in valle. La risposta è stata negativa. I fondi servono solo per studi che portano alla realizzazione dell'opera.

Nella stessa giornata di sabato 2 marzo, Il Lions Club e il Rotary Club, hanno unito gli sforzi per organizzare un convegno a Torino al Centro Congressi, dal titolo: "Quale velocità per i nuovi collegamenti ferroviari?". Sarà un caso che si svolga nello stesso giorno della manifestazione? Oppure vogliono essere visibili sui media e mandare l'ennesimo segnale. Tutti presenti, da Sergio Pininfarina a Enzo

Ghigo, da Mercedes Bresso ad esponenti di varie cordate interessati all'opera. Ghigo è apparso nervoso e visibilmente infastidito dall'opposizione degli amministratori locali. "Ha l'aria di non poterne più" - scrive Gianni Pacchiardo sul suo giornale - "delle defatiganti discussioni nel comitato di coordinamento". "Dal punto di vista politico - ribadisce Enzo Ghigo - la decisione è presa e non voglio neanche discutere: la linea si farà". Conclude l'intervento augurandosi "che ci sia finalmente maturità, da parte dei valsusini". Maturità e serietà.

Il giorno dopo la risposta è sui giornali: le immagini della manifestazione sono inequivocabili: sindaci e cittadini, con la faccia impiettriciata da indiani, in posa per la foto.

"Alta velocità, la truffa del secolo" firmato Legambiente Valle di Susa, lo striscione è portato dal gruppo di persone che da mesi si stanno attivando per dare ospitalità ai bambini di Chernobyl. Il giornale *La Valsusa* apre in prima con un grande titolo: "Una sola parola NO". Sotto il titolo c'è un richiamo con la foto del vescovo Vittorio Bernardetto. "Se qualcuno volesse sapere per curiosità il mio pensiero" - scrive il vescovo - "io sono contro il passaggio in valle del treno ad alta velocità, ma questo non mi dà il diritto di imporre la mia scelta personale ai cristiani che si riconoscono nella comunità ecclesiale della diocesi di Susa". Il vescovo continua stratonando un po' i cattolici firmatari di un documento, fa presente che esistono molti modi per dibattere problemi, molti luoghi specifici come il Consiglio Pastorale Diocesano. Tuttavia, scrive il vescovo di Susa: "...se l'intenzione dei firmatari era di provocare il vescovo e i sacerdoti della diocesi, a ripetere con forza (come hanno sempre tutti cercato di dimostrare in varie occasioni), che sono con la gente, che non accettano metodi per saccheggiare la natura, che sono contro lo sfruttamento, per usarla senza rispetto, allora, per questa lettera sono da ringraziare". Ripetere con forza. Aveva ragione il vescovo a ricordare che i sacerdoti non erano nuovi a queste forme di denuncia. L'8 settembre del 1979, sempre sul giornale della diocesi valsusina, Gian Piero Piardi scriveva a proposito di viabilità e di incidenti: "E adesso povera Valsusa? Noi valsusini non possiamo più stare a guardare o prendere iniziative che non ci trovino uniti e decisi nel salvaguardare i beni che ci appartengono. È pur vero che il transito crea turismo e che il turismo crea un certo benessere, ma l'uomo non potrà rischiare continuamente la sua vita per qualche soldo in più..."

Qualche giorno dopo il Comitato si riunisce. Non è la solita riunione, non sono più le solite riunioni. Si commentano i giornali, si commenta

la manifestazione. "Sentite, io questa sera sono flippato malamente. Non ho dormito, continuo pensare a Diego. Sono venuto solo perché a casa stavo peggio, ma non ho testa. Sono venuto perché lui non si sarebbe fermato. Diceva: non ci possiamo fermare così. Questa valle fa già abbastanza schifo, non ci resta niente. Se penso che incontro tanta gente che mi dice: ma tanto l'hanno deciso. Ma tanto la fanno. Ma cazzo, fai qualcosa. Non è giusto. Ci sono in giro tanti di quei morti, più morti di Diego che è morto. Andava a prendere lezione per imparare a suonare le campane. Era uno così, voleva conoscere tutto della musica. Vi rendete conto?". Leggero, è salito verso Punta Sbaron.

"Lascia che io cammini nella bellezza
E che i miei occhi osservino per sempre
Il tramonto rosso e viola
In ogni foglia e roccia
Io cerco la forza
Non per essere più grande del mio fratello
Ma per lottare contro il mio maggior nemico
Me stesso.
Fa che io sia sempre pronto a venire da te
Con le mani pulite e lo sguardo limpido
Così che quando la vita svanirà
Come un tramonto che trasecolerà
Il mio spirito possa raggiungerti senza vergogna.
Grazie" Preghiera degli Indiani d'America.

Quando l'anziano membro della tribù sente che è giunta la sua ora, si prepara spontaneamente, senza bisogno di pressioni esterne, all'ultimo importante passaggio, che non viene vissuto tragicamente, dal momento che, come prevede la tradizione, egli incontrerà il grande spirito Manitu e la sua vita, con l'entrata nei pascoli celesti, non è affatto finita. L'anziano indiano comunicherà ai congiunti che entro breve morirà e questi ultimi, secondo la tradizione, l'aiuteranno a costruire la sua ultima loggia o il suo ultimo giaciglio. In seguito egli radunerà in tutta calma i pochi oggetti personali, i suoi totem, che non hanno perlopiù alcun valore materiale, ma un'enorme importanza spirituale per lui, preparandosi in questo modo alla morte. Egli attende in tutta tranquillità e dignità di passare a miglior vita.

Sabato 16 marzo '96, sala del castello di Chianocco; assemblea per i comuni di Borgone, Villar Focchiardo, Bussoleno, Mattie, interven-

gono Cancelli, Scavia, Giorno. Caprie, serata a Novaretto, presenti: Frigieri, Margaira, Cancelli, Chiocchia.

Al Comitato spesso si urla. Uno più forte dell'altro. "E poi facciamo le riunioni sull'inquinamento acustico". Al Centro don Viglongo sono molte le associazioni che si riuniscono; in una stanza anche la banda musicale di Condove fa le prove, sovrasta tutti. Per comunicare bisogna urlare. Nei momenti di pausa decidere le strategie. Si commenta la manifestazione, le reazioni. Si commenta il Tg regionale che al solito ha dato grande spazio a Pininfarina (convegno di Torino), e tre secondi alla manifestazione in valle. Bell'esempio di manipolazione di notizie. Bisogna fare qualcosa. Nasce l'idea di scrivere delle cartoline di protesta al direttore della Rai, Nino Rizzo Nervo, Saxa Rubra Roma. Fra una suonata e l'altra, una mazurca e una marcetta, viene deciso il testo. "La informiamo che sistematicamente le notizie diffuse dal Tg regionale del Piemonte, sull'opposizione portata avanti dalla popolazione della Valle di Susa contro nuove infrastrutture che distruggono un territorio già gravemente compromesso, sono ritenute scorrette e di parte". Il testo continua facendo presente che si sono espressi contro l'opera, tutti i sindaci e la Comunità montana. "In caso di ulteriore mancanza di obiettività dei servizi Rai, chiediamo che il canone ci venga pagato dalla Tav". Le cartoline stampate portano il solito disegno delle due montagne, l'una di fronte all'altra, e l'indiano che manda i segnali di fumo: No Tav. Il comitato non ha bisogno di essere controllato con spie e microfoni, le urla si sentono dalla strada. È una competizione estenuante fra la banda musicale e Toni che imita la parlata toscana di Cancelli. Vince la banda. Da qualche tempo in strada c'è la pattuglia dei carabinieri che staziona.

"Un due tre, *Taca Banda*". Le bande musicali sono l'esempio di un'arte spontanea e popolare, nascono come musica guerresca con i primi eserciti. I paesi della Valle di Susa non hanno un esercito, ma possono contare sulle bande. Da uno studio condotto da Giorgio Jannon risulta che due bande sono nate prima del 1800; quella di Chiusa San Michele (1699) è la più antica. L'organizzazione che le bande musicali si davano, nella prima metà dell'800, aveva regole precise che ricordavano vagamente l'ordine militaresco. In quegli anni esisteva una federazione musicale che univa "le principali ville e castelli" (come riporta il cavalier Baratta). Questa confederazione aveva il divieto di estendersi oltre i confini della valle, per evitare che incontri con stranieri potessero produrre disordini e "inconvenienti gravi". Uno dei motivi di incontro fra bande musicali, è quello delle gare.

Nel 1841 si svolge una manifestazione bandistica e vince la banda di Bussoleno, allora molto rinomata. Anche nel 1889 per inaugurare l'arrivo della luce elettrica a Susa viene organizzato un concorso fra bande e fanfare. Il pezzo suonato da tutte le sette bande e quattro fanfare, è un valzer. Vince la banda della Società Operaia Cattolica di Giaveno. A ogni inaugurazione di asili, scuole, ospedali, a ogni processione e manifestazione politica, la banda interviene. Cornetti, Trombe e Filicorni, Tromboni, Bombardini e Clarini. Quando passa la banda, si esce di casa. I ragazzini seguono il corteo, gli adulti fanno ala dai marciapiedi. L'attività delle bande assume un aspetto caratteristico, molto diffuso in Valle di Susa e Val Sangone; a partite dalla metà dell'800 accompagnano le recite delle compagnie filodrammatiche, sorte un po' ovunque. I musicisti suonano durante gli intervalli tra una scena e l'altra.

Il maestro Giovanni Brunetto spiega come oggi le bande rappresentino: "Lo strumento storico e culturale, la continuazione di una costante esigenza di mediazione espressiva tra la realtà e la sua proiezione artistica attraverso il suono, e rappresentino spesso, in molte zone, ancora l'unica forma di educazione artistica accessibile e comprensibile dall'intera comunità". I dati del censimento delle bande musicali del 1990 presentano i componenti con un'età media di 35-40 anni.

La banda più numerosa è quella di Giaveno con 65 elementi, seguita dalla Fanfara Alpina e dalla banda di Condove con 62 musicisti. Bruzolo 60, Villar Focchiardo 57, Avigliana e Venaus con 52 e via via a scendere fino ad arrivare alla banda di Rubiana con 21 elementi.

La patrona dei musicanti è Santa Cecilia. Nel giorno a lei dedicato, in ogni paese si organizzano dei concerti.

A Chianocco il 29 giugno si festeggia San Pietro. Il giorno prima della festa, alcuni musicisti salgono sul cassone di un camion, in compagnia di una damigiana di vino. Si fermano a ogni casa, a ogni passante, offrono un bicchiere, un sonetto, in cambio di un'offerta per la banda. Fra questi, c'è il sindaco Gaspare, che fa bella mostra di sé e suona la fisarmonica.

Il 25 dicembre 1870 il tunnel del Frejus si può dire ultimato. Ci sono voluti 13 anni per completare l'opera, anche a prezzo di un alto numero di vite umane. Le bande musicali di Modane e Bardonecchia, in pompa magna si incontrano nella galleria, dopo la caduta dell'ultimo diaframma. Un anno dopo, il 16 ottobre '71, la linea entrerà in funzione. La Ferrovia Fell, il treno a cremagliera che saliva al colle del Moncenisio, dopo soli tre anni di attività terminerà il suo servizio il 1° novembre 1871.

Il 13 giugno dello stesso anno, alla velocità media di 16 chilometri orari, le ceneri del grande poeta italiano Ugo Foscolo (a cinquant'anni dalla morte avvenuta nel 1827), entrano in Italia, usando ancora la ferrovia Fell. Le ceneri provenienti da Londra sono dirette a Firenze. L'urna è accompagnata da politici, senatori e prefetto di Torino. Anche in questo caso, i filarmonici, probabilmente di Susa, accolgono il feretro con la marcia reale nel cuore della notte. Molta gente accorre per vedere la carrozza e il drappo che ricopre l'urna, con su scritto: "Ugo Foscolo restituito all'Italia".

Foscolo aveva proposto la nuova morale nei *Sepolcri*. Era entrato in contrasto con Napoleone per l'editto di Saint Cloud, con cui veniva deciso che i cimiteri dovevano essere costruiti lontani dalle città e le scritte sulle tombe dovevano essere uguali per tutti. Un editto che proibiva la differenza tra morti comuni e morti illustri. Morti giustiziati e morti da eroi sui campi di battaglia. I sepolcri, secondo Foscolo servivano per rinforzare l'affetto dei familiari, far riconoscere il passato glorioso della Patria, e quindi spingere i giovani a grandi gesta. Anche Ippolito Pindemonte, amico di Foscolo, aveva descritto nel poema *I Cimiteri* la sua preoccupazione perché la nuova legislatura potesse portare a trascurare il culto dei defunti. Ora le ceneri di Foscolo si trovano nella chiesa di Santa Croce di Firenze.

Le elezioni si avvicinano. Si voterà il 21 aprile. È ricominciato il tormentone dei candidati, a loro viene proposta la solita domanda sul treno veloce. Per la Camera: Luigi Massa, rappresenta l'Ulivo, il neo candidato parla di poteri forti che vorrebbero a tutti i costi il tunnel del Moncenisio. Poteri che bisogna contrastare anche per non aumentare il deficit pubblico. "Occorre costringerli al confronto" - dice Massa - "perché a carte scoperte vinciamo noi". Il futuro onorevole pensa che l'alta velocità in Valle di Susa possa starci con treni che vadano ad una velocità di 150-200 chilometri all'ora, utilizzando le linee tradizionali ma ammodernate. Alida Benetto fuoruscita dalla Lega, si candida per Piemonte Nazionale: "Ritengo sia un ingente spreco di danaro pubblico realizzare un'opera di cui a tutt'oggi nessuno conosce da chi e da quanti verrà realizzata". Osvaldo Napoli, per il Polo consiglia gli amministratori valsusini di passare "dalla protesta alla proposta" e si impegna, nel caso venga eletto, di controllare. Vincenzo Ferrotta si presenta per la Lega Nord, la quale dopo due anni di tentato governo, ha di molto ammorbidito le sue posizioni. Ferrotta ricorda tutte le divisioni trasversali che ci sono state. "Gli interessi sono talmente grandi, e gli interessati talmente potenti che

solo 300 persone determinate e disposte a tutto potrebbero fermare la realizzazione". Più o meno sulla stessa lunghezza d'onda dei candidati alla Camera, sono i candidati al Senato.

"L'Ulivo travolge il Polo" titolano i giornali dopo le elezioni. Ma ormai i valsusini hanno capito che sull'affare Tav cambierà ben poco. Tanto vale seguire l'emergenza brucellosi per gli stambecchi. Ormai è certo: sono ammalati gli animali nella zona dell'Orsiera, la notizia coglie tutti impreparati. L'allarme è scattato a fine aprile. Laura Castagneri, direttore del Grande Parco Naturale tra le Valli Susa, Sangone e Chisone, ha chiesto di localizzare gli animali. Gli stambecchi erano stati portati nei nostri parchi un anno fa, per il ripopolamento e provenivano dal Gran Paradiso un branco di sei esemplari più i cuccioli. D'estate gli stambecchi dell'Orsiera occupano quella parte che va da Punta Malanotte a Cassafrera, fra la punta del Rocciavrè e il colle Sabbione. I guardaparchi ricordano che gli animali stanno sui duemila metri di quota e non dovrebbero scendere nei pascoli più in basso dove ci sono le mandrie. La paura è che possano trasmettere la *brucella melitensis* ai bovini, com'era successo nell'anno precedente. Gli allevatori valsusini erano stati costretti ad abbattere decine di capi. In Provincia si analizza la situazione. Vengono annunciati aspri dibattiti. Sul tavolo della presidente Bresso arriva una prima interrogazione da parte del valsusino Marco Canavoso e di Beppe Cerchio. I consiglieri vogliono conoscere le misure di protezione che si sono estese agli altri animali, cinghiali, caprioli, cervi. Non viene risolto l'enigma più importante e cioè se gli animali sono arrivati infetti dal Gran Paradiso o se hanno contratto la malattia in valle.

Il nuovo presidente della Sitaf è Felice Santonastaso. I miliardi di debito con le banche sono mille. Se non fosse intervenuto il Fondo centrale di garanzia, la società autostradale non sarebbe stata in grado di pagare i mutui. Si preparano tagli, a cominciare dal personale. Si cercano nuovi obiettivi, uno di questi è l'affare del secolo: l'alta velocità. "Sono amico di Necci" - conferma il neo presidente - "e spero ci siano opportunità di collaborare". La Sitaf conosce bene la valle dal punto di vista morfologico, se si fa la società con il Tav, potrebbe inserirsi nella progettazione. Il treno veloce è uno degli obiettivi di Santonastaso. Belle notizie da parte francese, l'ultimo rapporto Martinand (direttore generale del ministero dell'industria), affossa il mito dell'efficienza e della velocità Tav. Lancia un allarme sullo stato delle ferrovie francesi le quali corrono verso un deficit esplosivo a causa dell'indebitamento contratto per costruire nuove linee.

Sul fronte italiano le notizie non sono migliori. Il 18 aprile il *Sole 24 Ore* scrive in prima pagina che “le ferrovie italiane affondano: la Ragioneria dello Stato prevede una crescita del peso delle Fs sui conti dello Stato, nonostante i piani di ristrutturazione varati negli ultimi 5 anni (costati la perdita di 85 mila posti di lavoro) e non si verificherà la graduale riduzione dei trasferimenti correnti dello Stato, più volte annunciata da Necci”. Anche la defezione di dieci banche che non hanno voluto sottoscrivere l’aumento di capitale del Tav, ricorda Mario Cavargna, peggiora la credibilità di Necci, sia a livello nazionale sia internazionale. Dunque, i conti sono in rosso, da qualunque parte li si analizzi. Il Tav rallenta? Neanche per sogno. Il ministro Edo Ronchi, sabato 15 giugno, incontra un gruppo di amministratori e ambientalisti valsusini, nella sede dei Verdi di Torino. “Il treno passerà. L’opera si farà, è stato deciso”. Forse si può ancora discutere sul come. L’onorevole Luigi Massa fa presente che non c’è ancora nessun studio sulle merci. Ronchi sorride, fa capire che sono dettagli.

La chiacchierata è informale, poche battute in piedi, Ronchi ha un altro impegno. Antonio Ferrentino, vice presidente della Comunità montana lo invita a vedere di persona la valle.

A metà maggio appare sulle rocce della Mura di Condove, una scritta enorme: “No Tav”. Per farla, si sono arrampicati, ma l’effetto ottenuto ha ampiamente pagato lo sforzo. Anche a Bussoleno, appare una scritta simile sulle rocce sopra Mattie.

No Tav, si legge, passando in auto sulla statale 24. No Tav, si può leggere dal finestrino del treno. No Tav, si vede dai paesi vicini, dalle montagne di fronte. No Tav, si legge, fermi al semaforo.

Fantasia al potere. Tutti i modi sono buoni per far arrivare un messaggio diverso. Del resto perfino da uomini di Chiesa (alcuni), giungono analisi su questa società che si basa su tre pilastri: l’economia, i mass media e le armi. Delle ultime non si parla mai. “Il 20% del mondo non potrebbe controllare l’83% delle risorse, se non fosse per la forza delle armi. Non difendiamo nessun confine, difendiamo solo i privilegi dei ricchi”. A ricordarlo è Alex Zanotelli, quel padre comboniano che si trova a vivere e lavorare nei “sotterranei della terra”, come lui stesso chiama la baraccopoli di Nairobi. I media sono importanti, attraverso la stampa e la televisione si può giungere ad un controllo totale della vita delle persone; si continuano a correre, a non avere tempo, a fidarsi delle informazioni che giungono via cavo, a prendere tutto per oro colato, a prestare poca attenzione, ad abdicare completamente in favore dei professionisti della politica.

È un piccolo libretto stampato su carta povera, riciclata, ma con un bell'impatto visivo. "Alta Velocità. Le ragioni del No". A farlo un gruppo di giovani: Toni, Giampaolo, Gianluca, ecc ecc. Il progetto è di Oscar, i testi di Mario. A pubblicarlo è stata la Comunità montana, a stamparlo l'editore Morra, a seguirne l'operazione Max Zallio, a diffonderlo i Comuni, le associazioni. Non è stato Ro Mercenaro a disegnare le vignette, non è *l'Espresso* a distribuirlo, ma, come si dice, "fa la sua figura". I disegni di Chiara Perotto rappresentano una vallata, la storia di un popolo, liberamente ispirato alla lettera di Capo Seattle che scrisse al presidente Usa nel 1854. Il Grande Capo Bianco in Washington (Douglas) fece un'offerta per una vasta area di terra indiana e promise una riserva per il popolo indiano. Capo Seattle visse all'incirca dal 1790 al 1866 nelle regioni del Nordovest. Egli fu a capo degli Indiani Suquamish e Duwamish e in quella veste prese parte alle trattative imposte dai coloni bianchi per la cessione dei territori indiani. La risposta del Capo indiano Seattle è stata descritta come il più bello e profondo documento sull'ambiente mai fatto.

"Noi possiamo essere fratelli dopo tutto. Come puoi tu comprare o vendere il cielo, calore della terra? L'idea è strana per noi.

Se non possediamo la freschezza dell'aria e lo scintillio dell'acqua, come puoi tu comprarli?

Ogni parte di questa terra è sacra al mio popolo, ogni ago di pino luccicante, ogni spiaggia sabbiosa, ogni pioggia nei boschi ombrosi, ogni libero e ronzante insetto è santo nella memoria ed esperienza del mio popolo, la linfa che scorre negli alberi trasporta le memorie dell'uomo rosso.

I morti della razza bianca dimenticano il paese dove sono nati quando vanno a dimenticare tra le stelle, i nostri morti non dimenticano mai questa magnifica terra perché essa è la Madre del popolo rosso.

Noi siamo parte della terra ed essa è parte di noi.

I fiori profumati sono nostre sorelle; il cervo, il cavallo, la grande aquila, sono nostri fratelli. Le montagne rocciose, la rugiada dei prati, il caldo corpo del pony e l'uomo, tutti appartengono alla stessa famiglia. Così, quando il grande Capo in Washington dice che desidera comprare la nostra terra, chiede molto da noi. Il Grande Capo dice che riserverà un posto dove noi potremo vivere in modo confortevole.

Egli sarà nostro Padre e noi saremo i suoi figli.

Così noi considereremo la vostra richiesta di comprare la nostra terra. Ma ciò non sarà facile. Perché questa terra è sacra per noi. Quest'acqua luccicante che scorre nei ruscelli e nei fiumi non è sol-

tanto acqua, ma è il sangue dei nostri antenati. Se vi vendiamo della terra, voi dovete ricordarvi che essa è sacra e dovete insegnare ai vostri figli che essa è sacra e che ciascun pallido riflesso nell'acqua chiara dei laghi narra gli eventi e le memorie della vita del mio popolo.

Il mormorio dell'acqua è la voce del padre di mio padre. I fiumi sono nostri fratelli, essi placano la nostra sete, trasportano le nostre canoe e cibano i nostri figli. Se ti vendiamo la nostra terra, devi ricordarti ed insegnare ai tuoi figli che i fiumi sono nostri fratelli come pure vostri, e dovete d'ora in avanti essere gentili con i fiumi, come lo siete con un fratello. Sappiamo che l'uomo bianco non capisce il nostro vivere e pensare. Ogni pezzo di terra ha lo stesso valore di un altro. La terra non è suo fratello ma suo nemico, e quando l'ha conquistata, se ne va! Lascia le tombe dei suoi padri alle spalle, senza preoccuparsi. Porta via la terra dei suoi figli, senza pensarci. La tomba di suo padre ed il luogo di nascita dei suoi figli sono dimenticati.

Egli tratta sua Madre, la Terra, e suo Padre, il cielo, come cose che si possono comprare, saccheggiare, vendere come pecore o perline bianche. Il suo appetito divorerà la terra e lascerà solo un deserto.

Io non so, il nostro modo di vivere è diverso dal vostro.

La vista delle vostre città fa male agli occhi dell'uomo rosso. Ma forse perché l'uomo rosso è un selvaggio e non capisce. Non c'è un posto tranquillo nella città dell'uomo bianco.

Nessun posto dove udire il fruscio delle foglie a primavera o il ronzio delle ali d'un insetto.

Ma forse perché io sono un selvaggio e non capisco. Solo il rumore sembra insultare le orecchie.

E cosa c'è lì da vivere se un uomo non può udire il pianto solitario di un uccello o i discorsi delle rane intorno ad uno stagno di notte?

Io sono un uomo rosso e non capisco.

L'indiano preferisce il dolce suono del vento che batte sulla faccia di uno stagno ed il profumo dello stesso vento, pulito da una pioggia di mezzogiorno o profumato dall'essenza di pino.

L'aria è preziosa all'uomo rosso, diventa con tutte le cose lo stesso respiro; l'animale, l'albero, l'uomo, tutti dividono lo stesso respiro. L'uomo bianco sembra non notare l'aria che respira; come un uomo in agonia per molti giorni, egli è intorbidito dalla puzza.

Ma se noi ti vendiamo la nostra terra, devi ricordare che l'aria è preziosa per noi, che l'aria divide il suo spirito con tutta la vita che vivifica. Il vento che diede a nostro nonno il suo respiro riceve anche il suo ultimo respiro.

E se ti vendiamo la nostra terra, tu devi conservarla come una cosa sacra, come un luogo dove anche l'uomo bianco può andare a gustare il vento profumato dai fiori del prato.

Così prendiamo in considerazione la tua offerta per comprare la nostra terra. Se noi tutti decidiamo di accettarla, io metterò una condizione: l'uomo bianco deve trattare gli animali come i suoi fratelli. Sono un selvaggio e non capisco un modo diverso d'agire.

Ho visto migliaia di bufali marcire nella prateria, lasciati dall'uomo bianco che li aveva colpiti da un treno in corsa. Sono un selvaggio e non capisco come il cavallo di ferro fumante possa essere più importante del bufalo che noi uccidiamo solo per poter sopravvivere.

Cos'è l'uomo senza gli animali? Se tutti gli animali se ne andassero, l'uomo morirebbe per una grande solitudine di spirito. Qualunque cosa succeda agli animali presto succede all'uomo.

Tutte le cose sono collegate. Voi dovete insegnare ai vostri figli che la terra sotto i loro piedi è la cenere dei loro antenati. Così essi rispetteranno la terra. Dite ai vostri bambini che la terra è ricca delle vite dei loro parenti. Insegnate ai vostri figli ciò che noi abbiamo insegnato ai nostri figli, che la terra è nostra Madre.

Qualsiasi cosa succeda sulla Terra succede ai figli della Terra.

Se gli uomini sputano sulla Terra sputano su se stessi. Questo sappiamo: la Terra non appartiene all'uomo, l'uomo appartiene alla Terra. Questo sappiamo: tutte le cose sono legate come il sangue che unisce una famiglia. Tutte le cose sono legate.

Qualsiasi cosa succeda alla Terra succede ai figli della Terra.

Un uomo non tesse la trama della vita: egli è solamente un filo in essa. Ciò che fa la trama fa a se stesso.

Anche l'uomo bianco il cui Dio cammina e parla come lui da amico ad amico, non può essere esente dal comune destino.

Noi possiamo essere fratelli dopo tutto! Vedremo.

Una cosa sappiamo, che l'uomo bianco può un giorno scoprire: il nostro Dio è anche suo Dio.

Voi potete pensare ora di possederlo così come desiderate d'avere la nostra terra, ma non potete.

Egli è il Dio dell'uomo e la sua compassione è uguale per l'uomo rosso e per il bianco.

Questa Terra è preziosa a Dio e danneggiare la Terra è accumulare disprezzo sul suo Creatore.

Gli uomini bianchi pure passeranno, forse più presto di tutte le altre tribù.

Contaminate il vostro letto e una notte soffocherete nella vostra immondizia.

Ma mentre morirete voi brillerete bruciati dalla forza del dio che vi ha condotto in questa Terra e che per un qualche speciale disegno vi ha dato il dominio su questa terra e sull'uomo rosso.

Quel destino è un mistero per noi per cui noi non capiamo, quando bufali sono massacrati, i cavalli selvaggi domati, gli angoli remoti dei boschi resi pesanti dall'odore di molti uomini e le colline macchiate da fili parlanti.

Dov'è il bosco? Sparito.

Dov'è l'aquila? Sparita.

È la fine del vivere e l'inizio della sopravvivenza”.

“Che cos'è l'alta velocità?” si legge nelle prime pagine. Scrive Luciano Frigieri: “Alcune volte ci è sorto il dubbio di non riuscire ad informare i nostri cittadini così come avremmo voluto, e come peraltro abbiamo cercato di fare. Questo opuscolo di facile lettura, ci è parso il modo migliore per continuare la nostra doverosa opera di informazione.

Un modo semplice questo, per far giungere un messaggio chiaro a tutti i cittadini valsusini, affinché le ragioni che ci hanno convinti ad opporre un No netto, divengano momento di riflessione per tutti, nell'intento sincero di porre, al centro dello sviluppo della nostra valle, l'uomo”.

“Antica Locanda Valsusa, augura Buon appetito”. La seconda vignetta presenta un invitato (non invitato) con tanto di tovagliolo e forchette in mano (la società Tav?) pronto a sedersi alla mangiatoia.

“Nuovi cotonifici Valsusa”, dopo anni di inattività, ecco una soluzione per aprire nuove fabbriche con nuove produzioni: contro il rumore, tappi per le orecchie per tutti. Indiani, indiani, segnali di fumo, tende e cavalli, movimentano la storia raccontata. Chiude la pubblicazione un brano scelto dal mitico libro *Il ponte sulla Drina* di Ivo Andric, premio Nobel 1961. “A coloro che si vantavano della velocità con la quale adesso riuscivano a compiere i loro affari e calcolavano quanto veniva risparmiato in tempo, sforzo e denaro, egli rispondeva malevolmente che non importa quanto tempo risparmi un uomo, importa invece che cosa fa con quel tempo risparmiato; se lo impiega male, meglio sarebbe che non lo avesse. Spiegava inoltre che la questione fondamentale non consisteva nell'andare in fretta, ma bisognava considerare dove si andava e per quale faccenda e che pertanto la velocità non rappresentava sempre un vantaggio. Se devi andare all'inferno è meglio che tu vada piano”.

Stampati e magliette, con il logo No Tav, portate ovunque ci sia una manifestazione, anche al Col del Lys, dove ogni anno vengono ricordati i 2024 morti partigiani. Oratore ufficiale Mercedes Bresso, Andrea Foco, vice presidente del Consiglio regionale. "C'è bisogno soprattutto che si torni ad intendere la politica come servizio ai cittadini" ricordano in molti. Poco distante, su un banchetto è srotolato il disegno dell'ipotesi di tracciato alta velocità. La gente fa ressa, lo sommerge, cerca riferimenti, vuole capire.

Continuano, una dopo l'altra, le assemblee pubbliche, a luglio è la volta di Almese. Quasi trecento persone affollano la sala, Frigieri, nel suo intervento esprime soddisfazione: "È importante per noi verificare che non ci lasciate soli di fronte a questo enorme problema". Cancelli, relaziona sul rumore, Gottero presenta la proposta dei Coltivatori diretti: "Siamo di fronte all'opera pubblica più importante che si realizzerà nel nostro paese e nello stesso tempo il dibattito e il sapere resta confinato in ambiti ristretti, mentre l'immaginario pubblico viene attratto dall'idea che il trasporto veloce si risolva con la progettazione di linee ad alta velocità da 300 chilometri orari".

La Coldiretti rivendica, conclude Gottero, "la presenza delle organizzazioni professionali agricole nella Commissione istituita dalla Regione Piemonte, dalla quale è stata esclusa perché troppo scomoda, da ciò se ne evince, che i giochi sull'alta velocità vengono fatti escludendo a priori le voci fuori dal coro".

Con i media è una lotta impari. Se la controparte e Pininfarina possono contare sulla Tv e i giornali, il comitato può contare sulla montagna più alta (quella che per anni è stata considerata la vetta più alta delle Alpi), la più importante.

Domenica 28 luglio, ore otto, appuntamento a Ca' d'Asti per salire insieme sul Rocciamelone. Verrà steso lo striscione No Tav. "Un invito a tutti coloro che amano la valle, un invito a salire sulla montagna che ci rappresenta e unisce". Il volantino di convocazione conclude: "Vista l'indifferenza che regna alle pendici del monte, speriamo che almeno lassù qualcuno ci ascolti". In effetti, *il Roccia*, è una montagna sacra mica per niente. Miracolati ed ex voto. Il primo a salirci fu Bonifacio Rotario, un nobile originario di Asti, che era stato fatto prigioniero probabilmente dai turchi. Il marchese "incatenato e minacciato di morte" così vuole la storia, rivolge il pensiero alla Regina del cielo e le promette, se otterrà la grazia di tornare in patria, di portare un trittico di bronzo, rappresentante la sua immagine, sopra la più alta cima dei monti che circondano il Piemonte e di costruire una cappella.

Quando Rotario torna, decide che è il Rocciamelone la montagna più alta, una cima inviolata, sacra e per questo abitata da spiriti. Una cima difficile, presentava serie difficoltà. Al primo tentativo la spedizione non riesce a raggiungere la vetta, si fermano a quota 2854, dove in seguito sorgerà la cappella e il rifugio Ca' d'Asti. Il secondo tentativo li porta in quota: "... la fede, la tenacia di Bonifacio Rotario, vincono ogni difficoltà il 1 settembre 1358".

A Mompantero si festeggia la Madonna del Rocciamelone. Sono presenti tutti i gruppi di Vicarie della valle, il vescovo Vittorio Bernardetto durante la predica ricorda ai giovani che è inutile agitarsi tanto sull'inquinamento da rumore, se poi vanno in discoteca a farsi trapanare i timpani. Il giorno dopo Chiara Bunino prende carta e penna e scrive a *La Valsusa*, si rivolge al vescovo con parole di ringraziamento per l'intensa serata di preghiera. Lo ringrazia per la scelta delle letture, per l'invito all'ascolto interiore. Poi analizza un altro momento dell'omelia, quello che riguardava gli ecologisti. "... Lei sottolinea che la Chiesa, in materia di discoteche, si limita ad osservare, non giudica. In un breve dialogo che avevo avuto con Lei alcuni mesi or sono, mi spiegava che occorre fare altrettanto con il problema di treni ed autostrade. Sottolineo però un'importante differenza: in discoteca si entra per libera scelta. Il progetto dell'alta velocità, invece ci viene imposto con le promesse che, ai ben informati, appaiono illusorie e capaci di disgregare i membri delle associazioni nate all'ombra dei campanili della valle. Ciò avverrà quando il treno veloce, transitando in valle, costringerà molti ad abbandonare le proprie abitazioni ed i propri impegni. È vero che un buon cristiano (che insieme alla comunità è esso stesso Chiesa) deve far fruttare la riflessione interiore in ogni angolo di mondo, ma è anche vero che sull'esempio di Maria, donna attiva e propositiva, attenta ai problemi quotidiani (per esempio alle nozze di Cana, sollecita lo stesso Gesù nel suo operato), non ci si può rassegnare e zittire, alle soglie del terzo millennio...". Risponde il direttore don Ettore De Faveri: "Non credo che il Vescovo abbia convocato le Vicarie a Mompantero per parlare di treni e di alta velocità. La battuta era per rimarcare la necessità del silenzio. Perché ridurre la Parola di Dio allo sferragliare delle locomotive? Rispettiamo almeno le Chiese come sedi di silenzio e di ascolto".

Il 23 luglio Alpetunnel invia una lettera ai sindaci dove comunica l'avvio dei sondaggi sui terreni. Immediatamente Luciano Frigieri scrive al presidente della Regione per fermare l'operazione. A Bussoleno è già

avvenuta, abusivamente, l'occupazione del territorio comunale, con il deposito delle baracche degli attrezzi. A questo punto ci vuole un'idea. I sindaci interessati ai siti (salvo quello di Susa) si preparano a scrivere lettere ad Alpetunnel con cui diffidano la società dal presentarsi con le trivelle. Riflessione generale: per portarle sul posto devono utilizzare strade comunali. L'avvocato Massimo Molinero prepara una bozza di lettera per i Comuni, con tanto di divieto permanente di sosta, al di fuori delle piazzole predisposte. "ovviamente non sarà consentito ai tecnici incaricati di accedervi con mezzi meccanici di peso superiore a...".

"A questo punto paracadutino i mezzi dall'alto, portandoli con gli elicotteri", propone l'avvocato. Si passa alla contro-azione. Il comune di Bussoleno emette un'ordinanza che vieta il transito ai mezzi pesanti lungo la strada per Falcemagna, e multa la Consonda di cinquecentomila lire.

I sondaggi a Falcemagna risultano particolarmente preoccupanti (si legge dai documenti intercorsi tra il presidente Frigieri e gli avvocati) perché potrebbero intercettare le sorgenti e i corsi d'acqua usati da un consorzio irriguo del paese.

La valle ha una lunga tradizione di consorzi irrigui, alcuni fondati centinaia di anni fa, sull'onda delle Società Operaie di Mutuo Soccorso. Il Consorzio *Bealera* di Pralesio, che interessa la montagna di Condove, è stato fondato nel 1770 e da allora autogestito dagli utenti, sempre senza scopo di lucro; riconosciuto in seguito con un decreto nel 1938. L'area servita è molto vasta, la prima fascia collinare e montana di Condove di fatto contribuisce alla conservazione del territorio e al suo sviluppo. In pratica in quasi tutti i paesi esiste un consorzio o anche più di uno. Tutto nasce dalla volontà di gestire insieme il corso dell'acqua, evitando sprechi, e garantendo un servizio alle aziende agricole, ma anche alla coltivazione degli orti, delle vigne, dei prati a foraggio.

Il 19 giugno del 1990, si costituisce a Bussoleno un nuovo consorzio irriguo e di miglioramento fondiario, verrà chiamato Consorzio Rio Moletta e ne raggruppa tre, precedentemente esistenti: il consorzio Gerbido, quello di Grange-Calusetto e quello di Falcemagna, Foresto. Nove sono i soci fondatori: Franco Bachetti, Franco Girardi, Giovanni Peirolo, Dario Fiore, Rossero, Emilio Vighetti, Salino, Ferraro. Fra gli scopi quello di promuovere e attuare iniziative per il potenziamento e l'ammodernamento della rete irrigua.

Il presidente sarà Angelo Tomassone. Detto così, sembra una cosa sem-

plice. Il grande lavoro sta nel fatto di mettere insieme (e d'accordo), qualcosa come cinquecento soci. Alla fine ci riescono.

Quando le persone credono in un progetto comune favoriscono sempre la nascita di altre cose. Storie, nel bene e nel male, che nascono dall'incontro di molte famiglie.

Il comune denominatore, rimane, all'inizio degli anni Novanta, ancora l'attaccamento alla terra. Un occhio di riguardo, per i frutteti, gli orti, le coltivazioni. È questo che fa la differenza. La Regione finanzia con il novanta per cento, a fondo perduto, il costo dell'opera, il nuovo lavoro di collegamento dovrà mettere in rete i tre consorzi, con tubature nuove. Il lavoro viene fatto gratuitamente da gran parte dei soci, il dieci per cento del costo dovrebbe essere coperto dagli utenti, ma interviene Franco Girardi che di mestiere gestisce alcune centrali elettriche e per evitare di star lì a discutere e perdere del tempo, fa il bel gesto di coprire lui tutte le spese. Suoi sono anche i mezzi meccanici per l'impresa titanica, e la disponibilità di due operai che conoscono bene i lavori e hanno la funzione di coordinare la forza lavoro messa a disposizione. Praticamente anche questo è un Comitato promotore per l'Alta Velocità delle acque. Riunioni su riunioni. Ma questi, quando si tolgono la camicia, e prendono in mano il piccone e la pala, mostrano due spalle così. Fino a quel momento, l'irrigazione era stata a scorrimento con le *bealere*, l'acqua veniva diretta con il metodo delle paratoie, una settimana da una parte, e un'altra settimana dall'altra. I nuovi lavori consentono un'irrigazione a pioggia, con tubi, e soprattutto evitano sprechi e utilizzo dell'acqua potabile. I lavori vengono fatti durante l'amministrazione comunale presieduta dal sindaco Enzo Tamarin, il Comune si impegna a riasfaltare gratuitamente le strade che sono state attraversate dai lavori. Lo statuto prevede ogni tre anni il rinnovo degli incarichi. Le assemblee si svolgono al teatro don Bunino per permettere a tutti i cinquecento soci di partecipare. La sede del Consorzio è presso il municipio. "Quando abbiamo saputo dei sondaggi" - racconta Bachetti - "come consorzio abbiamo chiesto ad un geologo di fare uno studio, questo in collaborazione con il consorzio dell'Argiassera, per cautelarci sulle eventuali intercettazioni della falda acquifera".

2 Agosto (Un vecchio detto piemontese dedica questo giorno alla festa - non lusinghiera - degli uomini). Porta questa data una lettera dalla prefettura di Torino che informa il presidente della Comunità montana che per un "maggior coinvolgimento delle comunità locali

nel processo programmatico e decisionale” verranno avviati gli studi per approfondire i problemi sul territorio. In altre parole, iniziano i sondaggi da parte di Alpetunnel Geie. Il giorno dopo, tempestivamente, Romano Perino risponde con toni duri allo stesso prefetto, mettendo in discussione la legittimità della fonte che impone tale ordine. “Questa amministrazione pertanto si riserva di tutelare i propri diritti e facoltà mediante impugnativa giudiziale del provvedimento prefettizio. La stessa lettera la scrivono altri comuni come Chianocco, Bussoleno. Bruzolo ecc. *La Stampa* il 5 agosto titolerà: “No ai sondaggi: la valsusina non cede”.

5 agosto. I sindaci e il presidente della Comunità montana, incontrano il prefetto Vittorio Stelo, il quale dopo aver ascoltato le ragioni degli amministratori, si fa promotore in Regione per bloccare l'operazione. Ricorda Luciano Frigieri: “Nel prefetto Stelo abbiamo sempre trovato una persona attenta, disponibile e corretta. E non è cosa da poco”. Ma i sondaggi devono andare avanti. A questo punto la Comunità montana, prende una decisione ancora più dura, e con delibera numero 374 adottata dalla Giunta Esecutiva, dà incarico agli avvocati Giuseppe Gallenca e Massimo Molinero di impugnare al Tar il decreto prefettizio che autorizza l'accesso ai fondi per l'effettuazione dei rilievi da parte di Alpetunnel Geie. “Le operazioni di rilevamento tracciato” - si legge nel ricorso - “e le indagini geognostiche necessarie per la progettazione del tunnel, risultano un atto direttamente lesivo degli assetti territoriali, la perforazione fino alla profondità di 400 metri e la realizzazione di una galleria di svariati chilometri del diametro di cinque metri, comportano modificazioni prolungate e irreversibili dell'assetto territoriale e ambientale”.

Con protocollo 5061, Luciano Frigieri scrive a tutti i sindaci della valle chiamando a raccolta e vigilanza: “L'iniziativa dell'Alpetunnel ci ha sorpresi in quanto si è tuttora in attesa di conoscere le previsioni del traffico merci, dati che sono indispensabili per definire se l'opera è necessaria o meno. Le operazioni iniziate comportano un impegno finanziario notevole e potrebbero risultare inutili se dall'indagine sul traffico merci emergesse che l'opera non è indispensabile. Va inoltre sottolineato lo “stile” dell'Alpetunnel che ha inviato gli atti per le notifiche nel periodo estivo concedendo solo pochi giorni e mettendo così le Amministrazioni nelle condizioni di doversi consultare con uno studio legale proprio ad evitare eventuali responsabilità civili e penali degli amministratori per tutelare i cittadini. Questo sopra premesso e consapevoli della battaglia che ci attende su ogni fronte, sia

tecnico che giuridico, credo sia auspicabile che ogni amministrazione appartenente a questa Comunità, indipendentemente dal fatto di essere interessata o meno dal Tav, per questo principio di solidarietà che ha caratterizzato sino ad oggi l'azione dei Comuni valsusini, assuma un atto deliberativo...”.

Il prefetto mantiene la parola data ai sindaci valsusini e si presenta a un incontro a Bussoleno a fine settembre. Frigieri ricorda che la battaglia contro l'alta velocità continuerà ad essere dura, ma dentro alle istituzioni.

Il gruppo Progressista e Rifondazione Comunista (senatori Manzi, Co', Bergonzi e Marchetti), presenta una interrogazione al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro dei Lavori Pubblici, per sospendere i sondaggi di Alpetunnel. Si legge: “Noi chiediamo (scrivono i senatori) che i sopralluoghi siano sospesi in quanto potrebbero essere interpretati come un atto di prepotenza governativa romana nei confronti di una popolazione di frontiera, sino a quando le Comunità montane della Valle di Susa abbiano dato il loro assenso al progetto”.

Venerdì 23 agosto: due molotov contro una trivella per gli scavi d'assaggio. Bussoleno, zona Falcemagna. “Secondo molti” - scrive Gianni Pacchiardo su *Luna Nuova* il 30 agosto - “le tre bottiglie incendiarie messe sotto la trivella sono in qualche modo un attentato annunciato. C'era da aspettarsi che nel clima di tensione andato crescendo negli ultimi mesi, qualcuno più esagitato di altri, rompesse gli indugi con una clamorosa azione di protesta. Ma c'è anche un'altra lettura, sposata senza indugi da Rifondazione Comunista e affrontata con cautela da sindaci ed esponenti del comitato per il no, che questa sia la provocazione messa in atto proprio da chi vuole che si realizzi la linea Torino-Lione, per accrescere il clima di tensione e criminalizzare l'opposizione”. Anche Romano Perino rilascia dichiarazioni che aumentano i dubbi: “Guarda caso un colpo come questo arriva proprio mentre stiamo conducendo un'opposizione molto decisa: come per metterci in ginocchio”.

Nei paesi viene affisso un manifesto dove vengono ribadite le ragioni del No, ma allo stesso tempo viene condannato l'attentato.

26 agosto 1996: “...Tutto ciò premesso: la Comunità montana, i Sindaci e gli Amministratori della stessa, il Comitato locale contro il Tav e le Associazioni confermano la loro contrarietà all'opera, condannano in modo fermo, totale ed univoco, gli autori del gesto criminale, inaccettabile in uno Stato democratico, gravemente lesivo dell'immagine delle Istituzioni, delle Associazioni, dei Comitati e dei

Cittadini che unitariamente hanno intrapreso iniziative a salvaguardia della Valle di Susa. Assicurano che continueranno la loro battaglia a difesa della valle e dei suoi cittadini, ma assicurano che tutto ciò avverrà nel rispetto della legalità e delle regole democratiche”.

Certo che non se ne sentiva davvero la necessità di questi botti.

Tuttavia l'agitazione si stava propagando su tutti i fronti. Arriva il momento di brindare: 16 settembre giunge un fax: “Hanno arrestato Lorenzo Necci! Ora e sempre stelle alpine”.

Alcuni giorni dopo il ciclone Necci, come lo chiamano i giornali, fa arrivare un avviso di garanzia anche al presidente amministratore delegato della Sitaf Felice Santonastaso. Uno dei filoni delle indagini è sulle tangenti sulla progettazione e sugli appalti alta velocità. Nell'inchiesta è finito anche Franco Froio, ex amministratore delegato della Sitaf. Tessari, dà le dimissioni come responsabile per la sicurezza per la società autostradale.

L'onorevole Luigi Massa, rilascia preoccupate dichiarazioni sulla nuova tangentopoli, ai due giornali della valle. “Il vero problema che va al di là dell'alta velocità è che non è stata abbattuta la struttura dei manager pubblici che continuano a fare affari. Io sono convinto che tutto ciò si risolva con il massimo della privatizzazione”.

Il 1996 si è presentato come un anno pesante per la valle. Munizioni ed esplosivi a Mompantero. A Susa è iniziato il processo per traffico d'armi. Franco Fuschi (dai giornali descritto come collaboratore dei servizi segreti) pluriomicida, tenta il suicidio. Poi si mettono anche i *monsù* Travet a tentare rapine alle poste e ad ammazzare i complici. Viene commissariato il comune di Bardonecchia. Il governo decide di sciogliere per mafia il consiglio comunale che, secondo gli inquirenti, sarebbe fortemente condizionato dalla criminalità organizzata (primo caso in nord Italia). Per almeno un anno la città sarà amministrata da tre commissari. Sarà l'acqua. “Nell'estate che sta per terminare” - interviene con voce autorevole il senatore Tullio Benedetti - “non si può dire che la criminalità di ogni genere, sia stata con le mani in mano”. Il 28 maggio il comune di Mompantero aveva approvato un ordine del giorno su “La valle dei misteri”. Il sindaco Perino aveva aperto con un discorso: “...Non sottovalutiamo quanto è accaduto in questo ultimo anno a partire dai ritrovamenti di Mompantero a quanto è successo a Bardonecchia e a quanto sta accadendo in questi giorni. Ricordiamo che nel territorio di Mompantero agli inizi di febbraio dello scorso anno, venivano ritrovate varie munizioni, sia militari che comuni, parti di armi, candelotti fumogeni, numerosi accenditori per esplosivo, una

mina antiuomo, il tutto in perfetto stato di conservazione ed efficienza. Le cronache giornalistiche delle vicende valsusine ci hanno portato su un filone ormai noto a tutti e che è riconducibile ad un unico comune denominatore: i servizi segreti deviati, la mafia, la criminalità organizzata. Dalle notizie che si leggono sui giornali e che hanno secondo me un fondamento logico ed attendibile, aleggia sinistra una misteriosa operazione clandestina in atto, imprevedibile, che affonda sicuramente le sue radici in un passato remoto e recente”.

A ottobre, Massa presenta, insieme ad altri cinque deputati, una interrogazione al governo, a Prodi, sui misteri valsusini.

Dalla Francia continuano a giungere segnali di un possibile cambio di rotta sull'alta velocità. Prima settimana di ottobre, *Liberation*, in prima pagina denuncia che il Tgv costa troppo, meglio l'italiano Pendolino, che permette di conciliare la velocità con le linee attuali. La grande epopea del treno francese sta per tramontare. La linea Milano-Lione, sembra messa in discussione, ma non si tocca il progetto del tunnel del Moncenisio.

Tempo di castagne e di sagre del marrone. Il comitato si organizza per essere presente, con banchetti, magliette e cartoline da spedire a Saxa Rubra, al direttore della Rai. La gente si ferma, firma, è solidale: i servizi Rai sono più che faziosi.

Dove comincia la montagna, cresce il castagno. Ti avvisa che da lì in avanti la salita si farà dura e il bosco più fitto. Ti avverte, il castagno, che stai per lasciare le terre abitate che finiscono con i filari dei vigneti e gli ultimi meli dietro le borgate. I castagneti sono alberi del pane, li chiamano così per via delle castagne, piatto base dell'alimentazione povera di altri tempi. C'è qualcosa di magico nel castagneto, qualcosa di protettivo, non si spiegherebbe tutta la passione nei confronti di un albero che porta lavoro tutto l'anno, che restituisce frutti difficili da raccogliere. Marroni, riso e latte: bisogna incidere i frutti e farli cuocere in acqua salata con tre foglie d'alloro. Sbucciarli e metterli in una pentola di terracotta con il riso, il burro, noce moscata. Aggiungere latte quanto basta. “Si può legittimamente pensare che il futuro dell'umanità sia posto nelle mani di coloro che sono capaci di trasmettere alle generazioni di domani ragioni di vita e di speranza”. Così scrivevano, trent'anni prima i vescovi di tutto il mondo riuniti in Concilio.

Mai messaggio fu così inascoltato, mai messaggio si pone così attuale. Il divario tra società e cristianesimo cresce. La chiesa appare come un gigante stanco, incapace di dialogare. Un'agenzia fornita di tutto ciò che occorre, dal battesimo ai funerali, passando per i matrimoni e

tutte le cerimonie che sottolineano la crescita delle persone. Un'agenzia usata, sottolinea Vittorio Bernardetto: "alla mordi e fuggi, quasi ci sia paura del contagio". Il vescovo di Susa, organizza per sabato 28 settembre il diciottesimo Convegno Diocesano, ospite Enzo Bianchi, priore dal '68 della Comunità di Bose, prima esperienza italiana di monachesimo aperto ai laici.

Circola da alcuni mesi in valle, negli ambienti cattolici, un documento stampato di quattro pagine, le firme sono aumentate dalla prima lettera apparsa su *La Valsusa*, molto lavoro è stato fatto; ora le firme sono una settantina, tutte persone riconoscibili nell'ambiente sociale per gli incarichi coperti: insegnanti, amministratori, catechisti, operatori culturali, con un denominatore preciso, riconoscersi nella Comunità Ecclesiale.

"Parliamo come cristiani laici perché, se è vero in generale che è proprio e specifico dei laici il carattere secolare (Conc: Vati. II Lumen Gentium 31) e sta prima di tutto a noi animare con spirito evangelico le realtà sociali, è altrettanto vero che sull'argomento specifico alcuni dei nostri pastori hanno preferito finora un silenzio e un'assenza che ci paiono dettati da eccessiva prudenza. Pur nella complessità della questione, che vede l'intrecciarsi a vari livelli di una pluralità di aspetti, riteniamo che il progetto alta velocità per come è stato ideato, per ciò che in esso è contenuto e implicato e per come pretende di esserci imposto, configura nei suoi orientamenti generali, alcune tendenze che ci paiono oggettivamente in contrasto con la visione cristiana fondata sui principi di fede nella Parola di Dio e sull'insegnamento della Chiesa. E queste attengono sia al merito che al metodo del progetto, riguardano nel primo caso la finalità dell'opera ed il suo impatto umano e ambientale, nel secondo caso l'uso dell'autorità e della verità....". Il documento prosegue entrando nel merito del progetto, nel metodo: (uso dell'autorità e uso della verità). Nel dovere di coscienza: "La durezza dei giudizi espressi non è frutto di polemica estremista, ma consegue da un consapevole e meditato dovere di denuncia, che come credenti sentiamo essere parte della missione profetica a cui ogni cristiano è chiamato".

Questo sì che è stato un bottò in grado di far impallidire quello di Falcemagna. Barbara Debernardi non si capacita, si arrabbia, si inalbera: "È incredibile come su questo argomento debba esserci una totale omertà. Si può parlare di tutto, dall'aborto all'eutanasia, ma sull'alta velocità non ci possono essere obiezioni. Il documento aveva provocato telefonate e controtelefonate. I firmatari erano chiaramente i

traditori. Di che? Eravamo considerati delle serpi in seno solo perché avevamo osato uscire pubblicamente con quel testo”.

“La settimana prima della manifestazione a Sant’Ambrogio” - ricorda Mauro Galliano - “ero stato in ospedale, avevo tempo, ho preparato molte lettere, indirizzate a tutte le parrocchie, i preti, le comunità di suore di frati, lo ricordo bene, avevo cercato gli indirizzi, messo i francobolli. Era un invito alla manifestazione, un invito ad informarsi su ciò che stava succedendo. Molti mi conoscevano, se volevano potevano contattarmi. Ci fu un silenzio assoluto da parte di tutti. Quella volta ho avuto il sospetto che avessero messo in pratica la famosa obbedienza ai superiori, perché non ci potevo credere che nessuno potesse essere interessato”.

“Non abbiamo naturalmente le prove per dire che anche i servizi del Tg Regionale del Piemonte, riguardanti il grande *business* dell’alta velocità, siano stati interessati dalle tele promozioni organizzate dalla Fs con i soldi pubblici. Promozioni rimaste purtroppo occulte fino all’arresto di Necci” - scrivevano gli aderenti al Comitato in un comunicato distribuito insieme alle cartoline - “Quello che è sotto gli occhi di tutti, sono però i servizi troppo spesso faziosi, quasi degli spot pubblicitari della Tav e dei suoi promotori. Mentre il giornalista di turno enfatizza qualunque stupidaggine propagandistica della futura opera, le immagini di repertorio scorrono su Tgv nuovi che sfrecciano in improbabili campagne deserte. Il messaggio è martellante e ripetuto da mesi, è sempre lo stesso; è tutto deciso, i soldi ci sono, l’Europa ci aspetta, gli oppositori sono pochi, brutti e forse anche scemi”. Sergio Pininfarina è sicuramente un buon venditore dei suoi prodotti, continuava lo scritto: “Per fortuna non fa il salumaio, altrimenti cercherebbe di farci mangiare salsicce tutti i giorni”.

Le tremila cartoline spedite e arrivate al direttore Nino Rizzo Nervo, Saxa Rubra, Roma, hanno sortito un effetto: sabato 9 novembre, alla stazione (chiusa) di Sant’Ambrogio una *troupe* del Tg 3 regionale, finalmente si presenta in valle per ascoltare le ragioni delle proteste dei valsusini contro la grande opera e le ragioni dei pendolari contro i piccoli, ma continui e incessanti disguidi dei treni. Non mancano i motivi per essere su di giri, l’esperienza dell’autostrada insegna. Doveva essere gratuita per tutti i residenti, i sindaci non riescono ad ottenere aperto neppure lo svincolo di Almese. Da un anno all’altro, da una stagione all’altra, da un mese all’altro. Capodanno, trascorso a manifestare. Agosto, trascorso ad aspettare. “Guerra fra bande” le chiama il sindaco di Avigliana Chiaberge, quelle che avvengono fra

Sitaf e Anas. L'onorevole Massa partecipa all'ultima protesta e dichiara: "Dopo tante angherie subite, i cittadini valsusini potrebbero finire per perdere la pazienza, con serie conseguenze, anche sul fronte dell'ordine pubblico". Massa annuncia un'interrogazione parlamentare, ma la gente è inferocita. "Noi siamo più arrabbiati di voi" - interviene Frigieri - "Volevo venire qui questa mattina per avere la soddisfazione di vedere lo svincolo aperto e invece ci hanno preso in giro. Questa è l'ultima manifestazione civile, la prossima volta cambieremo metodo". Rino Marceca, assessore aviglianese propone le dimissioni per protesta. "Fatelo", è l'invito che arriva dalla gente.

Le informazioni che giungono sulla Sitaf non fanno ben sperare: mille miliardi di debito, e nel '95 un bilancio che chiude con due miliardi di perdita. In altre parole, la Sitaf spende di più di quanto incassi. L'amministratore delegato dell'Anas, Giuseppe D'Angiolino, chiede una verifica contabile e minaccia di revocare le concessioni. Politici e sindacalisti hanno fatto notare alcune spese singolari, come consulenze pagate a suon di miliardi. Anche sul piano dell'efficienza l'autostrada è sotto accusa: i sistemi antincendio delle gallerie sono in tilt. Lo stesso vale per i sofisticati impianti di ventilazione. Problemi con le stazioni di monitoraggio, perfino con l'asfalto che presenta vistose crepe.

La raccolta delle acque meteoriche inquinate dal traffico, dai residui delle pastiglie dei freni, fa notare Gianni Pacchiardo nella sua inchiesta: "è una soluzione tecnicamente avanzata e utile, costata miliardi, che però non serve a nulla, visto che il depuratore di Rosta che doveva smaltire le acque inquinate non è in grado di farlo. Così tutto finisce con l'essere smaltito nella campagna".

Santa Cecilia, si stanno organizzando i concerti delle bande musicali. A Giaglione ci sarà il debutto di undici nuovi elementi che andranno ad aggiungersi ai 45 che compongono la banda: direttore Antonio Allegri. I giovani musicisti, dagli 11 ai 14 anni, nei mesi precedenti hanno studiato parecchio e si sono preparati per integrarsi nel gruppo. "Non c'è solo la passione per la musica, ma anche l'amore per il proprio paese. Alcuni ragazzi provengono da famiglie in cui far parte della banda è una tradizione che si trasmette da una generazione all'altra".

I primi sondaggi per il Tav, cominciano, soprattutto nei Comuni che non hanno presentato il ricorso al tribunale regionale. Si organizza l'ennesimo convegno. Il titolo del volantino deciso dal Comitato era apparso grazioso e soprattutto pertinente. "A Susa e a Giaglione si buca. Drogati dal Tav?". I soliti bacchettoni l'hanno preso male. Alla serata al seminario di Susa, sono presenti i tecnici di Habitat, il presi-

dente della Comunità montana, Carlo Gottero e don Ettore De Faveri come moderatore. Per un bel pezzo si è parlato dell'uso della droga... Il sindaco di Giaglione Enzo Vair, punto sul vivo ha precisato che il suo Comune aveva la stessa posizione della Comunità montana, dunque era per un no all'opera. Tuttavia ci ha tenuto a precisare che non voleva solidarietà e non voleva aver niente a che fare con chi "ci definisce drogati dal Tav" (per una volta che si rideva, quanto la fanno lunga). Poi la serata è entrata nel vivo dei problemi analizzando le conseguenze dei cantieri, della dislocazione dello smarino di scavo ecc. ecc.

Martedì 26 novembre, nuovo attentato a Bruzolo. Una cabina ferroviaria viene incendiata. I giornali scrivono che gli "eco terroristi" hanno firmato gli attentati: "No Tav e No tasse" (mentre c'erano potevano scrivere anche No suocera), le indagini dei carabinieri sono indirizzate verso "le frange più estremiste dei comitati contro l'alta velocità". Alla stampa nazionale non pare vero di poter ancora una volta, parlare della Valle di Susa come una valle bombarola. Claudio Cancelli, presidente di Habitat scrive il 3 dicembre ai due giornali della valle. Inizia la lettera rivolgendosi a quelli che chiama "improbabili" attentatori. "Facciamo per un attimo finta che esistano" - scrive Claudio, e in questo caso - "vi preghiamo di smettere: non la Valle di Susa state aiutando, ma Alpetunnel, Fiat Impresit, Mediobanca.

Li state aiutando in un momento in cui ne hanno un gran bisogno, poiché non riescono più a mascherare la mancanza di criteri di interesse generale, la falsità dei dati. Voi mettete in pericolo quello che è il vero elemento di forza in mano agli abitanti di questa valle: l'aver formato uno schieramento sufficientemente unito, che ha al suo interno molte componenti dalle persone in grado di inventare giorno per giorno la visibilità dell'opposizione, ai tecnici, a coloro che sfilano nelle manifestazioni di protesta, agli amministratori locali che ratificano la loro opposizione nelle delibere. Questo aspetto forse non vi apparirà sufficientemente eroico, ma è quasi certamente quello decisivo. Per concludere, cari imbecilli, se esistete veramente e volete giocare alla guerra, compratevi Risiko. E non uscite dal bar. Ma esistete davvero? Questa domanda ci preoccupa. Perché nella nostra testa si è radicata la convinzione che i ballerini anarchici raramente hanno fatto saltare per aria le banche. Di solito gli assassini vestono giacca e cravatta: sono molto professionali, stanno regolarmente dalla parte opposta di quella a cui si vuole attribuire l'attentato. Acqua passata anche questa? Mica tanto. A giudicare dall'inchiesta della procura della Repubblica di Napoli sull'alta velocità in Campania, il mondo

degli affari che ruota attorno alle grandi opere è pieno di frange: più estreme, direbbe il redattore de *La Stampa*, di quanto uno si sarebbe aspettato. Speriamo di sbagliare. L'idea di quattro ragazzotti che si sono scambiati per Robin Hood, è francamente improbabile, ma meno preoccupante. Una cosa vogliamo tuttavia mettere in chiaro fin d'ora, in attesa del prossimo scoppio. Al bar non si programmano gli attentati ai treni, come la storia di questo paese ha dimostrato in lungo e in largo". Alla condanna della Comunità montana si uniscono gli amministratori e i ragazzi del Comitato che vivono sulla propria pelle i controlli. "Le uniche frange che conosco" dice Mauro Galliano, "sono quelle che provengono dal volontariato sociale e culturale, dal mondo cattolico". Ma hanno capelli lunghi. Da un po' di tempo sono tornati di moda, hanno capelli lunghi e vestono giacconi informi. A vederli così, girare per le strade e il sabato sera nei locali dove si tira a far tardi, nessuno penserebbe che fanno parte della chiesa locale.

Vengono fermati. Di notte tutto è più pericoloso e peccaminoso. Guai farsi sorprendere con un adesivo No Tav sulla macchina, sono perquisizioni e rotture di marroni per ore. E una, e due e tre volte.

La voglia di riderci sopra comincia a passare. Inevitabili le discussioni in casa. Le discussioni fuori casa. Le discussioni al Comitato. In strada, a Condove, di fronte al centro dedicato a don Viglongo staziona la pattuglia dei carabinieri.

Il giornale *La Valsusa*, pubblica un articolo a tutta pagina con un titolo: "Sulle tracce dei bombaroli". Mauro come ricorda il fatto si infervora, per non dire di peggio: "a tutta pagina, cinque, sei colonne, nel bel mezzo avevano messo la mia foto con il nome e cognome. Pooooiii, se avevi tempo e voglia di leggere l'articolo, venivi a sapere che la foto corrispondeva a un rappresentante del Comitato... ma l'impatto era ben diverso. La nonna di Chiara che allora aveva più di ottant'anni, ha subito telefonato chiedendo cosa avevo fatto.

Quell'articolo mi aveva creato non pochi problemi, anche sul lavoro. A volte tratto parecchie centinaia di milioni per conto dei clienti che acquistano case. Brutta storia. Brutto periodo".

Nella lettera di Claudio Cancelli c'è un passaggio che si riferisce al pacifismo che si è abbattuto sulla lotta politica, "totale e folgorante". Ma da sempre chi parla di pacifismo è sospetto.

Dopo la strage della Banca dell'Agricoltura in piazza Fontana a Milano nel 1969, a Condove il Gruppo di Azione non violenta, venne posto sotto sorveglianza. Essere pacifisti evidentemente collimava con

le affinità bombarole e assassine. Il gruppo non violento di Condove, in quegli anni, si schierò contro il servizio militare, promuovendo dibattiti e volantaggio. Ci furono denunce e processi.

Condove negli anni Settanta è uno dei centri dove maggiormente si sostennero le tesi dell'obiezione di coscienza, della pace e del disarmo. Nel settembre 1971 i mille dipendenti delle Officine Moncenisio diffusero un documento: "Visti gli insoluti problemi della pace e del disarmo, preoccupati per i conflitti armati con minacce alla libertà e alla democrazia (Vietnam, Grecia, Cecoslovacchia, Brasile, Spagna), visti gli insoluti problemi sociali e le notevoli spese militari, diffidiamo la direzione dell'azienda dall'assumere commesse militari". In caso contrario gli operai facevano sapere alla direzione, che non avrebbero più lavorato per la fabbrica che produceva materiale bellico. Braccia incrociate. La Monce era stata una fabbrica ausiliaria e nel dopoguerra continuò a fornire proiettili, siluri e bombe di profondità. I suoi dipendenti e i loro figli, per il servizio militare, finivano quasi tutti in Marina. Erano tempi quelli per cui manifestare idee pacifiche, obiettare sul servizio militare e contro le spese belliche, significava andare incontro ad una sicura denuncia. A Capodanno ci fu una marcia della pace organizzata dal Gruppo Nonviolento e da Pax Christi, da Condove a Sant'Antonino, con la partecipazione del vescovo di Ivrea monsignor Bettazzi, in sostegno agli operai della Moncenisio che non volevano più costruire armi.

Il Gruppo Nonviolento di Condove si ispirava ai principi di Gandhi, Luther King, e al professor Aldo Capitini, obiettore al giuramento di fedeltà al fascismo, fondatore del Movimento Nonviolento in Italia e promotore della marcia di Assisi. Al gruppo facevano capo, quel Massimo Maffiodo, operaio alla Monce e futuro sindaco, quel don Viglongo, al quale anni dopo è stato intitolato il centro di via Buoizzi, Valter Listello, Achille Croce, Alberto Perino e molti altri.

Essere nonviolenti e sostenere l'obiezione di coscienza, significava essere denunciati. È una storia di venticinque anni fa: Gualtiero Cuatto, 19 anni operaio di Chiusa San Michele, diventava il primo obiettore della Valsusa.

Un caso emblematico che ebbe notevoli echi sui giornali, anche perché allora gli obiettori in tutta Italia erano appena 17. Anche Gualtiero faceva parte del gruppo di Condove, il G.V.A.N. Gruppo Valsusino di Azione Nonviolenta. Il 4 novembre 1971, festa delle forze armate, Gualtiero Cuatto, viene incriminato per non essersi spogliato alla visita di leva. Poi rifiuta la cartolina precetto ed espatria aiutato dai suoi

amici, una notte passa dal Monte Bianco e raggiunge la Francia. "Andò in Provenza da uno zio prete" - ricorda Alberto Perino - "mentre noi preparavamo il suo arresto in modo non banale: dovevano arrestarlo mentre svolgeva un servizio civile. Riuscimmo a trovare una comunità di bambini handicappati che accettò la cosa, la Comunità del Lionetto, così Gualtiero rientrò in Italia prese servizio presso la comunità e poi informammo i Carabinieri che Gualtiero era là pronto a farsi arrestare. Lo arrestarono in mezzo ai bambini e ci fu molta eco". Viene accusato di renitenza alla leva, e portato alla fortezza di Peschiera. A Torino c'era un pool di avvocati che difendeva gli obiettori: Bianca Guidetti Serra, Gianaria, Zancan, Magnani Noja. I suoi amici, a Condove, iniziano uno sciopero della fame, fra questi, naturalmente anche Don. A quell'epoca la fortezza di Peschiera (una vecchia costruzione militare che si spinge sul lago di Garda) non aveva i vetri alle finestre: solo le grate in ferro e la nebbia del lago entrava nelle celle.

La prigionia era preceduta da umilianti processi di fronte a tribunali militari più avvezzi ai codici delle stellette che non alla libertà di opinione. Poco prima di Natale viene approvata la legge (la 722 del 15 dicembre 1972) sull'obiezione di coscienza e Gualtiero viene scarcerato, è stato uno dei primi in Italia a prestare servizio civile presso una comunità di disabili. Ha aperto una strada.

6° CAPITOLO

1997 Tutti hanno un tracciato da proporre...

E uno comincia l'anno così, senza preoccuparsi più di tanto. Già è pesante seguire l'andamento quotidiano delle solite cose: le bollette di gennaio, il riscaldamento, i parenti da smaltire insieme a tutto il cibo ingurgitato. Impossibile anche realizzare che a pochi chilometri di distanza, oltre il confine, a 135 chilometri in linea d'aria da Susa c'è una bella centrale nucleare pronta a ripartire. Sabato 11 gennaio 1997 subito dopo le feste, alcuni amministratori valsusini si sono incontrati a Torino con il gruppo "Europei contro il Superphenix" (ne fanno parte giuristi e amministratori francesi, svizzeri e italiani), per fare il punto sui ricorsi che bloccano la centrale. Sempre meglio cominciare l'anno bene. La centrale che è raffreddata da cinquemila tonnellate di sodio liquido (altamente incendiabile a contatto con l'aria ed esplosivo a contatto con l'acqua) ha subito continue interruzioni, anche per periodi molto lunghi, a causa di continui incidenti. Notizie che naturalmente rimangono riservate. La proprietà è della società Nersa, l'Enel partecipa con il 33%. L'Arpa, l'agenzia regionale per la protezione dell'ambiente, dichiara di essere in possesso di attrezzature "atte a far fronte alle necessità di risposta, in sede locale, ad eventuali situazioni di incidenti". Rassicura sul fatto che c'è un piano di evacuazione pienamente operativo, anche se si preferirebbe evitare l'incidente, piuttosto che pensare a come tamponarlo.

Qualche tempo prima c'era stato un attentato al traliccio del Superphenix e naturalmente erano stati incolpati gli eco - terroristi. Il processo a Franco Fuschi (accusato di dieci delitti) si sta istruendo, qualche omicidio Fuschi lo confessa, e fra altri reati, anche l'attentato al traliccio della centrale nucleare (perché lo ha fatto? Mandato da chi?).

Con questi presupposti, il terzo attentato, alla vigilia di Natale (una centralina Omnitel, a due passi dalla chiesa della Qua di Mompantero), non fa che aumentare i sospetti. La chiesa si trova su un'altura, poco distante da Urbiano, frazione di Mompantero.

Sulla Qua si hanno poche notizie, è stata costruita nel 1601 e successivamente rifatta nel 1743 "ristabilita in nuova forma e ampiezza". Nel 1799 fu riedificata. Festeggia la Madonna dell'Addolorata il 15 settembre, con una novena. Anche sui nomi non c'è certezza: Qua, oppure Ecova, o ancora *La Vierge Encloué* (La vergine inchiodata). La domenica antecedente le Palme, una processione ripercorre quella strada, come vuole la tradizione.

Sull'ennesimo attentato, Mario Cavargna presidente Pro Natura e Cotterchio per Legambiente, seguono la pista della provocazione e avanzano il sospetto che siano una montatura: "...messa in piedi da chi aveva collaborato con Franco Fuschi, l'agente dei servizi segreti che ha operato in Valle di Susa", scrivono nell'esposto presentato alla magistratura.

Tutto ciò che succede durante i giorni di festa, ottiene uno scopo sicuro: grande visibilità. Anche il posto scelto è particolare, a due passi da Susa, su un cocuzzolo zona ben visibile. La chiesa seicentesca della Qua è sulla strada che porta al Rocciamelone.

Intanto il vino valsusino si sta avvicinando a grandi passi verso la denominazione di origine controllata, presto sarà uno dei 290 Doc italiani. Un passo decisivo è stato compiuto nell'audizione pubblica, di fronte alla commissione vitivinicola regionale, a *Ca' Nostra* di Chiomonte, presenti i coltivatori. Nell'occasione viene discusso il disciplinare che dovrà essere poi approvato dalla commissione nazionale a Roma e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale. Il Valsusa potrà essere composto per il sessanta per cento da uve Avanà, Barbera, Dolcetto e Neretta Cuneese, per il restante quaranta, da tutti i vitigni raccomandati o autorizzati dalla Provincia di Torino. Rimane fuori il Becouet, uno dei vitigni più diffusi in valle e che durante le prove di vinificazione effettuate dall'Università di Torino in questi ultimi due anni, ha dato ottimi risultati con l'Avanà. Giuseppe Martelli, direttore dell'associazione enologi italiani, dovrà convincere i 36 membri della commissione vitivinicola ad apporre l'ultimo timbro sul benessere per ottenere la denominazione di origine controllata.

"Certo che da un po' di tempo a questa parte in Valle di Susa circolano singolari bottiglie. Non mi riferisco all'Avanà di Chiomonte, caduto vittima dell'autostrada e del piombo tetraetile. Né ai nebbioli della media valle, in via di estinzione sotto l'avanzare delle villette a schiera: parlo delle bottiglie incendiarie che hanno cominciato a comparire con un tempismo strabiliante, degno della miglior strategia della provocazione, là dove si organizza l'opposizione per le grandi

opere" scrive Nicoletta Dosio, firmandosi come segretario di Rifondazione Comunista, circolo Bussoleno: *Luna Nuova* - 10 gennaio. Il dibattito è aperto. Accanto a chi pensa alla provocazione, altri non si sentono di escludere il gesto di qualche cretino. "Mentre prima avevo il sospetto che gli autori potessero venire da fuori, ora ho l'impressione che non sia così, che quest'ultimo attentato sia più casereccio", dichiara ai giornali Claudio Giorno.

A gennaio giunge la notizia che il Tar, il 4 dicembre, ha respinto la sospensione delle procedure sui sondaggi per la progettazione dell'opera, perché da questa operazione: "non sussistono danni gravi e irreparabili".

Ad accendere gli animi in Valle di Susa, non sono solo le discussioni sulla provenienza degli attentatori. Anche il Reiki, con il suo espandersi, da un paese all'altro, da una palestra all'altra, da un corso all'altro, da un cattolico all'altro, genera preoccupazione. A Bussoleno un incontro con don Fedele Villa. Il parroco di Foresto può contare su anni di missionariato in Africa, anni di studi su stregoni e guarigioni, non si spaventa di sicuro a partecipare alla serata. "I reikisti sono una setta, praticano le iniziazioni e quello della guarigione è un pretesto per pilotare gli adepti verso un'altra religione". Non ci stanno gli accusati e rivendicano la possibilità della doppia iscrizione: cattolici e reikisti. "Non c'è incompatibilità tra l'essere reikisti e dare energia positiva, anzi, è un modo per vivere più profondamente il Vangelo e aiutare chi soffre". Sono molti ormai in Valle di Susa quelli che seguono gli insegnamenti del monaco giapponese Mikao Usui. "Duemila anni fa" - ricorda don Villa - "ce n'era già uno che guariva imponendo le mani e non prendeva soldi. Qui qualcuno ha scoperto la gallina dalle uova d'oro e magari non è neanche in regola con il fisco". Dal pubblico una voce: "Ma se fate pagare perfino i funerali, per non parlare delle messe che dovrebbero servire ad aprire le porte del paradiso". E chi non ha parenti che possano far dire delle messe? E chi non ha soldi? Rimangono per l'eternità in purgatorio?

Tornando ai vivi, quelli riuniti al Dopolavoro Ferroviario per l'incontro reiki, in molti prendono la parola e testimoniano i benefici raggiunti dopo le sedute con i maestri. Chi è guarito di asma, chi di problemi articolari, chi di depressione, chi è riuscito a portare, con la propria energia, sollievo a persone malate di tumore, in cura con chemioterapie. C'è chi parla di fede ritrovata, grazie alla scoperta di una dimensione interiore. "Effetto placebo" altri contestano. "È una moda, passerà" conclude don Villa. Serata movimentata, poi tutti a

casa, con una bella stretta di mano, come si usa. Fuori continua a tirare una brutta aria. È domenica 19 gennaio, quando il sindaco di Mompantero trova nella buca delle lettere un foglio dattiloscritto con minacce alla Chiesa, a tutti gli enti dello Stato, la firma è la stessa dell'attentato alla centralina: "Valsusalibera". Qualche giorno prima, giovedì 16, un blocco di cemento viene fatto trovare sui binari della Torino-Modane. Il sindaco di Sant'Ambrogio Sergio Barone, rivela pubblicamente la sua preoccupazione: "Per la prima volta le amministrazioni della valle hanno discusso bene sul problema del Tav e non procedono più in ordine sparso. Ed ecco le violenze". Mario Cavargna: "Qui in Valle di Susa è passato un fiume di miliardi che si è fatto strada anche attraverso gli organismi di controllo dello Stato. Per questo ora arrivano continuamente nuovi giganteschi progetti. Adesso che sull'Alta Velocità la nostra azione cominciava ad avere successo coinvolgendo i sindaci e la gente, arrivano gli attentati e la stampa comincia a parlare di ecoterroristi. Siamo come un agnello che viene fatto passare per lupo ed accusato di essere un predatore".

Nicoletta Dosio: "La nostra forza sta con la gente e questo ha permesso di fare delle battaglie vincenti, come quella contro l'elettrodotto, nell'unità e nella chiarezza della lotta. Chi compie gesti come questi, vuole isolare la valle e screditare questa lotta. Coloro che fanno gli attentati non stanno dalla parte degli ambientalisti. Noi lo abbiamo detto subito con i nostri volantini". A dirigere l'inchiesta è Maurizio Laudi, procuratore aggiunto di Torino, il quale rilascia una dichiarazione precisa: "Sono assolutamente convinto della totale estraneità degli esponenti dei comitati che si oppongono democraticamente all'alta velocità".

L'11 febbraio a Lione si incontra il gruppo di concertazione con le parti locali. Il prefetto francese Paul Bernard apre la riunione parlando di un dispositivo da attivare che permetta un dialogo fra le parti. Il prefetto Moscatelli sottolinea l'importanza di recuperare i ritardi che ci sono stati nel coinvolgimento degli enti locali. Mercedes Bresso porta l'appoggio della Provincia, Castellani precisa che l'eccessiva velocità non è un obbligo, bisogna mettere l'accento sulle merci per lottare contro l'inquinamento. Il sindaco di Chambéry, Besson, precisa che bisogna colmare le lacune dell'informazione e fare scelte precise sul tracciato per contenere i malumori. Evelina Bertero, presidente della Comunità alta valle è d'accordo sul fatto di non parlare più dell'alta velocità, ma di alta capacità. Il sindaco di Susa Bellicardi teme che la sua città sia ignorata dalla ferrovia.

“Ricordo perfettamente quella riunione” - commenta Frigieri - “Litigai con Castellani. L’unica voce stonata ero io. Esordii dicendo che avrei fatto un irriverente accostamento usando la frase che aveva usato De Gasperi a Parigi presentandosi ai vincitori: «In questo consenso autorevole, sento che tutto tranne la vostra personale cortesia è contro di noi». Il sindaco di Lione era Raymond Barre, gli ricordai l’inaugurazione del Frejus, allora Barre era Primo Ministro e aveva inaugurato il traforo con Andreotti. Lei sa quanti anni sono passati? Chiesi, lei lo sa che le ferite di quella autostrada non sono ancora state rimarginate? Ho cercato di usare tutti gli argomenti possibili per farmi ascoltare ma parlavo al vuoto pneumatico. Dissi che noi non eravamo mai stati interpellati. Mi interruppe Castellani: “Non è vero!”. Confermo quello che ho detto. In Italia gli enti locali non sono mai stati interpellati, stiamo strappando degli spazi con le unghie e i denti”. Tra i vari pellegrinaggi dei sindaci valsusini, c’era stata anche la sala Rossa, comune di Torino. Sono stati accolti da un silenzio totale, non una parola, niente di niente. Frigieri ricorda: “Ho chiesto a Castellani, possibile che non ti sei sentito di dire qualche cosa? Anche solo di cortesia, semplice ospitalità? Il giorno dopo mi telefona perché ci aveva riflettuto. “Come posso riparare?”. Vieni una volta in Comunità montana, confrontati. Un clima terribile, a Torino come in Regione, potevi dire qualunque cosa, usare qualunque argomento, non eri ascoltato. Per noi, porre al centro le istituzioni è stata la nostra forza. Siamo sempre stati presenti sul territorio: da Venaus a Caselette. Ad Alpignano siamo andati con Ripa di Meana, non era ancora ministro, eravamo assolutamente in sintonia”.

I siti interessati dalle rilevazioni geologiche di Alpetunnel sono 15 in tutta la Valle di Susa. Le trivelle pronte al lavoro, molte meno. I mezzi per controllare questi luoghi (quindici), potrebbero essere potentissimi, e soprattutto efficaci: da sofisticate telecamere al carabiniere appostato dietro l’albero. La trivella, come specchio per le allodole, perfetta. Eppure, ancora una volta succede. Addirittura poco dopo le nove di sera, domenica 26 gennaio, il terreno è adiacente alla strada provinciale che porta a Bruzolo, qualcuno è arrivato del tutto indisturbato, ha cospirato, forse con benzina, il macchinario e poi ha dato fuoco. Con calma, ha firmato anche il quarto attentato, il solito No Tav, poi l’attenzione si è spostata sui prossimi mondiali di sci e sulla mafia, il tutto corredato non da falce e martello ma da *daj* e fucile. Il *daj* è un attrezzo ancora usato in valle, per falciare l’erba. A nascondersi dietro gli alberi non sono stati i carabinieri, ma gli attentatori.

I primi erano infatti su un'auto ben visibile a vigilare il cantiere della Consonda, nei pressi della borgata Cugno (ancora una volta sulla strada che porta al Rocciamelone), i secondi (gli attentatori), sono sbucati fuori, appena i carabinieri hanno deciso di scendere verso Mompantero. "Attentatori sfrontati" titolano i giornali. Lunedì 5 febbraio la trivella viene incendiata, sono le 11,30 di una notte fredda. I carabinieri sentono il botto e tornano subito indietro senza trovare traccia. E pensare che in quel periodo, l'alta velocità, stava vivendo uno stallò. I francesi si dichiaravano sempre meno convinti sia sul piano politico sia quello economico e propensi all'ammodernamento dell'attuale linea; la SnCF, ferrovie transalpine, vivono un momento di grave crisi economica, il governo vaglia attentamente ogni nuovo progetto. La linea Torino-Lione è inserita fra le 14 infrastrutture considerate prioritarie dall'Unione Europea, tuttavia se i progetti non sono pronti entro il 1999, rischia di essere declassata. Una delegazione di amministratori valsusini con il vice presidente della Comunità montana, Antonio Ferrentino, incontra a Roma i rappresentanti del ministro Burlando, i quali buttano acqua sul fuoco. "Il sottosegretario ci ha spiegato che è ancora tutto da decidere, anche perché non ci sono i soldi" spiega Ferrentino.

L'incontro è avvenuto per interessamento dell'onorevole Massa e a seguito delle lettere inviate dal presidente della Comunità montana al Ministro dei Trasporti Claudio Burlando, da poco insediato. Protocollo 4634: "Egregio Signor Ministro... In passato sono stati presentati progetti costosissimi, poi ritirati, sono state prodotte relazioni, poi smentite, sono stati presentati dati non aggiornati, ma soprattutto non si è tenuto conto del danno ambientale enorme che verrebbe prodotto al patrimonio irripetibile che è la natura. Lo stesso nostro rapporto con le istituzioni regionali non favorisce il dialogo, anzi, l'atteggiamento di chi dovrebbe operare per fornire chiarimenti e dare risposte certe ai moltissimi interrogativi posti, alimenta ulteriori dubbi, creando sconcerto negli amministratori valsusini...".

I mondiali di sci vengono inaugurati durante il primo *week-end* di febbraio. Sestriere, una bella vetrina, sul palco, la famiglia Agnelli, il presidente del Consiglio Romano Prodi, Walter Veltroni, Ghigo, la Bresso, onorevoli, politici, tutti quanti presenti a festeggiare lo sport, 133 miliardi investiti nella manifestazione. La banda musicale degli alpini è schierata e pronta per suonare l'inno nazionale. Sono le 19 quando la cronaca viene trasmessa in mondovisione, prende la parola Prodi, partono i fischi, un'ondata, chi li ha cronometrati parla di 47

secondi e 17 centesimi. "L'imbecillità in mondovisione" titolano i giornali. Ma chi è stato? Il giorno dopo tutti si stracciano le vesti sulla imperdonabile brutta figura (e poi...in mondovisione). Ma chi è stato? Agricoltori inferociti per le quote latte? Giovani disoccupati? Ambientalisti delusi? Chiunque sia stato ad iniziare, a un certo punto, per effetto di trascinarsi o di emulazione (ognuno ha pensato bene di avere un motivo valido per unirsi al coro). Tutti hanno fischiato.

Da mesi la Regione Piemonte non convoca più il Comitato di coordinamento istituzionale (il vice ministro dei trasporti era convinto del contrario e cioè che la concertazione fosse in atto). A questo proposito il 3 febbraio in Comunità montana viene fissata una riunione per fare il punto della situazione. Anche lo stato attuale dei treni e dei pendolari ha bisogno di una verifica, ai giornali continuano ad arrivare lettere di protesta. Rifondazione Comunista organizza alcune assemblee a Susa e a Bussoleno, anche in vista della soppressione di nuovi treni. Nicoletta Dosio fa un lungo elenco dei disservizi, parla dei treni sporchi, freddi, quasi sempre in ritardo, mentre quelli che dovrebbero rappresentare il futuro, l'alta velocità, viaggiano vuoti verso la Francia. Alla serata partecipano anche il consigliere regionale Pino Chiezzi, il deputato Ugo Boghetta e alcuni rappresentanti del sindacato, Comu, e fra questi, Giuseppe Campanella, che denuncia lo stato di collasso delle ferrovie in seguito alla gestione Necci.

Il Comu, nasce da una categoria di lavoratori storicamente sindacalizzata e combattiva, forse la prima in cui è nato il sindacato in Italia. La stragrande maggioranza dei ferrovieri, fino agli anni Settanta era iscritta al Sfi-Cgil; spesso la riuscita degli scioperi generali in ferrovia era garantita dall'adesione dei macchinisti. Certamente erano lavoratori come potevano essere i portuali di Genova, su cui la Cgil poteva far conto anche nei momenti in cui era richiesta una risposta politica. In Italia i macchinisti delle ferrovie sono circa 20.000, l'uno per mille rispetto a tutti i lavoratori italiani. Con la nascita del nuovo sindacato, la Cgil perde l'egemonia in una categoria importante e con un forte ruolo trainante al centro di una azienda.

Le critiche principali al sindacato confederale furono collegate alla mancanza di democrazia nelle sue decisioni e al verticismo della sua organizzazione. In questo quadro, fu anche assunta la decisione di chiudere la storica rivista dei macchinisti (In Marcia), fondata nel 1908.

Queste decisioni accentuarono il distacco dei lavoratori dai sindacati confederali, che avvenne quasi naturalmente perché la linea politica e organizzativa del sindacato condizionava anche le vertenze salariali e

normative. Sempre più lontani dalle realtà lavorative, non sapevano più interpretare le esigenze principali dei loro rappresentati. In primo piano si posero le rivendicazioni salariali, che molti osservatori considerarono come un appiattimento economico. A queste critiche i macchinisti risposero con il rifiuto della monetizzazione degli incentivi alla produzione e con l'opposizione ai provvedimenti miranti a ridurre l'occupazione: il famoso agente unico in cabina (l'uomo morto).

Ma la parte più originale, l'orgoglio del Comu, è la forma organizzativa di cui si è dotato. Una serie di regole limita la possibilità che si possa formare un gruppo dirigente, staccato dalla propria realtà lavorativa. Inoltre, non esiste il distacco sindacale e vengono stabiliti dei limiti alle giornate di permesso sindacale. "Tutto ciò naturalmente richiede una organizzazione snella e non burocratica" - spiegano i rappresentanti - "capace di ridurre al minimo i tempi del rituale delle riunioni e della contrattazione".

Chiuso lo storico Deposito ferroviario, a Bussoleno rimane il progetto di trasformare una parte dell'area in un museo, l'area disponibile è di 2500 metri quadrati. Le officine ormai abbandonate dispongono di attrezzature ancora funzionanti e potrebbero ospitare le locomotive e i vagoni ferroviari. Potrebbe essere allestito anche un centro di documentazione sulla storia dei trafori, le ferrovie sono favorevoli a mettere a disposizione il materiale di archivio. Il progetto sarà seguito dalla Provincia, lo ha presentato l'assessore alla cultura Walter Giuliano.

C'è la benedizione anche del ministro dei trasporti Claudio Burlando il quale ha promesso una visita in valle. Il suo vice, Giuseppe Soriero, sottosegretario ai trasporti, ha incontrato martedì 18 febbraio, questa volta a Torino, gli amministratori della Valle di Susa e Frigieri. "Il processo di innovazione delle ferrovie va portato avanti, ma non è un obiettivo che può essere realizzato in barba agli amministratori locali" - spiega Soriero - "il governo sta riconsiderando tutta la questione". Luciano Frigieri è soddisfatto: "Per la prima volta le nostre istanze sono arrivate direttamente al governo. Noi abbiamo posto problemi di sostanza e di metodo. Anche l'onorevole Massa conferma: "C'è un'inversione di tendenza nei rapporti di collaborazione tra governo e sindacati, alla luce del fatto che il vecchio progetto va modificato". Dunque ci sono speranze. Qualche speranza può anche venire dalla notizia di una morte. È così per quella del comandante partigiano Alessio Maffiodo, morto il 19 febbraio 1997. Ha vissuto per tutta la vita in una vecchia casa contadina, senza nessun tipo di comodità, niente frigorifero, niente televisione, perfino l'acqua non era in casa, ma in cortile,

portata su con i secchi. Si scaldava con il vecchio *putagé*. Viveva, riducendo tutto all'essenziale (quasi una gara con se stesso), senza essere né povero né avaro, aveva quegli strumenti culturali che avrebbero permesso di apprezzare una vita più agiata, eppure rifiutava ogni consumismo. Per informarsi basta leggere e per leggere, diceva: "bastano gli occhiali e una lampadina che pende dal soffitto". Non riusciva ad immedesimarsi con l'attuale società di spreco. All'inaugurazione dei mondiali di sci, non si sarebbe inchinato di fronte ad Agnelli e ai politici che dal palco rappresentavano un'Italia per pochi. Non avrebbe applaudito ai 113 miliardi spesi per dare una immagine alle "nostre montagne". Era fra quelli che di fronte a certe manifestazioni prova disagio, capace di analizzarle in una battuta: "*ma si i soma tuti mat*". Alessio era prima di tutto una persona legata alla terra, alla vigna, al ciclo delle stagioni, una persona che aveva cercato nel comunismo la giustizia, senza riuscire a trovarla. Gli ultimi anni li ha trascorsi ad accompagnare i "suoi ragazzi" partigiani, al cimitero. Toccava a lui, come comandante, tenere "l'orazione funebre" il discorso, in un pellegrinaggio laico da un funerale all'altro. Ricordava il vissuto delle persone, continuava a legarle testardamente a quel momento alto di protagonismo storico, alla lotta partigiana. Alessio è un mondo scomparso, il simbolo di una solitaria lotta contro il tempo, eppure in grado di lasciare un grande testamento di valori universali. Sul letto di morte, sposa l'ex compagna del figlio, Marie Paule, proveniente dalle Seychelles, lo fa per garantire a lei e alla nipotina Melody, una casa, una sicurezza economica, un futuro.

È il 19 sera, quando giunge una e-mail (una delle prime). "Se non il rosario, che Alessio abbia almeno le giaculatorie: Ora e sempre Resistenza. Perdonare ma non dimenticare". Massimo.

E sono tante le persone che accompagnano *Alessi* al cimitero. Certamente è conosciuto come un uomo di sinistra, ma al suo funerale c'è un pezzo di società trasversale che rappresenta tutti.

Una foto immortala, accanto a Marie Paule e a Melody i rappresentanti dell'Anpi, testimoni di una solidarietà raccolta: l'avvocato Vittorio Negro e Luciano Frigieri. Tante le bandiere, gli stendardi listati a lutto. È gente di questa valle, di queste storie, strade, quella che si incammina per le vie di Caprie, e sfila (uno dopo l'altro), in silenzio, sul viso i segni dell'appartenenza al luogo, alla montagna di

Condove, di Vaie, di Sant' Ambrogio. Il cielo è terso. Anche il vento si è fermato. Caprie, un ritaglio di territorio piccolo, scampato miracolosamente alla devastazione del cemento. Uno di quei posti (come ce ne sono ancora), in grado di dimostrare che la valle non è solo un corridoio di passaggio, da asfaltare, da bucare, traforare, scorrazzare. È il momento dei saluti: "Alessio ha amato la sua terra, la musica e la sua gente". Dopo i discorsi le bandiere sfilano una dopo l'altra, a rendere omaggio al feretro, poi è la volta della banda musicale, ognuno dei componenti imbraccia lo strumento, si toglie il cappello e fa il giro attorno alla bara. Le corde calano la bara nella fossa, la banda intona l'Internazionale: *Ciao Alessi*. Poi, uno dopo l'altro, sfilano i suoi amici, raccolgono un pugno di terra e lo buttano nella fossa. Passano i partigiani, passano gli amici della Cooperativa, passa la gente del paese, passano i militanti di Rifondazione, i vecchi amici del Pci, passano i sindaci dei paesi vicini, passa Sergio Barone, il sindaco contadino, passa l'amico Romano Perino, passa il suo giovane e stimato sindaco, Gigi *bandor*, un pugno di terra e via. Ma il lavoro è da finire. Mentre qualcuno allontana gli operatori delle televisioni accorsi per lo scoop della notizia, altri si tolgono la giacca e prendono la pala per ricoprire tutto. Il lavoro va finito e va fatto bene.

La notizia ha bucato il video, il matrimonio di un vecchio partigiano con una giovane di colore, fa sempre sensazione, eppure, questa volta, nonostante l'interesse di tutta la stampa nazionale, da *Il Mattino* di Napoli al *Piccolo di Trieste*, da *Novella 2000* al *Corriere della Sera*, non c'è stata una sola riga che insinuasse una cosa diversa da quello che era stato. È sabato sera, 22 febbraio, il festival di San Remo imperversa. Mentana apre il telegiornale parlando di Alessio e del suo gesto solidale.

Sono in molti ad aver gli occhi puntati sulla Valle di Susa e non certo per le storie da libro Cuore. A sorpresa la Federpiemonte, l'associazione delle industrie piemontesi, agli inizi di marzo presenta un progetto per il quadruplicamento della linea. "Un contributo autonomo" - ci tiene a precisare il responsabile dei trasporti - "un progetto elaborato con il contributo della Camera di Commercio che ha come obiettivo l'inserimento dell'opera in valle". La velocità dei treni non dovrebbe superare i 200 chilometri orari. È previsto un interrimento per i cinque paesi interessati: Alpignano, Avigliana, Sant' Ambrogio, Borgone, Sant' Antonino. Otto chilometri in galleria e le stazioni in sotterranea.

La Provincia a sua volta presenta un progetto, il tunnel tra Susa e Modane è più corto, 28 chilometri, un viadotto per superare la Val Cenischia, una galleria di circa 6 chilometri che esce a Foresto; una seconda galleria nella zona di San Giorio e a Villar Focchiardo, l'attraversamento della montagna, ancora in galleria per 13 chilometri e una uscita nella zona di Trana. Il tutto per legarsi al sito ferroviario di Orbassano.

“Da un Tav all'altro” titola *La Valsusa*, ed ecco il terzo progetto, quello di Alpetunnel: un viadotto in Val Cenischia, un tunnel di base da Venaus a Mompantero, da lì una galleria fino a Bruzolo; un'area di movimento a Bruzolo, un'altra galleria da Borgone a Caprie, viadotti tra Caprie e Alpignano e un bel quadruplicamento da Alpignano a Torino.

Luciano Frigieri a fatica si frena: “È l'ennesima provocazione, tutti si danno da fare in casa d'altri e chi dovrebbe elaborare un progetto, cioè le ferrovie, non si fanno sentire”. Siamo noi che sbagliamo? Siamo contro il progresso?

Il Museo Nazione del Risorgimento Italiano, promuove un filmato: “Voci e volti del Parlamento Subalpino” per la regia di Simona Bani. Il film presenta la discussione di tre momenti importanti; la laicizzazione del Regno Sardo, leggi Siccardi (1850); le annessioni (1860) e la discussione sulla modernizzazione del Regno Sardo: il Traforo delle Alpi (1857). I testi sono tratti dai verbali del Parlamento Subalpino.

“Presidente...pongo in discussione la proposta Moia, della quale do nuova lettura: Articolo unico. È aperto al Ministero dei lavori pubblici un credito di lire 4.500.000 per intraprendere i lavori del traforo delle Alpi fra Bardonnèche e Modane. Questa somma sarà iscritta in apposita categoria del bilancio di quel dicastero, intitolata *Traforo delle Alpi*. Il ministro renderà conto al Parlamento dell'andamento e del progresso dei lavori. Il deputato Moia ha la parola per lo svolgimento”.

Moia: “Signori, il condurre una ferrovia a traverso alla grande catena delle Alpi, è opera di sì gran mole che appena uno Stato di prim'ordine avrebbe potuto sobbarcarvisi, e, quando fosse stata una quasi necessità per uno Stato di second'ordine di trovar modo di superare quella barriera si avrebbe dovuto pensare se non vi era modo di farne il soggetto di trattative internazionali, e così farla divenire un'opera internazionale (...). Ora la concessione di quelle ferrovie è un fatto compiuto; lo Stato ha preso gravosi impegni, ed è necessario che si trovi il modo di rendere questi impegni meno onerosi. Così, poiché vollero i fati che si passasse il Moncenisio, poiché questa è oramai una necessità, io non mi oppongo a che si tenti questa impresa. Rimane

solo a vedere in che modo sia più conveniente di intraprendere questo grande, questo gigantesco tentativo. Il modo che ci propone il Governo a me sembra il pessimo. Noi, come lo proverò in seguito, facciamo la galleria del Moncenisio a tutte nostre spese, poi la regaliamo alla compagnia. Poiché noi facciamo questa galleria tutta a nostre spese, non è egli più conveniente di farla liberamente? Di conservare tutta la nostra libertà d'azione invece di andarsi a legare con una compagnia per mezzo di un contratto?"

Cavour: "L'onorevole Moia vi ha ricordato quello che già sapete, cioè che le principali nostre relazioni sono colla Francia (...). Quando il Moncenisio sarà perforato ed attraversato dalle locomotive; quando in tutte le stagioni dell'anno voi potrete spedire merci da Genova, da Torino a Lione ed a Ginevra, oh! siate certi che il traffico interno e l'esterno cresceranno in una proporzione enorme; i nostri prodotti troveranno vantaggiosi mercati, e la loro esportazione potrà aumentare immensamente".

"Abbiamo dimostrato che non facciamo soltanto parole" - ricorda il presidente della Comunità montana - "non siamo contrari a tutto, come a volte a Torino vogliono dipingerci. Il recupero delle acciaierie Badò sono un esempio di una economia sostenibile". L'Unione europea ha stanziato 11 miliardi e 460 milioni per recuperare le ex acciaierie Dora, fondate da Franco Badò nel 1966, a Borgone, ben visibili dalla strada statale. Le acciaierie avevano un laminatoio con due forni a colata continua dove si producevano dei profilati e degli angolari; dal 1993 è chiusa con un curatore fallimentare. Il massimo dello sviluppo lo raggiunse a metà degli anni Settanta, con 240 dipendenti. Franco Badò è un personaggio molto conosciuto in valle, soprattutto per il suo amore totale verso gli alpini; è il promotore (fra altre manifestazioni), con don Rinaldo Trappo, cappellano degli alpini, del pellegrinaggio che ogni anno si compie in vetta al Rocciamelone. Per molti anni è stato presidente Ana.

La Comunità montana bassa valle ha la possibilità di accedere ai contributi e urbanizzare un'area industriale, bonificarla, e vendere i nuovi capannoni, chiavi in mano, ad imprenditori. La spesa non è sostenuta completamente dall'Unione europea, ma in collaborazione con la Soprin, una finanziaria della Regione. In Francia, nella Maurienne, questa politica è seguita da tempo, e ha dato buoni risultati, per la valle è una novità assoluta. L'area interessata è di 65 mila metri quadrati, la metà, coperta da 16 capannoni. Un grattacapo non

da poco per la Comunità montana, a seguire il progetto l'ingegner Sandro Plano assessore all'industria. Una volta imbarcati nel progetto i tempi risultano subito essere stretti. I lavori devono iniziare il 30 giugno e finire entro l'agosto del '98. Durante questo lasso di tempo vanno trovati gli imprenditori interessati. Il comune di Borgone è parte attiva nell'operazione. "Il nostro obiettivo" - spiega Sandro Plano alla stampa - "è quello di aumentare l'occupazione in valle, facendo concorrenza alla Maurienne. Non a caso abbiamo inviato il bando anche in Francia. Inoltre questa è una iniziativa che non consuma il territorio, ma che riqualifica un'area industriale già esistente". "È stata un'operazione di grande respiro e di grande coraggio, al limite dell'incoscienza, ma un contributo del genere, dall'Unione europea era una occasione unica. Mi ricordo: sono entrato dal notaio alle otto del mattino e sono uscito alle sei di sera, una cosa così non mi era mai capitata, l'operazione era molto complessa e delicata, alla fine ce l'abbiamo fatta. All'inizio gli imprenditori erano spaventati dalla burocrazia, abbiamo dovuto convincerli con assemblee, abbiamo fornito il massimo della disponibilità, anche per aiutare le aziende in fase di trattative con le banche che si erano dimostrate interessate a concedere mutui a tassi agevolati".

Continuano gli attentati in valle. Una bomba incendiaria era stata fatta scoppiare a metà febbraio in un edificio di servizio della Sitaf. Non era più il Tav ad essere primo attore, ma le scritte vagheggianti tiravano in ballo tutti, da Tessari a Fuschi, alla mafia ecc. ecc. L'anno non era iniziato bene per la società autostradale, con il rogo in galleria a Prapuntin, le beghe interne, i titoli dei giornali: "Veleni tra dirigenti Sitaf", l'autostrada che cade a pezzi, con il viadotto di Savoulx che si sbriciola.

Lunedì 10 marzo, Giaglione una bomba incendiaria contro la chiesa: la cosa è ormai così abituaria che anche l'ora tradisce una certa *routine*: sette e mezza di sera, ora di cena. L'anziano parroco don Alfredo Albert, si prepara con la sorella a cenare, quando sente un botto. Contro il portone della chiesa è stato gettato liquido infiammabile, compare per la prima volta la scritta Lupi grigi (ci mancavano). L'attentato è contro la chiesa, ma anche contro il Tav, la mafia, lo Stato, la scuola. La chiesa di Giaglione dedicata a San Vincenzo, si trova su un'altura, leggermente isolata rispetto al paese. Il 22 gennaio si festeggia il patrono con la storica esibizione della danza degli spadonari. Le prime notizie della chiesa risalgono all'XI secolo, quando fu costruita la navata centrale, la costruzione è in stile romanico lom-

bardo. San Vincenzo è protettore delle vigne, e infatti a Giaglione ci sono dei bellissimi terrazzamenti al sole con vitigni di Avanà e Carcairùn 'd Fransa. Il Gamay è stato trovato a più di 750 metri di altezza, con il nome *Raisin du Cunto*.

Nel settembre 1802, venne proclamata l'annessione ufficiale del Piemonte alla Francia, fino al 1814. Questo periodo lasciò un segno profondo nella struttura fondiaria e nelle tecniche viticole ed enologiche. I francesi avevano maggiori conoscenze enologiche, anche perché la Francia aveva da molto tempo un proprio mercato interno con vini pregiati. L'Ottocento fu il secolo di grande espansione viticola piemontese, un ruolo determinante l'ebbero alcuni protagonisti della vita politica piemontese, uno di questi fu Camillo Benso Conte di Cavour. Fra un attentato e l'altro, in Valle di Susa compaiono alcune scritte gigantesche, a Borgone a Villar Focchiardo, San Giorio, dove si inneggia a Maffiodo Alessio e a Cavallero Pietro, rigorosa formula burocratese, prima il cognome e poi il nome. Bruno Carli, in qualità di presidente dell'Anpi, non lascia passare sotto silenzio il fatto. Rileva prima di tutto una certa dose di ignoranza e grettezza: "La lingua italiana insegna: Dante Alighieri e non il contrario". Ma del resto come stupirsi e pretendere certe finezze se la parola, scuola, nelle scritte di Giaglione appariva con la q? L'accostamento poi fra le due persone, Maffiodo e Cavallero, era davvero ridicolo. Il primo ha sempre lottato all'interno del partito, per cercare di cambiare le cose, il secondo riempiendo le pagine dei giornali con la cronaca nera. "neppure negli ultimi anni della loro esistenza" - scrive Carli nella lettera ai giornali - "avevano qualcosa in comune: Cavallero si è convertito, ha lavorato al Sermig, è diventato un apprezzato pittore. Alessio niente di tutto questo. Fino alla fine ci ha tenuto a ribadire: nessun prete. Aveva solo due desideri, riuscire a sistemare il futuro della nipote e avere un bel funerale". Carli concludeva ricordando che Alessio si era sempre schierato apertamente: "...a differenza di chi lavora per la strategia della tensione in valle. Alessio non solo conosceva bene l'utilizzo dell'italiano, non solo non aveva dubbi sulla sua appartenenza politica, ma mai avrebbe mescolato simboli e slogan diversi, usando un po' la falce e il mitra e un po' slogan leghisti, (no tasse), un po' quelli autonomisti (Valsusa libera), un po' gli slogan dei centri sociali, per poi passare a disegni che ricordano una parte politica opposta, in un misto continuo di nomi, fatti, forconi e trivelle. Certo che continua ad essere tutto molto, ma molto strano".

I dubbi rimanevano, le ipotesi tutte aperte: era gente *nostra*? Che proveniva non solo dalla valle ma dall'opposizione al Tav? O era venuta da fuori? *Sarasin, i moro*, come li chiamava Alessio.

Le danze degli spadonari a Giaglione (come a Venaus e a San Giorio), presentano un oggettivo legame simbolico con le incursioni saracene. In genere queste manifestazioni folkloriche sono caratterizzate da alcuni elementi che ricorrono: la presenza delle spade, la presenza di un personaggio "cattivo" chiamato moro, la narrazione che si basa sulla cacciata di un essere che incarna la brutta stagione. Dopo la messa, la banda musicale accompagna il gruppo di spadonari sul piazzale della chiesa, dove si esibiranno in danze virtuose con il lancio delle spade. La stretta connessione degli spadonari con la religiosità popolare, ha indotto gli studiosi ad ipotizzare che queste figure abbiano operato all'interno del teatro sacro popolare. Il legame con il martirio dei santi avvicina ai saraceni che, secondo la storia avrebbero ucciso molti cristiani. Giaglione e Venaus sono gli unici paesi in cui la tradizione degli spadonari non ha subito interruzioni e rimaneggiamenti. I loro costumi sono autentici e tramandati da generazioni nell'ambito della stessa famiglia. Le danze sono comuni a un'area alpina vasta, fino ai Pirenei, ricordano cerimonie precristiane di propiziazione per la fecondità primaverile. Per la festa di San Vincenzo, ricorre un motivo simbolico che è quello del *branc*, una struttura alta due metri e coperta di fiori e pane, portata in equilibrio in testa da una donna, attorniata da altre donne priore che seguono la processione aperta dagli spadonari. In Valle di Susa il *branc* è presente anche durante altre feste come a Meana, Chiomonte, Ramats, senza avere come contorno il ballo con le spade. Nel *branc*, ci sono i simboli della rigenerazione della natura, ma anche dell'uomo che si libera, ed entra a far parte delle tradizioni contadine, conservando intatto l'aspetto pagano. Infatti durante le funzioni religiose il *branc*, non entra in chiesa o nella cappella di San Costanzo come a Meana.

Le riunioni del Comitato a Condove segnano un po' di stanca.

Il giro di giovani che si era creato fa fatica a reggere la pesantezza dei controlli. Escono dalle birrerie e vengono fermati. Si appartano con la morosa e vengono perquisiti. Espongono sull'auto un adesivo No Tav e vengono colpevolizzati. "Quell'anno lì, tutto dove andavamo" - ricordano - "alle prove di teatro, in cantoria, con i parenti, conoscenti, ci prendevano in giro: ecco qui i bombaroli.

Le prime volte sono battute, dieci, diventa una preoccupazione, di più, diventa una etichetta. Le indagini a volte partono anche dalle

voci, dalle leggende metropolitane. A forza di scherzare... Ci fermavano in continuazione, non potevamo più fermarci in macchina con la morosa da nessuna parte. Il Tg3 continuamente parlava delle "frange estreme" giovanili dei comitati, e chi erano questi giovani? Noi.

Alla lunga diventava pesante, non ci divertivamo più. Avevamo anche paura di un gesto provocatorio, ti fermano, ti buttano in macchina qualcosa... Bastava una cosa del genere che non avevi più tempo di interessarti al Tav. Fra di noi ne parlavamo. Una volta ho detto ad un amico: guarda se mi succede qualcosa in macchina, i freni che non frenano, non credere all'incidente. Con mio fratello con gli altri amici, cercavamo di essere sempre in contatto, di girare soli il meno possibile". Un brutto clima. Non era passato tanto tempo da quando le riunioni erano cacciarone, gente che entrava e usciva, piena di idee, di battute, di risate, come quando è arrivata dalla Telecom una lettera, indirizzata proprio al Comitato contro l'alta velocità. "Oggetto: Avvisi pubblicitari su impianti stradali". Nel testo, l'ingegner Giorgis, firmatario della missiva, rilevava che l'azienda da tempo aveva trovato sulla facciata delle cabine telefoniche degli adesivi appiccicati, diffidava il Comitato da voler continuare tale opera, in caso contrario, precisava che avrebbe addebitato l'intervento di manutenzione agli oppositori al Tav.

Immediatamente partiva una raccomandata dallo studio legale dell'avvocato Massimo Molinero il quale, ancora una volta, aveva dato il meglio: "...In primo luogo, il Comitato non può che accogliere con favore gli interventi di pulizia delle cabine telefoniche stradali, della Valle di Susa e della Stazione di Torino Porta Nuova, infatti, le condizioni igieniche di tali impianti sono spesso scandalose e questo non costituisce certo una buona pubblicità per l'Azienda telefonica.

Si augura anzi, che gli interventi vengano estesi anche alla manutenzione delle apparecchiature installate, anch'essa sovente precaria. Viceversa, il Comitato mi incarica di riferirLe che non può accettare la scortese diffida-intimata, a prescindere dalla sua assoluta irrilevanza ed utilità sul piano giuridico, infatti come potrà farsi spiegare dal Suo competente Ufficio Legale dopo il Medio Evo, il Nazismo, lo Stalinismo e le altre esperienze totalitarie, è da tempo che non sono ritenute accettabili, nel mondo civile, forme di responsabilità collettiva a carico di gruppi organizzati, per il solo fatto di professare talune opinioni. Va da sé che ogni azione produttiva di danni deve essere risarcita da parte dei suoi autori, ma è altrettanto vero che la responsabilità deve essere puntualmente provata. Mi rendo conto, certa-

mente, che la questione dei costi degli interventi di pulizia può costituire un problema per la Sua azienda; comprendo anche, tuttavia, che Lei non sia affatto al corrente dei problemi sollevati dalla possibile costruzione di una linea ferroviaria ad Alta Velocità in Valle di Susa. A prescindere dai costi ambientali, la cui spaventosa entità non è neppure raffigurabile, si stima, fra l'altro, che circa 5000 unità abitative situate nei pressi della linea in progetto subirebbe un deprezzamento del loro valore di circa il 40 per cento, quando non dovrebbero essere, addirittura abbandonate. Neppure per tali danni, come per le Sue cabine telefoniche, come vede, sarà possibile un risarcimento. Come può immaginare, di fronte a problemi di tale ordine di grandezza, l'ultima cosa di cui il Comitato può occuparsi è la questione delle affissioni che taluno può aver fatto sulle cabine. Vorrà cortesemente inviare al Comitato le Sue scuse, e così sarà ritenuto concluso lo spiacevole incidente. Distinti Saluti" (18 settembre 1996).

Questa volta è esplosivo. Un salto di qualità? È quello che si chiedono gli inquirenti, i giornali, la gente... Ancora a Giaglione, martedì 18 marzo, poco prima di mezzanotte, una carica di dinamite fa saltare la centrale elettrica dell'autostrada. Nessuna rivendicazione, è l'ottavo attentato, i giornali parlano di "professionisti della strategia della tensione". L'esplosione è stata così violenta da scardinare la porta metallica.

A fine mese, il 27 marzo, quattro Comuni della valle sono andati a votare. Alida Benetto, dopo aver perso il seggio in parlamento, perde anche la carica di sindaco. Anche Romano Perino non viene rieletto e per soli 17 voti passa la mano a Favro. Tempo di caccia grossa: riappare il puma, ripartono a binocolare i guardiacaccia della Provincia, confermano: "Davvero, guardando come stava accucciato sembrava il felino". Era un gatto. In tre giorni questa volta si chiude l'argomento. A maggio ancora due attentati a Mompantero, colpiti un ripetitore, oscurate le tivù di Mediaset, e una trivella pronta a fare i sondaggi. Nessuna rivendicazione (21 maggio).

La grana adesso è passata al neo sindaco.

L'onorevole Luigi Massa, Pds, esce allo scoperto in una intervista rilasciata a *Luna Nuova* l'8 aprile, su alcune cose che non riesce proprio a digerire: prima di tutte, il No ad oltranza sostenuto con forza dal presidente Frigieri. "Non è mio compito dare giudizi. Voglio tuttavia dire che è finito il tempo della buona onesta amministrazione, o si governano i processi o si è travolti da essi. E con il solo no, ripetuto centinaia di volte, non si governa un bel nulla, al massimo si soprav-

vive, si galleggia. La nostra valle questo non se lo può permettere. Confesso di provare un po' di fastidio nei confronti delle rituali litanie ripetute contro ogni progetto di miglioramento dei collegamenti ferroviari tra Francia e Italia". L'onorevole non vede male il progetto proposto dalla Federpiemonte. "In passato" - prosegue - "l'ipotesi del sistema ad alta velocità è stato un colossale *bluff* ed ha rappresentato l'occasione per organizzare i grandi affari della prima repubblica. Contro questi affari e l'ineluttabilità di un'opera dimostrata sbagliata si sono schierati in molti, dai comitati locali agli ambientalisti. Ma ci siamo già dimenticati dell'azione costante di un manipolo di pidiessini della Valle di Susa, che hanno saputo spostare le posizioni del più grande partito della sinistra? E il lavoro di alcuni deputati, tra cui chi parla, fatto in parlamento per far comprendere le nostre ragioni?". Massa ricorda poi i risultati della commissione parlamentare con Burlando, quando il governo si era chiesto "...se il progetto Tav, così com'era stato pensato, era compatibile con le esigenze di spostare grandi quantità di merci dalla gomma alla rotaia, con quelle dell'ambiente. La risposta è stata no, più chiaro di così". Per tutte queste ragioni, Massa spiega, non è possibile continuare a dire No ad oltranza. C'è bisogno di un comitato di pilotaggio, in caso contrario c'è il rischio di "rappresentare la caricatura di quei giapponesi che vent'anni dopo Hiroshima pensano ancora di essere in guerra". Questa volta l'idea non è da Studio Armando Testa. Non vengono sostituiti i *logo* con i giapponesi. Si tengono gli indiani.

Rispondono i Comitati ambientalisti, Habitat, e le sezioni valsusine di Legambiente, Pro Natura, Wwf, i quali riprendono il passaggio dell'intervista a proposito della proposta pedaggio. "Eviti l'onorevole Massa di fare il pilota di qualsivoglia comitato di pilotaggio, che rappresenterebbe l'esatto contrario interesse perfino della maggioranza dei suoi elettori valsusini. L'onorevole ammette di non essere un tecnico, bene, secondo il nostro modesto parere non farebbe male a verificare con i tecnici le proposte che sostiene, a meno che conosca il progetto molto più da vicino di ciò che dichiara nell'intervista". Risponde, ovviamente, anche la Giunta della Comunità montana ricordando all'onorevole Massa che "sale in cattedra e pontifica", le decine di assemblee pubbliche, manifestazioni, dibattiti, il lungo lavoro. "...Con un pizzico di orgoglio riteniamo che sul tema Tav siamo attrezzati per far a meno di molti maestri, ci basta il consenso delle popolazioni ed il conforto dell'unità dei sindaci e delle amministrazioni". Vengono poi ricordate le promesse di coinvolgimento dell'Ente, la

latitanza della Regione, la mancanza di risposte del Ministro Burlando, le promesse del sottosegretario Soriero ecc. ecc. la storia è ormai lunga. “Per quanto concerne l’infelice paragone con l’episodio dei giapponesi, c’è una sostanziale differenza con noi; loro erano lontano dalle città dove ormai si stava lavorando alla ricostruzione, noi invece siamo presenti sul territorio per tentare di salvaguardare quello che riteniamo essere il bene più importante. Sappiamo da tempo (continua la lettera) che la guerra con le armi è finita, i sindaci da più di cinquant’anni, ogni 25 aprile, commemorano la ricorrenza, ma ci stiamo attrezzando per combattere una battaglia con gli strumenti che la democrazia ci mette a disposizione”.

Aprile: festa della Liberazione. Tornano gli indiani da tutte le parti, con la prima edizione del Valsusa Fimfestival, concorso cinematografico sui temi della memoria storica e della salvaguardia dell’ambiente. Difesa del territorio. Un patto tra i giovani *filmmaker* e i “giovani” dell’Anpi, subito individuati dai giornali come i Davide, contro i nuovi Golia, che cercano di imporre scelte, piegare volontà, sottrarre vivibilità ad unico favore di interessi esterni. Tema fisso per uno dei concorsi: la velocità. Primo giorno di proiezioni dei filmati, venerdì 25 aprile, la sala cinematografica di Condove gremita, tra il pubblico alcuni carabinieri, in borghese e non, venuti a controllare la pericolosità della manifestazione. In Valle di Susa non si possono nominare: i treni, le traversine, la velocità, l’alta velocità, e neppure i capi stazione che subito si è sospetti. Il giorno dopo viene proiettato un filmato sulla Resistenza, alla Scuola Media di Bussoleno: due partigiani intervengono per spiegare il video. Anche in questo caso i carabinieri si presentano al preside per avere informazioni. In Valle di Susa non si possono nominare: i treni, le traversine, la velocità, l’alta velocità, i capi stazione, la resistenza, l’Anpi, i partigiani, le scuole, gli studenti ecc. ecc. la lista si allunga sempre di più. Ma il cinema rimane strapieno, gli autori ogni anno aumentano, gli eventi collaterali si allungano, i paesi che aderiscono triplicano, il festival decolla.

Nicoletta Dosio insegna al liceo di Bussoleno, ricorda: “La mia scuola, in collaborazione con il festival aveva organizzato un’assemblea al salone don Bunino dal titolo: ‘Velocità-lentezza’, fra i partecipanti ai lavori, l’assessore Giuliano della Provincia, lo studioso Pianciola e altri, ad un certo punto tra studenti e genitori avevo notato due carabinieri in borghese, facilmente riconoscibili perché erano gli stessi che giravano comunemente in divisa per i paesi della valle.

Avevamo chiesto loro di uscire e, al loro rifiuto, il preside aveva chia-

mato i carabinieri, cioè il capitano di Susa, che era stato costretto a venire e a portarseli via”.

Prima edizione, dedicata a Paolo Gobetti, figlio di Piero e di Ada Marchesini Gobetti. Paolo dopo essere stato partigiano in valle, ha fondato l'Archivio cinematografico della Resistenza ed ha voluto essere sepolto a Champlas du Col, vicino a Sestriere. Ada, ha partecipato, con il figlio, alla guerriglia partigiana, anche come mediatrice fra i gruppi garibaldini e quelli di Giulio Bolaffi entrati a far parte delle formazioni di “Giustizia e Libertà”; poteva contare sul fatto di conoscere bene la Valle di Susa, anche perché aveva trascorso i periodi di vacanza a Meana dove si incontrava con il filosofo Benedetto Croce. Forse se dopo la guerra, proprio lui Croce, non avesse confessato all'amica Ada Gobetti, di non aver compreso il fenomeno della Resistenza nel nord Italia, Ada non avrebbe mai scritto quel *Diario Partigiano* tradotto in molte lingue, anche in giapponese. Nel libro la Valle di Susa è raccontata attraverso la ferrovia, i paesi: “...Ieri, tra Meana e Bussoleno, han fermato il treno e hanno esaminato le carte di tutti. Per Paolo viaggiare è pericoloso...” (3 ottobre 1943).

Ricorda il periodo della guerra anche un importante pittore, Francesco Tabusso: “Sfollammo qui, durante la guerra, quando Torino veniva bombardata. Io ho avuto la possibilità di vivere sereno a Rubiana e Condove, di descrivere con la pittura le stagioni, la gente, le margarie del Colombardo. Amo andare per i boschi a funghi, mangiare le insalate e le erbe selvatiche”. Tabusso, è un uomo ostinato che fin da bambino ha deciso di voler fare il pittore. Allievo prediletto di Felice Casorati, fa parte di un gruppo di artisti che hanno avuto una grande influenza culturale a Torino, fra i suoi amici Chessa, Soffiantini e naturalmente anche Tino Aime. Francesco Tabusso, soprattutto d'estate, ama camminare per i sentieri di Rubiana, ama dipingere la natura così come si fissa in mente e la ricorda, fantasticandoci sopra: famose sono le sue opere sulle favole: “Sopra Pratobotrile vicino a Laietto” - ricorda Tabusso - “ci sono alberi così grandi che ci si può entrare dentro, li dipingo ed inizia una nuova storia. Vorrei che la valle rimanesse con le caratteristiche di genuinità tipiche di questi luoghi, che non venisse sconvolta da progetti troppo audaci, che rimanesse un luogo di pace, dove la gente si senta protetta come lo fui io un tempo”.

A Rubiana, in aprile '97, viene messo a punto un progetto, fortemente voluto dal Comitato del Colle del Lys, approvato dalla Comunità europea, appoggiato dalla Provincia e dalla Comunità montana: il ripristino

dei vecchi sentieri che i partigiani usavano per salire al colle, riadattarli con aree attrezzate e bacheche informative. Un altro progetto è quello dell'Ecomuseo, un museo all'aperto a cavallo con la valle di Lanzo. Il dottor Aldo Miletto conferma l'interesse della Provincia: "la rivalutazione delle varie realtà locali in particolare per la valorizzazione dei luoghi dove i partigiani combatterono le loro battaglie".

Il 30 maggio compare su *Luna Nuova* il cambio di guardia, Paolo Bugnone lascia, subentra Tiziano Picco (Sono in molti a festeggiare) *Dialogo in Valle* compie 25 anni, il giornale ha ricevuto l'anno precedente il 24 maggio, a Sarteano in provincia di Siena, il premio Penne Pulite, premio che ogni anno viene dato ad una testata giornalistica distintasi per la professionalità e l'impegno civile. Si legge dalla motivazione: "Mensile inedito anche dal punto di vista grafico.

Rappresenta la voce dei cattolici che vogliono aprirsi ai temi del dialogo, della solidarietà, dell'attenzione all'ambiente. Prefigura un'Italia diversa". *La Valsusa* compie cento anni. Fondata nel 1907, continua l'opera iniziata dal *Rocciamelone*, per volere del vescovo di Susa Edoardo Rosaz e per rispondere al programma sociale di Papa Leone XIII, che voleva contrastare l'influenza della stampa laica, definita fomentatrice di: "idee corruttrici dei costumi e della vita sociale". Dal 1978, direttore del giornale della diocesi è don Ettore De Faveri: "Io vorrei che mi si chiedesse innanzitutto di fare un buon prodotto e guai a noi se fossimo solo un giornale per cattolici".

I giornali in tutta la storia dell'alta velocità hanno avuto un ruolo fondamentale, quelli locali si sono distinti per la loro puntuale informazione. Non è un caso che Antonio Ferrentino nel convegno promosso dai Verdi il 16 febbraio del 2002 sul diritto dell'informazione dirà: "Queste testate hanno quotidianamente accompagnato questo processo, hanno dato spazio a tutti, hanno dato spazio ai rappresentanti nelle istituzioni, nelle associazioni, ai singoli cittadini. È un aspetto importante, queste testate hanno dato, tante volte da sole, la possibilità di espressione ad un territorio su un aspetto della vita democratica di questo Paese. Perché il problema non è il No Tav o il Sì Tav.

Il problema è se un territorio può, su un intervento così importante, essere sentito, ascoltato. In dieci anni migliaia di articoli, lettere, interviste, documenti sono entrate in migliaia, decine di migliaia di case, il grazie dunque riconoscente a questi giornali".

Ogni tanto qualche buona notizia i giornali la portano, il Consiglio di Stato francese, la più alta giurisdizione amministrativa della Francia, ha dato ragione agli oppositori del Superphenix, annullando il decreto

del 1 luglio 1994 che autorizzava il riavviamento della centrale nucleare. È un altro segnale, come quello dell'elettrodotto, che qualche volta le battaglie si possono vincere.

Sempre dai giornali, è possibile seguire la telenovela del colpo alle poste. Sono della Valle di Susa i due "postini d'oro", la notizia ha trovato grande spazio sulla stampa nazionale che ha seguito tutta la vicenda. Sempre in valle, viene scoperto niente meno che il tesoro dei Faraoni è venduto via Internet da Condove (Sarà l'acqua).

Non è possibile invece seguire sui giornali nazionali il lungo lavoro che continuano a fare i sindaci nel Coordinamento Nazionale contro l'alta velocità, semplicemente perché nessuno ne parla. Il 17 aprile '97 si sono dati appuntamento a Roma, davanti al Ministero dei Trasporti, dove era in corso una riunione fra le ferrovie, la società Tav, il direttore generale della Commissione V.I.A e i sindaci delle città capoluogo, dimenticando completamente di invitare il Coordinamento che unisce, non a caso, tanti piccoli comuni che stanno nel mezzo, fra una città e l'altra. Nuovo grande episodio di democrazia. "L'iniziativa concorre ad aggravare" - fanno sapere i sindaci in un comunicato - "il distacco tra i Comuni già pesantemente gravati da servitù di interesse sovramunicipale e il Ministero dei Trasporti". I principi dell'autonomia e della sussidiarietà, contenuti nella Carta Europea delle Autonomie locali e recepita con la legge 439/89 vengono avvertiti come ostacoli da recidere in nome di un efficientismo che non si ferma davanti a nulla.

Neppure i dirigenti di Alpetunnel sono smaniosi di confrontarsi con le realtà locali della Valle di Susa. Il 25 giugno a Roma, viene organizzato un convegno sulla linea Torino-Lione, e rese pubbliche le prime valutazioni geologiche e finanziarie. Non è un caso che lo si faccia a Roma, che notoriamente non è dietro l'angolo, e anche questa volta senza invitare nessuno.

Il Comitato, da parte sua, continua ad organizzare assemblee. È un'uscita pubblica che significa tante cose prima di tutto: non abbiamo paura del clima di intimidazione che aleggia per la valle. Si torna a volantinare, a preparare la serata di Avigliana, martedì 5 giugno al cinema Corso. Il professor Claudio Scavia, aderente ad Habitat e consulente del Comitato, prende in considerazione il piano proposto dalla Federpiemonte e boccia i quattro binari sotterranei. Giorno, interviene, molto perplesso sul progetto che prevede uno scavo in galleria vicino alla Dora. Il professor Gianfranco Chiocchia, ricorda le vicissitudini con i mancati incontri con la Regione. "Da dicembre non siamo più stati convocati". Frigieri attende ancora una risposta del

ministro Burlando, il quale si era impegnato a visitare i luoghi della futura devastazione. Alla serata è presente anche il consigliere regionale Pasquale Cavaliere. "Grazie a lui" - spiega Luciano Frigieri - "abbiamo avuto la possibilità di avere molte informazioni che diversamente non avevamo, mi mandava i fax, mi segnalava gli articoli. Una presenza importante, in Regione una spina nel fianco".

I sondaggi continuano. Sondaggi a Chianocco, per evitare grane, Alpetunnel fa sapere al presidente della Comunità montana di aver trovato una nuova ubicazione sul territorio. "In effetti il sito originario andava ad occupare un incrocio stradale" scrivono, per questo motivo ne hanno trovato un altro. La scelta è caduta su un'area di proprietà dell'Istituto Diocesano, con il quale, la società Ismes ha provveduto a stipulare un contratto di affitto. Gli scriventi fanno sapere che in relazione all'accordo raggiunto con i proprietari, è stato superato il decreto prefettizio (Amen).

Al presidente della Comunità montana è giunta la fattura dell'avvocato Massimo Molinero, per il ricorso prefettizio al Tar. "...Conformemente all'impegno assunto, Le confermo che la mia prestazione è assolutamente gratuita, come potrà riscontrare dai documenti allegati. Sono a richiedere esclusivamente il rimborso delle spese vive sostenute, che ammontano a lire 1.009.560, di cui lire 980.000 per i soli bolli sul ricorso introduttivo e 29.560 costo notifica ricorso" (26 maggio 1997). Esiste, ovviamente, un tariffario per gli onorari degli avvocati che, per cause di quel genere, prevede parcelle che possono oscillare tra i 5 ed i 6 milioni, attenendosi, non dico ai valori massimi, ma a quelli medio-bassi, ma di tutto ciò Massimo non si curava. Così erano gli accordi, così lo sono per tutti i tecnici, docenti universitari, professori del Politecnico, ambientalisti ecc. ecc. Da anni alla Comunità montana, viene dato gratuitamente il sostegno di studiosi e professionisti, ognuno, per la propria competenza. Continua il lavoro incessante di documentazione e informazione.

Scriva Barbara Debernardi: "A costo di risultare noiosa, voglio tornare con l'ennesima lettera sul tema dell'Alta Velocità. E questa volta non solo per le allarmanti notizie che ci giungono dai vertici della politica italiana, ma anche per i commenti che leggo sul "mio" giornale ("mio" a causa di ideali condivisi e non certo per ragioni di proprietà!). Su *La Valsusa* di giovedì scorso leggo che anche Claudio Burlando, ministro dei trasporti, dà per scontata e già avvenuta la decisione di collegare l'Italia all'Alta Velocità europea, creando il tratto Torino-Lione". Continua la lettera "...forse poco realisticamente

sogno ancora i massimi sistemi e credo ancora di vivere in un paese libero, in cui non il dissenso di un singolo individuo, ma di intere comunità, venga tenuto nel giusto valore. In cui gli eletti tengano conto delle preoccupazioni e dei disagi espressi dagli elettori. In cui quando sono in ballo la qualità della vita e lo stesso futuro di grandi o piccoli territori, valga ancora la buona creanza di consultare gli abitanti prima di dare il via a grandi progetti e non già dopo, quando appunto non si può più decidere il se fare, ma soltanto più, meschinamente, il come fare. Ben consapevoli che in tale prospettiva sono assai miseri i margini di manovra: a meno che la Valle di Susa sappia improvvisamente dilatare i propri spazi, raddoppiare di ampiezza, far sparire i paesi, forse interrare la Dora e rendersi così capace di accogliere al suo interno un'ulteriore infrastruttura...". In caso contrario la valle soccomberà, morirà.

È un grido di denuncia contro la pena di morte.

Paul Rougeau è un uomo di trentacinque anni, le sue radici sono miste, nere, indiane, francesi, ha la pelle scura, è mussulmano, è povero. È nato negli Stati Uniti d'America. La sua è una storia comune a molti altri ragazzi delle periferie metropolitane, il padre si ubriacava e picchiava la moglie e i figli. Storie di degrado. Un giorno Paul entrò con il fratello maggiore in un *night-club*, il proprietario doveva restituirgli una somma di denaro. Scoppiò una lite, una sparatoria, due uomini rimasero uccisi, un poliziotto e suo fratello. Paul venne incriminato per la morte del poliziotto. Entra in carcere che ha vent'anni, è analfabeta. Sono ormai 15 anni che Paul vive nel braccio della morte nel Texas, attende che lo Stato ponga fine alla sua esistenza. La sua vita quotidiana continua a essere piena di angherie e umiliazioni.

Nelle celle la temperatura è di 38 gradi e solo verso le prime ore del mattino riesce a dormire, quando giunge un po' di fresco. Il rancio gli viene consegnato alle tre di notte, senza nessun motivo per quest'orario così sballato. Prima di uscire dalla cella deve spogliarsi completamente e lasciarsi palpare le parti intime come forma di ispezione. L'assistenza sanitaria non esiste, l'amministrazione carceraria applica il buon senso, inutile spendere soldi in medicine per curare chi prima o poi verrà ucciso. Niente giornali, niente libri dall'esterno, nessuna socialità. Ormai il suo iter giudiziario è alla fine e Paul sta attendendo di essere ucciso con una iniezione di *sodium thiopental*.

Un giorno dopo l'altro, si avanza, si procede nel reparto, verso la cella più vicina al luogo dell'esecuzione, la stanza dove lo Stato decreterà

la morte. Legalizzata, ben organizzata. Sono in molti ad aver urlato, ad aver alzato la voce, in molti si sono uniti ai cappellani delle carceri, ai sacerdoti, ai laici, agli intellettuali, ai missionari, alle suore, alla gente comune, in molti a non aver accettato quell'articolo nel Nuovo Catechismo che giustificava il ricorso alla pena di morte, anche se in casi estremi. Cinque anni dopo, con la lettera apostolica *Laetamur magnopere* del 15 agosto 1997, Giovanni Paolo II ha promulgato l'edizione latina del Catechismo della chiesa cattolica. Contiene, rispetto all'edizione francese del '92 e a tutte quelle che ne sono derivate nelle altre lingue, un centinaio di modifiche a livello di contenuti, tra le quali risalta, perché significativa e annunciata, quella che, relativamente alla pena di morte, recepisce le posizioni espresse nell'*Evangelium vitae*.

Per la Chiesa locale, la Chiesa di strada, la Chiesa viva, impegnata, è un sospiro di sollievo. A frenare gli entusiasmi ci pensa il cardinale Ratzinger che precisa il 9 settembre in un incontro con la stampa: "Riguardo alla pena di morte il nuovo testo non dice categoricamente che non è ammissibile, ma pone tali condizioni che è praticamente impossibile averle insieme". Il vecchio testo invitava i legislatori a "limitarsi" ai mezzi incruenti, quando siano "sufficienti". Il testo definitivo riporta quell'affermazione e la rafforza così: "Oggi infatti, a seguito delle possibilità di cui lo Stato dispone per reprimere efficacemente il crimine rendendo inoffensivo colui che l'ha commesso, senza togliergli definitivamente la possibilità di redimersi, i casi di assoluta necessità di soppressione del reo sono ormai molto rari, se non addirittura praticamente inesistenti".

Angelo Lopez è un infermiere, vive a contatto con persone condannate dalla malattia. Un giorno dopo l'altro è un passo in avanti, verso l'ultima stanza. Alcuni hanno molto tempo per prepararsi, per dare una dignità anche a questa esperienza. "È il concetto di buco nero che c'è, a questo si avvicinano i viventi. Noi che rimaniamo con la morte delle persone a cui siamo vicini, siamo costretti a mettere la testa in questo buco nero, a guardarci, a pensarci. Di solito lo guardiamo da lontano attraverso concetti o esperienze diverse, per sofferenza o dolore. Quando c'è un pericolo di morte, o un evento di morte, una morte avvenuta, noi mettiamo la testa dentro questo buco nero di grossissimo mistero, di grossissima separazione perché non c'è più vita.

Uso questa espressione di buco nero perché porta in sé il buio, tutto quello che potrebbe essere accostato all'idea di buio, di nero, di assenza, di privazione. Anche di mistero perché chissà cosa c'è lì.

Io personalmente non vivo la fede: conosco il ruolo della religione cattolica in cui ci sono spiegazioni più o meno consolatorie che cercano di dare un senso a questo mistero ma che io personalmente non vivo. Spesso la fede può essere un modo per dare un senso a questo mistero, a questo buco nero che si apre all'interno delle nostre vite. È difficilissimo pensare alla propria morte. Immagino che vi siano dei credo estremamente forti di impedimento, di ostacolo, per andare a pensare e a soffermarsi su che paura, che emozione si scoprono in noi pensando alla nostra morte. È difficile consapevolizzarla

Paradossalmente cercare la morte negli altri è standardizzarla per alleggerire questo peso che è di precarietà della nostra vita, di non sicurezza, di non mortalità”.

“Piangeremo la perdita di altre persone. Ma piangeremo anche la perdita dei nostri Sé (...). Perché i cambiamenti del nostro corpo ci ri-definiscono. Gli eventi della nostra storia personale ci ri-definiscono. Il modo in cui gli altri ci percepiscono ci ri-definisce. E in diversi stadi della nostra vita dovremo abbandonare un'immagine precedente e andare avanti.”

La pena di morte viene data ad una persona, innocente o colpevole che sia, purché ritenuta colpevole in un processo. “Per la Valle di Susa è diverso: non c'è processo e non c'è neppure presunzione di colpevolezza” ricorda Mario Cavargna, “il territorio della valle si è trovato su una traiettoria di interessi economici ed è stata fatta fuori da Grandi Interessi che non hanno certo bisogno di processi farsa per applicare le loro sentenze”.

Finalmente venerdì 27 giugno Alpetunnel presenta anche a Torino (alla Mandria), la prima ipotesi di tracciato; all'incontro presenziato dal prefetto Moscatelli, hanno partecipato i presidenti della Regione e della Provincia, i presidenti della Commissione intergovernativa italiana e francese, Vincigiacchi e Villain, il sindaco di Torino, il presidente del comitato promotore Pininfarina, il presidente della Comunità montana alta valle Bertero e il vice presidente della Comunità montana bassa valle Ferrentino, il sindaco di Susa Bellicardi. Il tracciato proposto inizia all'imbocco di quello che dovrebbe essere il tunnel di base, a Venaus, identificato come uno dei tre capisaldi dell'opera. La val Cenischia spianata, come pure la zona di Vernetto, Chianocco. A Borgone la linea entrerebbe di nuovo in galleria per uscire a Caprie, qui il tracciato continuerebbe in rilevato con viadotti alti sei, sette metri, si ricongiungerà all'attuale linea ad

Alpignano, ultimo caposaldo. Ghigo è soddisfatto, la Bresso osserva che ora le amministrazioni locali avranno una base sulla quale discutere... L'impatto ambientale è fortissimo. I giornali titolano: "I valsusini insorgono". Fra i più arrabbiati è Roberto Barbon, sindaco di Bruzolo il quale è talmente costernato di fronte al progetto da stupirsi che ci sia gente che perde tempo a progettare simili follie. Intanto sono in molti a chiedersi perché c'era solo Bellicardi presente, unico invitato. Forse è stata l'occasione per dire con chiarezza che il Tav non avrebbe fatto una fermata a Susa.

Antonio Ferrentino fa il punto della situazione e si pone alcune domande: "Primo, Burlando aveva cancellato il progetto perché non proponibile in una valle alpina. Secondo, gli amministratori valsusini sono stati in grado di legittimarsi come interlocutori. Terzo, i tecnici proposti dalla Comunità montana hanno sempre messo in difficoltà sul piano tecnico i tecnici presunti professionisti delle varie società. Quarto, è stata raggiunta un'importante coesione tra i soggetti istituzionali, le associazioni, i cittadini...". Ferrentino ripercorre la lunga vicenda, negli ultimi tempi è stato a Padova, il 19 giugno, ad un convegno organizzato dalla Federazione delle industrie venete, dove ha potuto ascoltare Pininfarina ed altri che: "...hanno detto chiaramente con arroganza che il progetto ad alta velocità Lione-Trieste incontra la condivisione di tutti i sindaci delle maggiori città coinvolte e non si può tollerare che i rappresentanti di piccoli centri, come quelli della Valle di Susa, possano fermare un'opera ritenuta strategica". Qualche tempo dopo, presente anche alla Mandria, Antonio Ferrentino ha ascoltato parole diverse: "...l'opera non può essere pensata, progettata e realizzata, senza il consenso e la necessaria concertazione con gli enti locali. Vogliamo sperare che la logica dei grandi numeri (grandi città, grandi investimenti, grandi interessi), non debba necessariamente prevaricare il diritto dell'uomo che vive in territori ritenuti geograficamente marginali a vivere in un contesto ambientale accettabile". Luciano Frigieri commenta: "Mi sembra che domini la confusione, soprattutto nella testa di Alpetunnel, della Regione, dei vari tecnici pagati da loro. Un giorno ci presentano il progetto della Camera di Commercio, un altro quello di Alpetunnel. I sindaci vogliono confrontarsi su ipotesi chiare e credibili, per questo considero questo progetto una nuova provocazione". Tutte le proposte vengono prese in considerazione, anche quella di costruire sei piramidi di Cheope con i materiali di estrazione dal traforo del Moncenisio. Nuovo progetto (per anni niente, poi troppi e tutti insieme),

questo è della Provincia che per collegarsi con il sito di Orbassano, dopo Bussoleno, propone un attraversamento della valle verso Villar Focchiardo, imboccando un traforo sotto le montagne del gruppo Orsiera - Rocciavrè, il tutto per sbucare nella bella Val Sangone. Puntuale giungono le ire di Osvaldo Napoli, sindaco di Giaveno, che invita senza mezzi termini la Provincia ad occuparsi "del rappezzo della propria rete viaria e alla pulizia dei fossi laterali di scorrimento delle acque piovane...Piccole cose che non passeranno alla storia, ma che sono un aiuto concreto alla gente comune...". C'è chi invita a stare con i piedi per terra e chi vuole essere più realista del re. È il caso della neo-giunta di Bussoleno, finalmente un'amministrazione di sinistra. Cosa fa? Dopo mesi che i sindaci tengono duro, inventandosi ogni sorta di iniziative, per mettere i bastoni fra le ruote a chi vuole iniziare i sondaggi, il sindaco Blandino rompe il fronte e autorizza la Consonda a procedere. Della coalizione, in giunta comunale, fa parte anche Rifondazione Comunista che insorge: "..Ciò che non ha fatto la giunta Benetto osa farlo la giunta Blandino, nonostante la ferma opposizione del nostro assessore". Il comunicato ricorda poi al neo - eletto che "al governo del paese non si arriva per grazie divina e che le promesse ai cittadini non sono uno specchietto acchiappavoti, ma un obbligo serio che non si può eludere".

E siamo arrivati al quinto, sesto, progetto di attraversamento in alta velocità della valle. Tra questi anche quello chiamato otto volante, caldeggiato da Massa, liquidato per la palese assurdità in tre minuti nelle riunioni del Comitato tecnico regionale, come ha riferito Frigieri che era presente. Le varie lobby politiche ed economiche sono scatenate per accaparrarsi pezzi di territorio. Pro Natura chiede un confronto tecnico per sgombrare il campo dalle manipolazioni in corso.

Fine luglio 1997, i primi cantieri Roma-Napoli stanno per partire e la Torino-Milano è stata finanziata ma il ministro all'ambiente, il verde Edo Ronchi, chiede improvvisamente di rivedere i tracciati Torino-Milano-Venezia e pensa ad un quadruplicamento per le tratte a maggior traffico merci. Ronchi, davanti alla commissione trasporti della Camera, fa presente come sulla linea Torino-Venezia, l'impatto sia elevatissimo a fronte di una mancata dimostrazione della fattibilità economica e finanziaria dell'opera. "La verifica del progetto" - scrive il ministro nella relazione - "ha evidenziato come la realizzazione delle nuove linee non sia accompagnata da un disegno strategico capace di sviluppare un più equilibrato sistema di trasporti e una migliore compatibilità ambientale". Il genovese, pidissino, ministro Burlando fa

sapere invece che vuole cancellare la Torino - Lione in cambio di un treno veloce da Marsiglia a Genova. I giornali riempiono articoli su questa nuova prospettiva, ma forse è una leggenda metropolitana solo per far agitare un po' il torinese Pininfarina. Contro Ronchi insorgono tutti. Plaudono i Comitati contro l'opera, Pro Natura e la Coldiretti. Nel gran calderone fa sentire la sua voce anche l'amministratore delegato delle ferrovie Cimoli, il quale evidentemente si è fatto due conti e li rende pubblici: l'alleanza con i privati nella Tav va rivista, perché i privati ne trarrebbero solo guadagni e nessun rischio.

Agosto, tempo di vacanze. La valle, soprattutto la parte alta, è presa d'assalto dal turismo di massa. Vecchi borghi, tanto amati nei quadri di Tino Aime, cadono uno dopo l'altro sotto il flagello della ristrutturazione. Non esistono regole, piani organici. Pro Natura, quindici anni fa aveva organizzato una mostra: "Architettura rurale: un patrimonio di cultura da salvare". "Quasi nulla di quello che era stato segnalato ha avuto interventi appena accettabili", ricorda Mario Cavargna. Eppure il patrimonio architettonico meritava attenzione: dalle splendide case di Val Thuras, le più complesse architetture in legno delle Alpi Occidentali, all'antico abitato di Cels: legna da ardere. "Con pochi accorgimenti poteva diventare un patrimonio culturale ed economico importante, invece si è distrutto tutto. Bisogna far scendere la cultura del recupero fra la gente" - spiega Cavargna - "dimostrare con i dati che un intervento con materiali e tecniche tradizionali può recuperare muri e strutture con costi inferiori ai rifacimenti in cemento e con risultati abitativi eccellenti". Eppure, nei disegni, nei quadri dell'artista cuneese che ha deciso di vivere a Gravere, le case, i luoghi più nascosti della valle, assumono un significato alto, poetico, da opera d'arte. Si distrugge, si cambia la geografia della valle, ma si vanno a cercare le opere di Aime capaci di parlare al cuore. Così scrive Mario Rigoni Stern, amico dell'artista "Nell'arco delle Alpi, nell'uno e nell'altro versante, in qualche valle non raggiunta dal turismo, perché discosta e non appetibile ai cittadini e quasi del tutto abbandonata dagli abitanti, sono rimasti degli uomini a testimoniare, ma anche a custodire una antica civiltà. Sono la retroguardia in questa ritirata di valori civili, ma come in tutte le ritirate la retroguardia è quella che salva. In molti casi questi uomini sono poeti e artisti, ed è giusto che sia così poiché sempre e ancora loro sono quelli che portano il lume. E oggi poi, siamo in un momento della storia in cui occorre frenare un presunto progresso che non pone limiti alla totale distruzione del pianeta. La neve di Tino Aime copre pieto-

samente il lavoro di generazioni, amore, sofferenze, piccoli cimiteri. Ma non è tragica; una antica e saggia pace viene dalle sue pitture perché tutto quello che è stato può ritornare”.

Durante le vacanze, Carlo Gottero per la Coldiretti e Adriando Serafino, funzionario sindacale Cisl, si devono essere riposati, perché partono alto e ben decisi a smascherare gli intrighi della Regione sul famoso comitato tecnico, che si doveva riunire, ma poi non si riunisce e ancora salta, e di nuovo non se ne fa niente. Nell'attesa di riunirsi, tutti affossano il progetto Ronchi, che osa mettere in discussione l'opera. “... continua a stupire” - scrivono Gottero e Serafino - “con quanta facilità la cultura torinese asseconda la realizzazione di grandi opere (tali perché assorbono molti miliardi e giustificate quasi sempre con la frase fatidica del “creano posti di lavoro”) che richiedono sacrifici ai contribuenti, per poi anni dopo ricredersi sull'utilità e redditività delle stesse”. I due, fanno i conti in tasca agli amministratori torinesi per le note vicende degli stadi, come il nuovo “Delle Alpi” che doveva portare alla rinascita e alla riqualificazione dello zona Continassa-Vallette. Concludono la lettera: “Oggi più di ieri siamo consapevoli che l'acquiescenza nei confronti delle grandi opere sia causata da un misto di sofisticati distinguo tra tecnico e politico e da un forte desiderio di quieto vivere verso i grandi potenti. E tuttavia non è poi così scontato che tale atteggiamento di fronte a tanti fiaschi possa perdurare a lungo; potrebbe già cambiare in questa intricata vicenda di alta velocità o alta capacità, com'è oggi ribattezzata”.

Continuano ad essere in molti a pensare che bisogna giocarsela tutta, e vendere cara la pelle. Da ambienti diversi da collocazioni politiche diverse, il chiodo fisso è quello. Ognuno porta la sua esperienza in base alla propria storia, al suo modo di sentire e muoversi, all'appartenenza sociale, non è un caso dunque che Barbara Debernardi, Giovanni Benso e Dario Vota, rendano pubblico sui giornali il decalogo di buon comportamento nei dieci comandamenti (da buoni cattolici, quale altro esempio potevano prendere?). Al primo punto gli scriventi mettono l'importanza dell'informazione. “Per non subire”. Al secondo punto scrivono: “Non tacere. Bisogna continuare a fare il tam tam che negli anni è servito per far passare la contro-informazione”. Terzo: “metti un Tav in prima serata”. È un invito a organizzare nei vari paesi, nelle associazioni, ovunque, assemblee pubbliche, momenti di incontro, per continuare a svolgere l'opera di informazione. Quarto comandamento assoluto: “Non lasciare da soli gli amministratori, i sindaci, potrebbero scoraggiarsi. Dai loro sostegno

e solidarietà, dai loro il nostro incoraggiamento e magari un grazie". Quinto: avere buona memoria; nella storia della valle, l'esperienza autostrada insegna a non fidarsi delle promesse dei politici.

Sesto: "quando le parole non volano via". È un invito esplicito a scrivere, a continuare a inondare i giornali di lettere, commenti, scrivere ai ministri, agli assessori... ovunque far sentire il proprio dissenso.

Settimo: "drizziamo le antenne". Questo punto tocca ancora l'argomento dell'informazione, spesso sbagliata, quando va bene propagandistica. Ottavo: "non sprecare le occasioni. Durante assemblee o manifestazioni. Non restiamocene a casa in pantofole, non diciamoci:

tanto ci sarà già un sacco di gente, usciamo, partecipiamo". Nono

punto: "Non disperare. È vero che le forze motrici del Tav sono potenti e che la nostra sembra una battaglia persa in partenza. Ma non lasciamoci cogliere dalla tentazione di abbandonare il campo".

Dieci e ultimo punto. "Saliamo alla Sacra. O a Celle, o a Giaglione, al Rocciamelone, o su qualunque altra altura dalla quale affacciarci come ad un balcone. Proviamo ad immaginarci com'era in passato, come potrebbe diventare, cosa vorremmo che diventasse quella terra che consideriamo casa nostra, e forse riusciremo ad allungare la lista di questi suggerimenti, senza rinunciare all'impegno, quello messo in atto in prima persona, senza delegare".

Anche Valentino Castellani deve aver fatto delle buone vacanze ed essersi riposato, su *La Stampa* del 7 settembre si lancia contro il Presidente del Consiglio Prodi che in un incontro a Venezia ha voluto rispondere per le rime alle provocazioni di Umberto Bossi. Castellani sottolinea che i problemi non si risolvono con le polemiche, che c'è una effettiva distanza fra Roma (ladrona) e il resto delle città italiane, per non parlare di come si sentono in provincia. Castellani ovviamente fa la sparata per parlare della sua città, una catena di chiusure e di trasferimenti...ma, per rendere corposo il suo discorso, Castellani prende ad esempio: "...quei sindaci di piccoli comuni che si sentono abbandonati, penalizzati. È ancora molto forte il senso dello Stato, ma rischia di sfilacciarsi, c'è la consapevolezza di aver dato molto e di aver ricevuto poco". Come si dice? Faccia di *tolla*?

7° CAPITOLO

1997-98 Tempo da lupi

Frigieri e un gruppo di sindaci sono stati ricevuti in Consiglio provinciale (martedì 16 settembre) e, per la prima volta, hanno potuto spiegare le ragioni del loro dissenso. “Nessuno ci ha spiegato che cosa accadrà se la Tav o la Tac, passerà in valle: chi pagherà la perdita dei valori immobiliari? Nessuno si preoccupa di dirci quale sarà il danno e l’impatto ambientale e quale il rumore se i treni passeranno ogni tre e cinque minuti. Il nostro no rimane assoluto”. È scontro con la presidente Bresso che taglia corto: “siamo stufi del vostro egoismo montagnino”. La stessa operazione i sindaci l’hanno fatta il giorno prima, di fronte alla commissione intergovernativa italo-francese. Il presidente della Comunità montana si augura di essere presto ricevuto anche da Castellani. È un *tour de force* per gli amministratori valsusini, che costringe anche la controparte ad agitarsi, per continuare ad essere visibili e presenti sui giornali. Pininfarina ancora una volta, all’Unione industriale, precisa che l’opera si farà, si farà e si farà. “Per ottenere il consenso della pubblica opinione dobbiamo lavorare sodo e spiegare le ragioni che rendono importante questa linea”. Tutti aspettano comunque il 4 ottobre il vertice di Chambéry.

Barbara Debernardi scrive a *La Valsusa* una lettera dal titolo: “Prendere il treno o perdere la valle?” “...a Chambéry si giocherà l’ennesima partita di quella gara chiamata “Alta Velocità”. E c’è il rischio che sia l’ennesima gara truccata, in cui il vincitore è già stato designato altrove. E di certo quel vincitore non si chiamerà Valle di Susa. Di notizie in merito poco è trapelato: appena un trafiletto su *La Stampa*”. Di geografia umana, scrive Barbara, di paesaggio antropico proprio non si parla. “Che su quel lembo di terra viva e lavori della gente, pare non interessare ai “grandi” impegnati nelle firme. Ai vari Bouvard, Cavagnaro, Robeyrot poco importa della storia minuscola e privata di quelle poche migliaia di abitanti di quella valle che ai loro occhi è solo espressione geografica e logica del guadagno.

C'è qualcuno a cui quella storia minuscola e privata deve invece interessare. E quel qualcuno è proprio l'anonimo abitante della Valle di Susa, perché è la sua, di storia, che è in gioco; perché è la sua di casa, che viene messa a rischio; perché è il suo di futuro, che viene messo in dubbio".

L'ennesimo accordo sottoscritto in Francia dai ministri dei trasporti, italiano e francese, mette l'accento sul trasporto merci, ma in realtà non cambia di molto la sostanza. In una nota che vuol vedere a tutti i costi il bicchiere mezzo pieno, l'onorevole Massa fa sapere che l'incontro ha fatto crescere il peso della valle e tre sono state le affermazioni importanti: la necessità di spostare il traffico dalla strada alla ferrovia, la scelta di valorizzare il trasporto merci e la valutazione dell'impatto ambientale. Massa garantisce, insieme al senatore Fassone, di portare in Parlamento la discussione e l'attenzione ai problemi della valle.

Intanto, per non sbagliarsi, a Bruzolo il 13 settembre era stata organizzata una nuova assemblea nella palestra comunale, per fare il punto della situazione sul progetto che Alpetunnel ha in mente di far calare sul paese. Il clima della serata si era sentito fin dall'inizio dall'intervento del sindaco Roberto Barbon: No totale e incondizionato. Il sindaco è durissimo con i promotori dell'opera, sia per quel che riguarda la forma, sia la sostanza. Parla dei miliardi già spesi e di quelli che si dovrebbero ancora spendere, che, dice, sono probabilmente la chiave del mistero: "Questa follia si spiega solo con gli interessi economici che ci sono dietro". Alla serata sono presenti e intervengono i tecnici Claudio Cancelli, Gianfranco Chiocchia. Il presidente Frigieri chiede rispetto per il fronte del no, e lamenta il contenuto di certi articoli e il comportamento del Tg3 regionale (tanto per cambiare). Poi c'è il solito problema dei rapporti con le istituzioni, gli enti che nonostante le dichiarazioni contrarie sfuggono ad ogni serio confronto. "Addirittura" - ricorda Gottero - "la Coldiretti è stata esclusa dal tavolo delle contrattazioni". Decisioni riguardanti la vita di migliaia di persone si prendono al vertice, senza minimamente preoccuparsi di ascoltare quella che si chiama la base. Nessun rispetto per i cittadini che in ultima analisi sono poi quelli chiamati a cacciare i soldi. Non appare neppure molto chiaro quali siano le sedi di queste decisioni, visto che i sessanta consiglieri regionali non hanno mai discusso seriamente questa grande opera, ricorda Pasquale Cavaliere che ha chiesto più volte inutilmente un consiglio aperto per affrontare il problema. A Bruzolo viene anche esaminata la posizione del ministro Ronchi, il quale pone in dubbio globalmente l'efficacia e la redditività dell'opera alta velocità. Pasquale Cavaliere ricorda che questa posizione ha dato

vita ad un documento e da questo, tutti i deputati piemontesi si sono ufficialmente discostati, come dalla posizione di Ronchi, per sostenere la costruzione della nuova linea ad alta velocità in Valle di Susa. "Ci sono uomini politici" - spiega Cavaliere - "che sostengono alcune cose in valle, e altre a Roma".

Il ministro Ronchi incontra lunedì 20 ottobre a Torino, una delegazione di sindaci valsusini e il presidente della Comunità montana (una settimana prima, il *tour* di salvaguardia della valle, aveva portato i sindaci al consiglio comunale di Torino). Edo Ronchi nella giornata, incontra anche Valentino Castellani e Pininfarina. Ascolta tutti, pone alcuni dubbi: "Devono convincermi che una galleria sotto il Moncenisio di 54 chilometri, la più lunga d'Europa, non abbia conseguenze sull'assetto idrogeologico del territorio, così come mi devono spiegare come si farà a trasportare le merci e i Tir che arriveranno a nord di Torino, fino allo scalo di Orbassano che si trova a sud". Comunque il ministro ricorda che l'ultima parola la dirà il responso atteso per la fine del mese, del gruppo interministeriale incaricato di valutare la fattibilità della linea Lione-Trieste.

A novembre (martedì 4), un nuovo attentato oscura i ripetitori televisivi a Gandoglio, borgata di Borgone, dodici emittenti oscurate, danneggiato un ponte radio dei carabinieri, i giornali scrivono: lavoro di professionisti. Nessuna rivendicazione, del resto solo una settimana prima erano stati trovati alcuni volantini appesi al santuario di San Pancrazio di Vaie, firmati di nuovo i Lupi grigi. Gli autori, fanno sapere che combattono: "di tasca nostra e sulla nostra pelle, per le montagne e per le selve, per i rii, per le campagne per gli agricoltori", in un altro volantino si lamentano un po' perché non c'è stata solidarietà nei confronti delle loro azioni, tuttavia fanno sapere che continueranno per un "dovere impellente" che sentono. Poi, forse, per escludere totalmente la possibilità di essere scambiati per dei devoti, anche perché gira e rigira frequentano le chiese, precisano: "La nostra preghiera è rivolta alle molte divinità arcaiche delle nostre montagne". In un altro foglio con foto di Massa e Frigieri, se la prendono con le banche e i banchieri che "si ingrassano come maiali affamando i nove decimi del mondo".

Erano trascorsi sei mesi dall'ultimo attentato, anche se in realtà a metà settembre, proprio per non far perdere l'abitudine ai botti, una bomba era stata fatta esplodere contro l'abitazione di Jallasse, direttore d'esercizio dell'autofrejus, il quale aveva dichiarato: "non ho nemici". Ancora un botto, il 10 novembre, questa volta lungo i

binari fra Ferriera e Rosta, ma il fuoco non raggiunge la bombola a gas collegata alla miccia, i lupi grigi sono tornati a colpire ma hanno fatto cilecca.

Per tornare ai lupi a quattro zampe, all'inizio degli anni Novanta l'animale è ritornato in Piemonte. La sua storia è stata ricordata da una mostra organizzata dal Wwf, al Lingotto, ottobre '97. Il lupo è sempre messo in relazione ad un fatto negativo, ma al di là degli aspetti simbolici, la paura del lupo aveva anche un aspetto di ordine pratico. L'animale, compiendo delle razzie, alterava l'equilibrio economico delle piccole comunità agricole, entrava in un certo senso in concorrenza alimentare con l'uomo. Dell'ultimo lupo vero apparso in valle, si ha notizia alla fine del 1800 a Villar Focchiardo, in frazione Banda, ucciso a bastonate. Nel 1995 i guardacaccia ne segnalano nuovamente la presenza, ma dopo la storia del puma, sono in pochi a crederci. Bisognerà aspettare fino al 2001, perché da una parte il gelo, le temperature sotto zero, e dall'altra le auto omicide, non riportino i lupi sui giornali. In attesa a Sant'Antonino l'associazione culturale Borgo Sant'Agata, organizza nell'aprile del 1998, una serata per dare un contributo e sfatare l'idea che il lupo sia pericoloso (in valle si fa proprio di tutto). Gli organizzatori precisano in collaborazione con i tecnici del Parco naturale del Gran Bosco di Salbertrand, che il lupo non può essere considerato l'unico autore della morte di molti animali del bosco, caprioli o cervi, vittime spesso dei cani randagi.

Contende ai lupi veri o grigi, le prime pagine dei giornali, anche il gipeto, l'avvoltoio spazzino che si ciba solo di carcasse, un tempo sterminato perché accusato di predare gli agnelli, avvistato nuovamente sui monti, e la lince, apparsa al Moncenisio e di nuovo sui monti di Condove...L'Arca di Noè si è arenata ai piedi del Rocciamelone, a giudicare dalla varietà di animali che si trovano. Per non parlare dei cinghiali. I valsusini amano gli animali, così tanto che nascono perfino Comitati per la conservazione dei cinghiali. A caccia iniziata i cacciatori corrono dietro i cinghiali e il "Comitato" corre dietro i cacciatori. Sulla montagna di Condove (ma sempre lì?), chi va a caccia trova al suo ritorno brutte sorprese, le ruote delle auto tagliate e le targhe sparite. Su un cartello la spiegazione (è passata la linea che bisogna rivendicare sempre tutto). "La caccia al cinghiale è finita. Comincia la caccia al tesoro. Se volete riavere il maltolto dovete andare al Castello del Conte Verde. Firmato il Comitato conservazione cinghiale". Il gruppo, raggiunge a piedi Condove e sporge denuncia.

Il giorno dopo con il chiaro, iniziano le ricerche, dal Conte Verde, a Mocchie, al Lajetto, al castello di San Giorio, su e giù per la montagna, di segnalazione in segnalazione fino al lago Paradiso delle rane: in un sacco di plastica tutte le targhe, insieme a un biglietto: "Siete stati in gamba, malgrado il vostro basso grado di intelletto". Certo che in valle ne succedono di cose strane. Sarà l'acqua.

Per il vino, il 1997 si era rivelata un'annata straordinaria. Una delle migliori del secolo, la buona maturazione dei grappoli ha anticipato la vendemmia. A questo punto saranno famose anche le bottiglie di vino della Valle di Susa, non solo quelle incendiarie. Il vino valsusino ha superato l'ultimo esame per avere il Doc e con la pubblicazione sul Gazzettino Ufficiale, si conclude un lungo iter e le bottiglie potranno fregiarsi del marchio. Il Rosso Valsusa è il 291 ° vino italiano. Il primo passo è fatto ma sono ancora molti i viticoltori che hanno dei problemi di produzione, soprattutto per quanto riguarda il delicato passaggio delle cantine. Nella prima fase non saranno molti quelli che potranno utilizzare il doc, ma la strada è ormai aperta. "Siamo abituati a pedalare in salita" - dice Giancarlo Martina, uno dei produttori che ha seguito tutte le fasi del riconoscimento - "abbiamo degli ottimi allenatori come Parisio, tecnico della Comunità montana, gente che è andata molto al di là di quanto non richiedesse il proprio incarico, prendendo a cuore il nostro progetto e contribuendo in maniera decisiva perché potesse essere realizzato". I produttori pensano di attrezzarsi con un consorzio che tuteli la produzione, perché in tutte le vigne ci sia la piattaforma ampelografica prevista dal disciplinare di produzione. A Gravere si vendemmia e si aspetta il presidente della Repubblica Oscar Luigi Scalfaro venuto ad inaugurare la lapide che ricorda un grande attentato, compiuto dai partigiani, al mitico ponte dell'Arnodera. Era il 29 dicembre del '43. Il Presidente qualche ora prima era stato a Giaveno (medaglia d'argento al valor militare) a visitare il sacrario di Coazze. Giornata speciale, la visita ufficiale di un presidente della Repubblica non va dimenticata. A Giaveno se la sono giocata al lotto. Cabala presidenziale su tutte le ruote: 84 il presidente, 90 la medaglia, 39 la città di Giaveno, 18 la data.

L'altra cerimonia avviene a Villar Focchiardo con la 36° sagra del marrone, quest'anno l'Oscar della castanicoltura viene consegnato a Graziano Borello, presidente dell'Associazione, che da anni guida i produttori alla dura lotta contro il cancro corticale. Sedici quintali di caldarroste offerte al pubblico, sacchi di castagne in vendita, tutti esauriti, bagno di folla. Una settimana, prima della manifestazione era

venuto a monitorare i castagneti il ricercatore del Cnr di Firenze Tullio Turchetti, salvatore dei castagneti valsusini. Turchetti ha potuto fare sul campo i confronti fra i castagneti cresciuti all'ombra del Rocciamelone e quelli seguiti da lui nel Mugello.

Ultima settimana di ottobre la festa delle castagne si trasferisce come sempre a San Giorio, comune che ha saputo ottimizzare la formula: festa dell'Unità con la mangiata della castagne.

Un anno prima, alla festa dell'Unità nazionale a Modena, c'era stato un momento per conoscere il Burlando pensiero sull'alta velocità. Il ministro aveva subito proposto un tavolo di incontro fra i tecnici e i dirigenti della società Tav e Italfer e dall'altra un gruppo di tecnici designati dalle amministrazioni locali coinvolte dall'opera. Gli incontri si erano svolti nella sede del Ministero dei Trasporti in Roma ed erano stati quattro, il primo il 17 settembre '96, l'ultimo il 13 novembre.

Questa volta contrariamente alla tradizione, dalla commissione qualche cosa è stato prodotto. Sulla base delle discussioni e delle informazioni avute i tecnici professori Virginio Bettini, professori Claudio Cancelli e Angelo Tartaglia, i dottori Mario Zambrini e Roberto Galantini e l'ingegner Paolo Rabitti, hanno formulato una serie di valutazioni e analisi che sono state elaborate in una relazione ampia, con tanto di schede tecniche e allegati, presentata in una conferenza stampa, anche se pochi giornali ne avevano parlato. Successivamente la relazione era stata consegnata al ministro, e infine pubblicata dalla casa editrice Universitaria Napoletana Cuen.

Il ministro Claudio Burlando, ai primi di novembre, fa sapere, attraverso una lettera di risposta all'onorevole Massa, che non ci sono alternative al traforo del Moncenisio. Sempre Burlando, in un convegno al Lingotto, lunedì 17 novembre, ribadisce che comunque l'alta velocità va fatta, anche se, subito dopo, ammorbidisce le sue posizioni nei confronti di Rifondazione e Verdi e fa sapere che: "... non metterò il ministro Ronchi con le spalle al muro, e non lo costringerò a dire sì per forza in un duello all'ultimo sangue. Un governo deve saper lavorare in un modo diverso, ma sia chiaro, questo non è un mercanteggiamento politico. Si tratta solo di introdurre dei mutamenti al progetto". A questo proposito aveva ricordato come fosse un fatto importante che la Comunità montana avesse dei tecnici in grado di fornire strumenti per un confronto serio. Presente al convegno anche Erasmo Venosi, portavoce del Coordinamento di tutte le associazioni italiane contro l'alta velocità. Sergio Pininfarina, organizzatore del convegno porta solidarietà alla comunità valsusina, dicendo di capire

l'atteggiamento di chi "con ogni mezzo" vuole difendere il proprio territorio. "Si rende conto di quello che dice?" lo gela subito Frigieri, interrompendolo di fronte all'imbarazzo della platea. Il presidente della Comunità montana va giù duro rimandando al mittente la "comprensione" di Pininfarina, per chi mette le bombe.

Massa fa sapere di aver avviato dei contatti per sollecitare il massimo impegno e attenzione da parte del governo sugli attentati in Valle di Susa. "Dietro di essi" - dice - "mi pare ci siano mani diverse. E mi sembra che la situazione si stia aggravando. Dopo una prima fase di attentati caserecci, come quelli delle *molotov* contro le trivelle, si è passati ad una seconda fase, quella degli attentati contro l'auto - Frejus, che sembrano rispondere a una logica ostile, non più all'alta velocità, ma alla Sitaf". Il giudice Maurizio Laudi ha risposto alle domande dei giornalisti, facendo intuire che "questi terroristi sono locali e che non sembrano ideologicamente di sinistra". Il presidente della Comunità montana, insieme ai sindaci, ai sindacati, al comitato contro l'alta velocità, decidono per una grande manifestazione pubblica a Bussoleno, anche la Chiesa ha dato la sua adesione.

Massa, Pietro Folena, responsabile del dipartimento problemi dello Stato, e Paolo Corsini, capogruppo della sinistra democratica nella commissione stragi, hanno presentato una interrogazione al presidente del Consiglio Prodi. In un anno e mezzo: tredici attentati. I firmatari chiedono di sapere quale sia la valutazione del governo sugli attentati, chiedono se è vero che uomini dei servizi sono inquisiti per traffici d'armi, sempre in Valle di Susa. Nell'interrogazione appare anche il nome di Fuschi, ex collaboratore Sisd, coinvolto nel traffico di armi e rinviato a giudizio per undici omicidi. Per Massa c'è ancora troppa reticenza da parte di alcune autorità dello Stato: "rispetto al ruolo che in passato i servizi hanno avuto in questioni torbide come quelle dell'armeria di Susa. E un governo democratico di centro sinistra, queste reticenze non le deve più tollerare. La manifestazione di sabato servirà anche a questo".

Martedì 25 novembre quattro giorni prima della manifestazione, finalmente Valentino Castellani accetta l'invito e incontra nella sede della Comunità montana, gli amministratori duri oppositori. Non è un discorso fra sordi, ma poco ci manca. Del resto, è la sensazione che ha sempre avuto Luciano Frigieri quando andava in giro per il mondo a spiegare le ragioni del valsusini. Parte alto il sindaco di Torino: "Il problema è come realizzare la linea, non se farla, su questo per noi non ci sono dubbi". Gli risponde Frigieri: "Il consenso si ottiene con

gli argomenti, non con gli atti di forza. Abbiamo dovuto strapparci con le unghie e con i denti, i due tavoli di confronto, ma abbiamo trovato interlocutori non preparati. E poi c'è chi, come il presidente Enzo Ghigo, si è sempre rifiutato di incontrarci. Abbiamo proposto la modernizzazione di questa linea, è stato un dialogo fra sordi". Castellani precisa che non è colpa di Torino se la Valle di Susa è un corridoio di passaggio naturale per la Francia, tuttavia, porge la mano in segno di pace: "Voi, avete il diritto ad essere informati, e al vostro posto protesterei anch'io".

"Basta con gli attentati. Il Tav non si ferma con le bombe" il corteo sfilava per le vie di Bussoleno. Presenti anche alcuni rappresentanti dell'Anpi, il senatore Tullio Benedetti, tanti sindaci con fascia tricolore, tanti gonfaloni dei comuni, tanti ragazzi, quelli con i capelli lunghi, con l'adesivo No Tav sull'auto, quelli fermati di continuo dai poliziotti, il vescovo ha mandato il suo vicario, don Giovanni Penna, presente anche il parroco di Bussoleno don Cordola. Apre la manifestazione lo striscione della Comunità montana, subito dopo c'è il gruppo di ragazzi gli *Ice's eyes blues band*, gli amici di Diego Borgiattino, i ragazzi sospetti hanno trascorso l'anno a farsi fermare e perquisire.

Frigieri ci tiene a precisare che comunque la lotta contro il Tav va continuata: "Noi rivendichiamo il fatto di decidere per il nostro territorio e lo facciamo con grande serietà. Abbiamo ottenuto grandi risultati e ci siamo fatto ascoltare, non a caso è stata accolta la nostra richiesta di ragionare sull'ammodernamento della linea attuale. E tutto questo senza ricorrere alla violenza. Non vogliamo gente armata al nostro fianco, non ne abbiamo bisogno, in democrazia le armi sono fuori della storia. Dobbiamo quindi vigilare sugli autori degli attentati e vigilare perché la valle non torni indietro". Rifondazione comunista è presente e volantina: "...le trame oscure e i poteri paralleli che assumono di volta in volta i tratti del traffico d'armi, dei servizi deviati, dei misteriosi attentati i cui autori sono così funzionali al sistema da essere prevedibili". Presente anche Aldo Miletto, medico e assessore provinciale all'Istruzione. Miletto fa notare l'assenza degli studenti: "Sarebbe stato importante coinvolgerli". Poco prima di Natale, in un'altra manifestazione, questa volta a Rivoli, i trattori bloccano le strade: "Attenti, l'agricoltura non è la ruota di scorta dell'economia nazionale", la Coldiretti ha aderito alla protesta lanciata dalla Confederazione Nazionale, per sensibilizzare l'opinione pubblica. Non esistono solo e sempre grandi investimenti per opere faraoniche: "il nostro paese non può non riconoscere le potenzialità del settore agricolo, per quanto

riguarda l'occupazione, l'economia, la difesa dell'ambiente e del territorio, nonché il ruolo insostituibile nella produzione di alimenti sani e di qualità". Preciso nelle sue analisi è Carlo Gottero: "L'agricoltura non può continuare a fare la banca a tasso zero alle multinazionali...". Viene inviata una petizione a Prodi.

È il 23 dicembre, antvigilia di Natale, quando *Luna Nuova* pubblica una notizia secondo la quale, Gabriella Viglione, sostituto procuratore che coordina l'inchiesta Fuschi, avrebbe ordinato una quindicina di perquisizioni in agenzie investigative, abitazioni e uffici. L'indagine è estesa fra coloro che sarebbero legati a una organizzazione finalizzata all'assunzione di informazioni riservate sui cittadini, per poi essere vendute ai servizi. Una vicenda venuta alla luce nel corso delle indagini sul traffico di armi in Valle di Susa. Molti valsusini sarebbero stati schedati da agenti devianti. Il giornale sottolinea: "Un mistero in più per la valle". Auguri.

Il 1998 sarà l'anno del lupo, conferma un editoriale di Cattaneo su *Luna Nuova*. Dopo essere stati sterminati dai cacciatori, fanno ritorno alla grande, insieme ad altri animali. I cervi, catturati nei boschi jugoslavi, arrivano al Gran Bosco di Salbertrand in treno, una trentina di anni fa, e alla stazione trovano ad accoglierli tutto il paese, il sindaco e l'immancabile banda musicale. I cervi prendono la strada del bosco, dietro di loro i cacciatori, ma la Regione salva la pelle agli animali pronunciando la magica parola Parco naturale. L'uomo cacciatore e disboscatore, che alterò gli equilibri dell'ambiente, ha sulla coscienza anche la scomparsa della lince e dell'orso.

Al sicuro è ormai anche l'Orrido di Foresto (come quello di Chianocco dove cresce il Leccio), che diventa riserva naturale speciale, sotto il controllo del parco regionale Orsiera-Rocciavre.

Raggiungere questo obiettivo è stato duro, anni di scontri e di polemiche, da una parte i verdi, gli ambientalisti, dall'altra i cacciatori: da una parte Roberto Vaglio, federalista ora al Polo, dall'altra Pasquale Cavaliere. La discussione portata in Regione fa rischiare la crisi, poi la votazione. "La proposta ha avuto un'approvazione unanime da parte di tutti i presenti, compresi i leghisti, che pure erano stati inizialmente contrari". Spiega Cavaliere: "La legge vieta l'apertura di nuove strade lungo l'Orrido, cioè finte strade, piste agroforestali, in realtà concepite come volano per insediamenti edilizi". Pasquale Cavaliere non dorme la notte, riesce a star dietro a tutto, infaticabile. Foresto è un'oasi verde, alle falde del Rocciamelone, con ginepro ossicedro, ginepro coccolone, un'area suggestiva ricca di tracce storiche: diciannove siti

con cospicue neolitiche, incisioni rupestri e figure antropomorfe. Il lazzereto, aggrappato alle pareti a picco sul torrente, le antiche cave da cui fu ricavato il marmo per il Duomo di Torino. Davanti all'Orrido sono state trovate iscrizioni ed elementi decorativi marmorei di un tempio dedicato alle Dee matrone, tra il primo e il secondo secolo dopo Cristo. E poi la famosissima palestra di roccia per i *free climber*, alte pareti di calcare cristallino, una stretta gola, una palestra naturale, per arrampicate libere, esposte, particolari come il mitico passaggio: il tetto dei Nani verdi, 120 metri di altezza, prima salita di Galante, Grassi, e Sacco, il 15 marzo 1974. Foresto è segnalato su molte guide come il punto di partenza per raggiungere alcune tra le pareti che hanno visto nascere l'arrampicata sportiva in Italia. Patrick Berhault, primo profeta francese del *free climbing*, a Torino per Sportuomo '80 venne portato a sgranchirsi i muscoli e salì con stile impeccabile il tetto dei Nani verdi, ovviamente in libera.

Non ha più tempo di arrampicare il sindaco di Caprie e se ne lamenta. Nella notte tra il 15 e 16 gennaio un incendio doloso distrugge il suo municipio e danneggia i locali della posta. Il sindaco Gigi Giuliano ha trascorso la notte a seguire le operazioni di spegnimento e a cercare con gli altri amministratori, Maffiodo, Torasso, di trovare una sistemazione provvisoria, in altro edificio, per gli uffici. Chi può essere stato? Ancora i lupi grigi? C'è gente strana in giro (sarà l'acqua?). Nessuna rivendicazione. Qualche giorno prima, era stata trovata accanto al fontanile del Sagnass, una lettera contro il sindaco accusato di "svendere l'acqua del paese". Cosa non vera. Siamo in piena discussione sulla legge Galli, legge che stabilisce la riorganizzazione da parte dei Comuni del ciclo dell'acqua, in un unico servizio idrico integrato in "Ambiti territoriali ottimali". "Giunto sul posto dell'incendio" - racconta Giuliano - "si è presentata ai miei occhi una scena che farò fatica a dimenticare, sollevato solo dalla certezza che all'interno del Comune non c'erano persone". Fino a poco tempo prima, in un locale del municipio, era stato ospitato un obiettore. La piccola comunità di Caprie si interroga, in una assemblea pubblica, sull'accaduto. Qualche giorno dopo l'attentato, una nuova intimidazione al sindaco. Continua il fiato sul collo della magistratura sulla Sitaf (la cosa non fa nemmeno più notizia), il sostituto procuratore Vittorio Corsi vuole verificare se la consulenza alla società Istra (per lo studio sulla realizzazione dell'alta velocità, costato 320 milioni), era stata data a metà giugno del '95, come si legge sui documenti, oppure se l'incarico è di pochi giorni precedenti il 2 agosto, giorno in cui Felice Santonastaso

assunse la carica di presidente e amministratore delegato Sitaf, e in questo caso la data sarebbe stata falsificata (quando si dice non avere fiducia!). In realtà, il giudice vuole vederci chiaro perché, particolare non trascurabile, Santonastaso era presidente anche dell'Istra e qualcosa in tutta la storia non quadrava. "Una cosa è certa" - scrivono i giornali - "La Sitaf è molto interessata a partecipare all'affare Tav" e per questo ha costituito una società, la LitoTav. Gli accordi sono stati presi dal presidente della Sitaf e da Ettore Incalza, amministratore Tav, coinvolto nell'indagine della Procura di Perugia sull'alta velocità. In una intervista rilasciata dopo l'arresto Necci, Franco Froio parlò dei suoi rapporti con Pacini Battaglia e disse che se l'accordo fra Tav e Sitaf si fosse fatto, il finanziere avrebbe cercato soldi per la Torino-Lione. La storia si ripete e ha dell'incredibile, sottolinea Giorgio Bocca in numerosi articoli e infine sul libro *Voglio scendere*. Fermate il mondo. Lorenzo Necci, racconta Bocca, poco tempo prima del suo arresto era stato ospite degli industriali di Parma e al momento del brindisi: "...aveva pronunciato un forte, vibrante discorso sulla missione degli imprenditori, sul dovere di ritrovare un'etica di servizio. Ora il signor Necci si difende con le chiamate di correo, accusa imprenditori e uomini politici di aver partecipato al banchetto e di averlo elogiato e protetto". I processi finiranno chissà quando, scrive il giornalista, ma ormai è chiaro che Necci riceveva venti milioni al mese dal banchiere e faccendiere delle grandi aziende Pacini Battaglia. "I furti nelle ferrovie, la più grande delle aziende pubbliche, sono parte integrante della sua storia, si trattasse di aggiustare le vecchie linee, come di impostare l'alta velocità, le tangenti viaggiano più dei treni", conclude Bocca.

Il mese di marzo inizia con una notizia importante: arrestati tre "Lupi grigi". Finalmente. Attenzione: "Non vendiamo prima del tempo la pelle del lupo", fa sapere Gianni Pacchiardo da *Luna Nuova*, che ha seguito tutta la vicenda degli attentati. In realtà, a ben vedere le facce sui giornali dei tre ragazzi arrestati, sono in molti a rimanere perplessi. Maria Soledad ha 24 anni, arriva dall'Argentina, Edoardo Massari ne ha 38 ed è di Ivrea. Silvano Pelissero, 37 anni, arriva proprio dalla Valle di Susa, da Bussoleno. Personaggio strano quest'ultimo, di destra? Di sinistra? Sicuramente con idee confuse. Simpatie per l'estrema destra, passione smisurata per le armi fai da te, poi vicino alla Lega, nel periodo in cui la Lega era forte in paese e dintorni e faceva manifestazioni per le strade con Borghezio, chiedendo la cacciata degli stranieri in genere, e albanesi in particolare. Per carità, si può

capire tutto, ma ogni tanto c'è anche bisogno di mettere dei paletti. Negli ultimi tempi, i giornali scrivono che si era avvicinato agli anarchici e frequentava la *Casa Okupada* di Collegno, nell'ex manicomio. Per fortuna, il Pelissero non aveva mai bazzicato, neppure per sbaglio alle riunioni del Comitato contro l'alta velocità e neppure si era mai visto alle assemblee numerosissime che ci sono state nei dieci anni passati. Dunque, la folgorazione per il no all'alta velocità è cosa recente. Un cattivo ragazzo? Un terrorista convinto? Chi lo ha conosciuto non gli avrebbe dato fiducia neppure per mandarlo a comperare un giornale, ma il giudizio non c'entra con la politica. Da qui, a pensare che tutto *l'ambaradan* successo, sia opera sua ce ne passa... Eppure i tre sono stati incriminati anche per il rogo del comune di Caprie, I carabinieri hanno trovato buona parte del materiale trafugato dal municipio proprio nella *Casa Okupada* di Collegno dove i ragazzi vivevano. Nessuno ne capisce niente, solo il magistrato Laudi appare sicuro e parla di "prove granitiche". Per cercare di capire qualche cosa, Pasquale Cavaliere, consigliere regionale, va in carcere a trovare i ragazzi.

"Sotto la luna di primavera in Val di Susa ballano gli gnomi. Hanno i loro posti segreti, sottratti alle scie di cemento, alle vacanze di massa, ai volumi di ferro arrugginito che soffocano i boschi e le prime falde delle montagne" - scrive Luca Rastello - in un lunghissimo articolo che si occupa della valle e dei suoi misteri irrisolti, sul settimanale *Diario*: "Giallo in Val di Susa. Killer, spioni, finti anarchici, bombe, tanti soldi sporchi. Un mistero italiano. Ballano con le ragazze di campagna e con le streghe, nei loro nascondigli, fra il Gran Bosco di Salbertrand e l'Orrido di Foresto". La città degli gnomi si chiama Mompantero, e in effetti, se riesci a non guardare l'autostrada, i cantieri, le industrie, le due statali, la ferrovia e i depositi abbandonati sulle rive asciugate di un torrente, la valle è ancora una quinta da favole, con paesi dai nomi fiabeschi come Pampalù e Prapuntin. "Ma è una valle strana, dove un cane che abbaia o un'ombra nel granoturco può significare che sei morto, dove la frontiera porta merci che non sai e s'infiltra dappertutto e le fiabe sono fiabe cattive, di orchi e di streghe e di lupi mannari". Almeno la frontiera l'avevano tolta, per il resto, un quadro pesante. Da domenica 1° marzo 1998, il trattato di Schengen abolisce il controllo alle persone che passano da uno Stato all'altro nell'ambito dell'Unione europea. Per una valle di frontiera una notizia importante, anche se i carabinieri e la polizia ai confini del Monginevro e del Moncensio, avevano il loro fascino. Non fosse altro che per giocare ad

eludere i controlli, d'inverno con gli sci ai piedi, pista di fondo a due metri dalla divise, d'estate su e giù per i sentieri in montagna.

Dopo Froio, anche Santonastaso finisce nei guai (porta male essere a capo della Sitaf), indagato dalla procura di Catania, in relazione al suo incarico di commissario straordinario della società di costruzioni Costanzo. A Milano, in un convegno organizzato dai sindaci delle grandi città (lunedì 23 marzo), per promuovere il collegamento ferroviario tra l'ovest e l'est Europa, il ministro Burlando vuota il sacco e frena sulla Torino-Lione. In realtà il quadro è tragico. Le procure di mezza Italia mettono sotto inchiesta i primi cantieri dell'alta velocità. Il ministro Burlando interviene: "Si è detto che c'erano i privati a finanziare la Tav, e quando siamo andati a vedere abbiamo visto che era falso: era sempre lo Stato a dover pagare. Il progetto così com'era stato costruito non poteva andare avanti. Sulla collaborazione pubblico-privato si è raccontato al paese una cosa finta. E poi l'attenzione alle merci era oggettivamente modesta". Stop al super treno degli imbrogli. Se ne parlerà fra una ventina di anni, dice il ministro: "Ora non ci sono i finanziamenti". In valle si tira un sospiro di sollievo, in fondo a Milano è stato detto quello che da anni il Comitato va dicendo.

Scrivono l'ingegner Ivan Cicconi nel suo libro: "Nel marzo del '98, dopo 7 ministri che si sono succeduti, che hanno ripetuto queste bugie, dopo averle ripetute Burlando stesso nel '96 e nel '97, è successo che Burlando, in un convegno a Milano indetto da Pininfarina come nuovo garante dell'Alta Velocità, ha detto esplicitamente che il finanziamento privato non c'è mai stato, e 'parole testuali', che l'architettura finanziaria dell'AV è una bufala. Presumo che questo sia uno dei motivi fondamentali per i quali l'unico ministro non rinnovato dal governo D'Alema sia stato proprio Burlando (ma è una valutazione strettamente personale). Questi i dati di fatto".

La Valle di Susa continua ad essere in prima pagina su tutti i giornali nazionali, i Lupi grigi, gli squatter, la linea alta velocità, l'opposizione della Comunità montana, dei comitati, il Pelissero bombarolo, l'aggancio con l'Argentina, la giovane Soledad con gli anarchici, il processo a Ivrea di Roberto Massari, tutto va bene per condire un gran minestrone senza tanti scrupoli. Il processo di Ivrea risale al 22 dicembre 1993 e si riferisce ad un corteo di solidarietà con Massari, in occasione del suo arresto per detenzione di un ordigno; il rinvio a giudizio, dopo una durissima battaglia avanti il Gip, era avvenuto il 4 novembre '95 e la sentenza il 21 aprile 1998.

Gli imputati, che inizialmente erano ventotto, si sono ridotti, in sede di rinvio a giudizio, a quattordici essendo stati prosciolti tutti gli altri. "Il collegio difensivo" - ricorda l'avvocato Roberto Lamacchia - "era costituito, oltre che da Massimo Molinero e da me, da Annoni, Pastore, Novaro e Savio; le ragioni dell'accettazione della difesa stavano nel fatto che, essendo tutti aderenti all'Associazione Giuristi Democratici, eravamo e siamo, i superstiti, sensibili al problema della tutela dei diritti dei cittadini, diritti che, in quel caso, erano stati ampiamente violati, al punto che era stato contestato agli imputati il reato di radunata sediziosa e di mancato scioglimento della manifestazione a seguito dell'ingiunzione in tal senso data dalla polizia. Per riconoscimento unanime, si è trattato del processo di Massimo, in tutti i processi con un collegio difensivo c'è un avvocato che tira il gruppo; in questo caso, è stato Massimo, che ha sollevato nell'udienza preliminare un'eccezione di illegittimità costituzionale del reato di radunata sediziosa che, pur respinta (e ti pareva!) dal Gip, lo ha indotto a dire pubblicamente che il livello tecnico e culturale della discussione era stato elevatissimo. Nonostante non fosse particolarmente in forma, il nostro aveva, poi, riproposto l'eccezione in sede di dibattimento, nella primavera del 1998, stupendoci, come sempre, per la lucidità, nonostante la debolezza che lo colpiva in quel periodo. È stato uno di quei processi che di più ci hanno unito". Difese (ovviamente) gratuite, l'eventuale danaro raccolto in seguito a concerti e mobilitazioni di solidarietà, sono serviti per duplicare gli atti, materiale fotografico di un fascicolo molto voluminoso.

Niente da fare, Silvano Pelissero è proprio "dei nostri" uno della valle. Un anno fa, per la festa di San Costanzo a Meana è stato organizzato un incontro speciale. Si sono riuniti centocinquantacinque Pelissero doc, arrivati da tutte le parti, soprattutto dal cuneese, ma anche dagli Stati Uniti e dalla Francia. I giornali nazionali non prestano attenzione a quello che succede in provincia, diversamente avrebbero avuto la possibilità di attingere, in un colpo solo, notizie, che affannosamente stavano cercando. Primo raduno internazionale dei Pelissero. Insieme per una giornata: dalla colazione alla cena. Quelli da Cuneo più numerosi sono arrivati con il pullman, ognuno aveva un cartellino di riconoscimento. Le priore, per l'occasione, hanno vestito il tradizionale abito, fuori della cappella di San Costanzo è stato distribuito il pane benedetto. Uno degli organizzatori, Germano (emigrato a Parigi nel 1956 ma ritornato a Meana) ha

spiegato l'origine dei Pelissero: un soldato dal nome Pelissier dell'armata francese presente in Valle di Susa, all'inizio del secolo XVII, durante la guerra per il possesso del marchesato di Saluzzo, si era fermato a Meana, stufo della guerra e aveva deciso di sposarsi mettendo al mondo due figli, Ippolito e Mattia. Germano ha trovato a Meana uno studio geologico che risale al 1600, fatto da suor Benigna Pelissero. Alla festa-raduno, ha partecipato anche James Pelissero, 72 anni, proveniente dalla California, insieme ai due fratelli, Robert e Mary, figli di emigranti, venuti sulle tracce del padre, Alfredo Pelissero nato nel 1887 ed emigrato nel 1907, all'età di 20 anni, in Pennsylvania, come minatore. Il paese che lo aveva ospitato era ancora più piccolo di Meana.

“Hanno ragione gli *squatter* a dire che la nostra è una categoria di macellai”. È un duro editoriale quello che il giornale *Luna Nuova* decide di pubblicare il 31 marzo, firma di Pacchiardo. La notizia del suicidio in carcere di Edoardo Massari, impiccatosi alle Vallette è arrivata come una bomba.

“Le cronache delle ore successive al suicidio di Edoardo Massari” - si legge sul giornale - “sono infatti un esempio di un giornalismo presapochista, che non approfondisce nulla, che sbatte il mostro in prima pagina, scambiando, com'è accaduto sui Tg nazionali e regionali, la fotografia del morto con quella di un vivo, Silvano Pelissero. Nella tarda mattinata di sabato le agenzie di stampa hanno frettolosamente affermato che i tre arrestati fanno senza dubbio parte dei Lupi grigi, i quali a loro volta sono, senza dubbio, gli autori di tutti gli attentati in Valle di Susa. Tutte affermazioni delle quali non c'è traccia negli atti delle indagini o devono ancora essere verificate. Sono imprecisioni gravi, per non dire di peggio, che nuocciono alla già scarsa credibilità di un'informazione che, come in una macelleria, tritura tutto, morti e vivi”. Quella di Massari non è una morte annunciata, lo dice con chiarezza Pasquale Cavaliere che lo ha visitato in carcere pochi giorni prima: “Quando mi ha visto si è messo a piangere. Sosteneva che effettivamente aveva fatto delle cavolate, ma negava di aver a che fare con gli attentati in Valle di Susa. Un altro verde, il deputato Paolo Cento, presenta una interrogazione parlamentare e parla di: “...suicidio di Stato, consumato in un clima inaccettabile di repressione nei confronti dei centri sociali di Torino”. Sabato 28 marzo una grande manifestazione attraversa la città di Torino, ci sono tensioni con i giornalisti, con i cameramen delle televisioni. Insieme agli *squatter* sfilano anche molti giovani che non vogliono accettare il clima da caccia alle

streghe che si è creato. Sfilano e prendono posizione alcuni politici, fra questi il sociologo Marco Revelli.

Il dibattito è aperto, ma ci vogliono le palle per schierarsi a favore di quelli che sembrano in quel momento, brutti, sporchi e cattivi, nonché bombaroli ed eversivi. Dimostra di averle un giovane ragazzo di Villar Focchiardo con una lettera ai giornali, dove semplicemente scrive che lui ha frequentato i centri sociali come fruitore di alcuni momenti culturali. Cristiano è un educatore, ma soprattutto non si è lasciato intimidire dal clima: "...i momenti di aggregazione, offerti dai centri sociali occupati di Torino e dalle occupazioni degli anarchici, posso dire che hanno sempre dato una risposta costruttiva alla mancanza di luoghi di aggregazione, dove il giovane può essere partecipe in modo attivo e propositivo, senza essere obbligato a fruire semplicemente di un programma già confezionato da persone lontane dalle aspettative delle realtà dei giovani". Cristiano scrive ancora che "...i centri sociali autogestiti da anni stanno dando una risposta a lacune e mancanze delle amministrazioni comunali. Come educatore, visto che è il mio lavoro, dico che il problema della tossicodipendenza non può essere affrontato con una posizione di disprezzo verso i giovani che si trovano in quella situazione". Solidarietà, conclude, verso chi da anni trasforma locali abbandonati in luoghi vivi e propositivi.

La Valle di Susa ha i riflettori puntati contro, dai giornali alle televisioni, ogni giorno c'è un servizio che parte da Torino e si interessa della valle. A Bussoleno un gruppo di amici difende Pelissero, è Stefano Milanese a dare voce alla protesta per come è stato presentato. "Odia le ingiustizie, ma gli manca la stoffa del bombarolo". Se è assurdo tenere in galera uno così, dice Stefano, è addirittura una vergogna tenere incarcerata Maria Soledad Rosas. Stefano Milanese era stato uno dei primi ad essere arrestato, alla fine degli anni Settanta (16 settembre 1977), accusato di far parte della banda armata gruppo Primo Linea. Aveva vent'anni. Ha trascorso otto anni della sua vita fra carceri speciali come Pianosa, Napoli, Cuneo, Fossombrone e altri. La madre Rosa lo ha sempre seguito nei vari circuiti, testimone e megafono verso l'esterno, quando lo stato di diritto vacillava sotto i colpi dei manganelli dei secondini, di fronte ai pestaggi. "Quasi otto anni nelle super carceri" - racconta Rosa - "un'esperienza bestiale, tanto più fatta a vent'anni. Non mi sono mai nascosta dietro alle loro scelte, alle loro responsabilità, ma non posso neppure evitare di pensare che si è trattato di un percorso che ha travolto una generazione. Mi svegliavo la notte, mi alzavo a mi mettevo a pensare a tutte queste cose. Avrei voluto saper-

mi spiegare meglio per andare dai giudici e parlare, ma avevo paura che mi dicessero cosa pensavano di poter fare...". Nel 1985, Aldo Miletto è sindaco di Bussoleno, continua ad essere anche medico, ha una visione poco "politica" e molto umana, abituato a risolvere piccoli e grandi problemi della gente. È un medico all'antica, sa farsi carico di tutti gli affanni. Fa parte della sua amministrazione l'atto pubblico, con tanto di deliberata, con la quale il Comune è pronto a garantire un lavoro a Stefano e il suo reinserimento. È il primo Comune in Italia a dare un segnale concreto di superamento dell'emergenza. Altri ne seguiranno l'esempio. La lettera, parte per Firenze, deve arrivare in tempo al processo di Prima Linea. A portarla (in treno, è una storia di treni), sarà Massimo, non ancora avvocato.

Gianni Pacchiardo non è più giornalista di *Luna Nuova*, ma ovviamente ricorda bene quei periodi.

"Non ho mai ritenuto che la linea ferroviaria ad alta velocità fosse un'opportunità per il territorio valsusino. Cosa che qualche buon-tempone ha voluto farci credere, ad esempio sostenendo che, come per incanto, sarebbero spariti i mezzi pesanti dalle strade. Ma non sono nemmeno mai stato scandalizzato dall'idea che il Tav dovesse passare dalla Valle di Susa. Piuttosto, avrei voluto vedere più realismo, minori sotterfugi e sentire meno stupidaggini, come quelle di coloro che hanno sempre considerato gli oppositori al passaggio del treno veloce alla stregua di selvaggi contrari alla modernità. Attorno alla questione Tav hanno aleggiato ambiguità ancora oggi non chiarite. Ad esempio gli attentati del 1996 e 1997. In proposito non ho cambiato idea. Continuo a pensare che, per ragioni che ancora oggi mi sfuggono o che non sono mai riuscito a chiarire fino in fondo, le molotov e l'esplosivo siano stati usati per scopi che non avevano nulla a che vedere con l'alta velocità ferroviaria. Continuo a pensare che solo il primo degli attentati possa effettivamente aver a che fare col Tav, opera di qualche cretino, probabilmente locale. Del resto, neanche l'indagine della magistratura e la condanna di Silvano Pelissero hanno mai fatto veramente luce su quei tredici boti. Riscriverei tutto come allora, e le mie perplessità sull'ambiguità di alcuni personaggi che sono entrati in questa vicenda, resta immutata. Riletta a distanza di anni, la storia del tav denuncia anche la scarsa intuizione politica del centrosinistra che, nei confronti della Valle di Susa, ha mostrato la medesima miopia di coloro che hanno governato prima. Quella era l'occasione per avviare un confronto serio, su cose serie, e magari

avviare una sorta di concertazione. Ma il centrosinistra non è stato capace di fare altro che mettere in campo un atteggiamento supponente, saccente, aristocratico e anche un po' opportunistico. Ho sempre pensato che una delle qualità di un buon governo sia la capacità di progettare, cioè di scegliere, assumendosi la responsabilità di ciò che decide. Ma subito dopo, con la forza che gli deriva dalla propria convinzione (e dalla propria buona fede), deve far partecipi i cittadini di queste scelte. Insomma, un confronto vero, che il centrosinistra è stato incapace di avviare. Ma avrei dovuto smettere di credere da tempo alle favole".

L'anno 1998 si presenta come un periodo duro, per la valle. Più che continuare a pedalare, dritti per la propria strada, non si può fare. A fagiolo cade la decima edizione della pedalata ecologica, organizzata sempre dal gruppo Valsusaviva, da non confondersi con Valsusalibera: basta una parola sbagliata e sei in galera.

Un po' con le ossa fracassate da tutti gli ultimi avvenimenti, si ritorna alla solita vita: chi fa opposizione e chi fa proselitismo all'opera. Nella buca delle lettere arriva uno stampato in carta patinata, a colori: *Alpetunnel Geie Info*. In una bella foto sorride Maurizio Cavagnaro. Nel suo editoriale, con bel garbo promette: "informazioni precise, puntuali e attendibili sul progetto del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. Il progresso va di pari passo con lo sviluppo dei sistemi di trasporto". L'ignaro Cavagnaro non sa che l'elegante pubblicazione in mano a persone giuste può trasformarsi e diventare un'ennesima occasione per smascherare la pubblicità facilonia, un boomerang per il progetto. Copia e incolla, taglia e cuci, una vignetta, un po' di adesivo, un po' di fantasia.

Barbara Debernardi scrive: "...Fiduciosa procedo nella lettura e, poco oltre, mi si ricorda, sempre col sorriso sulle labbra, che si perverrà alla realizzazione della linea solo quando sarà stato accuratamente vagliato ogni aspetto connesso all'inserimento nel territorio (forse si spera che qualche improvviso mutamento geomorfologico possa trasformare nei prossimi mesi una stretta e intasata valle glaciale in un'ampia e deserta pianura alluvionale??!). Proprio l'informazione assicurata dal periodico che sto sfogliando è espressione dell'attenzione e del rispetto che Alpetunnel ha verso tutti i residenti dei territori direttamente interessati dalla linea. Io ho sempre immaginato che attenzione per gli abitanti della valle significasse informare tempestivamente di una ipotesi di intervento prima che questo fosse dato per definitivo ed indiscutibile. Immaginavo che rispetto

significasse prendere atto di un rifiuto e trovare soluzioni alternative. Immaginavo che rispetto significasse davvero rispettare il lavoro, la fatica, gli investimenti non solo economici ma anche emotivi che generazioni di valsusini hanno fatto nella loro terra... Oggi invece so che attenzione e rispetto significano affermare che, piaccia o no, l'Alta Velocità in valle passerà. E non mi si dice poi in che cosa potrò riconvertire un'autostrada già esistente e che anni fa era stata considerata una necessità irrinunciabile, proprio per far passare questi benedetti Tir. Ora, useremo la costosissima Autofrejus per giocare a bocce? Pianteremo le patate sulle deserte corsie di sorpasso? Questo giustamente sull'interessante pubblicazione non mi viene detto, in compenso mi si rassicura sulla serietà del Comitato Promotore Alta Velocità, che è un'associazione mista pubblica-privata senza fini di lucro (!!!) presieduta da Umberto Agnelli. Forte di questa garanzia, chiudo le quattro belle pagine, colorate e serene. Ho abbondante materiale per riflettere e per ripensare alla Costituzione Italiana".

La pubblicità è l'anima del commercio. Anche Transpadana si attiva, e spedisce, agli abitanti della valle, una cassetta Vhs, dove si può vedere: "La valle delle meraviglie". Un vergognoso filmato dove sfreccia, senza nessuna alterazione del paesaggio, fra prati in fiore e cielo terso, uno splendido Tgv.

"Da tempo chiediamo di poter fare una giornata di riflessione, con i gruppi cattolici su ciò che significa ambiente, grandi opere, il diritto alla salute, alla vita, all'ambiente. L'enciclica è piena zeppa di queste cose. Quest'incontro pare proprio che sia impossibile farlo". I cattolici impegnati hanno la testa dura, la loro determinazione fa impallidire anche gli squatter più incalliti. Alle loro spalle hanno uno che si è fatto crocefiggere. Quel giorno c'era il raduno dei consigli pastorali nel teatrino delle antiche mura di Sant'Ambrogio. Erano in molti davanti all'ingresso, avevano organizzato su dei tavoli, l'esposizione del tracciato, o almeno l'ipotesi che allora circolava, volevano cogliere l'occasione per farlo vedere a tutti, anche al vescovo che non voleva saperne. No, la chiesa deve sapere, dicono. "Se no finisce come tutte le altre volte, cinquant'anni dopo chiede scusa e questa volta la valle non ha più tempo di aspettare". Quando è arrivato don Romeo si è preoccupato: "Cosa mi avete combinato questa volta...". Il vescovo è arrivato prima degli altri, l'autista lo ha fatto scendere, è entrato subito in chiesa. Intanto sono arrivati tutti quelli del consiglio pastorale e si sono fermati a vedere. "Dentro la sala c'era il parroco e il vescovo, fuori, tutti gli altri a commentare il tracciato, a cercare la

propria casa. Era la prova che la chiesa, quella viva, quella che vive e conosce gli affanni del quotidiano, non è così apatica, così disinformata". Ad un certo punto è uscito don Romeo battendo le mani per richiamare attenzione: Alloraaaa? Come vaaa? "Come vuole che vada, guardi qui". Ma, ormai hanno già tutto deciso, dice lui. C'è una legge. "Ma anche sull'aborto c'è una legge dello Stato ben precisa, eppure la chiesa non l'ha mica accettato. Rispondo, come si spiega?". "Non vogliono vedere, sapere, ma fra loro ne parlano. Oh se ne parlano!". "Alcuni sacerdoti ci dicono che non possono schierarsi, hanno le mani legate. Pregano per noi".

Chiude ormai definitivamente la storica fabbrica Elcit ex Magnadine, di Sant'Antonino. I dipendenti della Vertek di Condove da 450 sono scesi a 190. Le acciaierie Teksid di Avigliana, da 5000 operai sono scesi a poco più di mille, un bollettino di guerra per tante altre piccole fabbriche. La valle sta morendo. Lunedì 16 febbraio a Bussoleno si svolge una grande manifestazione con operai, sindacati, sindaci e amministratori. L'assessore regionale Pichetto parla di una trasformazione del tessuto industriale che in Valle di Susa non si è ancora compiuta. "Occorre creare le condizioni per la crescita di un'imprenditoria che sappia muoversi autonomamente". Interviene Frigieri che ricorda: "La Regione invece di proporre nuove infrastrutture come l'alta velocità, promuova il lavoro in valle. Noi per quanto possiamo stiamo facendo la nostra parte, con il recupero delle ex acciaierie Dora di Borgone". Corciarino, sindaco di Sant'Antonino, denuncia la latitanza del governo. Luigi Massa: "Il governo sta studiando con noi il modo di salvare trecento aziende che si trovano in difficoltà come la Textile di Susa".

L'ingegner Gianfranco Campo ex direttore generale della Sitaf è indagato per abuso in atti di ufficio nell'ambito delle indagini sulla consulenza all'Istra, quando a capo della società c'era Santonastaso, attuale presidente della Sitaf. L'inchiesta ha verificato che c'è stata una data falsificata, l'incarico dato al 31 luglio, due giorni prima che Felice Santonastaso assumesse l'incarico alla Sitaf. L'ipotesi in procura è che sia stato commesso un falso per arrecare un vantaggio patrimoniale all'Istra. Inoltre c'è la questione della contemporaneità di Santonastaso a capo delle due società: l'una che dava incarichi all'altra. A maggio viene indagato anche Franco Froio e salgono a quattro le persone coinvolte nell'inchiesta della procura di Torino (successivamente Corsi archiverà l'inchiesta). Froio viene rinviato a giudizio anche per una tangente di cento milioni che secondo l'accusa avreb-

be chiesto per la costruzione del casello autostradale ad Avigliana. Viene nominato un nuovo amministratore delegato al posto di Santonastaso, Mario Virano il quale parla della Sitaf come di un "malato in prognosi riservata". I conti sono sempre in rosso (mille miliardi di debiti con le banche e 600 miliardi di contenzioso con l'Anas). Basta sprechi, occorre cambiare politica: "Valuteremo a fondo, potremo aprire ad altri settori: l'ambiente, e non più al Tav". Virano sa che l'immagine pubblica della Sitaf è tutta da ricostruire, vuole lanciare un segnale diverso: "Comincerò dai sindaci, andrò da loro. Con umiltà verso un territorio che ospita l'autostrada".

Ma con l'autostrada non si può mai stare tranquilli. Scatta un nuovo allarme. Le gallerie del Frejus sono troppo basse, la misura di riferimento è di 4,60 metri di altezza. Calcolando che un Tir, secondo il codice stradale, può essere al massimo alto 4,30, le gallerie devono essere 30 centimetri più alte. Da un esame attento risultano tutte più basse, fino ad arrivare anche a 20 centimetri in meno, come quella di Prapuntin. La Sitaf fa sapere che inizieranno subito i lavori per abbassare l'asfalto stradale. Allora aveva ragione l'amico, "che aveva un amico, dell'amico etiope", e nel film *Ecce Bombo* dichiarava tutta la sua preoccupazione sul fatto che in Italia i carrarmati, da Roma, non sarebbero mai potuti arrivare a Torino, perché di fatto non passavano per le gallerie autostradali.

"Non credo sia possibile fare il tunnel, non ci sono i soldi e poi le verifiche geologiche hanno evidenziato la presenza di ghiaia che rende molto difficile il passaggio". Fa sapere Massa. Un terreno molto instabile, poco adatto allo scavo di un traforo ferroviario, il più lungo del mondo. La commissione intergovernativa ha fissato il programma dei lavori per il '98 sulla base degli accordi sottoscritti durante il vertice a Chambéry. È stata decisa la costituzione di un gruppo di lavoro che si occuperà delle questioni ambientali e affiancherà i due gruppi già esistenti, competenti, uno per i problemi tecnici e l'altro per quelli economici. Ogni volta che il progetto subisce, anche solo vagamente, un arresto il giornale *La Stampa*, la cui proprietà è tutt'altro che estranea alla costruzione della linea, pubblica articoli descrivendo scenari apocalittici di una Torino ridotta a un cumulo di fabbriche vuote, via di comunicazioni deserte, l'economia annientata, Torino città morente, il Piemonte fuori dall'Europa ecc. ecc.

La Francia è sempre più dubbiosa sull'alta velocità. Un collegio di periti boccia gli studi relativi al tratto Modane-Lione. Una relazione di duecento pagine dirompente. La perizia ordinata dalla regione,

Rhône-Alpes su richiesta di una trentina di associazioni ambientaliste, mette nero su bianco, i conti che non tornano. "I costi totali dell'investimento - si legge nella relazione - "sono troppo elevati e si rende necessaria una scelta tra i progetti proposti". La filosofia è quella francese: gran lavoro d'équipe per far circolare le informazioni. Insieme si vince (forse). L'Italia e la Francia hanno in comune due cose: l'alta velocità e il lupo. Nasce un primo vertice transalpino, al di là del Moncenisio, l'obiettivo è avere più informazioni sul ritorno del predatore. Un convegno, 9-10 gennaio, ad Aussois fa scattare l'impegno per mettere a punto un protocollo d'intervento italo-francese per gestire il ritorno del lupo. Ma sarà davvero tornato? O è una leggenda metropolitana? C'è ma non si vede. Eppure sono molti gli indizi che lascia: orme, escrementi, carcasse di animali assaliti. Il dottor Berno, veterinario per l'Usl 5 conferma: "È tornato. Mancano riscontri oggettivi, come fotografie o esemplari morti, quindi è più giusto per ora continuare a parlare di canidi, ma gli indizi sulla sua presenza sono ormai evidenti". Vigilanza anti-lupo, ma anche pro-lupo. Si spara.

Maria Soledad Rosa, muore, l'11 luglio 1998. Anche lei suicida. Una corda al collo, un calcio allo sgabello e via. Non è arrivata nel nostro paese attraverso i binari di una ferrovia. L'ha portata l'aria di un cielo in motore. Aveva la forza di chi oltrepassa la soglia e si uccide.

"Chi sta morendo ha diritto:

a essere considerato come persona fino alla morte;
a essere informato sulle sue condizioni, se lo vuole;
a non essere ingannato e a ricevere risposte veritiere;
a partecipare alle decisioni che lo riguardano e al rispetto della sua volontà; al sollievo del dolore e della sofferenza, a cure ed assistenza continue nell'ambiente desiderato; a non subire interventi che prolunghino il morire, a esprimere le sue emozioni, all'aiuto psicologico, e al conforto spirituale, secondo le sue convinzioni e la sua fede, alla vicinanza dei suoi cari, a non morire nell'isolamento e in solitudine, a morire in pace e con dignità".

(*"Carta dei diritti dei morenti"* - Fondazione Floriani)

Il movimento per le cure palliative è il Movimento *hospice*, nato intorno agli anni '60 in Inghilterra, con Cecily Saunders. Palliativo: il nome deriva dal sostantivo latino "pallium" che significa "mantello"; da questo scaturisce il concetto di "coprire, vestire, stendere il mantello sopra un corpo" che dà concretamente l'idea di un intervento capace

di recare beneficio e calore, di dare conforto e protezione a chi si trova in una condizione di sofferenza. Cura poi, che oltre al corpo "copre" i sintomi, particolarmente il dolore, alleviando la sofferenza e scaldando il cuore, consentendo al malato la possibilità di avviarsi in modo più sereno sul suo cammino verso la morte.

Il movimento ha avuto il merito di ricordare al grande pubblico che il malato è una persona, e che anche in fin di vita è vivo. La sofferenza è totale e comprende l'aspetto fisico, psico-affettivo e spirituale.

La storia delle cure palliative nel nostro paese inizia alla fine degli anni '70 quando il Servizio di terapia del dolore dell'Istituto Nazionale dei Tumori di Milano, con la Fondazione Floriani, ha dato vita alla prima unità di cure domiciliari. Nel decennio successivo il modello si è esteso in Lombardia ed in altre regioni. A Torino nel '95 la Fondazione Faro con il vice presidente dottor Bertetto, e alcune altre persone, ha dato l'avvio a un Centro Studi, denominato Pallio, che ha avuto dalla Regione il mandato di formare gli operatori: medici, infermieri, psicologi, fisioterapisti, assistenti sociali. Le persone che a qualsiasi titolo si occupano di pazienti alla fine della vita; hanno iniziato con la progettazione dei corsi divisi in due moduli di una settimana ciascuno che si sono tenuti prevalentemente a Prà Catinat oppure a Betania, l'altra sede. Dal '95 ad oggi sono stati formati circa trecento operatori.

Cristina, Liliana e Luciano, i tre educatori che hanno lavorato a una tesi di laurea sul senso pedagogico della preparazione alla morte, hanno scritto: "La morte rappresenta per tutta la classe medica la maggiore nemica da combattere; il malato terminale, che non potrà guarire, rappresenta quindi per la medicina tradizionale una sorta di sconfitta". E ancora: "La maggioranza delle istituzioni sono luoghi dove viene esercitata la competenza tecnica, un "saper fare" sempre più esigente e competitivo, ma dove generalmente non c'è spazio per le questioni che attengono alla soggettività del malato e di chi lo cura. Di qui la sensazione così diffusa presso i malati, di essere ridotti a 'oggetti', a corpi consegnati nelle mani della medicina, e di non venire riconosciuti come "persone" dotate di memoria, di storia, di sentimenti, di paure, di un pensiero che s'interroga". A proposito di altre culture: "Noi occidentali pensiamo che esista solo il nostro modo di affrontare la morte: ma non è vero. Ad esempio nel villaggio bengalese la maggioranza degli anziani si prepara per tempo e con cura alla morte, così che morendo possano dire di aver compiuto ciò che a loro era chiesto di compiere: sistemare i figli e le figlie (a volte pur di vedere i propri figli sposati, anche se troppo giovani, essi ne combinano il

matrimonio). Sarebbe lasciare qualcosa di incompiuto, morire senza aver dato ai propri figli una sposa o uno sposo, fare pace con tutti e morire sereni chiedendo scusa soprattutto a coloro con i quali per vari motivi si erano rotti i rapporti. A questo scopo la famiglia organizza dei "pasti di riconciliazione e di augurio". Vi sono invitati tutti i familiari, i parenti e gli amici e tutti si adoperano perché ci si possa riconciliare; mangiare ciò che nella vita si è sempre gustato maggiormente e morire a pancia piena perché così è l'uomo compiuto che si deve presentare pronto per "il viaggio nuovo". Molto spesso quest'ultimo pasto è veramente l'ultimo desiderio, quasi che servisse a cancellare una vita vissuta nella miseria e nella mancanza di cibo. Per questo tutti, anche i più poveri, cercano negli ultimi giorni di vita dei loro cari di non far mancare loro il cibo anche se ciò vuol dire far debiti".

Alla ricerca della verità.

Perché nessuno possa dire: "Noi non sapevamo". È l'ennesimo libro pubblicato su quella che ormai viene chiamata: La truffa del secolo. Autore Ivan Cicconi, viene presentato a Condove il 26 giugno da Claudio Cancelli e Angelo Tartaglia. Nella prefazione al libro scritta da Ermete Realacci, il presidente nazionale di Legambiente si chiede se Tangentopoli sia stato solo uno sperpero di denaro pubblico e la decadenza di una classe politica, oppure anche "...l'ingenua e primitiva convinzione che fare costruire qualcosa, qualunque cosa essa sia, sia di per sé positivo. Questa cultura, a lungo dominante, va combattuta con determinazione e ferocia, perché da essa sono dipese la devastazione del nostro territorio, e del nostro patrimonio culturale, i danni e i lutti di tante alluvioni, frane, terremoti, ben altrimenti controllabili". Cicconi è un ingegnere di Bologna, fra altri incarichi dirige anche l'istituto per la trasparenza, aggiornamento e certificazione appalti. Ovviamente il libro viene presentato in tutti i posti dove c'è una opposizione all'alta velocità, anche dagli amici del Mugello. L'associazione Idra, proprio nel '98, incontra gli ispettori ambientali europei in visita ai cantieri. L'Arpat, l'agenzia regionale, ha organizzato tutto nella più grande segretezza. La tratta Bologna-Firenze, fanno sapere gli aderenti dell'Idra, è stata approvata senza una verifica di insieme delle esigenze trasportistiche di persone e merci, al di là e al di fuori di ogni contestualità con le decisioni che riguardano altre infrastrutture. I lavori sono ormai avviati, ma gli oppositori vogliono vendere cara la pelle e stilano un documento in occasione della visita della Commissione europea: "...l'associazione volontari Idra ricorda

che quei progetti sono fuori dall'Europa per almeno dieci motivi e chiede che sia valutata l'opportunità di invitare il governo italiano a riaprire le Conferenze dei servizi che hanno approvato i progetti".

"Il progetto alta velocità ferroviaria" - spiega Ivan Cicconi - "è stato soprattutto un grande imbroglio e per farlo passare sono state raccontate almeno due bugie: la Tav, società che doveva realizzarla, non era a maggioranza privata, e la copertura finanziaria dell'opera era interamente pubblica. Tanto che nel '93, l'ex ministro Psdi Luigi Preti inviò due lettere ai ministri Andreatta e Reviglio per spiegare che l'alta velocità è una truffa e che Lorenzo Necci era il gran manovratore e la presenza dei privati un bluff. Nella storia dell'alta velocità ho trovato tutti gli ingredienti di Tangentopoli e, mano a mano che andavo avanti, restavo allibito". Nel '96 la bugia è stata scoperta, i soli privati che hanno investito nella Tav erano garantiti dallo Stato. "Siamo stati di fronte" - rincara la dose Tartaglia - "ad enti pubblici che operavano col sistema del diritto privato, e un esempio in questo senso viene dalla Sitaf. Inoltre in questo paese si lavora sempre con leggi speciali. Occorre invece bonificare la politica: è quanto sta facendo la magistratura, forse ci eviterà di far pagare debiti alle prossime generazioni". Il testo di Cicconi darà lo spunto per costruirci sopra un teatrino... Beppe Grillo da anni prende spunti a piene mani per i suoi spettacoli dallo scenario politico che va sempre al di là di quello che si può immaginare. Anche per quanto riguarda le posizioni sostenute da Legambiente e modificate negli anni.

È un Grillo scatenato nel suo ultimo spettacolo, difende le botteghe del commercio equo solidale e attacca le varie associazioni ambientaliste storiche, come Legambiente, Wwf, ecc. da anni ormai lanciate completamente a gestire grossi *business*, tanto da rischiare il ridicolo. "Ottanta mila miliardi per l'alta velocità" - ricorda Grillo - "con tutte quelle aziende, proprio quelle indagate per mafia, condannate per mafia, già tutte lì con appalti e subappalti, perché abbiamo un treno che ci mette attualmente, da Milano a Roma, tre ore e cinquanta minuti, ma con ottanta mila miliardi di cemento, perché non è tecnologia, la tecnologia è la motrice ad assetto variabile, il settebello. L'alta velocità è un muro di binario di cemento dritto. Con ottanta mila miliardi da Roma a Milano ci metterai tre ore e venti minuti, ben trenta minuti di anticipo. In pratica arrivi a Milano esci e dici: e adesso che cazzo faccio? L'investimento più disastroso nella storia... Ma dato che bisogna andare sulla velocità o sulla capienza si mettono a fare aerei da ottocento persone e avremo grattacieli da seicento metri

con cinquemila persone che ci lavorano...". Grillo chiama sul palco alcuni esponenti delle cooperative sociali, commercio con il terzo mondo, banche etiche e ancora una volta si scatena, ironizza: "Legambiente, Wwf hanno sempre qualche problema, cosa che non avete voi perché non avete mai avuto bisogno di sponsor. Questa è la vostra forza e anche la vostra debolezza, perché avete pochi soldi. Ma con lo sponsor, cazzo, si possono fare molte cose. La goletta verde, con la goletta verde si va a testare le acque dei mari, e lo sponsor era Ace, candeggina Ace. Quest'anno Legambiente ha uno sponsor ancora più bello che è Ommnitel... un nome... un nome latino. Omni, significa tutto e Tel - te lo metto nel culo... Vanno con la goletta verde in cerca di stronzi e il più grosso ce l'hanno come sponsor".

Girolamo Dell'Olio, presidente di Idra, è stato per lungo tempo in Legambiente, finché le sue posizioni sull'alta velocità nel Mugello non sono più state compatibili con l'espressione dei vertici della più grande associazione ambientalista.

Ad un certo punto si parla di pietra tombale e a morire non è più la valle ma sarà tutto il Piemonte, i giornali fanno sapere che l'alta velocità è finita, dopo la Francia, anche l'Italia sembra aver preso questa decisione. Le ferrovie a marzo avevano firmato un accordo che dava vita ad una *joint venture* con le ferrovie svizzere per il settore merci. I giornali sottolineano come questo sia un segnale decisivo per la cancellazione della linea Torino-Lione in favore del Gottardo. I parlamentari ulivisti contestano, fra questi, Chiamparino per i Ds e Merlo per il Ppi, appare anche il nome di Luigi Massa il quale si appresta a smentire, a chiarire di non aver firmato nulla. Successivamente sarà Cimoli, amministratore delegato delle ferrovie a fare marcia indietro con una lettera indirizzata a Ghigo (si - no, si fa, non si fa?).

Burlando in risposta all'interrogazione parlamentare dei deputati piemontesi parla di un accordo tra i governi italiani e francesi per la velocizzazione della linea attuale entro il 2005. Buone notizie dunque, ma il governo continua a tacere sui flussi delle merci future e nel frattempo continuano gli studi per il traforo del Moncenisio.

Sabato 25 luglio Bussoleno viene blindata per una manifestazione indetta dagli *squatter*, Pelissero ha ottenuto gli arresti domiciliari in una comunità del canavese. È accusato di associazione sovversiva (in seguito da questa accusa verrà assolto), nello specifico è accusato del rogo del municipio di Caprie e sospettato di essere autore di alcuni degli attentati contro l'alta velocità. Radio Black Out lancia l'invito a portare la *salsa* a Bussoleno. Ricordando il lancio delle uova colorate in molti si

preoccupano. *La salsa*, festosa e colorata si rivela musicale. I giornalisti scrivono che la manifestazione si è svolta in un clima da festa paesana, con mangiata di anguria e striscioni poco eleganti contro gli sbirri. Dopo l'estate (11 settembre '98), tornano a manifestare in diversi paesi della valle, i volantini sono firmati da anarchici che non perdono e vogliono portare l'attacco allo Stato nel cuore della Valle di Susa. Il tono è da "occupazione del territorio". Questa volta il clima che si respira è diverso. Gli scritti condannano tutti, anche Rifondazione e ambientalisti sono accusati di cavalcare la protesta contro il treno per ottenere un posto al tavolo delle trattative. Qualche bidone di immondizia rovesciato davanti alla banca San Paolo, qualche scritta. Nessun incidente. Basso profilo. Poca raccolta anche per la vendemmia di quest'anno. Il lunedì, come sempre, arrivano i primi *mercandin* sulla piazza di Bussoleno, aprono gli ombrelloni e si svolge il mercato. Qualcuno commenta la notizia del giorno: è data per certa la presenza della lince sui monti. Ma l'attenzione è tutta rivolta verso una vendemmia che si presenta povera a causa della siccità. Ripetere l'eccezionalità dell'annata precedente era impossibile, tuttavia nessuno si aspettava un calo così drastico. Le gelate tardive della primavera hanno lasciato il segno. I veri problemi sono gli attacchi di peronospora. Martina non è del tutto pessimista, titolare di una delle tre aziende che imbottigliano il Doc. "Questo fine settimana eravamo in preallarme per la vendemmia del dolcetto, poi la pioggia e il vento hanno fatto saltare tutto, ma il prossimo *weekend* inizieremo di sicuro. I valori zuccherini rilevati dai tecnici sono già buoni, poi speriamo che il tempo si mantenga buono per un paio di settimane". A Chiomonte sono solo 130 i chili di uva raccolta, ma è la prima vendemmia in zona Signou, dei vitigni piantati tre anni fa per il progetto di recupero dell'Avanà. Le prime sei casse verranno vinificate a Grugliasco, nei laboratori della facoltà di agraria dell'Università di Torino. Alcune lettere ai giornali riportano l'attenzione sui tre giorni di manifestazioni da parte dei ragazzi anarchici.

Nicoletta Dosio scrive denunciando un clima pesante da caccia alle streghe in un paese blindatissimo: "...che brutto spettacolo quello dei giovani fermati, perquisiti, portati in caserma solo perché distribuivano volantini contro il Tav". Cellulari, furgoni, auto blu. "Quanto danaro pubblico sono costate queste operazioni di polizia? In una valle, in un paese senza lavoro, senza servizi, degradato nell'ambiente e nella qualità della vita, reso opaco dal silenzio e dalla mancanza di socialità, quante risorse sono state sottratte al bisogno reale della gente, agitando

spauracchi che reali non sono? Il problema vero non erano gli *squatter*, ma i mitra spianati dei difensori pubblici evocatori di golpe antichi e recenti, uno spettacolo inquietante...". Altri interventi invece pongono il problema da un altro punto di vista: possibile che dobbiamo avere bisogno sempre di qualcuno che ci spieghi cosa dobbiamo fare? Adesso arrivano i Robin Hood? Ma, se ne sentiva la necessità? "Forse i cinquanta giovanotti venuti a spiegarci come si combatte il Tav, non sanno che in altre parti d'Italia i progetti per il treno sono ad uno stadio ben più avanzato e che verranno concretizzati con un devastante impatto ambientale... Le battaglie politiche sono una cosa seria anche se a volte non lo è la politica". Anni di impegno, su molti fronti, da parte di molti gruppi, associazioni, tecnici, singole persone, il tutto è un patrimonio che non può essere etichettato e liquidato con quattro slogan supponenti.

E si riparte, con le cose serie. Si riunisce il Comitato Istituzionale in Comunità montana. Riunione anche per il Coordinamento dei Comuni di tutta Italia contro l'alta velocità. A fine settembre è stato presentato un esposto alla Corte dei Conti e alla magistratura sul Tav, la radiografia di un affare che presenta numerosi aspetti di illegittimità. Il lungo lavoro è stato elaborato da un gruppo di tecnici, fra questi Claudio Cancelli per conto del coordinamento nazionale delle amministrazioni locali, dei comitati cittadini e delle associazioni ambientaliste. Tra gli illeciti che potrebbero essere stati commessi, c'è la truffa ai danni dell'Europa, l'abuso e la truffa ai danni dello Stato, il subappalto illegittimo, l'appropriazione indebita. L'esposto si conclude con la proposta di smantellare il Tav, azzerare i contratti per le tratte dei lavori non ancora iniziati. Il 24 settembre, è previsto un incontro nazionale del coordinamento. L'associazione Habitat prepara un documento per spiegare i dati che emergono dall'esposto: "...questo è senza dubbio un momento importante di soddisfazione e crescita civile e di consapevolezza".

A fine settembre scompare improvvisamente la scritta No Tav, sullo sperone roccioso tra Condove e Caprie. Era una scritta che campeggiava lì da quasi due anni. Era diventata un'abitudine alzare lo sguardo e cercarla: dal finestrino del treno, dall'incrocio della statale, si vedeva da Chiusa San Michele e da Caprie, dalla montagna di Sant'Antonino e da Vaie. Non dava fastidio a nessuno. La scritta, improvvisamente cancellata, diventa un momento di discussione all'interno del consiglio comunale di Condove. L'occasione, una lettera consegnata al consigliere di minoranza Bruno. Si discute: chi è

stato? "In paese si dice che a cancellare la scritta sono stati i pompieri su ordine del capo dei carabinieri" - si legge nella missiva che conclude - "A decidere per noi non bastavano gli *squatter*? È ora che a casa nostra comandiamo noi. Basta con gli invasori". I vigili del fuoco discontinui hanno una dignità da difendere e negano di brutto. Forse le squadre Aib? Gli alpini? Chi può essere stato? Giuseppina Canuto, sindaco di Condove, ci tiene a precisare che qualche tempo prima il maresciallo dei carabinieri aveva fatto sapere al sindaco che la scritta andava cancellata. "E perché mai?" - aveva risposto lei - "Non dà fastidio a nessuno". Stesso invito era stato fatto, sempre dai carabinieri, al sindaco di Caprie. "E perché mai?" - aveva risposto lui - "Non dà fastidio a nessuno". "La scritta non era blasfema" - ricorda la Canuto - "né impattante, ma simbolo silenzioso della civile e democratica opposizione valsusina all'alta velocità". Appunto. Andava cancellata. I carabinieri non si rassegnano, trovano qualcuno che sappia arrampicarsi fin su le rocce del Truc le Mura. L'azione porta la protesta ufficiale del comune di Condove e della Comunità montana bassa Valle di Susa e Val Cenischia, sul tavolo del capitano dei carabinieri di Susa. Secondo i militari avrebbero semplicemente eseguito ordini superiori. "Non mi basta" - replica Giuseppina Canuto - "esigo informazioni dettagliate su chi ha dato quell'ordine" Nelle sedi istituzionali dei Comuni e Comunità montana si discute di democrazia e di storia. *Luna Nuova* presenta la notizia in prima pagina. Non esiste. Questa storia non va lasciata passare così. Scherziamo?

È trascorso poco meno di un mese. Il 20 ottobre 1998, la scritta riappare. Il No Tav torna al suo posto. Più grande di prima. Il sindaco di Condove risponde ai giornalisti dicendo di aver appreso la notizia "mentre ero in Comune. Sono subito andata a vederla". Il commento unanime: "Si vede che doveva stare lì". Tutta la faccenda ha smosso le acque e fatto venire in mente un'idea. Installare all'ingresso dei Comuni un cartello, come era stato fatto per la denuclearizzazione del territorio: "Questo Comune è contro l'alta velocità".

Su e giù per gli spuntoni di roccia a scrivere No Tav. In valle c'è una forte tradizione all'arrampicata sportiva, le mani sulla pietra, il piacere di sentire il sole sulla schiena nuda, le gambe penzoloni, i muscoli tesi, pronti a fare il balzo per superare un passaggio impegnativo. "Tiraaa la cordaa...". Il sacchetto della magnesite appeso in vita. Il senso della libertà. Soprattutto il senso di libertà. Le falesie d'arrampicata sono molto conosciute, la valle è comodamente raggiungibile da Torino, anche per un breve pomeriggio, un paio d'ore fuori dal

mondo. Punto di riferimento per gli alpinisti piemontesi che nel corso degli anni hanno scoperto e attrezzato una miriade di palestre di roccia. Con l'evoluzione dell'arrampicata sportiva, alcune di queste sono state abbandonate a favore di altre che meglio si prestavano al nuovo stile di scalata. Così in breve tempo le falesie storiche raggiunsero la saturazione e le nuove generazioni hanno cercato sulle pareti minori un nuovo terreno di gioco. Nel 1980 Giancarlo Grassi, pubblica la prima guida d'arrampicata in valle, seguendo poi con una monografia della zona di Caprie e ancora una guida completa alla scalata dei massi erratici (sassismo). Nel 1993 esce a cura di Oscar Durbiano una nuova raccolta di itinerari sportivi in Valle di Susa, e, per finire, nel 1993 Diego Cordola porta a termine la guida di arrampicata del comprensorio di Caprie. A seconda delle zone ci sono tipi di roccia diversi, dal calcare della valle Stretta e della zona di Foresto, al gneiss granitoide di Borgone, mentre l'intera zona di Caprie è composta da serpentino dal caratteristico colore verdognolo. A Novalesa, nel settore del Paretone, muro verticale molto tecnico, l'altezza dei tiri raggiunge sovente i 30 metri, molte vie hanno prese ed appoggi scavati artificialmente. In valle è possibile arrampicare tutto l'anno, l'esposizione al sole o all'ombra, in base alle stagioni e alla quota. Grassi arrivava dalla mitica scuola di Gervasutti di Torino (1963). All'epoca, nell'ambiente piemontese, andare in montagna significava fatica, sofferenza. Se non soffriva non era un vero alpinista. "A noi giovani questo discorso non piaceva" - ricorda Giancarlo - "Per noi l'arrampicata in palestra o sulle falesie o in montagna era considerata un divertimento". All'inizio una ribellione silenziosa, generazionale, poi diventa un vero e proprio movimento. Il Nuovo Mattino la corrente di azione e pensiero che diede uno scossone al mondo dell'alpinismo. Il suo filosofo Giampiero Motti. "Ci siamo ribellati a quel modo di considerare la montagna" - racconta Giancarlo - "chiuso, conservatore e abbiamo iniziato a scalare le pareti di bassa quota in valle dell'Orco, in valle di Lanzo. D'estate eravamo capaci di passarci anche tutta la notte, bivaccavamo in maglietta e *blue jeans*. Anche il livello tecnico si era elevato, perché per noi era una ricerca, un divertimento". In aperta polemica con il Cai, che mal sopportava quei ragazzi che arrampicavano in mutande e con scarpette da ballerina. Nel '75 per Giancarlo l'incontro con Gianni Comino apre nuove orizzonti: il mondo ghiacciato. Poi il salto, un mestiere di consulente tecnico di industria messo da parte, per seguire a tempo pieno la montagna, una casa a Condove con la moglie Nicole e due figlie. Giancarlo Grassi,

un mito, conosciutissimo all'estero, ovunque, le sue sfide continue, le sue arrampicate sulle cascate di ghiaccio. Partiva per il Canada, per le Grandes Jorasses, per la Patagonia, per le cascate di Novalesa, ovunque ce ne fosse una da risalire. Partiva e ritornava, qualche volta passava alla bocciofila di Condove e raccontava ai suoi amici. Aprile 1991. La parola è passata a due suoi amici: Lorenzo Bordoni e Alpe. Lo raccontano e ricordano pieno di vita, quando arrivava in punta ad una montagna e gridava con quanto fiato aveva in gola. "Una bellissima vita la sua, e un destino comune ad altri suoi amici, Danilo Galante, Gianni Comino, Giampiero Motti. Tutti morti in montagna. Tutti accomunati da quell'insaziabile desiderio di infinito, di spazio, di ricerca". Negli anni a venire, sono stati moltissimi i ragazzi in Valle di Susa che hanno raccolto il testimone e coltivato il senso di libertà. Il governo ha avuto un rimpasto, alla presidenza del consiglio ora c'è Massimo D'Alema il quale conferma le posizioni di Gianfranco Cimoli: priorità verso il Gottardo, perché più trafficato. L'impegno del governo sull'alta velocità viene ribadito, ricordando l'impegno del 3 ottobre '97 con i francesi, tuttavia per ora non ci sono i soldi....A dare una mano, incredibilmente, arriva anche il sindaco di Trieste Illy, il quale rilascia una intervista a *Il Sole 24 Ore*: "per il progetto Alpetunnel si continuano a fare carotaggi e scavi. Ma la Val di Susa, dalla quale la tratta dovrà passare, ha già subito deturpazioni notevoli. Occorre pensare ad un tragitto alternativo". Da quel momento, in valle si beve solo più caffè Illy.

È tempo di dare un colpetto dall'altra parte. Entra in campo Pininfarina e corregge il tiro, in teleconferenza fra Torino, Lione e Parigi, parla di ostacoli superati. La linea si farà, anche le banche, la Crt e San Paolo, si dichiarano favorevoli a finanziare l'opera.

François Mitterrand, presidente della Repubblica francese, il giorno dell'inaugurazione del tunnel sotto la Manica aveva sottolineato nel suo discorso ufficiale che "...questo non è che il primo anello di una catena di progetti avveniristici, che devono riportare l'Europa al centro dell'attenzione mondiale, a essere nuovamente il motore del pianeta. Spero che questo eccezionale risultato tecnologico possa contribuire dal nord al sud, dall'est all'ovest, del nostro continente, ad abbattere le frontiere, prima di tutto quelle geografiche, poi quelle della mentalità, L'Europa ha bisogno di questi grandi cantieri per poter dimostrare la propria capacità di rinnovarsi, specie ora che il mercato unico si sta imponendo".

Da quel discorso è passato qualche anno e la *grandeur de la France* si

è scontrata con il deficit record del '95, i giornali si palleggiano le cifre: 22 mila miliardi di debito. Grazie alla sospensione degli interessi, la società non è fallita, come molti si aspettavano per il '98. Poco importa che il tunnel stia perdendo denaro al ritmo di 2,7 milioni di lire ogni minuto, l'importante è che la società abbia conquistato il 45% del traffico fra Dover-Folkestone e Calais e abbia messo in difficoltà gli operatori di traghetti. Le 220 banche che hanno finanziato l'impresa sbuffano e minacciano di provocare il collasso della Eurotunnel, per appropriarsi del pacchetto azionario. Il *Sole 24 Ore* segnala che: "A causa degli oneri legati al forte indebitamento, l'esercizio si è tuttavia chiuso con una perdita di 5,8 miliardi di franchi". Comunque le grandi opere continuano. L'imperativo è costruire, costruire. "Ce la invidierà tutto il mondo". "In questo momento stiamo rappresentando il futuro, il progresso".

"La diga più alta del mondo". Giorno di inaugurazione dei lavori della diga del Vajont: ministri, deputati, cavalieri del lavoro, e giù giù fino agli ingegneri, ai tecnici, tutti a bearsi, per l'imponente sfida che stavano avviando. Un'opera colossale: la montagna imbrigliata. Parole roboanti per definire un lavoro grandioso: Giuseppe Volpi, Conte di Misurata, proprietario della società Sade, Società Adriatica di Elettricità, uomo schierato con il regime, nel 1922 si iscrive al Partito Fascista, nel '23 è già Ministro alle Finanze; in questa veste fa varare una legge per cui lo stato finanzia il 60% alle aziende che costruiranno i nuovi impianti idroelettrici. Cioè a lui (mai niente di nuovo sotto il sole). Scoppia la guerra e tutti hanno altro a cui pensare. Dopo la guerra, il Conte si trova anti-fascista, in Svizzera, come presidente della Confindustria diventa grande amico di De Gasperi. Nel 1948 l'autorizzazione dei Lavori Pubblici permette alla società Sade di presentarsi al piccolo comune di Erto e dire: "Dovete vendere". In quell'epoca, racconta Marco Paolini nel suo spettacolo, bastava la carta bollata per far rispondere: "Comandi". A quell'epoca prima si ubbidiva, poi si leggeva. E inizia la storia. Non prima di accaparrarsi la stampa locale: la Sade acquista la testata. Sono stati commessi tre fondamentali errori umani che hanno portato alla strage. L'aver costruito la diga in una valle non idonea sotto il profilo geologico. L'aver innalzato la quota del lago artificiale oltre i margini di sicurezza. Il non aver dato l'allarme la sera del 9 ottobre 1963 per attivare l'evacuazione in massa delle popolazioni residenti nelle zone a rischio. Ora c'è una nutrita bibliografia che testimonia la morte di

duemila persone. La distruzione di una società contadina in nome del progresso, per l'arroganza dei potenti e l'impotenza dei cittadini. Ci sono siti Internet. C'è stato un lungo processo. Un film, uno spettacolo teatrale, che ha riscosso molto consenso. Ora, delle trame, delle connivenze politiche, degli abusi di potere, di quello che è stato chiamato lo Stato nello Stato, si sa tutto o quasi. Anche che quella diga non andava costruita. E la storia continua.

Alberto Nigra, segretario Ds provinciale torinese, rilascia una intervista a *Luna Nuova*, "...Bisogna convincersi che nessun governo, di qualsiasi colore politico possa essere, bloccherà mai l'alta capacità. E allora continuare ad estremizzare senza concentrarsi su come fare questa linea con il minore impatto possibile non serve a nulla". Bisogna "convincersi". È il nuovo modo di far politica. Ci sono cose che semplicemente non si possono mettere in discussione.

Non è solo Beppe Grillo che riporta il giusto tono della politica. È un ex democristiano, Luciano Frigieri che parla di mancato rispetto delle istituzioni, di: "facilità di giudizio, da parte delle forze politiche, senza conoscere il problema. Un asservimento completo all'industria. Lo dico proprio chiarissimo. Ho grande perplessità anche sul piano morale. Che cosa ci stiamo a fare?".

La Stampa 22 novembre 1993 titola: "Palla di fuoco nel tunnel. Terrore sotto la Manica". A pochi mesi dall'inaugurazione, l'incidente viene nascosto per sette giorni. Forse un corto circuito. Una palla di calore ha distrutto tutti gli impianti elettrici per una lunghezza di 750 metri. I giornali parlano di un "inferno sotto il mare". Grandi anelli di ghisa, usati come supporto, sono stati sciolti come neve al sole. Nessuno ne sarebbe uscito vivo. Di qui la necessità di una accurata indagine per evitare che l'Eurotunnel, esempio del progresso, diventi un tunnel della morte.

A pochi giorni dall'avvio dei servizi navetta per le automobili (rinviati a più riprese), la società che gestisce la colossale impresa ha dovuto ammettere che ci sono infiltrazioni d'acqua dal mare, sono state trovate pozze salate. 6 maggio '93. Grande festa di inaugurazione. François Mitterrand e la regina Elisabetta parlano di "nuovi confini terrestri" dati ai loro paesi. Una straordinaria impresa ingegneristica.

"La morte, la nascondiamo come se fosse vergognosa e sporca. Nella morte, vediamo soltanto orrore, assurdità, sofferenza inutile e penosa, scandalo insopportabile. Resta comunque un immenso mistero, un grande punto interrogativo che portiamo nell'intimità più profonda. So

che un giorno morirò, anche se non so come, né quando. C'è un punto, nel profondo del mio essere, dove è custodita questa certezza". Marie de Hannezel psicologa, lavora nelle unità di cure palliative, presso l'ospedale della città universitaria di Parigi. Pratica con i suoi pazienti una disciplina ancora poco nota, l'aptonomia, basata su un approccio tattile affettivo. "Chi ha il privilegio di accompagnare qualcuno negli ultimi istanti della vita sa di entrare in una dimensione molto intima. La persona, prima di morire, vorrà lasciare accanto a chi l'accompagna, l'essenziale di sé", scrive Marie. "È forse proprio la morte, quella che affrontiamo un giorno, quella che colpisce i nostri cari o i nostri amici, che ci spinge a non accontentarci di rimanere alla superficie delle cose e delle persone, che ci spinge a entrare nella loro intimità più profonda". I libri scritti da Marie Hannezel sono molto conosciuti e usati durante i corsi di aggiornamento per educatori, infermieri. Mitterrand ha scritto la prefazione per il libro più conosciuto. *La morte amica*. Il presidente francese ha consegnato all'autrice il suo testamento spirituale. "Come morire?" - si chiede François Mitterrand - "Viviamo in un mondo che ha paura di questa domanda e quindi la evita. Altre civiltà, prima di noi, guardavano la morte in faccia. Tracciavano per la comunità e per il singolo la via del passaggio. Davano ricchezza e senso al compiersi del destino. Mai forse il rapporto con la morte è stato povero come in questi tempi di aridità spirituale in cui gli uomini, nella fretta di esistere, sembrano eludere il mistero, ignari di prosciugare così una fonte essenziale al gusto di vivere".

Dopo 14 anni di Presidenza della Repubblica Mitterrand viene sostituito nel 1995 da Jacques Chirac e muore dopo una lunga malattia, il lunedì 8 gennaio 1996. Gli storici affermano che la Francia nel dopoguerra è stata rappresentata da De Gaulle e Mitterrand, con due diverse concezioni della stessa "idea della Francia". La *grandeur*, secondo cui il bene della nazione corrisponde al bene assoluto, legato alla tradizione conservatrice. È la grandezza della Francia, che discendeva direttamente dal mito rivoluzionario del 1789, dall'Illuminismo, da Voltaire e da Rousseau.

"E poi, non c'è forse nell'uomo una parte di eternità, qualcosa che la morte mette al mondo, fa nascere altrove?" conclude il presidente francese prima di lasciare, anche lui, questa terra.

8° CAPITOLO

1998-99 Finalmente Ronchi in valle

La Valle di Susa sta morendo, ma anche la Terra non sta niente bene. Negli anni 60 la signora Bruntland aveva coniato il termine di sviluppo sostenibile inteso come la capacità di creare uno sviluppo economico che non esaurisse le risorse disponibili sì da lasciare la possibilità alle generazioni future di costruire una loro economia. Perché l'uomo ha sempre costruito la propria vita con lo sfruttamento delle risorse naturali; dapprima come gli altri animali prendendo frutti, vegetali e animali e poi in maniera organizzata con l'introduzione dell'agricoltura. Enrico Moriconi è veterinario, fa parte del comitato scientifico Legambiente, da anni studia questi problemi, è consigliere regionale verde. "Con la nascita dell'agricoltura inizia la rivoluzione, per alcuni l'unica avvenuta sul pianeta, che produce una profonda modificazione. Intanto l'uomo impara che può dominare la natura e costringerla a fornire più alimento, così aumentano le possibilità di vita e più individui possono abbandonare le attività di ricerca del cibo per impegnarsi in un lavoro intellettuale. La fortunata sintesi della Bruntland sottolineava semplicemente quello che si stava verificando: la crescita esponenziale della popolazione umana e l'enormemente accresciuta capacità di intervenire sulla natura da parte dell'uomo, pongono problemi di utilizzo senza spreco delle risorse. Oggi il problema dello sviluppo sostenibile è diventato un tema mondiale, che coinvolge molteplici fattori. Il sistema economico attuale dei paesi occidentalizzati non ha preso totalmente coscienza del problema dell'esauribilità delle risorse. Il costo dell'uso delle materie prime, dei rifiuti che ne conseguono, dell'inquinamento che si produce non rientra mai nel calcolo costo/benefici delle diverse attività produttive.

L'insostenibilità del sistema attuale è dovuta a più elementi. Innanzi tutto si deve considerare che l'ambiente in cui l'uomo si trova a operare, il pianeta, per quanto vasto, è una superficie limitata, con risorse non illimitate: non sono infiniti il suolo, l'acqua, l'aria e le materie

prime che lo compongono, anche se di alcune non se ne vede una carenza nel prossimo futuro". Enrico Moriconi ha scritto numerosi libri sull'argomento e appena può va a tenere conferenze ovunque lo chiamino, perché ritiene fondamentale far passare certi discorsi: "L'occidente ha la grave colpa di proporre un modello da seguire a tutto il mondo dei paesi poveri. Un modello visto come punto di arrivo per quei cinque miliardi di persone che vivono ad un livello più basso. Però se questi adottassero gli stessi sistemi degli occidentali in materia di alimentazione, spostamento con le auto e con gli aerei, spreco di acqua, inquinamento dell'aria il pianeta non potrebbe sostenerlo. Vi sono ormai elementi oggettivi che dimostrano come l'attuale sistema produttivo realizzi sistemi produttivi gravemente insostenibili".

Nonostante tutto, per ora, continua a nascere ogni tanto qualcosa. È nato, nell'autunno inverno del 1998 il Coordinamento Viaggiatori Trasporto Locale di Alpignano. Il logo scelto: un Don Chisciotte, figura idealista che accetta di combattere con lealtà i "giganti" e i nemici potenti per eliminare soprusi e ingiustizie. Tutto è cominciato in seguito ad una serie di disservizi. Un giorno Marco si è stufato e ha cominciato ad appiccicare, da solo, dei volantini che aveva scritto attorno alla stazione, chiedendo ad altre persone che avevano rilevato gli stessi suoi disagi, di farsi vivi. Di unirsi. "Può nascere anche così", fa rilevare Tommaso Davide Giordano, altro appartenente al Coordinamento viaggiatori. "A volte può bastare un piccolo granello di sabbia per fermare l'ingranaggio. Bisogna credere in questa nostra possibilità di cambiare lo stato delle cose a partire da noi, dalla nostra mobilitazione". Può sembrare un discorso politico, ma non lo è, ci tiene subito a precisare Tommaso, caso mai un discorso filosofico di chi continua a mettere al centro del mondo l'uomo. Gli esempi possono essere tanti, anche quello di un grande elefante e un piccolo topolino. La forza sta nella cultura, non a caso Tommaso scrive, non a caso Marco si interessa di arte, non a caso insieme cercano altre strade, associazioni, iniziative da aprire sul territorio. La cultura ti può dare la conoscenza delle cose, il coraggio, la speranza di non essere un numero. Una cosa senza significato, anche se sei lì che aspetti da solo, in una mattina d'inverno, immerso nel buio, nel freddo, nella nebbia. Puoi realizzare che ce la fai anche da solo, oppure in pochi, ce la fai ad alzare la testa. E allora scrivi i tuoi appelli e li appiccichi in giro e aspetti che qualcuno si faccia vivo. "È iniziata così, ho trovato altre persone che hanno aderito al coordinamento" racconta Marco Conti.

E adesso, quattro anni dopo, spaziano nel sito della ferrovia in grado di monitorare il passaggio dei treni e registrare i ritardi, eventualmente segnalarli. "Abbiamo vinto una battaglia sulla sicurezza, sul transito dei treni. Abbiamo cercato di stimolare le ferrovie a migliorare il servizio in un periodo particolarmente nefasto per il funzionamento del trasporto". Da anni, i giornali puntualmente pubblicano lettere di pendolari incavolati, costretti a subire ogni sorta di disservizi. "Siamo un gruppo di utenti-clienti" - scrivono gli aderenti al comitato - "indipendenti da qualsiasi movimento e organizzazione politica, differenti per età, professione ed estrazione sociale, accomunati semplicemente dal proposito di fare qualcosa, per migliorare i servizi che giornalmente utilizziamo". La politica tenuta rigidamente fuori, ad un certo punto porta su un binario morto.

Devono aver così tanto discusso e patito, su vagoni freddi, ad aspettare i treni in ritardo, sotto vecchie pensiline di stazioni fatiscenti, che si capisce dal tono volutamente contenuto dei loro appelli che potrebbero pensare anche tutto il contrario quando scrivono: "La linea d'azione scelta dal Coordinamento è quella dei toni moderati: non grande exploit, ma una persistente pressione sui responsabili delle ferrovie o degli enti interessati...". La loro insoddisfazione la mettono al servizio di tutti, il coordinamento si propone di raccogliere il malcontento per incanalarlo in modo costruttivo, facendo proprie le richieste e i suggerimenti dei pendolari. Inviando lettere alle ferrovie e agli Enti interessati affinché si possa ottenere un servizio degno di tale nome e del biglietto pagato. Le riunioni sono aperte a tutti, ogni tre mesi si riunisce un comitato direttivo che elabora le linee guida a medio e lungo periodo. Nelle edicole delle stazioni sono affisse locandine. Il sito Internet ospita e rende pubbliche tutte le lettere, le richieste e le proteste dei viaggiatori. Il coordinamento si preoccupa di aprire le istanze nei confronti delle Ferrovie, pubblica in rete tutte le lettere spedite: un tabellario di facile consultazione indica l'ente al quale è stata inviata la richiesta, l'oggetto, la risposta pervenuta, e non pervenuta. Oggetto: "A seguito di voci giunte agli utenti riguardante un possibile annullamento di un treno, chiediamo gentilmente una delucidazione in merito". Una goccia, il Coordinamento. Puntuale e preciso. "Nei primi anni" - ricorda Marco - ai vertici delle ferrovie ci davano poco retta, su dieci lettere che mandavamo, quattro venivano recepite, ultimamente il rapporto è cambiato, e ogni scritto viene preso in considerazione".

Il tutto è ben organizzato e chiaro. Allo stesso modo lo è un servizio

di *carpooling* messo in rete per chi, stufo di viaggiare da solo, cerca un compagno/compagna per percorrere il tragitto dal proprio paese fino alla stazione. “Daniele, funzionario San Paolo di Torino, con la propria macchina compie tutti i giorni feriali (dal lunedì al venerdì) il tragitto Valdellatorre-Stazione FS Alpignano. Partenza da Valdellatorre ore 7.08, rotonda di Brione ore 7.12”.

“Cristina, impiegata, con la propria auto da Caselette si reca tutti i giorni (lunedì-venerdì) alla Stazione FS di Alpignano. Percorso: partenza da Caselette ore 7.07, Banca di Novara ore 7.10”.

Il 12 dicembre '98 ad Avigliana si svolge un incontro al quale avrebbe dovuto partecipare anche il ministro Ronchi, assente per “mali di stagione”. È una bella data per fare il punto su una situazione delicata, in una valle pesantemente provata da fitti misteri. Sono trascorsi molti anni da quel venerdì 12 dicembre 1969. Milano ore 16, 37, un ordigno, composto da sette chili di tritolo, esplose nel salone centrale della Banca Nazionale dell'Agricoltura, in piazza Fontana. Il bilancio è di 17 morti e 88 feriti. La strage, ormai definita da tutti “strage di Stato”. Cinque istruttorie, otto processi, tre piste investigative battute con scarsi risultati, un alternarsi di sentenze in un bailamme di sedi processuali, oltre 30 anni di silenzi, lacune, depistaggi, inquinamenti. Tanto per non dimenticare. Il presidente Luciano Frigieri coglie l'occasione per fare il punto della situazione e ripercorre alcuni momenti dell'opposizione al Tav. Passa la palla a Claudio Cancelli che ricorda tutti i passaggi cruciali del famoso tavolo istituzionale. Il Comitato tecnico viene costituito con delibera della Giunta regionale nel dicembre del '95, in seguito alla richiesta della Comunità montana di poter avere dei finanziamenti per avviare studi indipendenti sull'opera. Per ragioni amministrative, pare che questi fondi non possano essere attribuiti direttamente agli enti locali. Comunità montana e Regione, insieme decidono che verrà istituito un comitato tecnico, presso il Politecnico di Torino, al quale andranno i fondi per gli studi di impatto ambientale. La Comunità montana accetta di partecipare a questo tavolo, insieme con i tecnici di fiducia, i professori Cancelli, Chiocchia, e Claudio Scavia. Frigieri si incontra a questo punto con il Rettore Magnifico del Politecnico, professor Zich, per scegliere un coordinatore per il comitato tecnico, figura con sufficiente prestigio e indipendenza. La scelta cade sul professor Del Tin, futuro presidente Aem. L'idea si era ispirata a una precedente Commissione, sempre istituita presso il Politecnico, che aveva studiato le problematiche per

l'eventuale installazione della centrale nucleare di Trino Vercellese. Ma neppure questa volta il tavolo di confronto decolla. Il professor Del Tin, dopo pochi mesi, si dimette e la sua sostituzione con il professor Levi richiede un anno di tempo, al termine del quale, comunque non giungono i finanziamenti. Senza finanziamenti non si fa nulla. Levi si rifiuta di prendere in considerazione qualunque iniziativa di studio. I tecnici scelti dalla Comunità montana, da anni sono abituati a lavorare gratis, e così continuano a fare. Propongono l'approfondimento di alcune tematiche: una corretta valutazione in termini inquinanti della linea; l'impatto ambientale delle attività di costruzione e scavo, la stima della perdita di valore agricolo e immobiliare delle zone attraversate e, naturalmente, i famosi flussi di merci. La discussione di questi quattro punti non viene presa in considerazione dall'ingegner Manto, coordinatore regionale del Comitato tecnico, perché "L'organismo non aveva ricevuto mandato di affrontare problematiche a carattere fondamentale". Vale a dire che l'opera non poteva essere messa in discussione. "Il 15 luglio" - ricorda Claudio Cancelli - "ho partecipato ad una ennesima riunione con Gianfranco Chiocchia, in quella occasione avrebbero dovuto presentare i risultati degli studi sul traffico della direttrice Torino-Lione. I dati illustrati provenivano da fonti diverse e presentavano una variabilità ampia. Non è stato possibile discutere né di ipotesi, né la scelta dei parametri usati, semplicemente perché gli autori della ricerca non erano presenti. Abbiamo chiesto all'ingegner Manto di avere copia del materiale, ma non è mai arrivato nulla". Nonostante tutto, sia i tecnici, sia gli amministratori presenti ad Avigliana, hanno ribadito l'importanza di continuare con le riunioni del Comitato, per sottrarsi all'accusa di rifiutare discussione e confronto. "Della Valle di Susa, interessano solo i Lupi grigi, il cui scopo principale" - conclude Claudio - "sembrerebbe essere stato l'intimidazione e la repressione del movimento che è nato in valle". Pasquale Cavaliere interviene per ricordare che i valsusini. "hanno tutti i diritti di conoscere la verità sulla oscura vicenda degli attentati". Il consigliere regionale ha poi proposto una nuova interrogazione al Ministero degli Interni perché faccia chiarezza.

"Ho scritto il primo articolo all'inizio di dicembre del 1989 e - ricorda Gianni Pacchiardo - lontano da coinvolgimenti emotivi e professionali, prendo atto delle ambiguità e degli errori di entrambe le parti, i sostenitori e gli oppositori, rigidamente arroccate su posizioni in qualche caso ideologiche, in altri opportunistiche, che hanno impedito il dialogo quando questo era ancora possibile. Le maggiori responsabilità sono

senza dubbio del partito dei sostenitori dell'opera. Quando si iniziò a parlarne, lo fecero i giornali. Mai che allo Stato o alla Regione sia venuto in mente di far sapere qualcosa agli amministratori della Valle di Susa. Per almeno un paio d'anni, i sindaci valsusini hanno assistito ad una rappresentazione di cui non riuscivano a capire la trama perché nessuno gliela stava spiegando. Non a caso, fino al '91 non si registra una vera e propria levata di scudi. Semmai la domanda di informazioni e la disponibilità a discutere. Richieste vane o seguite da risposte vaghe e superficiali. Ma c'è pure un'altra possibilità che, chi ha partecipato a qualche riunione dell'allora comitato messo in piedi dalla Regione per discutere con le amministrazioni locali, avrà toccato con mano: che ci sia stato chi, sull'altare della modernità e degli affari, ha deciso che gli amministratori valsusini erano solo dei rompicelle da tacitare. Più che la mancanza di rispetto, da parte dei sostenitori dell'opera si è manifestata una drammatica stupidità: quella di non aver capito che la trasparenza, il dialogo, sarebbero stati molto più produttivi dello scontro. Ma c'è dell'altro. Un pezzo non indifferente di questa vicenda è stata segnata da una assoluta mancanza di trasparenza, che si è a sua volta manifestata nell'azione di qualche persuasore occulto da quattro soldi. Anche per questo, la vicenda del Tav in Valle di Susa è un elenco di occasioni mancate e la dimostrazione che, spesso, la storia non insegna alcunché, soprattutto a quelli che non la vogliono imparare o che non ne sono capaci. Penso alla realizzazione dell'autostrada del Frejus. Come finirà non lo so. Nel senso che non so se qualcuno si sdraierà davanti al primo camion che trasporterà il pietrisco ricavato dallo scavo della galleria tra la Val Cenischia e la Francia, o se alla fine i mercanti entreranno nel tempio, corrompendo i sacerdoti della fermezza. Insomma, non so se scopieranno tumulti di piazza o se, com'è già accaduto, si accetteranno compensazioni, magari al ribasso. So invece che quella dell'alta velocità ferroviaria in Valle di Susa è una storia iniziata male e che, comunque, rischia di finire anche peggio".

L'assemblea ad Avigliana è l'ultima di un anno importante.

È ad Avigliana che ha incontrato l'amore Primo Levi. È ad Avigliana che ricomincia la sua vita. È allo stabilimento chimico Duco di Avigliana che Primo Levi torna a lavorare dopo la guerra, la scrittura come liberazione dal passato, una elaborazione, promessa di futuro. Nello stabilimento il giovane chimico risolve il caso delle vernici refrattarie, le vernici ribelli, che solidificano anziché rimanere liquide. Lo

descrive nel capitolo Cromo del "Il Sistema periodico". È nella città dei due laghi che comincia a lavorare al suo libro più famoso: "Se questo è un uomo". Primo Levi amava la valle e la frequentava anche da studente, arrivando da Torino in bicicletta, per andare in montagna e arrampicare sulle montagne. Rocca Sella e poi i Picchi del Pagliaio sopra Coazze, Rocca Sbarua di Giaveno e ancora l'Orsiera, Roca Patanua, la Lunella di Condove. Ad Avigliana Primo Levi mette in atto la sua rinascita: "Mi sentivo ridiventare uomo, uno come tutti, uno di quelli che si fanno una famiglia". In quel periodo, passeggiando sulle rive del lago, si innamora della donna che diventerà sua moglie.

Avigliana.

Guai a chi spreca la luna piena
Che viene solo una volta la settimana
Accidenti a questo paese
A questa stupida luna piena
Che splende placida e serena
Proprio come se tu fossi con me
(28 giugno 1946) Primo Levi

"Siamo un gruppo di pendolari che utilizzano il treno tutti i giorni", così comincia, fra altre cose, l'anno 1999, una bella lettera dei pendolari. Passano i mesi, cambiano le stagioni, cominciano gli anni nuovi e loro sono sempre lì alle prese con un servizio che fa acqua da tutte le parti. È dura cominciare una giornata di lavoro, a Torino, con un treno freddo, in ritardo, sempre strapieno. Stanchi, propongono uno sciopero. "Proponiamo, a data da destinarsi, uno sciopero generale degli utenti Fs con mancata esibizione ai signori controllori del documento di viaggio". Le firme da Sant'Ambrogio, Caprie, Condove, Chivasso, Torino, San Sebastiano Po (5 gennaio).

E Viiiiiii Il Coordinamento viaggiatori ha messo in rete gli indirizzi di tutti i vari Coordinamenti che sono sorti in tutta Italia. Associazione pendolari Domodossola-Milano. Comitato spontaneo Torino-Milano. Comitato un treno per Schio. Comitato pendolari Messina, Catania, Siracusa. Associazione Novaresi. Comitato utenti pendolari Casale Monferrato, Chiasso, Aosta, Ivrea, Torre Pellice, ecc.

L'unione fa la forza, e Internet in questi casi rende un grande servizio. Ogni volta che un giornale pubblica una lettera, Marco Conti alza il telefono e chiama, o almeno tenta di rintracciare gli utenti lamentosi. Propone una macchina organizzativa efficiente. Lettere inviate ai responsabili delle ferrovie, sito Internet, collaborazione, solidarietà.

Non è detto che accettino, anzi, al solito, la lettera ha esaurito il livello di rabbia. Tuttavia Marco si fa sentire.

Come numero di utenti interessati, la stazione di Alpignano è una delle principali di Torino e ha un bacino di centomila persone. Ad un certo punto il Coordinamento viaggiatori riesce ad avere risalto sui giornali locali e, improvvisamente, grande risalto anche su *La Stampa* che il 6 febbraio '99 titola a quattro colonne: "Il pericolo è sulla banchina", ritenuta troppo stretta e affollata durante il passaggio dei treni.

L'anno è iniziato con la notizia dell'improvvisa morte di Michel Petrucciani, grande pianista, jazzista, uno dei suoi ultimi concerti è stato a Bardonecchia. Da qualche anno in Valle di Susa sta crescendo una sensibilità musicale diversa, grazie al festival di Avigliana: Due Laghi jazz.

Per altri versi la musica è sempre la stessa: "La Sitaf, usata come testa di ponte per entrare nel *business* dell'alta velocità ferroviaria", questo uno dei titoli dei giornali. La procura di Perugia sul caso Necci prosegue l'inchiesta in un "vorticoso intreccio" tra politica e affari, con al centro sempre il finanziere Pacini Battaglia, quello che stava "un gradino sotto Dio" e voleva trovare i soldi per finanziare l'opera. L'operazione sonnecchia fin quando arriva Santonastaso ai vertici della società, pronto a traghettare la Sitaf verso il vero *business*. Otto deputati del centro sinistra, tra i quali Massa, Novelli, Gardiol, ai primi di gennaio, presentano una interrogazione parlamentare a D'Alema e chiedono l'azzeramento dei vertici della Sitaf.

E finalmente il Ministro all'Ambiente Edo Ronchi arriva in Valle di Susa. Sabato 6 marzo Bussoleno, sala consigliare. Ci sono tutti i sindaci, gli amministratori della valle. Manca Romano Perino. I giornali titolano. "Dimenticatevi il Tav". Il ministro di fronte ad una assemblea numerosa e pressante, spiega che l'alta velocità non è assolutamente certa. Quando i gruppi di studio che stanno ancora lavorando, in particolare quelli sull'impatto ambientale, avranno finito, potrebbe essere presa in considerazione anche l'opzione zero. Cioè la decisione di non fare nulla. Musica, musica per le orecchie di tutti i presenti. Frigieri interviene: "Fino ad ora ci siamo sentiti soli e tacciati di essere retrogradi. La nostra battaglia non ha scopi politici, è condotta dai cittadini perché al centro del progresso noi crediamo che ci debba essere l'uomo". Attorno all'opera che interessa la valle si sono costituiti tre gruppi di lavoro: uno sui famosi dati del traffico e sui costi, uno sull'impatto ambientale, e uno sullo studio del tunnel. Entro il 2000 si saprà se l'alta velocità si potrà fare. Comunque, nulla senza

l'accordo dei valsusini. Senza il coinvolgimento degli amministratori, dei sindaci, della Comunità montana. E così, Ronchi si deve mettere il cuore in pace, comodo e tranquillo, perché ognuno dei presenti vuole raccontare un pezzo della storia, che ormai è lunga (e trita, per chi la conosce a memoria), ma è sempre meglio raccontarla ancora una volta. "La Regione è stata semplicemente arrogante" - inizia Gottero - "nasconde progetti, e noi non vogliamo sottoscrivere sciocchezze". Cancelli: "Vogliono costruire una linea nuova solo per avere molto denaro da gestire, la storia è arcinota e neppure originale". Pasquale Cavaliere e Saitta si impegnano per chiedere alla Regione solo un ammodernamento della linea. È la giornata delle buone intenzioni e dei buoni sentimenti. Tutti contenti. Prima di partire Ronchi ha consegnato un progetto delle Ferrovie sull'ipotesi dell'ammodernamento della linea.

Un po' di speranza. C'è tempo per guardarsi attorno e vedere la valle non più come un posto che stanno per spianare, ma come una valle che ha ancora molti luoghi che meritano ascolto. Per esempio la Cascina Roland, coperta di edera, a Villar Focchiardo. Un posto tappa sull'antica strada di Francia, cascina fortificata medioevale. Una casaforte piena di fascino, con le finestre a sesto acuto dove ogni pietra trasmette la leggenda. Possedimento dei signori di Villar Focchiardo, Ca' d'Roland ha vissuto momenti di grandi splendori. In un documento del 1549 di Andrea Minucci, arcivescovo di Zara, si scopre che sulla facciata di una costruzione c'era dipinta, un tempo, una dama con l'insegna dei conti di Villar Focchiardo, un cavaliere che impugnava una lunga spada. Qualcuno ricollega la raffigurazione a San Giorgio, un tema ricorrente nell'arte popolare che ha lasciato molte tracce nell'arco alpino. Il masso spaccato con un taglio netto, che si trova nelle vicinanze, ha provocato in molti il desiderio di attribuirlo a Orlando (o Roland), reso furioso dalla vista dei nomi degli amanti: Angelica e Medoro, così come aveva scritto Ludovico Ariosto. I sostenitori di questa tesi, evidentemente leggendaria, ricordano che Carlo Magno è transitato con il suo esercito in Valle di Susa nel 773.

Comunque sia o sia stato, la Comunità montana decide di lanciarsi in un'impresa, anche questa leggendaria, di recupero della Ca' Roland. Nel febbraio 1999, supera l'ultimo esame della Sovrintendenza. Quattro miliardi di investimenti, fra fondi Cee, Regione, Provincia, Comuni, Comunità montana, enti, ecc ecc. Un grande progetto, una sfida. "Come in un matrimonio" - ricorda Luciano Frigieri - "ci è voluto molto corag-

gio e anche un po' di incoscienza. E anche un grande innamoramento per un territorio, tutto sommato, ancora pieno di fascino".

Buona volontà anche da parte della Provincia. A *Luna Nuova* giunge un articolo da parte della presidente Mercedes Bresso che continua a sponsorizzare l'ipotesi di una linea che arrivi a Orbassano, passando attraverso la Val Sangone. "In ogni caso mi impegno personalmente a esaminare con le comunità locali, le concrete ipotesi progettuali non appena Alpetunnel le renderà disponibili. Sottolineo che lo stesso protocollo d'intesa sull'alta capacità sarà oggetto di ampio e approfondito confronto con i Comuni e le Comunità montane interessate. In breve: la Provincia non ha chiesto ipotesi progettuali e non ha alcuna intenzione di far passare decisioni tanto importanti sulla testa delle comunità locali". Musica. Musica per le orecchie di tutti.

Un concerto per ricordare Fabrizio De André, anche lui è morto. Il posto scelto è una piazza, ma piccola e delimitata dalla chiesa, dalla scuola, dal bar della Società Operaia Mutuo Soccorso. Il paese, Caprie, conta più o meno mille abitanti ed è sostanzialmente un pugno di case contro la montagna, fra vigne e campi di granoturco. La montagna è di quelle che hanno fatto la storia, ospitando e nascondendo i primi gruppi partigiani. Sono ancora molti quelli che, fra una partita a carte e una passata di zolfo alla vigna, possono alzare il dito e indicare: "Là c'era il nostro gruppo". Gli altri, quelli che mancano, si devono accontentare di guardare *Paputri* e *Ciampambiard* dal cimitero, anche quello a due passi dalla piazza, appena poco dietro la chiesa.

Peccato per il municipio, ancora distrutto dall'attentato. Il processo a Pelissero è iniziato il 23 aprile, l'amministrazione comunale si è costituita parte civile. Comunque una brutta storia.

Il primo maggio, il tradizionale corteo a Torino, per la festa dei lavoratori, si presenta da subito come un contenitore di forti tensioni. La guerra dei Balcani è presente con striscioni che chiedono Pace. I politici, Bresso, Castellani, Goglio in rappresentanza di Ghigo, vengono contestati per le loro posizioni interventiste. La stessa cosa succede nei confronti dei diessini presenti. Uno striscione rivolto a loro dice: "Vergognatevi". Contestata la Missione Arcobaleno. Ad un certo punto inizia il pestaggio. Ivo Fogliasso scrive su *Dialogo in valle* ciò che ha visto: "...L'Unità in tasca e taglia da scaricatore, colpisce con una violenta testata un dissenziente minuto e non più giovane, colpevole di aver detto ad alta voce ciò che molti pensavano: Avete paura della verità? Un istante per capire e gli antichi meccanismi scattano: fare barriera, impedire guai peggiori. Nel frattempo un

giovane capitano della polizia, con occhi francamente spiritati, spintona e malmena chiunque gli giunga a tiro, compreso un anziano signore che assiste attonito, appoggiato ad una piglia. I giovani si raggruppano e fra loro e la polizia si frappone un'esile barriera fatta di dirigenti e militanti di Rifondazione, sindacalisti e intellettuali, alcuni dei quali ben noti nell'area della sinistra e del pacifismo militante, ma la polizia preme e quando può picchia". Qualche ora più tardi, alle due del pomeriggio, la polizia farà un'incursione nella sede di Askatasuna, in corso Regina e distruggerà tutto quello che trova. Un filmato di Armando Ceste documenterà i fatti: la polizia non si è limitata a fare una settantina di fermi fra i ragazzi dei centri sociali, come in un film argentino, ha firmato l'incursione con scritte sui muri: "Froci - Merda - Duce Duce". Distrutta ogni cosa, dagli impianti per la musica, ai cessi, ai libri. Alcuni poliziotti sono stati visti pisciare per sfregio sul materiale trovato nel centro: manifesti, fotografie. Stesso giorno, a metà pomeriggio, scoppia una molotov alla Camera del Lavoro.

Giornata piena. Buon primo maggio a tutti. Nei giorni successivi parte la caccia alle streghe, agli amici degli *squatter*. Il giornale *Dialogo* con il fondo di Fogliasso, è uno di questi. Anche il vescovo di Ivrea, monsignor Bettazzi, viene accusato di dare troppo ascolto a soggetti asociali e pericolosi, come i ragazzi dei centri sociali. Per non parlare di Marco Revelli che ha raccontato pubblicamente ciò che ha visto alla manifestazione di Torino. Picchiavano di più i poliziotti o i diessini? Ma il primo dell'elenco ad essere colpevolizzato continua ad essere Pasquale Cavaliere che si è messo in testa di dialogare con tutti. Ivo Fogliasso conosce molto bene la realtà di Askatasuna, per essere stato, una quindicina di anni, consigliere di circoscrizione, precisa che la struttura è stata abbandonata da tutti perché i costi di ristrutturazione erano troppo alti. "Sovente questi giovani" - scrive Ivo - "manifestano un disagio che avvertiamo anche noi, è forse il modo che urta, la disposizione a confrontarsi anche troppo duramente con le istituzioni. Ma questa società è davvero quella che vorremmo e che volevamo quando avevamo qualche decina di anni in meno? Pretendere che le forze dell'ordine si comportino in ogni circostanza con fermezza, ma anche con distacco emotivo e con civiltà è troppo?". È il vecchio giornale della nonviolenza condovese a ospitare un dibattito così difficile. Mentre Jovanotti lancia la sua canzone contro la guerra: "E voglio i nomi di chi si impegna a fare i conti con la propria

vergogna. E voglio i nomi di chi ha mentito, di chi ha parlato di una guerra giusta. Io non le lancio più le vostre sante bombe.

Il mio nome è Mai più". Achille Croce prende carta e penna e scrive, ancora una volta, un lungo articolo ospitato in prima pagina su *Luna Nuova*: "Jean Marie Muller, il filosofo francese, ha detto giustamente che la madre di tutte le violenze è la situazione di ingiustizia. Da questa derivano nell'ordine, la reazione violenta di chi si oppone all'ingiustizia e la repressione della stessa. In questi giorni oltre alle preziose vite umane e ai beni materiali, vanno in fumo miliardi su miliardi. La guerra costa cara. Eppure gli investimenti e i fondi per essa ci sono sempre. Fino ad ora, scandalosamente nemmeno un centesimo è stato speso dai governi per la ricerca nel campo della nonviolenza, per mettere in grado gli uomini di misurarsi tra di loro con metodi umani". Conclude Achille con un elenco di veri nemici da combattere: "l'ignoranza, l'intolleranza, l'egoismo, il razzismo, il nazionalismo, il militarismo, la miseria umana e materiale. Isaac Asimov ha giustamente definito la violenza come: l'ultima risorsa degli incapaci. L'arma preferita, dai castrati spirituali, la sola che essi conoscano".

Non un centesimo è stato speso neppure per cercare di capire se erano possibili alternative alla grande opera colossale. Ottanta mila miliardi per l'intera rete? A giugno viene data anche la notizia delle Olimpiadi invernali assegnate a Torino. "La Valle di Susa entra nella Storia". Un successo targato Agnelli. Un giro d'affari impressionante, i giornali riportano la notizia di 20 mila miliardi. Pasquale Cavaliere si prepara, in consiglio regionale, a rompere le scatole: "Bisogna evitare leggi straordinarie come per le Colombiadi e il Giubileo". *Luna Nuova* festeggia (per un risparmio di carta?), mettendo insieme i due eventi: una vignetta rappresenta la Madonna del Rocciamelone con al posto della corona, i cinque cerchi olimpici. Provoca un incidente diplomatico fra le due testate dei giornali valsusini.

La Francia continua a frenare. L'opera, non convince più tanto. Il Governo italiano, da parte sua, non si capisce bene che cosa stia decidendo. Quel Ronchi lì, ministro all'ambiente, a molti non è simpatico. Insomma, non tira aria tranquilla per il Comitato promotore, e neppure per i dirigenti Alpetunnel, e per tutti quelli che non aspettano altro che il momento di veder avviare i lavori. Le vacanze sono alle porte, ma non si può andar via così, con questo pensiero. "Torna all'attacco il partito del Tav" titolano i giornali. Viene organizzata una grande raccolta di firme per sostenere l'operazione (hanno a disposi-

zione giornali, televisioni, grandi mezzi di comunicazione, e vanno a copiare l'unica forma di lotta adottata in Valle di Susa. Chissà se metteranno anche loro i banchetti nelle fiere della *toma* e nelle sagre delle castagne?). Firme, per sollecitare il governo a rendere esecutivo il progetto per la linea ferroviaria tra Torino e Milano e per la definizione rapida del tratto Torino-Lione. La raccolta firme avviene attraverso 62 associazioni, società, sostenitrici del progetto: "Torino e il Piemonte un nuovo Risorgimento". Venerdì 18 giugno a Torino hanno organizzato l'ennesimo convegno.

Nell'occasione "Transpadana" e la Regione, hanno fatto la voce grossa. Bruno Bottiglieri, segretario del Comitato, ha gridato allo scandalo per la mancata convocazione della conferenza dei servizi per la Torino - Milano. Giornata tumultuosa, si scatenano le ire dei potenti. Fulmini, verso la valle, colpevole di aver rotto le uova (e non solo) nel paniere. Aver osato ribellarsi. Fulmini e maledizioni verso la valle.

C'è di che preoccuparsi. C'è il rischio di perdere il sonno e l'appetito; per fortuna esiste una salciccia, molto particolare, che da lungo tempo fa parte della tradizione di Mattie. Due chili e mezzo di carne bovina, un chilo e mezzo di carne suina, un chilo di cavoli cotti, spezie, aglio, sale e pepe.

Tritare la carne nel tritacarne, mescolarla bene con il cavolo, i cavoli vanno strizzati e tritati prima di essere amalgamati con l'impasto. Aggiungere venti grammi di spezie, cannella, chiodi di garofano in polvere, spezie rosse e pepe. Insaccare la carne nel budello con l'apposita macchina, legare le salcicce, bucherellarle, lasciare asciugare. Si mangiano con patate cotte, con o senza buccia.

Il 13 giugno 1999 si torna a votare in molti comuni della valle, si vota anche per le europee e le provinciali. Il risultato, soprattutto per i comuni, spiazza chi cerca un'analisi fra centrodestra e centrosinistra. La vittoria viene definita "l'Italia dei campanili", vince il candidato sindaco che dà più fiducia. A Susa, Sandro Plano spodesta Bellicardi, è una svolta storica. A Bussoleno torna Alida Benetto che sconfigge il centrosinistra. Uno dei suoi primi atti è quello di dichiarare la guerra ai cinghiali. "I danni arrecati all'agricoltura" - precisa la Benetto - "da animali selvatici, sono ormai ingenti. Non abbiamo perso tempo e subito abbiamo espresso il nostro parere favorevole al calendario di battute straordinarie al cinghiale". Anche Aldo Miletto è stato impalinato e viene escluso dalla giunta Bresso-bis.

8 e 9 luglio, incontro alla Mandria del gruppo di concertazione tecni-

co italo - francese, presieduto dal prefetto Moscatelli e da quello de La Rhône-Alpes, Michel Bless. Entro ottobre del 2000 si saprà in maniera definitiva se la linea ferroviaria per Lione si farà o no. Per quella data verranno ultimati gli studi per il tunnel di base. In attesa, si lavora per rifare il tetto della chiesa del Pian dell'Orso, sopra Villar Focchiardo. Devi prendere la strada che sale verso i castagni e lasciarli alle spalle. Intravedere Certosa di Banda, e superarla, devi arrivare fino al bivio di Monte Benedetto, e andare oltre. Devi continuare per quella strada sterrata finché gli umani sono costretti a cedere il passo agli animali che scorrazzano indisturbati nella strada e sui sentieri.

Dagli archivi comunali risulta che il 23 giugno 1840 venne chiesto il permesso di tagliare 39 piante di larice necessarie per la costruzione del tetto. L'amministrazione approvò con delibera, la pratica subì qualche intoppo perché solo nel luglio 1841 l'atto venne perfezionato presso la Curia di Susa. La costruzione della Cappella ebbe inizio l'anno successivo, su iniziativa di Antonio Montabone, il quale doveva assolvere due voti. Il suo bestiame fu colpito da malattia e distrutto e nello stesso periodo morì anche la moglie. Abbattuto da queste disgrazie, promise la costruzione di una cappella se la moria delle bestie finiva e se trovava un'altra moglie da sposare. Antonio sposò in seconde nozze Maria Re, detta la Bergera, che gli diede altri figli, tra questi Antonio (stesso nome del padre), che diventò frate Rosminiano, professore di ingegneria collaborò alla galleria del Sempione e ideò il plastico della Sacra di San Michele.

Un lavoro importante, dunque, quello del rifacimento del tetto. D'inverno, per gli escursionisti in cerca di luoghi magici, costituisce l'unico posto dove potersi sedere. Il sole scioglie la neve e rimangono le *lose*, perfette, calde. Puntare i piedi, un po' in bilico, il sacchetto rosso del mangiare a tracolla, pane e formaggio tagliati con *l'opinel*. Quando non c'è la neve, la zona è coperta dai rododendri. D'estate, con la luna piena, si può camminare anche tutta la notte. Inquinamento luminoso, zero. Solo le stelle. Si può camminare verso la sorgente del *Roc du Muntun* e poi salire ancora verso il Col del Vento. E giù a guardare verso il Pian delle Cavalle, e su a cercare il Robinet, il Villano. Pian dell'Orso si trova esattamente fra le due valli, Sangone e Valle di Susa. Tutto attorno una sfida: l'immenso. Basta una corda per tentare di scalarlo.

È legata ad un letto a castello, scrivono i giornali, la corda che ha voluto attorno al collo Pasquale Cavaliere. Poi, si è lasciato andare.

“La nostra generazione ha sperato troppo e troppo pesante è stato

farci carico di questo”, ha scritto Pasquale prima di morire, su un quaderno ritrovato.

“Il principe Andrea non solamente sapeva che stava per morire, ma si sentiva morire ed era già morto a metà. Provava il senso dell’allontanamento da tutte le cose terrestri e dell’alleggerimento gioioso dell’esistenza. Senza fretta, né turbamento, aspettava ciò che doveva avvenire. Quella cosa terribile, eterna, sconosciuta, lontana, della quale aveva incessantemente subito la presenza per tutto il corso della sua vita, era ormai molto vicina a lui, quasi comprensibile e facilmente sensata”. Scrive Lev Tolstòj in *Guerra e Pace* descrivendo la fine del giovane colpito sul campo di battaglia: “...Prima aveva paura della fine. Due volte aveva provato il sentimento terribile della paura della morte, della fine, che ora non la capiva più. Aveva provato quel sentimento e per la prima volta quando una granata aveva girato dinanzi a lui come una trottola, ed egli guardava le macchie, i roghi, il cielo e sapeva che gli stava davanti la morte. Durante le ore di doloroso isolamento e di semi delirio che aveva attraversato dopo la ferita, più rifletteva a quel nuovo principio dell’amore eterno, più, senza accorgersene, rinunciava alla vita terrestre. Amare tutto, tutti, sacrificarsi senza posa per amore, significa non amare nessuno, significa non vivere la vita terrestre. E più si penetrava in quel principio d’amore, più rinunciava alla vita, più distruggeva quel terribile ostacolo che stava tra la vita e la morte”.

Non è un quaderno, è un’agenda quella che viene aperta, alcuni anni dopo, sulla scrivania del presidente Luciano Frigieri. Nella rubrica, la lettera C, porta ancora scritto il nome: Pasquale Cavaliere. “Non sono riuscito a cancellarlo, ho messo vicino al nome una croce. Quando l’ho saputo non potevo farmene una ragione. Cavaliere per noi è stato un interlocutore che ci forniva notizie e suggerimenti utili al proseguimento della nostra battaglia. È stato presente alle nostre assemblee, ai nostri dibattiti, è stato un interlocutore attento. Correttissimo”. Definito dai giornali l’uomo dei dossier, perché in Regione era una spina nel fianco. Definito l’uomo del dialogo, perché non si negava mai, aveva cercato il confronto nei momenti difficili, con i ragazzi dei centri sociali, quando altri avrebbero voluto vederli tutti in galera, per poi buttare via la chiave

L’incidente nel tunnel del Monte Bianco (24 marzo ’99, 39 morti), è una data importante perché segna un altro passo avanti. Una inversione di tendenza. “In un momento di grande crisi per il progetto

Torino-Lione” - ricorda Mario Cavargna - “la tragedia del traforo, determina un repentino cambiamento di posizioni: i dossier e le analisi vengono dimenticati e sull’onda delle emozioni e delle paure sfruttate senza ritegno, viene rimesso in piedi il progetto dei 25-30 mila miliardi”. Alla Sitaf non pare vero di poter accogliere tutto il flusso del traffico verso la Francia (si rimetterà in pari con i conti). Da tutte le parti si levano voci: “Vogliamo il Tav e in fretta”, chiede Enzo Ghigo insieme al presidente de La Rhônes-Alpes, Anne Marie Comparini. Un documento anticipa l’annuale incontro a Nimes, che si svolgerà il 23 e 24 settembre. Tre sono gli obiettivi indicati: affrontare adeguatamente la grande sfida dell’attraversamento delle Alpi; rispettare i tempi per la consegna degli studi di progettazione fissati per l’estate 2000; rispondere all’emergenza venutasi a creare con la chiusura del tunnel del Monte Bianco.

La confusione continua ad essere molta, si farà? Non si farà? Dove passerà questa linea? Eppure i piani regolatori dei Comuni continuano ad essere approvati dalla Regione. Nei pressi del tracciato possono essere venduti terreni edificabili anche a 350 mila lire al metro quadrato. Di conseguenza, vengono incassati gli oneri di urbanizzazione. Infine un nuovo problema, quello degli estimi catastali che vanno rivisti. A porre la questione è Oscar Margaira, amministratore di Villardora. A tutti i Comuni italiani viene proposta, dagli uffici tributari, la revisione degli estimi. In pratica, l’ufficio del catasto propone una nuova valutazione, verranno presi in considerazione anche i garage, cantine, soffitti, balconi, e già questo farà aumentare la cifra dovuta. “Considerando il nuovo sistema di calcolo si verrà a pagare una bella somma” precisa Margaira. Inoltre alcuni Comuni, quelli con più di tremila abitanti, potranno differenziare le zone censite a secondo delle tipicità edilizie, dei servizi offerti, centri storici ecc. Per i Comuni al di sotto dei tremila abitanti, la legge considera unica zona censuaria, attribuendo lo stesso valore a case appartenenti a diversa categoria e costruite in zone diverse, ad esempio centro o borgate. “Ma infine c’è un’altra considerazione da fare, siamo sicuri di poter eventualmente vendere gli immobili al nuovo valore determinato dal Catasto e sul quale si ricalcoleranno le tasse? Perché se così non fosse, sarebbe dimostrato di fatto che l’imposizione così come viene determinata sarebbe ingiusta”.

Né sarebbe possibile rivedere il valore degli immobili in caso di passaggio di una nuova linea, in quanto il danno cadrebbe sul valore degli immobili ormai invendibili. Esiste una soluzione? “Tecnicamente sì,

anche se avrebbe comunque il senso di un'imposizione: se si costruisse la linea, gli immobili soggetti a perdita di valore commerciale dovrebbero essere acquistati dallo Stato o dalle Fs ed i proprietari danneggiati dovrebbero percepire almeno la differenza tra il prezzo di mercato ante opera ed il prezzo di mercato dopo la costruzione della linea, non le miserie pagate finora dalla Tav. In Francia sulla Lyon-Parigi le ferrovie francesi hanno fatto una cosa del genere. Peccato che in una valle alpina densamente popolata come la Valle di Susa, la casa da pagare sarebbero alcune migliaia, e nessuno vuole pagare ai privati. Tra i danni oltretutto dovrebbero essere compresi anche quelli al sistema idrico in caso di gallerie, i danni per le strade di servizio, i danni all'agricoltura, al turismo, e ai comuni, che vedrebbero per decine di anni azzerata l'entrata degli oneri d'urbanizzazione... (chi è lo stupido che verrebbe ancora ad abitare in valle?). A proposito di questo fenomeno, perdita di valore degli immobili, esiste tutta una letteratura specialistica ed una casistica storica che ha come esempio tipico il cosiddetto effetto Bronx di New York".

Ma dove passerà la linea? Si deve preoccupare il comune di Almese o quello di Villar Focchiardo? Verranno spianati Bruzolo, San Didero, Borgone? In un colpo solo, oppure Avigliana, Sant'Ambrogio, Vaie, Sant'Antonino? Tunnel di base fino a Oulx o Meana, binari che si svilupperanno prevalentemente in galleria sul versante destro della Dora per poi puntare dritti sulla Val Sangone. Sempre di più prende corpo l'altro progetto, quello della Provincia, con destinazione finale all'interporto di Orbassano. Non si parla più di alta velocità, perché ormai è chiaro che non ci sono i numeri per i passeggeri previsti. A fatica si parla di alta capacità, perché anche sui flussi merci, i conti non sono così chiari. L'ingegner Lucio Lavella, direttore tecnico di Alpetunnel, preferisce tagliare la testa al toro e parlare di "nuova linea che comunque si farà". Bisogna solo decidere dove farla passare. Dove bucare, quali paesi spianare. Il presidente della Provincia Mercedes Bresso difende il "suo" progetto con supporti di buon senso: "Dobbiamo sfruttare lo scalo di Bussoleno, piuttosto che realizzarne uno nuovo a Bruzolo, come previsto dal tracciato di Alpetunnel". E poi, se questa linea dovrà trasportare le merci, perché farla passare nel posto più distante dall'interporto di nuova costruzione?

È a Susa, la Bresso (mercoledì 13 ottobre), a parlare con i sindaci, ma questa volta il tema principale non è il Tav, bensì un'altra grana che si trova a dover superare: il comitato Olimpiadi.

A luglio, Frigieri aveva dato fuoco alle polveri, precisando di aver

taciuto fino a quel momento per evitare polemiche che potessero pregiudicare il risultato dell'assegnazione, tuttavia era giunto il momento di chiedere come mai i sindaci dei comuni non erano stati invitati a seguire più da vicino tutta la fase di preparazione della candidatura a Seul. "...un comprensorio che per raggiungere alcune località individuate come sedi dei giochi deve essere necessariamente attraversato, ma soprattutto in quanto detentore di bellezze naturali, storiche e culturali che non possono essere ignorate". Scrive il suo disappunto in una lettera al presidente dell'Associazione Torino 2006 Evelina Christillin, al presidente Ghigo, al sindaco di Torino. Risponde la Christillin, scusandosi e spiegando che, per ragioni di urgenza, il comitato si era concentrato con il coinvolgimento dei luoghi dove si svolgeranno le gare. "Non mi resta che assicurare l'impegno del comitato promotore" - spiega il presidente di Torino 2006 - "a far sì che il comitato organizzatore prenda debito contatto con lei e con i rappresentanti del territorio". Niente di tutto questo succede. I posti sono già tutti occupati. La Bresso interviene per spiegare che i sindaci della Valle di Susa potranno far parte di un Comitato per attività collaterali. Nel comitato organizzatore non c'è più posto: "Gli azionisti sono Torino e il Coni". L'accordo su questo organismo era che ne facesse parte anche i Comuni sede di gare. Viene costruito un comitato due, per far "giocare" alla politica-decisionista, anche gli amministratori esclusi. Non è detto che uno si diverta, in un gioco dove decidono sempre gli altri. I giornali valsusini parlano di "patti non rispettati" e di "Ennesima presa in giro". Dalla prima pagina, *Luna Nuova*, dando la notizia di tutti i sindaci esclusi dal comitato, si spinge a chiamare "*Quaraguà*", chi non rispetta i patti. "Una scorrettezza istituzionale" - si legge nell'articolo - "e una mancanza di rispetto nei confronti del territorio che ospita i giochi olimpici. Nonostante l'impegno gridato ai quattro venti". Diventa sempre più difficile avere fiducia, la valle e i valsusini non contano assolutamente nulla. Territorio di occupazione e basta. Poi, evidentemente si accorgono della gaffe e corrono ai ripari. Contrordine: ci sarà un sindaco, nel comitato organizzatore composto di ventun elementi, probabilmente Francesco Jayme di Sestriere, e due rappresentanti delle Comunità montane.

Da un osservatorio privilegiato, si seguono le ultime fasi sul giallo di Ustica. Dopo diciannove anni, quattro generali dello Stato maggiore dell'aeronautica dovranno rispondere di alto tradimento e di altri reati. Si farà il processo. Claudio Cancelli è perplesso: "Sono scettico

che si possa arrivare a stabilire la verità, dopo anni di depistaggio e occultamento prove, sarà difficile giungere ad una verità processuale". È successo di tutto: per imbrogliare le carte e rendere difficile il mestiere dei periti, sono stati inviati falsi reperti al Politecnico di Torino". Sono stati messi sotto controllo i telefoni. Giornalisti pedinati. Verità nascoste. Ancora una volta: lo Stato dentro lo Stato.

Intanto, una notizia importante: è tornata la cicala nei prati della valle. "Se ascoltate bene lungo i viali e i cespugli, nei boschi di castagno e di gaggia, le strade di campagna e in collina (addirittura anche lungo le statali), c'è una gradevole sorpresa. Come non avveniva più da diversi anni". Scrive il giornalista Giuliano Dolfini, che per una volta tanto ha tralasciato di occuparsi dei misteri della Valle di Susa; si deve essere stufato degli intrighi in alta valle, del rapporto mafia e cantieri, ha smesso i panni dell'investigatore solerte, e si è messo ad ascoltare il rumore tra i fili d'erba, tanto da trarne un lungo articolo. "Sono tornate le cicale. A migliaia. Basta saper ascoltarle già al tardo mattino. Ed ecco che il loro frinire allietta questi giorni e le passeggiate nella poca campagna rimasta in fondo valle, lungo la Dora Riparia, o sulle strade collinari. Basta salire a piedi nei boschi della borgata Cresto di Sant'Antonino, lungo le stradine fra Condove, Caprie e Novaretto. Oppure nel parco dei laghi di Avigliana, sulla collina fra Borgone, San Didero, Bruzolo e Chianocco, o lungo le pendici del Musinè, nei boschi di Almese e Villar Focchiardo o San Giorio. Un lungo e a tratti molto intenso canto di questi insetti, che sono tornati nelle nostre campagne e colline, così numerosi come non succedeva da decenni. O forse più".

Da martedì 23 novembre la Comunità montana bassa Valle di Susa e Val Cenischia ha un nuovo presidente, è Antonio Ferrentino, vicepresidente nella giunta precedente, diessino. Luciano Frigieri lascia, dopo nove anni di presidenza (sarà candidato alla Camera per le elezioni politiche del maggio 2000). Frigieri per l'ultima volta prende la parola come Presidente, lo fa con un lungo e appassionato intervento, ripercorrendo alcune tappe. "Ricordate la contestazione fatta a Pininfarina al Lingotto, alla presenza dell'allora ministro dei trasporti Burlando quando uscì con una frase infelice? Insieme abbiamo costretto il potere economico e quello politico a rispettarci. Ricordate lo slogan: Prima di entrare in Valle di Susa dovete bussare e attendere di sentir rispondere forte e chiaro: Avanti?" I valsusini questa parola non l'hanno ancora pronunciata". A Frigieri va l'indubbio merito di aver lavorato per costruire una Comunità montana forte, un ente

in grado di aggregare. "I risultati conseguiti" continua il presidente, "sono il frutto di un lungo umile e difficile lavoro che è stato possibile ottenere a seguito dell'unità raggiunta, il merito di ciò deve essere quindi equamente distribuito fra tutti i valsusini, i sindaci e coloro che hanno condiviso le nostre battaglie, dal Comitato Habitat, alla Coldiretti, Legambiente, Pro Natura, Valsusa viva, Wwf, ricordando infine l'aiuto che ci è giunto da un prezioso amico che ora non è più qui: Pasquale Cavaliere, con accanto tanti amici, per noi sindaci è stato tutto più facile. L'unità dei sindaci resta per me il più grande risultato raggiunto, se poi unisco la sinergia raggiunta con le associazioni e i gruppi, non posso che provare una soddisfazione grande, sono traguardi straordinari che vanno difesi. È questo il nostro compito. Esco con le mani pulite, non mi sono fatto condizionare né dai potenti, né ho ascoltato ordini dal mio partito che fossero in contrasto con gli interessi del valsusini".

C'è aria di attesa, in valle: si conosce ciò che si lascia, non si conosce ciò che arriva. Con il conclave per trovare un presidente si sono chiuse anche le sagre delle castagne. Bisogna credere nel marrone. Tenere pulito il bosco, curare le coltivazioni.

Marco lo fa. Tre anni fa ha messo a dimora 204 piantine già innestate con i famosi marroni di Boarda e della Finetta. Conosciuto come Marco d'Banda o con il nomignolo "*re di Bobu*", ha scelto proprio i prati di Banda per la nuova coltivazione, il tutto su una superficie di poco più di un ettaro, per permettere la lavorazione meccanizzata. Il risultato c'è stato, anche se c'è sempre la paura per gli attacchi del cancro corticale e il mal dell'inchiostro che si presenta come una corona nerastra, che non permette più il passaggio della linfa. Su e giù per vecchie strade e mulattiere, tenere pulito il castagno, potare, raccogliere. La vera protagonista è l'Ape, che si incrocia ovunque, silenzioso mezzo, poco considerato eppure in grado di farsi carico, di portare attrezzi, per tutte le stagioni. Ha sostituito la lesa, il mulo, la si può trovare nella vigna, carica di salici, pompe per il verderame, ceste per la vendemmia. Ad un certo punto c'è l'esigenza di sdebitarsi nei suoi confronti, a San Giorio nasce la geniale idea di organizzare un raduno. Per un giorno tutti gli "apisti" della Valle di Susa potranno ritrovarsi. Il nuovo Ape Cross ha contagiato l'universo giovanile, si possono incrociare Api a velocità esagerata con, sulle fiancate, adesivi dei Mau Mau o Che Guevara, guidate da ragazzi con il *pearcing* o capelli *rasta*. Sabato 23 ottobre, primo raduno internazionale di tutte le Api, ritrovo nella piazza di San Giorio e sfilata per il

paese. Il più anziano *Apista* è risultato Battista Bellone nato nel 1913. La consueta foto di gruppo ha storicizzato l'incontro.

Ultimi giorni dell'anno, Antonio Ferrentino inaugura il suo ingresso alla presidenza della Comunità montana con una lettera a Sergio Pininfarina, presidente di Transpadana, il quale ha organizzato un convegno per saggiare le banche e tastare la situazione sulla loro disponibilità in vista del grande buco del Moncensio. "Il comitato che lei presiede" - scrive Ferrentino - "continua sistematicamente ad ignorare le opinioni della Comunità montana. Auspichiamo che non si pensi ad atti d'imperio nel momento in cui ci saranno i progetti. La Val di Susa è unita e utilizzerà tutti gli strumenti democratici per difendere la comunità da pesanti compromissioni territoriali. Siamo offesi dal continuo e sistematico tentativo di una nostra emarginazione. Ma abbiamo risorse, energia e dignità, per far sentire comunque la nostra voce. I rappresentanti della Valle di Susa, orgogliosi ed uniti, stanno elaborando iniziative politiche per una campagna di sensibilizzazione sugli aspetti devastanti di una nuova pesante infrastruttura. Con noi ci sono politici, tecnici, associazioni e i cittadini".

Habitat, attraverso *Giorno*, fa sapere che sui giornali finanziari di inizio dicembre, è apparsa la notizia di una grave crisi economica sul progetto alta velocità. "Al punto che non ci sono i soldi per la Torino-Milano, per l'attraversamento di Firenze e per la Padova-Mestre. Dove prenderanno i 25/30 mila miliardi per la linea in Valle di Susa?". Anche Carlo Gottero fa sentire la sua voce: "Tra l'altro ai sindaci di Venaria, Leinì e Volpiano, viene fatto accettare il passaggio della linea con una valutazione di impatto ambientale citata e non protocollata. Oppure approvata e avvenuta: chi l'ha mai vista?". E siamo alle solite.

La nuova giunta della Comunità montana ha riunito lunedì 7 dicembre '99, il Comitato Istituzionale, le associazioni ambientaliste, i sindaci, il presidente della Coldiretti, per fare il punto della situazione, serrare le fila e guardarsi negli occhi. Qualche giorno prima, all'ennesimo vertice italo-francese a Lione, l'assessore provinciale Franco Campia, aveva pubblicamente definito la Valle di Susa: "una minoranza insignificante". Sandro Plano, sindaco di Susa fa presente che a loro è stato detto che la stazione diventerà un garage per i mezzi di soccorso al tunnel. "Qui c'è qualcuno che ci prende in giro". Nella discussione emerge il grave stato di degrado dell'attuale linea. Gigi Giuliano, sindaco di Caprie propone nuovamente di deliberare in tutti i comuni l'opposizione all'alta velocità. "Com'è possibile che la

Provincia imponga un piano di gestione del territorio, quando altri possono fare quello che vogliono a nostra insaputa?”.

“Dobbiamo insistere per l’ammodernamento dell’attuale linea” - interviene Antonio Ferrentino - “sia per le merci che per i passeggeri. Abbiamo l’impressione che vogliano abbandonare l’attuale linea per poi cederla ai privati, visto il continuo degrado delle stazioni, scali e infrastrutture, ai danni dei pendolari”. L’appuntamento, per tutti, è domenica 12 dicembre a Torino. Sala Disco Verde a Porta Nuova, per partecipare al convegno. Sarà presente anche il ministro Edo Ronchi. Si organizza la calata in massa. Non sarà presente Romano Perino.

“Questo convegno su: Le Alpi prendono il treno, organizzato dai Verdi torinesi, non mi ha convinto” scrive Mario Cavagna. “A nessuno di noi era piaciuto quel titolo così ammiccante ai nuovi progetti, la scelta di far presiedere il convegno dalla presidente della Provincia Mercedes Bresso e dal sindaco di Torino Valentino Castellani, che sono tra i più accesi sostenitori dell’alta velocità, e l’assenza nel programma dei lavori, di un qualunque rappresentante delle associazioni civiche italiane e francesi e di quei Comuni della bassa Val di Susa che hanno avuto un ruolo fondamentale nel chiedere forme di partecipazione democratica ed un maggiore approfondimento tecnico, la dicono lunga”. Critiche a parte sull’organizzazione, il convegno porta qualche doccia fredda ai proponenti della nuova linea. Per il presidente delle ferrovie Claudio Demattè l’opera è “economicamente un disastro. E poi strategicamente non serve”. Ronchi non è presente, ma il suo portavoce aumenta la dose: “Per almeno vent’anni non se ne parla. Meglio potenziare l’attuale linea, più che sufficiente”. Due schiaffi sonori, tanto da far perdere la pazienza a Ghigo che ribatte: “La Torino-Lione è una struttura di fondamentale importanza per l’Italia. Quella di Demattè è una valutazione superficiale e miope. Non vorrei che venissero spostate risorse finanziarie da altre parti”. Castellani lo rinfranca, (vinceremo) e rincara la dose. I sindaci valsusini sono presenti e indisciplinati, tutte le volte fanno la parte dei guastafeste. In sala c’è anche Franco Campia, quello della “minoranza insignificante”. Ce n’è anche per lui. Poi l’incidente con la Rai. Il presidente Ferrentino chiede di esprimere il suo parere in rappresentanza dei 25 Comuni. Gli viene negata l’intervista, lo denuncerà pubblicamente nel suo intervento, sottolineando anche “...gli atteggiamenti rozzi di Pininfarina, che sicuramente non è un illuminato”. Giorgio Celli, scienziato e padre storico degli ambientalisti parla di disastro: “No grazie. La Torino-Lione non serve e sarà

devastante per la valle e per i dintorni". Ma la parola più pesante viene dal ministero dell'ambiente, Maria Rosa Vittadini, responsabile della Valutazione d'impatto ambientale che sostituisce Ronchi. "Le vecchie linee vanno rifatte per puntare su delle nuove politiche di efficacia dei trasporti ferroviari. Ci sono solo pressioni sul governo per avviare la Torino-Lione, però mancano i piani di domanda delle merci e dei passeggeri, i costi ambientali, poi vi sono i problemi territoriali. L'efficacia dell'alta capacità è tutta da dimostrare. Per vent'anni non se ne farà niente".

La Stampa non lascia passare la cosa sotto silenzio, il 14 dicembre in un articolo si legge: "...gli abitanti della Valle di Susa rumoreggiano, in attesa che qualcuno negozi con loro forme di compensazione, come suggerisce l'ingegner Manto". È il gioco delle parti, il funzionario regionale la interpreta bene, ma anche i nostri si difendono. Finché c'è carta e una penna si scrive: "...il giornalista attribuisce a lei una affermazione incredibilmente falsa e infondata" - scrive Ferrentino - "mi chiedo come lei possa permettersi una affermazione così offensiva che nessuno di noi ha mai pronunciato. Lei non può fare affermazioni riguardanti gli abitanti della Valle di Susa che sanno da soli decidere cosa è importante per il mantenimento di una decente qualità della residenzialità in un territorio morfologicamente complesso e già pesantemente infrastrutturato. Non siamo in attesa di alcun negoziatore, non abbiamo rivendicazioni da avanzare sull'alta velocità, semplicemente siamo con determinatezza contrari all'opera". Gli fa eco Giuseppina Canuto, sindaco di Condove e vice presidente della Comunità montana: "Il direttore Manto si è espresso con lo stile di Pininfarina e di Campia. Forse qualcuno non ha ancora capito che qui non barattiamo nulla". Non si può dire che abbiano peli sulla lingua, i nostri amministratori.

9° Capitolo 2000

Ancora adesso, Antonio Ferrentino ricorda bene due, tre, passaggi, che hanno siglato il suo nuovo ruolo di presidente della Comunità montana. Uno di questi è il famoso dibattito svolto con i vertici di esse alla festa dell'Ulivo, a Torino (domenica 3 settembre 2000). In quella occasione Mercedes Bresso aveva riparlato del "suo" progetto, quello che avrebbe attraversato la Val Sangone per raggiungere lo scalo merci di Orbassano. Progetto che porta la firma degli assessori Gigi Rivalta e Franco Campia. Tra gli invitati, Tartaglia, Giorno.

Ferrentino aveva ribadito: "Sul tracciato di Alpetunnel siamo disposti a legarci anche ai binari, perché cancellerebbe la bassa valle". Sul resto se ne può parlare. "Noi avevamo detto che il progetto della Provincia era interessante, visto l'appiattimento che c'era stato fino a quel momento, e visto che gli altri progetti erano segreti. A questo punto ce n'erano tre possibili: quello di Alpetunnel, quello della Provincia e quello delle comunità locali che chiedevano l'opzione zero. Apriti cielo, in seguito ad un articolo uscito su *Luna Nuova*, per settimane siamo stati messi alla berlina, richiesta di chiarimento, ogni sorta di cosa". Massimiliano Borgia, autore degli articoli, accusato di aver travisato i fatti con una penna al servizio del Palazzo. Rifondazione chiede la verifica in giunta. Nicoletta Dosio ricorda che solo la lotta è l'unica strada efficace. La Preacco, segretario Ds, scrive che la posizione degli iscritti in valle è sempre stata in disaccordo con: "quella delle Federazioni provinciali e regionali (che davano il loro consenso di massima al tunnel di base), posizione che fin dal '92, in un incontro pubblico a Condove, è stato portato avanti". Non tutto è perduto. In occasione della festa dell'Ulivo, Antonio Ferrentino riesce ad agganciare il nuovo ministro dei trasporti Pier Luigi Bersani e a strappargli un incontro. Bersani subentrava all'ex ministro Burlando, che è stato sostituito, non si sa se per alcune perplessità che aveva sull'alta velocità, oppure per via della sfiga che lo perseguitava,

infatti verrà ricordato nella storia per i treni deragliati, incidenti ferroviari, guasti, avarie di ogni genere.

“Com'è possibile progettare un'opera di questa portata sulla testa delle popolazioni locali” - tuona Bersani dal palco dell'Ulivo - “prima di analizzare i termini del trattato internazionale con i vertici del governo francese è necessario confrontarsi nei modi più approfonditi possibili con i rappresentanti degli enti locali coinvolti”. Come parlano bene i politici ai microfoni dei vari convegni. Così parlò Bersani e non aveva ancora finito che Antonio Ferrentino già gli chiedeva un appuntamento. “Quando?”. Il ministro cordialmente suggerisce di sentire la sua segreteria e in capo a pochi giorni si organizza l'incontro.

“Siamo partiti per Roma (26 settembre), una decina di sindaci e il giornalista de *La Valsusa* Bruno Andolfatto”. Ricorda Ferrentino: “Bersani fu molto gentile, disse che lui faceva parte di un governo che aveva sottoscritto un accordo con la Francia e dunque per lui la linea era evidente che andava realizzata, però, aggiunse, ritengo che sia importante che ci sia un incontro serrato, puntuale, con le amministrazioni locali per verificare se ci possono essere altre soluzioni meno impattanti, insomma ascoltare le nostre ragioni. Decidemmo insieme per una serie di incontri con cadenza quindicinale, in modo da incontrarci cinque, sei volte, prima della fine dell'anno. Un tavolo di confronto a Roma o a Torino, lui sarebbe stato presente, oppure il sottosegretario Angelini. Tutto questo per avere materiale sul quale ragionare in vista dell'incontro del 29 gennaio 2001, il vertice italo-francese a Torino. Questo il secondo episodio che “al volo” Ferrentino ricorda.

L'anno 2000 era iniziato in modo diverso. La Regione aveva approvato la legge sull'emergenza cinghiali, la novità più importante era quella che vietava l'allevamento degli animali a scopo venatorio, inoltre il numero di cinghiali che si potevano abbattere era raddoppiato, da cinque a dieci per ogni cacciatore. Oltre mille cinghiali abbattuti nel 1998.

Habitat inaugura il nuovo millennio con un'assemblea a Condove ed una proposta di gemellaggio, nel segno del rumore, con i Comuni che contestano il disturbo del nuovo aeroporto di Malpensa. In questo modo si spera di dare una maggiore visibilità alla opposizione della valle.

“Siccome in questa valle vorremmo ancora viverci e non solo sopravvivere e soprattutto vogliamo che ci possano vivere dignitosamente i nostri figli” - ricorda Claudio Cancelli - “crediamo di far bene a dotarci di strumenti per svolgere al meglio il lavoro che ci aspetta”.

Nell'occasione viene presentato un sito Internet, un nuovo modo di comunicare. 17 marzo, sala congressi Hotel Meridien al Lingotto i sindaci valsusini partecipano alla commissione intergovernativa italo-francese: alla riunione è presente Maria Rosa Vittadini, direttore per il ministero della valutazione d'impatto ambientale. Dal suo comunicato si leggeva: "Consapevoli delle sensibilità ambientali dei territori coinvolti e delle opposizioni manifestate dalle comunità locali, si ritiene opportuno organizzare un incontro finalizzato alla piena conoscenza dei problemi, indispensabile per un corretto rapporto da inviare ai due governi". Signornò, è la risposta a tutti gli ammiccamenti. Maurizio Cavagnaro (Alpetunnel) ha dato inizio alle danze con il piede sbagliato: "Oggi vi dimostreremo la fattibilità del progetto preliminare con alcune varianti. Lo scopo è di trasportare 40 milioni di tonnellate di merci, 20 delle quali, tolte dalla strada. Sei anni di studi e progetti, due varianti...". Antonio Ferrentino, quando prende la parola, esordisce con: "Ma quale fattibilità, questa è merce vecchia e avariata. Come fate a presentare un progetto che stravolgerà il futuro di migliaia di persone? Ma voi sapete almeno dove si trova la Valle di Susa? Sono anni che ci opponiamo alle vostre pretese, ora vogliamo risposte dai soggetti che devono decidere. Non veniteci a raccontare la storia dei posti di lavoro. Non regge più. Si fanno opere utili e non inutili e a carico della collettività. Il servizio geologico regionale fa le pulci ai nostri Comuni per un fosso da ripulire, mentre a voi tutto è permesso, al punto di modificare il territorio in modo irreversibile. L'effetto della linea sarà devastante, annulla i nostri piani di sviluppo industriali, turistici e di semplice vivibilità. Basta. Dovete azzerare tutto e se voi oggi avete già deciso ogni cosa questa riunione è offensiva per i sindaci che stanno partecipando". Continua l'opera Luciano Frigieri: "Ma ci spiegate una volta per tutte i vantaggi di questa linea? Le carte che presentate sono sempre vecchie e illeggibili". Giuseppina Canuto: "Noi abbiamo già dato, venite a rendervi conto di persona". Avanti così per quattro ore. La sottocommissione italo-francese ha dovuto registrare la ferma opposizione, del resto, già entrando, i cartelli e gli striscioni all'ingresso, con su scritto: "No all'alta Voracità" non facevano ben sperare.

Il giorno dopo, sabato 18 marzo all'Itis di Susa, il convegno organizzato è su "Progetti e diritti". Diecimila volantini, manifesti ovunque, più di quattrocento inviti personalizzati. Si attendeva Enzo Ghigo, il quale aveva dato la sua disponibilità a essere presente, si attendeva la Bresso, si attendevano i consiglieri regionali, provinciali e tutto il gran

bel mondo politico. Poche ore prima, il telefono della Comunità montana aveva squillato incessantemente per ricevere le immancabili scuse per l'assenza. "Così, presidenti di Regione o di Provincia" - scrive Dolfini nella sua cronaca dettagliata - "assessori di montagna o di pianura, aspiranti vicerè, candidati a presidenze e poltrone del Polo o dell'Equatore, di una qualsiasi tribù celtica o della val Supata, si sono dileguati. I nostri sindaci della Valle di Susa e Val Sangone, sono stati lasciati soli". E pensare che, anche in questo caso, gli onori di casa erano stati organizzati per bene. Corteo di trattori che facevano la *gimcana* fra cartelli e striscioni. Rombo di motori e bandiere, il tutto targato Coldiretti. A vedere quelle mani che giravano i volantini, capire dalle facce quante ore di lavoro si fanno, non era proprio una dichiarazione di pace. Della serie, non siamo disposti ancora una volta a farci raccontare che "Gesù in croce è morto di freddo". La sala è affollata ad ascoltare l'epidemiologo dell'Arpa dottor Cadum che parla di casi di leucemia riscontrati in Val Cenischia e Caselette, tumori alla tiroide, ai polmoni, ecc. ecc. Apre il convegno Sandro Plano, padrone di casa, il quale sintetizza nel saluto: "A Torino le Olimpiadi e la Motorola, con posti di lavoro, a noi il Tav e le dighe". Giorgio Gardiol, deputato Verde, parla di diritti calpestati a favore dei soliti interessi. Il senatore Elvio Fassone prende la parola sottolineando tutte le assenze: "Io non mi sottraggo alle mie responsabilità", prova a buttarla su strumenti giuridici che potrebbero esistere, facendo leva sulle conferenze dei servizi. L'onorevole Luigi Massa preferisce non intervenire, del resto il clima è di quelli roventi. Erasmo Venosi ha tutto sulla punta delle dita. Il coordinamento dei comitati funziona, è un *puzzle* di informazioni che si sta compiendo: "Gli appalti da Milano a Napoli, sono passati da 26 mila miliardi a 38 mila. Il costo della Milano-Bologna, è triplicato". Snocciola dati e riferimenti che danno il quadro di questa grande truffa del secolo. "Ogni galleria del Tav costa 86 miliardi al chilometro, all'inizio dovevano essere 36, i miliardi. Molti gli appalti a trattativa privata e con capitale pubblico". Carlo Gottero sottolinea l'assenza dei politici che dovrebbero decidere: "Da sempre sfuggono al confronto. Qui c'è prima di tutto un grosso deficit di democrazia". Poi elenca tutte le zone, le aziende agricole che sono già state immolate sull'altare del progresso. "È questo il futuro che vogliamo? Che stiamo costruendo?". Non può che prenderla bassa, la Maria Rosa Vittadini, quando le passano la parola, precisa che "Ci sono tanti dubbi e nessuna decisione. Il progetto non appare convincente e mancano molti dettagli".

Dunque ci si può fermare un momento, come chiede il presidente della Comunità montana. "Ci si può fermare per tre mesi e azzerare tutto, in attesa di fare una programmazione generale per il futuro della valle". Ma chi può rispondere a questa domanda, se mancano gli interlocutori? Il giorno dopo dalla Comunità montana partiranno delle lettere di ironico ringraziamento, ai vari presidenti, Regione, Provincia, per "l'interessamento dimostrato".

"Eravamo stati anche a casa della Vittadini" - ricorda Ferrentino - "insieme a Giorno, Claudio Cancelli e Giorgio Vair, avevamo avuto un incontro in via amichevole. L'amarezza sta nel fatto che a microfoni spenti, ci dava ragione, lei, come molte altre persone: per la valle sarà una devastazione. Poi pubblicamente le cose andavano in modo diverso". Ormai l'ingranaggio era avviato. È avviato, e tritura tutto e tutti. Impossibile sottrarsi, è come un finestrino che ti piomba sulla testa e non sei assolutamente preparato a prendertelo. Tanto più se sei in treno. Cade, dall'altezza di due metri su due ragazze di 22 e 24 anni, Silvia e Angiolina che quel giorno avevano preso il treno, come tanti altri giorni. "Stavamo quasi per entrare a Porta Nuova: siamo state colpite in testa, senza neppure renderci conto" ripetono ai giornalisti. Trauma e prognosi alle due amiche future infermiere che frequentavano un corso alle Molinette. Interviene subito il Coordinamento viaggiatori di Alpignano. "Un incidente che riporta alla ribalta l'annoso problema della sicurezza nei confronti dei passeggeri" ricorda Marco Conti che ormai, attraverso un serio monitoraggio, ha raccolto una infinità di lamentele. Gli incidenti si susseguono perché le ferrovie non hanno più investito nella ordinaria manutenzione. Carrozze fredde, ritardi sistematici, guasti agli impianti, di tutto e di più.

Intanto, il senatore Elvio Fassone deve essere rimasto colpito dalla forza che trasmettevano le mani dei Coltivatori diretti, nonché dalla forza delle parole di chi era intervenuto all'assemblea di Susa. Prende carta e penna e scrive a D'Alema e, per conoscenza, a Willer Bordon, ministro dei lavori pubblici, a Ronchi per l'ambiente, a Bersani dei trasporti. Chiede un tavolo di discussione. Deve essere, perfino a lui, sembrata incredibile tutta la vicenda. "...l'elaborazione progettuale fin qui condotta da Alpetunnel (costata 100 miliardi, più altri 300 richiesti), con poco raccordo e poca attenzione alle istanze del territorio interessato, suscita forti e giustificate resistenze in un corridoio vallivo già pesantemente assoggettato a servitù pubbliche, e che, per effetto di un'opera quale quella prospettata, subirebbe un ulteriore grave pregiudizio ed un forte degrado ambientale". Conclude il sena-

tore ribadendo l'importanza di istituire una sede stabile di concertazione con la valle e chiude con un appello: "Ancor più apprezzata sarebbe una visita in loco, prima di assumere impegni e determinazioni. Di questa sollecitazione mi permetto di farmi portavoce con tutto il calore possibile. Ringrazio per l'ascolto che sarà dato e porgo cordiali saluti".

Venerdì 31 marzo, Alpignano, duro *match* tra i Ds: Antonio Ferrentino contro Pietro Marcenaro, segretario regionale Ds, il quale, per tutta la serata, ribatte un solo concetto ai valsusini: "Mettetevi in testa che la linea passerà per la Valle di Susa e non da un'altra parte. Il crono-programma non si ferma perché ci sono ragioni obbiettive". Le elezioni si avvicinano.

"Solo chi dissente ci deve rappresentare" è la linea del nuovo gruppo Collettivo Linea Rossa che si è costituito da pochi mesi a Bussoleno. Un'esperienza che mette insieme pezzi diversi di "movimento" giovanile. Gilberto Pezzoni mette in guardia, con uno scritto pubblico: "... questa volta i cittadini si rifiuteranno di votare tappandosi il naso".

"Abbiamo iniziato a trovarci" - racconta Luigi Casel - "dopo le elezioni comunali. Una delle prime cose che abbiamo fatto è stata una raccolta di firme sull'asilo nido". Infatti, il sindaco Benetto, come prima cosa aveva dichiarato guerra ai cinghiali; come seconda, aveva chiuso l'asilo nido. Il collettivo Linea Rossa parte subito alto, allargando il raggio di azione e coinvolgendo persone dell'alta valle: discorso Olimpiadi. Poi decidono di lasciar perdere, concentrando tutte le energie sulla costruzione di un soggetto politico che vede il suo obiettivo nel Comitato di lotta popolare contro il Tav. In pratica un gruppo di pressione, per cercare di mantenere vivi fra la gente (distratta dagli affanni quotidiani), i problemi che potrebbe far sorgere questa nuova opera. Sostanzialmente sono l'altra faccia di Transpadana. Luigi Casel sta a Bruno Bottiglieri, il quale ama definirsi appartenente ad un semplice gruppo di pressione che vuole l'alta velocità per togliere Torino dall'isolamento europeo delle Alpi. Bottiglieri ci tiene a precisare e ribadire che loro non "maneggeranno soldi", sono semplicemente un "gruppo di pressione" per un affare di 40 mila miliardi. Gli aderenti all'altro gruppo di pressione, non hanno neppure i soldi per piangere, come si dice, ma chissà come mai i carabinieri sono più interessati a loro che agli altri.

Non si sa se sia un risultato della missiva invitata al governo da Elvio Fassone, sta di fatto che ad un certo punto arriva Bottiglieri con un ramoscello di ulivo in mano. "Abbiamo sbagliato, dobbiamo recupe-

rare il tempo perduto e parlarci". Rilascia una lunga intervista a *Luna Nuova*: "Alpetunnel ha sbagliato tutto. Invece di scontrarci, trattiamo. D'altronde la grande ferrovia la costruiremo comunque, per cui è meglio mettersi attorno ad un tavolo e discutere". Bottiglieri è convinto che l'attuale linea vada potenziata al massimo e che il fine ultimo sia quello dell'ambiente, togliendo dalla strada i 7 mila Tir e spostare tutto sul treno (quanti anni sono trascorsi da quando i discorsi erano esattamente tutti a favore per la costruzione di una autostrada? Cento anni? Mille?). Segnale di pace: "Dobbiamo aprire un dialogo costruttivo fra gli amministratori e le istituzioni, i progettisti e il governo, tutti i vantaggi devono essere individuati, quindi va affrontata la mitigazione ambientale". Il *mea culpa*: "Da parte nostra non abbiamo saputo dialogare e le informazioni sono state carenti. D'altronde è stata la Regione a tenere i contatti con i valsusini". Poi l'affondo di Alpetunnel: "Non è che hanno lavorato male, ma per cento miliardi potevano fare di più. Con il loro atteggiamento ora ci troviamo contro le popolazioni". Alla domanda del giornalista: Ci saranno vantaggi con la nuova linea? "Certo, approfittando dei lavori, potranno passarci accanto cavi telefonici con diramazioni locali a disposizione delle industrie e altri. D'altronde le telecomunicazioni sono il futuro". Dunque, i vantaggi che la valle otterrà, completamente sconquassata, violentata, per sempre distrutta nella sua anima, sarà la possibilità di posizionare i cavi dei telefoni approfittando degli scavi.

Dieci giorni dopo, giunge al giornale una lettera di Bruno Bottiglieri, indignato sull'ironia che ha pervaso la presentazione della sua intervista. "Continuare a far trapelare fra le righe questa informazione inesatta, rischia di vanificare la volontà al dialogo che era il cuore dell'intervista". In pratica se l'è presa perché ogni tanto Dolfini intercalava con: "Il lobbista Bottiglieri - il Bottiglieri pensiero" e così via. Il segretario di Transpadana ci tiene a precisare e correggere alcune affermazioni, soprattutto quelle che rischiano di far apparire il comitato come un'azienda. Bottiglieri ribadisce che l'associazione vede raggruppati soggetti pubblici e privati da Torino a Trieste, non ha nessuna possibilità di costruire alcunché, perché è un semplice gruppo di pressione. Con vera fede ambientalista, ha deciso di salvare la Valle di Susa dai gas di scarico dei Tir e per questo insiste perché venga costruita una nuova linea da 40 mila miliardi. Nessuno ci crederà mai: eppure anche il Collettivo Linea Rossa non becca un soldo, come gruppo di pressione. E se la prende per poco, quel Bottiglieri lì. Non sa che in valle c'è tutta una tradizione agli scherzi. Capofila Villar

Focchiardo che dedica addirittura una intera notte alle *disdesie*, quella dell'Epifania. Cancelli legati, scarpe ritrovate nella neve, cabine telefoniche riempite di immondizia, ammasso di rifiuti davanti ai locali pubblici, l'acqua della fontana indirizzata lungo una strada per trasformarla in un *patinoire*. Di tutto e di più. Una notte, alcuni buontemponi, interessati a far rivivere le tradizioni, hanno spostato tutti i cartelli della segnaletica stradale. Sfortuna ha voluto che proprio quella notte, ci sia stato un intervento urgente della guardia medica, che non riusciva a trovare la strada giusta per raggiungere chi doveva soccorrere.

L'arresto del presidente Sitaf Felice Santonastaso, non è uno scherzo da *disdesie*, caso mai una maledizione che si porta dietro la società autostradale valsusina.

Sicuramente il Comitato pendolari riesce ad avere risposte più sollecite dalla ferrovia. La Comunità montana ci ha messo due mesi per farsi ricevere. Giovedì 11 maggio, alla presenza del prefetto Moscatelli, si incontrano Antonio Ferrentino, il vice presidente Giuseppina Canuto, Giorgio Vair, in rappresentanza delle Ferrovie l'ingegner Palmeri e altri tecnici e rappresentanti di Regione e Provincia. L'oggetto dell'incontro è lo stato di abbandono dell'attuale linea Torino-Modane. L'incontro è stato muro contro muro, i funzionari delle Fs sordi ad ogni richiesta degli utenti e degli amministratori valsusini. "Una sensazione negativa, dopo questo incontro" ricorda Ferrentino. "Le ferrovie sono su posizioni rigide" - ribatte la Canuto - "lontani da una realtà locale. Parlano sempre di concertazioni, progetti, ammodernamento, invece la situazione è in continuo peggioramento. Addirittura ora pretendono che i viaggiatori si comperino in anticipo i biglietti, visto che le rivendite alla domenica sono chiuse".

15 maggio 2000, Modane, ore 14 Sala delle feste, il ministro Pier Luigi Bersani incontra il collega Claude Gayssot per la consueta riunione inter - governativa italo - francese. Presenti Antonio Ferrentino e gli assessori Marina Clerico e Giorgio Vair. Il governo in quei giorni ha approntato un decreto (sospeso), che dovrebbe essere tramutato in legge, per rendere meno sfacciata tutta l'operazione alta velocità ed evitare almeno gli appalti a trattativa privata. Gare d'appalto internazionali, come previsto, sicuramente più risparmiose e affidabili. Lega Nord, Forza Italia e Alleanza Nazionale hanno pronto l'ostruzionismo. L'incontro a Modane è un'occasione per dare il via al progetto del mega tunnel sotto il Moncenisio. Tutti d'accordo e applaudenti, un po' meno la Bresso, che si era affezionata al tracciato che puntava

dritto verso Napoli, Val Sangone. Gli amministratori presenti, tentano di dare fiato alle loro ennesime perplessità: "Abbiamo avuto la netta sensazione " ricorda Ferrentino "che ci abbiano ascoltato con molta sofferenza, ci è parso un teatrino in cui tutto era già previsto, applausi compresi". Non perdono comunque l'occasione i nostri per consegnare un dossier (carta sottile si può sempre usare), insieme alla richiesta di poterne parlarne. Non è stato riferito, ma si può facilmente immaginare la pacca sulle spalle: "vada buon uomo". Faceva parte del copione.

"È successo tutto ed è successo nulla" scrive Mario Cavargna a proposito dell'ennesimo incontro a Modane. "È successo tutto, se la gente da Venaus a Venaria pensa che non valga più la pena di interessarsene. È successo nulla, se la gente e gli amministratori di questa valle continuano la loro civile e ragionata opposizione. Dal vertice di Viterbo, 1991, sono già nove volte che i primi ministri d'Italia e Francia firmano dei documenti in cui affermano ufficialmente la volontà di fare quest'opera, e più o meno altrettanti sono stati gli incontri bilaterali dei ministri dei trasporti. Ma l'alta velocità Torino-Lione è sempre al punto in cui era nel 1991. Nessuno ha dato i soldi, neppure i fantomatici giapponesi promessi da Necci, non ci sono i sondaggi del Moncenisio che garantiscano la fattibilità dell'opera nel punto più critico, e non c'è accordo sul passaggio dentro la Valle di Susa, anzi, stanno litigando fra di loro".

Per la verità stanno litigando un po' tutti, anche il gruppo Verde. Silvio Viale si è svegliato e ha scritto al presidente nazionale Grazia Francescato, ai deputati verdi e a tutti quelli che, per una precisa scelta politica, avrebbero dovuto alzare una bandiera o mettersi di traverso, per evitare questo disastro e non l'hanno fatto. "Dobbiamo fugare ogni sospetto" - scrive il buon Viale - "di essere segretamente d'accordo: come capogruppo in consiglio comunale ritengo imbarazzante questo silenzio. Non sta a me prendere iniziative dirette e mi stupisco che non si sia sentita la necessità di intervenire, con una posizione giusta e opportuna, da parte di chi ha la responsabilità di rappresentare i verdi piemontesi nelle sedi dove questi progetti vengono preparati e approvati".

Altro grande deluso del partito dei Verdi è Erasmo Venosi, portavoce del Coordinamento di tutte le associazioni italiane contro l'alta velocità. "I Verdi a cui appartengo, su quest'opera hanno responsabilità gravissime. La verifica iniziata con la Legge 662/97 non è stata mai fatta in Senato, e nel gruppo tecnico di verifica del progetto A.V.

per la Torino-Venezia e Genova-Milano erano presenti consulenti di Cavtomi e di Iricav 2. Ho riscontri documentali probatori che mi inducono a ritenere che tale grave circostanza fosse nota al ministero dell'ambiente".

Una storia che sta sulla scena da più di dieci anni, non può vivere solo di assemblee pubbliche e delibere. Bisogna anche saper divertirsi. Elisio Croce, sindaco di Villardora e passione sfrenata per il teatro, scrive un testo, attingendo a piene mani dal libro: "La storia del futuro di tangentopoli" di Ivan Cicconi. Cinque atti portati in scena dalla compagnia "Gaute che ariva". "Ho scritto questa commedia perché credo che il teatro sia un modo per comunicare il nostro no all'alta velocità e le tangenti ad essa collegate", spiega Elisio Croce, naturalmente ogni riferimento a fatti e situazioni, luoghi e persone "sono puramente casuali". Poiché l'alto livello di recitazione e professionalità dimostrata, potrebbe far supporre il contrario, va precisato con forza che il gruppo di attori non è professionale. Il *casting* è stato piuttosto selettivo, come ammette lo stesso regista: "Hanno partecipato tutti quelli che potevano". Chiuso il negozio di fiori, di panetteria, di ferramenta, usciti dagli uffici, dalle diverse attività, per mesi si sono ritrovati dopo cena per provare. Per portare in scena uno spettacolo di alto livello, ci sono costi e ci vogliono sponsor. Il gruppo ha trovato immediata disponibilità nella Società idraulica "banda del buco" e nella ditta di caramelle "Alpenciuccen". Dopo la *prima* fatta rigorosamente a Villardora, paese del sindaco, regista e primo attore, le repliche si sprecano a grande richiesta. Per tutta l'estate, accanto agli articoli che annunciano pomposamente nuovi incontri (Alpetunnel richiede soldi per i sondaggi, altri 600 miliardi ?) l'annuncio della compagnia teatrale che si sposta da un paese all'altro. Costo zero.

In effetti la valle ha una lunga tradizione di filodrammatiche, ogni paese ha il suo gruppo se non addirittura un paio di compagnie che si contendono gli spazi dei pochi teatri esistenti. Del resto, perfino Primo Levi aveva assistito alle prove teatrali notturne di "Se questo è un uomo" sulla piazza di Bruzolo. La comunità ebraica di Torino, nella primavera del '97, ha proposto al Carignano una lettura scenica della riduzione teatrale dell'opera, fatta nel '66 con la regia di Gianfranco De Bosio.

Le filodrammatiche recitavano quasi esclusivamente in dialetto. Le origini di questo teatro sono umili, nato nei cortili, negli spazi dei mercati, ovunque si potesse raccogliere un po' di gente. Rappresentazioni anche nelle stalle, che in seguito diventano parteci-

pazioni corali con le *Vijà*, come *Ciantè Marteina*, ancora oggi rappresentata dal gruppo della Pro Loco di Mattie. La grande stagione del teatro piemontese si afferma nella metà dell'Ottocento, il suo fondatore Giovanni Toselli, nato a Cuneo nel 1919, in quella provincia *granda* che ha portato i più grossi contributi al teatro dialettale.

"*I peuss intré?*", chiede rispettosamente Gianduja all'adunanza di autori paludati in un famoso fondale dipinto. E la maschera piemontese farà poca anticamera ed entrerà riconosciuta nell'Olimpo del teatro italiano. La storia del teatro piemontese vivrà una fervida stagione iniziale grazie a Toselli e poi proseguirà il suo cammino, a volte accidentato, a volte trionfale, come capita a tutti gli avvenimenti artistici. Da *Le miserie 'd monsù Travet* in avanti, la ribalta si accende per drammi sociali, per commedie, per storie di paese, per serate di beneficenza. Soprattutto possibilità di incontro per chi sta sul palco e chi va a teatro. Tanti i gruppi, dalla mitica "Filodrammatica di Bussoleno" diventata poi "Compagnia del teatro *piemontèis*", agli attuali gruppi: "Dimensione Teatro" e "Compagnia il Teatro" a Bussoleno. E ancora a San Giorio "La Compagnia 'd la Malva", "*Le Ratavolòire*" di Avigliana, e i più recenti: "Studio Teatrale Borgonese", il "Gruppo Teatrale Silvia Vigna" di Condove, e il "Teatro Insieme" di Susa e altri ancora. Da alcuni anni Marco Alotto porta in scena un teatro della memoria, all'interno dell'ex fabbrica Moncenisio di Condove. Attori non professionisti vengono coinvolti in un lavoro di ricerca e rielaborazione che affonda le sue radici nel passato recente, nella vita dei paesi, della valle.

Dal teatro, alla musica, il passo è d'obbligo. Il gruppo di pressione Linea Rossa, non sta con le mani in mano e organizza il 2 giugno 2000 una uscita pubblica nel capannone di Chianocco. Dibattiti e soprattutto tanta musica con il gruppo *Sound System*.

"Avevamo organizzato" - ricorda Luigi Casel - "anche un campeggio per continuare a discutere e poter creare una occasione di incontro. Quell'anno tutto andò malissimo. Campeggio a San Giorio al Malpasso, c'era un vento che portava via tutto quanto. Faceva freddo, ma c'era un sacco di gente". Di giorno si stava insieme, si discuteva, di sera si suonava. In uno di questi momenti di incontro c'è la necessità di discutere dell'annoso problema: rapporto uomo-donna. Sono passati anni, secoli, da quando il movimento femminista ha portato alla luce alcune grosse contraddizioni. Eppure, il problema rimane caldo. Impossibile ricondurlo e imbrigliarlo con letture

“politiche”; gli equilibri saltano. La tensione è alta. Le donne del collettivo “Rosse fuoco” di Askatasuna vogliono vederci chiaro su alcune storie. Lucia Falco, decide di portare il suo contributo alla discussione. Sceglie un pezzo di Franca Rame sulla violenza alle donne e lo legge. Il testo è duro, lei brava, è come se lo scaraventasse come una clava, sui partecipanti rumorosi del campeggio. Ottiene il silenzio. Anche dal vento.

“In realtà da questi incontri” - continua Luigi - “prende sempre più corpo il Comitato di lotta popolare e ci mettiamo a far azione politica, a volantinare nei paesi, durante i giorni di mercato, ovunque ci sia un po’ di gente, per non far cadere l’attenzione sul Tav. Mi ricordo una volta, a Venaus, abbiamo volantinato davanti ad una chiesa dove c’era un po’ di movimento. Il perché lo abbiamo capito dopo: c’era un matrimonio”.

I gruppi di pressione per l’alta velocità chiedono di terminare la fase dei sondaggi entro il 2002 e ai rispettivi governi, francese e italiano, di impegnarsi per un calendario fitto di incontri decisionali. Alza il livello dei decibel anche l’altro gruppo di pressione, *Gli Skavalcavia* tornano a suonare.

La giunta della Comunità montana, con una scelta politica coraggiosa, decide di aprire gli incontri del Comitato Istituzionale anche al giovane gruppo del Comitato di lotta popolare. Da quel momento possono partecipare, a pieno titolo, insieme agli altri soggetti, associazioni e sindaci, ai lavori che si svolgono. La delibera apre anche ai sindaci dei nuovi Comuni coinvolti, Collegno, Alpignano, Pianezza, Rivoli, ecc. ecc.

Intanto si prepara l’incontro a Bardonecchia, 17 luglio Palazzo delle Feste. Per non perdere del tempo prezioso, l’assessore regionale ai trasporti William Casoni, prima lancia attraverso i giornali segnali possibili di compensazioni al territorio e poi manda sul campo un inviato speciale per tastare l’umore e la disponibilità dei sindaci. Il professor Gilberto Borzini del Politecnico di Torino ha il compito di capire quante palestre, strade asfaltate, asili nido, vogliono, gli amministratori locali in cambio della distruzione della valle. Borzini incontra Ferrentino e Giuseppina Canuto in Comunità montana, l’articolo che descriverà la visita userà il termine *emissario*. Ferrentino si troverà dritto e filato con un mandato di comparizione, convocato dal Procuratore capo di Biella, insieme a *Luna Nuova*. “Ho scagionato subito il giornale” - precisa il presidente - “dicendo che non mi ricordavo le parole precise da me usate, ma il pezzo rispettava pienamen-

te il senso di quello che intendevo. Poi tutto è caduto”. Comunque: “Il territorio non è un mercato e l’ambiente non ha prezzo” - precisa Luciano Frigieri - “inoltre l’assessore non ha in mano il portafoglio e non può decidere alcunché. Ciò dimostra l’incapacità politica di gestire il problema dove in nome di un ipotetico sviluppo non si tiene conto dell’uomo”. Giuseppina Canuto: “Non ci siamo nuovamente. Questi non hanno capito il nostro messaggio, hanno un atteggiamento che va fuori da ogni collaborazione. È una balla quella di proporre asfaltature. Il territorio non si svende”. Remo Castagneri: “Queste cose ce le avevano già promesse per l’autostrada”. Emilio Chiaberto: “Sono anni che aspettiamo che la Regione ci convochi. Le condizioni non sarà la Regione a dettarle. Questa ci sembra una caramellina e giudichiamo negativamente come viene posto il problema”. Sandro Plano: “Un ragionamento di strade e di asfaltature non mi pare molto accettabile. E le contropartite mi sembrano premature. Su questo grande problema manca una analisi seria. A noi è bastato l’esempio della centrale di Pont Ventoux. Con queste grandi infrastrutture sono le popolazioni ed il territorio a rimetterci, poi con le promesse di compensazioni toccherà ai sindaci rincorrere le imprese su lavori poco attendibili”.

Torneranno all’attacco un anno dopo: poco prima di Natale 2001, arriverà ai Comuni una lettera a firma di Gilberto Borzini di Mombello Monferrato, nome altisonante. Lo scrivente ricorderà i tanti momenti difficili, le contrapposizioni totali vissuti dalla Regione e dalla Comunità montana, tuttavia, il professore scriverà di aver sempre pensato che si poteva trovare una quadra. Basta mettersi d’accordo, in fondo, tutto ha un prezzo. “Nella certezza di poterla incontrare entro il prossimo mese di gennaio 2002 per verificare insieme a lei i fabbisogni di carattere territoriale e socio economici del suo Comune...”. L’invito è per un incontro personale, dove discutere di tutto. “È una lettera provocatoria” - non ha mezzi termini Giuseppina Canuto - “questi signori o non capiscono oppure fanno finta di non capire. Il metodo della lista della spesa, non ci piace e la respingiamo. Il metodo poi è arrogante ed è un chiaro tentativo di dividere i sindaci”.

E arriva finalmente l’incontro con la Cig (Commissione Intergovernativa francese), a Bardonecchia, due cortei risalgono via Medail, percorso in salita sulle note di *mambo*, *samba* e *reggae*, e si trovano di fronte al Palazzo delle Feste. Questa volta gli amministratori sono scortati dai ragazzi variopinti dei centri sociali, ma ci sono anche i rappresentanti della Coldiretti, e molti valsusini, la famosa

gente comune, che si è ritagliata uno spazio, in un giorno lavorativo per essere presente e portare la propria faccia, non solo ad abbrustolire al sole di montagna, ma all'obiettivo dei fotografi. Difficile far passare la manifestazione come il "solito gruppo dei caciaroni in rivolta". Presenti anche gli ecologisti francesi e una grossa delegazione di Rifondazione con Nicoletta Dosio. Qualche mese dopo, il 23 gennaio del 2001, la Dosio, verrà denunciata per aver "interrotto" la seduta del Consiglio regionale del Piemonte. In realtà ad interromperlo è stato Ghigo, dopo aver visto che in aula era stato esposto uno striscione con la scritta "No Tav". A seguito dell'episodio, i giovani e i meno giovani (otto in tutto) sono stati denunciati per la violazione dell'art. 289 c.p. che prevede una pena non inferiore a dieci anni oppure nei casi di ipotesi lieve, una pena da 1 a 5 anni, per chi commetta un fatto diretto ad impedire, in tutto o in parte, l'esercizio delle funzioni dell'Assemblea Regionale: il procedimento si trova, attualmente, nella fase delle indagini preliminari.

Tornando all'incontro di Bardonecchia, il presidente Cig francese Claude Villain ha tenuto a precisare che nonostante i 120 miliardi spesi, gli studi, non hanno ancora portato a nessuna certezza tecnico-operativa. Comunque l'alta velocità passerà dalla Valle di Susa, costi quel che costi. Achille Vincigiacchi, per la parte italiana, è sembrato più cauto, ma il secondo progetto caldeggiato dalla Provincia, è stato snobbato da tutti. Antonio Ferrentino quando prende la parola, non può che rifare lo stesso discorso di sempre. E la storia è sempre più vergognosa: "Noi che siamo i diretti interessati, non abbiamo mai visto uno straccio di progetto, non veniamo invitati, non sappiamo nulla. Fermiamo per sei mesi questo meccanismo infernale perché ci sono troppi dubbi e perplessità. Anzi, ci sono certezze che questo progetto ci travolgerà senza pietà". A dare man forte al nuovo presidente della Comunità montana, Luciano Frigieri: "Gravi sono le incertezze sui costi economici, sui passaggi ipotetici del traffico. Ma insomma chi pagherà? Ci è stato detto che se la popolazione era contraria non si andava avanti, sta succedendo tutto il contrario. I cittadini e gli amministratori vanno ascoltati e rispettati. Sempre". L'intervento di Claudio Cancelli ottiene la risposta seccata di Villain che si alza e lascia il tavolo. "L'avete calcolato il deprezzamento dei beni e delle strutture? E le opere di mitigazione del rumore come saranno?". Il giorno dopo i lavori proseguono, ma a porte chiuse. Per gli amministratori della valle sono "off limits" nonostante la richiesta di assistervi. La Bresso non demorde e fa sapere che il progetto alter-

nativo sarà pronto presto e soprattutto visibile, per intanto le notizie parlano di tanti trafori piccoli per evitare quello lungo del Moncenisio. Gigi Rivalta, assessore alla pianificazione del territorio, spiega: “Il tunnel di 54 chilometri è un’avventura, un esperimento di difficile cantierizzazione. Con un’opera del genere si dovrebbe spostare una mole enorme di smarino che non si sa affatto dove mettere. E i lunghi tempi di scavo impiegherebbero mezzi di cantiere carichi per lunghi anni sulle strade già congestionate della valle. Inoltre, quel tunnel salta completamente tutta la parte alpina del tracciato, mentre le nostre valli hanno bisogno di utilizzare l’alta capacità perché lo sviluppo che porta sia anche per loro”. Casoni, dalla Regione, boccia senza appello il progetto. I Ds, promuovono un documento (21 luglio 2000), nel quale viene duramente criticato l’incontro di Bardonecchia che ha visto sul tavolo una sola ipotesi di tracciato. Susanna Preacco, segretario dell’Unione di valle, parla del progetto di Alpetunnel come portatore di un “impatto inaccettabile. Il tunnel poi va assolutamente evitato ed è per scampare da questo che dobbiamo evitare di dire di no a tutto”.

E siamo a settembre, a quel famoso incontro alla festa dell’Ulivo che Ferrentino ricorda ancora adesso.

Polemica sui giornali, discussioni ovunque. Intanto...Alpetunnel manda in gara di appalto la progettazione della galleria di Venaus, servirà a capire meglio la geologia della montagna che dovrebbe essere attraversata da un buco di 54 chilometri. Lo scavo di assaggio sarà utilizzato in seguito come via di fuga del tunnel a due canne. Di fatto non un’opera conoscitiva o di sondaggio, ma di progettazione esecutiva di un pezzo dell’opera Tav. Fino a quel momento, nessun amministratore della Valle di Susa ha mai potuto vedere un tracciato. La notizia appare come uno schiaffo sonoro alla comunità. Un comunicato dell’addetto regionale alle relazioni esterne Fs. “Gli studi sul tracciato non sono ancora ufficiali. Non c’è ancora nulla di definitivo e per questo non sono ancora stati presentati ufficialmente”. Non può scrivere il suo pezzo, Massimiliano Borgia e sconsolatamente annota: “...termina qui ogni nostro tentativo di conoscere il tracciato e le sue alternative presentate a luglio da Italferr. Dopo il rifiuto implicito da parte del capo della divisione costruzioni, Mauro Moretti. Dopo che ci è stato richiesto dalle Ferrovie due mesi fa una lettera di richiesta senza darci poi nemmeno una lettera di diniego. Dopo aver atteso per ore a troppi numeri di centralini che ci hanno poi passato personaggi non autorizzati a parlare oppure a conoscenza di nulla. Eccoci qua,

come del resto si trovano gli amministratori valsusini e tanti altri attori locali che hanno a che fare con il Tav...". Questa volta hanno davvero esagerato: perfino a Max è stato negato di vedere il progetto.

"Gli incontri promessi da Bersani, dovevano essere con scadenza quindicinale" ricorda Antonio Ferrentino. "Rientrati da Roma...". I giornali descrivono raggianti il presidente e la delegazione. "Più di così non potevamo ottenere. Abbiamo avuto quello che chiediamo da sempre, il ministro ha capito le nostre argomentazioni e ci ha assicurato che le nostre osservazioni avranno la stessa dignità al tavolo con Regione, ministero e Provincia". Antonio Ferrentino ha stima di Pier Luigi Bersani, prima di essere ministro è stato amministratore comunale e di Comunità montana, poi assessore regionale e infine presidente della regione Emilia Romagna. Uno che è passato attraverso l'amministrazione anche spicciola degli enti. Proviene da una famiglia di artigiani, insomma, tutte le carte in regola per poter ragionare mantenendo i piedi per terra.

"Non verrà deciso nessun tunnel di base sotto il Moncenisio se prima non si affronta il tracciato fino a Torino" e il tracciato non verrà se non ci saranno gli amministratori interessati a sottoscriverlo. Parola di ministro.

"Rientrati da Roma abbiamo cominciamo a tempestare di telefonate la segreteria del ministero, finché otteniamo un primo incontro a Torino, sede dell'assessorato ai trasporti regionali, presente il sottosegretario Angelini, un incontro preliminare per decidere il calendario e l'accordo di scambiarsi gli studi reciproci. Cosa che noi puntualmente abbiamo fatto, mettendo a disposizione quello che avevamo. Da loro, ovviamente, non abbiamo ricevuto nulla se non il vecchio studio di Alpetunnel che già avevamo. E cominciò questa triste storia che ha accompagnato l'impegno del ministro. Eravamo d'accordo che le convocazioni le avrebbe fatte Casoni (vice presidente della giunta regionale). Il primo era di venerdì, il giovedì pomeriggio riceviamo un fax in comunità, l'appuntamento era rinviato per sopraggiunti impegni. Poteva succedere. L'appuntamento viene riconvocato per tre volte e tutte e tre le volte salta. Il giorno precedente ci arrivava un fax. Telefonai furioso al ministero e ottenni un nuovo appuntamento". E intanto eravamo a dicembre, il ministro si era impegnato per fare in modo che ci fossero almeno quattro-cinque incontri prima del vertice importante del 29 gennaio.

"Questa volta non arrivò nessuna disdetta. Noi attivammo i nostri tecnici, compreso l'ex direttore delle Fs Giuseppe Pinna che avevamo

conosciuto in un convegno organizzato da Pro Natura, lui arrivò da Roma. Debernardi arrivò da Milano, tutti gli altri tecnici e amministratori, come al solito, si erano liberati dal lavoro con permessi, giorni di ferie, le solite cose. Ci trovammo in piazza Nizza convinti che finalmente ci saremmo seduti ad un tavolo e ognuno avrebbe scoperto le sue carte. Ci trovammo solo Catalani e Casoni. La riunione era saltata. Era stata annullata senza neppure avvertirci”. Segue una serie di dichiarazioni ad alta voce. Antonio Ferrentino si dimentica di essere Presidente, gli amministratori si dimenticano di essere Sindaci, i tecnici di essere ingegneri e persone colte e di norma pacifiche. La situazione di totale presa in giro è palese. E non c'entra la Regione con la sua giunta di destra e il governo con la sua maggioranza di centrosinistra. Nella protervia sono uguali. “Ad un certo punto il prefetto mi chiama nell'ufficio di Casoni per cercare di placare gli animi e fa una telefonata al ministro. No, dico a questo punto. Il gioco è chiarissimo. Basta così”. Ci sarà un futuro?

Mercoledì 20 settembre 2000

Piove. Ore 20,30 È tempo di dire un rosario nella chiesa di Mompantero. Grange Sevine, grigio, freddo. Da poco la messa è finita, è l'ora dei discorsi ufficiali, i partigiani con le bandiere fanno cerchio, avvolti dalla nebbia sembrano figure irreali. Sulla giacca a vento di Romano c'è la fascia tricolore, parla in qualità di sindaco, ma sarebbe più giusto dire tuona: “Queste nostre montagne, così belle, dalla natura incontaminata. Sacre, per i nostri partigiani, perché qui hanno combattuto e vinto, sono oggi minacciate dai signori dell'Enel e dalle lobby economiche e politiche. Si vuole deturpare per sempre questa terra con cattedrali nel deserto”.

Non è più tempo di discorsi. La notizia era attesa: è morto Romano Perino. Franca lo accompagna, un dolore sordo lo si può rappresentare anche con una maglia buttata con casualità sulle spalle, come se stesse sbrigando alcune faccende. La loro, una vita compiuta, un amore profondo. “Sono stata fortunata” ripete l'altra metà del cielo che è rimasta per chiudere la porta di casa. Saluta i tanti amici – nemici che si sono presentati al funerale. “Certo che, parlandolo da vivo, Romano aveva un caratterino ... *gaute da suta*”

“Indimenticabile sindaco di Mompantero” - scriverà Mario Cavargna - “era la prima volta che alcuni piccoli comuni, soli contro tutti, riuscivano a fermare delle grandi opere, contestandone puntualmente tutte le ragioni ed imponendo il rispetto dei propri diritti. Romano è

stata una colonna fin quando glielo ha consentito la salute e la sua forza interiore non è mai venuta meno. Generoso, quasi passionale nell'amore per la propria terra".

Impossibile descriverlo, racchiuderlo in un banale "ricordino". È uno degli strappi che Franca si sente di fare alle consuetudini. Non lo farà stampare (anche il rito della morte può essere liberato dalla asfittica retorica). Ci vuole coraggio, per indicare strade nuove, andare contro corrente. Romano, di coraggio, ne aveva da vendere, e Franca non è da meno. Non ci sarà altro ricordo di lui se non quello che ognuno avrà nella sua testa, nel suo cuore.

"La terra ai vivi. Mi faccio cremare". Diceva, facendo suo lo slogan della società a favore della cremazione, la Socrem. Era stufo delle beghe da camposanto, sorbite come sindaco, loculi alti e loculi bassi. Un posto al sole. Un posto comodo per il cambio dei fiori, e la scala con le rotelle che non funziona mai e allora si protesta con il sindaco: "Signora, troveremo un posto anche per lei, non mi risulta che abbiano mai lasciato qualcuno con i piedi di fuori". Tombe di famiglia e lastre di marmo che durante i lavori si rompono e via a protestare con il sindaco. E i lumini? E la luce elettrica? Romano aveva deciso: cremazione, la terra ai vivi. "Che società è mai la nostra che vuol far passare il messaggio della terra sprecata se lasciata ai morti? Dobbiamo costruire ovunque? Anche nei vasi di geranio?". Cremazione sì, ma senza quello stupido slogan. E discuteva, Romano, con il suo amico avvocato. Erano capaci di discutere anche su quello.

Ma dopo? Cosa succede?

Il commiato avviene nella Sala Storica del Tempio, recentemente restaurata dall'architetto Franco Allegri. Dopo il rito, il feretro viene trasferito, a cura del personale del Tempio Crematorio, nel locale dove avverrà la cremazione. La presenza del pubblico in questo locale non è consentita dalla vigente normativa in materia di sicurezza e prevenzione infortuni. L'operazione di cremazione che viene eseguita, separatamente per ciascuna salma, pone nel forno l'intero feretro, cassa compresa. Due ore ad altissima temperatura, mille gradi. Impianti automatici (anche lì computer) che non consentono manipolazioni o errori di identificazione. Una medaglia in materiale refrattario al fuoco viene apposta sul feretro, a ulteriore garanzia della identità delle ceneri. Il legno sarà il primo elemento a disperdersi, quello che rimarrà verrà raccolto in un'urna che può essere di ceramica, acciaio inossidabile, legno o zinco, 22 centimetri per base e 23 di altezza.

La Società per la Cremazione di Torino svolge attività culturali, artistiche, editoriali, sociali ed ecologiche, si legge negli opuscoli stampati. Tutto e di più, compreso le gite fuori porta. La società ha tra i suoi scopi istituzionali anche la conservazione delle ceneri, in urne, per novant'anni. Il socio può scegliere il posto preferito nel "Giardino della Serenità". Luoghi dove sono stati collocati alcuni leggi in pietra che "propongono ai visitatori alcuni versi e riflessioni di poeti e filosofi sul significato della morte". La società per la cremazione è convinta che la cultura sia la chiave di volta per il mutamento della mentalità della nostra società che tende a rimuovere i temi sulla morte, per questo è stata creata la fondazione Fabretti. Tuttavia nel leggere proprio le pubblicazioni della Socrem si capisce che c'è ancora molta strada da fare. A partire da loro...

Con l'utilizzo delle cellette, presso il Tempio, il socio della Socrem: "solleva i propri cari da tanti problemi ed ha la certezza che le proprie ceneri riposino in un luogo di composta serenità, continuamente curato, ornato con decorazioni floreali (finte) indipendentemente dall'assiduità di parenti e amici". In pratica la Socrem "certifica" il ricordo, lo sostituisce con un servizio indolore e di plastica. Sarebbe questo il culto dei morti al quale ispirarsi? Sono stati visti, dopo aver recuperato le ceneri, stuoli di parenti e amici darsela a gambe, dal luogo suddetto.

Di corsa, senza mai voltarsi indietro.

Tempo di castagne, via, per i boschi che in questi giorni parlano la lingua dei padri che seppero fermare l'avanzare del bosco con la coltivazione dei castagni. Allora si trattava di fame, di bisogno di sfamare famiglie numerose e povere. Poi arriva la nostra generazione, scrive Claudio Rovere su *Luna Nuova*: "che ha rischiato di veder tramontare tutto, insieme al sole del Niblè, ma che ha saputo combattere, il cancro corticale, l'abbandono dei fondi e un mercato dominato da pochi *fazenderos*. E quella che verrà dopo di noi, chiamata a non lasciar morire tutte le conquiste di quest'ultimo decennio". E poi i progetti, quello della Comunità montana per dare più dignità all'agricoltura, e l'attesa della certificazione geografica protetta. Ma per il momento, uomini e donne del castagno continuano a fare i conti con un lavoro che in tre quattro settimane, concentra le fatiche di sei mesi, che logora perché svolto, nella maggioranza dei casi, nei ritagli di tempo. Un piccolo esercito di persone, che si potrebbero definire libere dalla schiavitù del profitto. Il marrone non è *business*, è amore

per la campagna. E le castagne cascano, si buttano giù, sollecitate da lunghe pertiche, lasciano i rami degli alberi senza paura, senza paracadute, senza rete. Finiscono a terra, fra l'erba gambizzata dal decespugliatore, fanno capolino, fra un letto di foglie secche, le spine di un riccio. Marrone, come il colore della terra che ci richiama.

Venerdì 20 ottobre, muore Aldo Miletto, il medico di tutti.

Dopo l'alluvione del 10 ottobre, i giornali titolano: "Una seconda piena" si tratta della gente presente al funerale. E ci sono proprio tutti, dai suoi mutuati agli amministratori, dalla gente comune ai politici più scafati. Aldo, Aldino, aveva rapporti e conoscenze con mezzo mondo. Frastornata la moglie Rita, ancora più fragile, giovane e bella. Incredulo il papà Cesare. In chiesa la presidente della Provincia legge un lungo discorso: "Lui faceva 'cose di sinistra' che molti chiedono. Le faceva non soltanto con l'azione politica ma anche con l'attività quotidiana, con la sollecitudine per le persone che gli erano vicine e con l'attenzione per chi sembrava lontano. Anzi, soprattutto per chi sembrava lontano". Parole belle che vengono amplificate fuori della chiesa, ma il sentire comune è un altro: "Adesso vengono a rendergli omaggio, quando era in vita lo hanno silurato, non lo hanno più voluto. Questa è la politica". Walter Giuliano ricorda: "Discutevamo spesso del senso della politica". Che senso ha? E la vita, quale senso deve avere? Con Aldo era possibile, insieme, cercare le parole per allontanare la paura e dare dignità a qualunque esperienza.

"Quando è successa l'alluvione" - ricorda Antonio Ferrentino - "sono venuti tutti a vedere, a portare solidarietà. Qualche tempo prima, la Comunità montana aveva incaricato l'ingegner Bellino, vice presidente dell'Ordine degli ingegneri di Torino, di fare uno studio idraulico sulla Dora. La sua conclusione è stata perentoria. Nel tratto bassa valle, una qualsiasi nuova infrastruttura avrebbe reso indifendibile buona parte del territorio. Un nuovo argine, oltre a quelli già esistenti, un nuovo rilevato, rappresenterebbe un elemento di enorme pericolosità. Il giornale *La Repubblica*, il 3 febbraio 2001 titolerà: "Valsusa a rischio alluvione". Il Cnr, Consiglio nazionale delle ricerche, interpellato dal procuratore aggiunto Raffaele Guariniello ha consegnato una dettagliata relazione sulle cause e responsabilità idrogeologiche dell'area torinese. Sono state individuate quattro aree ritenute a rischio. Tutte si trovano in Valsusa, il che comporta, scrive il giornalista: "la necessità di ulteriori cautele nella realizzazione delle nuove infrastrutture destinate ai gio-

chi invernali, che potrebbero modificare l'equilibrio idrogeologico del territorio, aggravando i pericoli". Il reato ipotizzato è il delitto colposo di pericolo, previsto dall'articolo 450 del Codice penale che punisce "chiunque con propria azione od omissione colposa, fa sorgere o persistere il pericolo di una inondazione, con la reclusione da uno a due anni". Guariniello ha spedito un avviso di garanzia a ciascun sindaco e assessore competente per ciascun Comune interessato. Lo stesso discorso varrà per i dirigenti della società Tav? Che fine farà la valle? Una buona notizia. Il progetto agricoltura, presentato all'interno dei Patti territoriali, in un primo tempo era stato bocciato, poi ripreso. Il Cipe, Comitato interministeriale programmazione economica, con un colpo di scena, ha sbloccato i finanziamenti. "Ormai non ce lo aspettavamo più" - spiega Ferrentino - "tant'è che stavamo ripartendo con un piano generale. Evidentemente sono state trovate nuove risorse, ma probabilmente sono state accolte le nostre lamentele sul vizio di forma della valutazione precedente". Il patto valsusino per l'agricoltura coinvolge entrambe le Comunità montane, la Coldiretti, alcuni Comuni e associazioni, tra queste quella dei castanicoltori produttori del marrone. "È una grande vittoria" - dice Carlo Gottero - "frutto della caparbietà e della concertazione tra pubblico e privato in cui come Coldiretti abbiamo sempre creduto. Abbiamo proseguito questo lavoro in un clima di sfiducia totale sul fatto che questo risultato si potesse portare a casa". Un po' di ossigeno per l'agricoltura. Dunque si coltiverà? Ci sarà spazio per questo tipo di investimento? Le notizie sulla Torino-Lione che escono dagli incontri richiesti dalla Comunità montana si arricchiscono ogni volta di episodi incredibili. Scrive Mario Cavargna: "Si scoprono organi dello Stato che non fanno quello che devono fare, e altri che fanno quel che non dovrebbero. Vertici amministrativi ed aziendali non dicono quello che sanno ed altri che non sanno quel che dicono. Il tutto in una babele di competenze ed attribuzioni, vere o presunte che passano con la massima indifferenza dal pubblico al privato e dal controllore al controllato". Ma quello che è emerso dai documenti di un gruppo di francesi in visita in Comunità montana, supera ogni immaginazione. La Francia ha intenzione di arrivare sotto il Moncenisio con due linee ferroviarie, e da parte italiana dovrebbe uscirne una sola. Soluzione che potrebbe mettere d'accordo i due litiganti: Alpetunnel con il tracciato a sinistra della Dora e quello della Provincia a destra. Ma quando si vedrà questo benedetto tracciato? Tra poco, qualche settimana.

Venerdì 7 novembre, Torino Sala Disco verde di Porta Nuova, incontro fra i due tracciati, Provincia e Alpetunnel (forse questa volta si vedono), no, non è ancora la volta buona. Il rotolone di carta, progetto segreto, è tenuto ben stretto sotto il braccio da un ingegnere, porta borse del capo Moretti. Dunque c'è, ma non si vede. Lo ha portato solo nel caso che il capo ne avesse un improvviso bisogno, per ora, ancora parole. Senza documenti. L'ingegner Mauro Moretti è il capo della divisione infrastrutture di Fs Spa. È lui il capo di tutti quelli che per mesi hanno lavorato, a porte chiuse, sulla nostra valle, decidendo se lo scempio doveva passare un poco più a destra o a sinistra. Arriva dalla Cgil trasporti, vicino ai diessini progressisti, nonché amico del segretario regionale Marcenaro. Moretti spiega dunque che: "l'alta capacità è irrinunciabile". Ma non fa una parola sul tracciato, spiega a microfoni spenti, che è mica scemo a bruciarselo così. Il governo ha deciso che verrà istituito un tavolo presso la Regione e solo in quel momento, in quella sede, si potrà vedere il lavoro. "Da quando sono arrivato ad occuparmi dell'alta capacità, sono riuscito a far passare l'idea che, prima bisogna capire le esigenze, poi si propongono i tracciati sulle carte. Nella mia esperienza ho visto tanti progetti bruciarsi malamente. Questa volta tireremo fuori il progetto al momento giusto".

E la valle, tante volte accusata di essere "violenta" e incapace al dialogo, di fatto accetta questa protervia. Continua a lavorare, a programmare, a vivere, senza avere la benché minima idea di ciò che succederà nel futuro. Ci si innamora e ci si sposa come dappertutto: si cerca casa. Chi pensa di acquistarne una lo fa, in fondo senza porsi grossi problemi. I Comuni continuano a redigere piani regolatori. Tutto prosegue più o meno come sempre. È difficile realizzare con lucidità che, mentre qui in valle si progetta una qualunque cosa che abbia a che fare con la vita, a Torino, chiusi in un ufficio, decidono quale sarà il nostro futuro. Il tutto senza dirlo.

Anche la storia del Vajont è una storia di ingegneri strapagati che dicono di lavorare per il progresso: "Sarà la diga più alta del mondo, ce la invidieranno". I lavori non vengono mai fermati, anche se ci sono dei segnali, delle frane, anche se il monte Toc manda dei messaggi minacciosi, precisi. Anche quella volta, cascasse il mondo, la diga andava costruita.

"Da ogni paese del Veneto, lungo il Piave, quel giorno, la gente ha mollato la vendemmia. Corri a vendemmiar giù in Piave, per questo che è il più grande funerale che mai abbia attraversato questa terra.

Basta. Tu hai diritto, anzi il dovere” - precisa Marco Paolini in chiusura del suo spettacolo - “il dovere di fare la tara, di dubitare di tutto quello che ti ho detto. Tanto è solo una storia, tragica.

Ma ce ne sono tante no? Non devi mica berle tutte. Però, visto che si può fare, non è così lontano... Una volta nella vita vai a ficcare i piedi là sopra (...). Quella che hai sotto i piedi è la seconda più grande frana che sia caduta sul pianeta da quando è apparso l'uomo; la più grossa è caduta in India, nel Pamir, sul tetto del mondo. La seconda è caduta nel cuore dell'Europa. E non è caduta. È stata provocata. Gli uomini che l'hanno provocata hanno sempre sostenuto la loro innocenza (...). È come se una ferita sulla pelle viva riaprisse un po' di quella sana diffidenza che vorrei comunicare a te, che mi hai seguito fino qui. E ti ripeto il consiglio. Con rispetto, ma ficcaci i piedi sopra e prova a fartene una ragione. Se ci riesci. E poi. Magari raccontala anche tu, questa storia, come vuoi tu...”.

Non è mica distante. Sali alla Sacra di San Michele. Sali su qualunque montagna, fosse anche semplicemente Mochie, dove c'è il monumento alla cultura alpina. Affacciati a quei balconi naturali sulla valle, e guarda: dove può passare l'alta velocità?

Cosa si può ancora fare? Si chiede tutte le mattine che si alza Oscar Margaira. Cosa si può fare per far capire cosa sta succedendo. Scrivere No Tav con lettere alte due metri sulla collina morenica di Torre del Colle? Si può fare, è solo un po' faticoso ma si può fare. Il terreno è del comune di Caprie, dunque come prima cosa, per far le cose per bene, si fa una richiesta scritta in municipio e si ottiene il permesso firmato dal sindaco. Poi si va a comperare la rete, quella usata nei cantieri come recinzione, arancio, centocinquanta metri. Costo quasi mezzo milione, sono i soldi che lo spettacolo teatrale di Elisio Croce ha messo insieme, girando per i paesi. Alla fine ha deciso di darli al Comitato e sono stati ben spesi. E poi? Non tutte le idee sono delle *genialate*, ma non bisogna rinunciare. Di Pietro si sta preparando anche lui alle elezioni. Di Pietro è stato un magistrato che ha saputo, a suo modo, fermare un ingranaggio. Che ci azzecca con la Valle di Susa? Niente, ma non si sa mai. Oscar si mette in marcia. Con telefono, con fax. Deve riuscire a scoprire il suo indirizzo di casa, dopo che le lettere inviate in parlamento non ottengono risposta. Legge i giornali, si informa, viene a conoscere il nome del suocero, attraverso un collega, il nome del paese, il nome della sua segretaria. A tutti manda la stessa lettera. Ce la fa. Lo incontra, a Torino, finalmente riesce a mettere nelle mani di Di Pietro un dossier sulla valle, sull'alta velocità.

Qualche tempo dopo viene a sapere che l'ex magistrato ha fatto una interrogazione Parlamentare al ministro dei trasporti sul caso Valsusa. Servirà a poco? Servirà a niente? Non importa.

Non si tiene neppure Barbara Debernardi e sbotta, e scrive, ma allora...: " Bruno Bottiglieri, a differenza dei valsusini, sa esattamente dove passa l'attuale linea ferroviaria. Leggiamo infatti sull'ultimo numero de *La Valsusa*, la seguente affermazione: nessuno si è accorto che la linea storica passa in mezzo ai centri abitati e che, quando sarà potenziata, potrà tollerare fino a 220 treni ogni giorno... e anche ogni notte? E ciò per sostenere la necessità di una linea nuova, esterna ai centri abitati. Peccato che nessuno abbia fatto sapere al signor Bottiglieri che, data la configurazione geografica ed urbana della nostra valle, anche la nuova linea sarebbe costretta a sfiorare, costeggiare, se non a sventrare, i centri abitati che costellano il territorio. Forse è vero che in passato un'area "vergine" esisteva, ma ahimé, è già stata occupata dall'autostrada. Dunque ai valsusini il futuro riserva non una, ma due linee ferroviarie, per un totale non di 220, ma di 700 treni al giorno. Davvero un bel vantaggio". Dorme poco di notte Barbara, non si capacita. E ancora: "Bruno Bottiglieri sa dove collocare i cantieri della futura linea Tav. Leggiamo: i cantieri possono essere collocati nelle aree industriali dismesse. Trovata davvero geniale. Adesso basta che ci venga comunicato quali aree industriali dismesse si trovano nella zona di Venaus e Mompantero, là dove fermeranno i lavori per il grande-mega-tunnel sotto al Moncenisio. Forse in prossimità dell'abbazia della Noalesa? Oppure tali aree sono più lontane? E, in tal caso, le centinaia di mezzi pesanti che quotidianamente dovranno raggiungere i cantieri dove passeranno? Forse in centro a Susa? Il turismo, oltre che la salute dei cittadini, ne trarrà sicuro giovamento. Bruno Bottiglieri sa quanto spazio occupa un'autostrada. Leggiamo ancora: una linea ferroviaria ad alta capacità occupa il 25% in meno di un'autostrada. Bravo. Davvero bravo. Ma delle due, l'una: o il signor Bottiglieri non ha mai visto la Valle di Susa, nemmeno in cartolina, oppure prende i valsusini per imbecilli. Perché l'autostrada, con relativo territorio occupato e vilipeso, noi ce l'abbiamo già. Ci è costata cara. Ci costa cara ancora oggi (non solo metaforicamente), ma già c'è. E di quel 25% in meno proprio non sappiamo che farne. Leggiamo che la valle può ricavare anche altri vantaggi... C'è la questione dei materiali di scavo, dello smarino. Può essere utilizzato per recuperare siti degradati, come le vecchie cave. Un'ultima riflessione: temo non basterà lo smarino di dieci mega-tun-

nel sotto al Moncenisio per coprire e sotterrare definitivamente quel sito degradato che sarà la Valle di Susa dopo il passaggio di questo benefattore dell'umanità chiamato Tav". I soliti estremisti. Barbara insegna religione, fa parte di quell'area cattolica che ha appena salutato il vescovo monsignor Vittorio Bernardetto e aspetta di conoscere quello nuovo.

Intanto il Comitato istituzionale continua i suoi incontri in Comunità montana, momento di discussione allargata. Si analizzano le polemiche sui flussi merci e sui dati che mancano. La Bresso ha richiesto ufficialmente all'Unione industriale di pronunciarsi sulla reale utilità per l'economia torinese del progetto delle Fs. Non ha avuto risposta. Bruno Bottigliere (Transpadana) ricorda che bisogna pensare in grande scala. "Nessuno di noi ha mai detto che la mole di merci del Piemonte giustifica l'alta capacità. Abbiamo sempre detto che è strategica per l'Europa ed è vitale per il Piemonte. Con la terziarizzazione del sistema produttivo, il traffico merci è più distribuito. Queste grandi reti di traffico non possono solo più essere al servizio dei tre vecchi poli industriali italiani". Comunque, ribatte Claudio Cancelli: "Per la valle sarà un disastro. Almeno 500-600 persone saranno sgomberate dalle loro case, come sta già avvenendo per l'aeroporto di Malpensa. Il nostro sistema di vita verrà stravolto e la valle diventerà un luogo nel quale ogni giorno transiteranno almeno 700 treni e migliaia di Tir. Chi mai potrà avere una vita decente in una situazione simile? Al di là di ogni riunione tecnica e di informazione c'è una decisione politica già presa a Roma e condivisa ampiamente in Regione. Noi non contiamo nulla. Ci hanno trattato come delle nullità. Per cui la superlinea si deve fare comunque a meno che i valsusini siano così bravi da difendere il loro patrimonio personale e la loro qualità di vita facendo ripensare quello che è stato già deciso". Si stanno avvicinando le elezioni.

24 novembre 2000, il giornale *La Nazione* porta la notizia che Legambiente minaccia una querela all'associazione Idra e chiede cento milioni di danni.

Idra si era permessa di scrivere una lettera aperta a Legambiente in cui si criticava la scelta di campo a favore del centro sinistra da parte del presidente Ermete Realacci, venuto a Firenze alla prima *convention* nazionale dei comitati elettorali Rutelli, e si ricordavano alcune prese di posizione pubbliche dello stesso Realacci, nell'anno dell'apertura dei cantieri Tav, sulle colonne de *l'Unità* e de *il Manifesto*. Il presidente di *Idra* Girolamo Dell'Olio, viene accusato di avere

usato “nelle sue esternazioni pubbliche gli stessi argomenti diffamatori e gratuiti contro i Verdi, i Democratici, il Wwf e gli Amici della Terra. Costoro farebbero bene a presentargli il conto così come noi ci apprestiamo a fare”.

L'associazione Idra riceve immediatamente la solidarietà da parte del Comitato Davide che riunisce tutte le associazioni contro l'alta velocità. Successivamente viene reso pubblico un nuovo documento dal titolo: Il sale della terra. Non si sono spaventati di certo per la querela, anzi si stupiscono di essere accusati ancora una volta di avere posizioni “ideologiche” contro il prodigioso progetto. Da anni Idra predica nel deserto della disinformazione, della irresponsabilità etica e sociale, e del pensiero unico che non va contrastato, pena, querele e soldi. Riprendono carta e penna e si rimettono per l'ennesima volta a superare i concetti ideologici con alcune brevi considerazioni che qualunque persona di buon senso sarebbe in grado di fare.

Primo punto: “Non ci serve, perché statisticamente nel nostro Paese l'80% dei viaggi in treno e in auto avviene su distanze non superiori ai 100 chilometri, dove gli investimenti da fare sarebbero ben altri che quelli sui treni-missili”. Secondo. “Ci ha impoverito, ci sta impoverendo e ci impoverirà tutti. Con gli investimenti spaventosi, esclusivamente a carico del pubblico erario, fatti per realizzarla. Altro che *joint-venture* 60% privata – 40% pubblica!”. Viene fatto poi l'esempio della variante in galleria di 13 km Firenze-Castello, tra Vaglia e Sesto Fiorentino, che sta venendo a costare almeno duemila miliardi, con un incremento di spesa del 100% in meno di due anni.

“Il giorno sventurato che andasse a regime, seguiremo l'esperienza di Giappone e Francia, dove l'esercizio dell'Alta Velocità ha accumulato debiti per le relative Aziende Ferroviarie rispettivamente di 10 e 5 volte il giro di affari annuo, e per questo l'Alta Velocità la stanno appunto sbaraccando! In Italia poi la perdita sarebbe molto superiore, perché i volumi di traffico sui quali fare gli ammortamenti sono sensibilmente inferiori a quelli di Francia e Giappone. L'architettura finanziaria del progetto Tav prevede, dal momento dell'attivazione del servizio Av, e quindi teoricamente fra cinque anni, l'inizio della restituzione dei prestiti contratti dallo Stato con le banche: sono già impegnate 20 finanziarie, per un importo stimabile di circa 5.500 - 6.000 miliardi all'anno per venti anni. Tra l'altro, questi debiti oggi nel bilancio dello Stato non figurano, per motivi che sarebbe troppo lungo spiegare qui, ma... sono veramente interessanti. La prossima volta”. Terzo punto: “Esistono soluzioni alternative razionali ed economicis-

sime, diremmo “verdi”, come il progetto Beltramba per il potenziamento della Direttissima Prato-Bologna. Si raddoppia la capacità della linea attuale (fino 400 treni al giorno, di ogni tipo), aumentando al tempo stesso la velocità media di percorrenza sulla tratta. Senza fare gallerie, anzi senza neanche quadruplicare. Come? È l'uovo di Colombo: investendo sull'impiantistica elettronica e ampliando il nodo scambiatore di S. Benedetto Val di Sambro. Il prezzo? Circa 200 miliardi, contro i 6.100 che si stanno spendendo con la galleria di 72 km sotto l'Appennino, unica al mondo. Senza sfregiare il territorio... Un progetto che Legambiente dovrebbe sostenere, immagineremmo, con una determinazione ben superiore alla nostra”.

Concludono poi gli aderenti a Idra, associandosi al Grillo Pensiero sulla politica degli sponsor, adottata da alcune grandi associazioni. Non bastano le merendine del Mulino Bianco ci vuole anche il sale sulla terra.

Sabato 2 dicembre, Bussoleno, si conclude l'anno con una manifestazione promossa dal Comitato di lotta popolare, Linea Rossa, Rifondazione e molti altri gruppi. La partecipazione di alcuni centri sociali aveva fatto temere “nuovi disordini” come scrivono i giornali. Ma neppure un cassonetto dell'immondizia è stato rovesciato. Il tutto si conclude pacificamente.

Il Gruppo Pace di Condove scrive una lettera nonviolenta e propone una lettura rovesciata, la violenza non è solo quella delle vetrine in frantumi. “In questo progetto ci sono strumenti di distruzione, le enormi trivelle che scaveranno un tunnel di 54 chilometri, i camion che dovranno trasferire (dove?) milioni di metri cubi di smarino, i treni lunghi chilometri che attraverseranno i nostri paesi giorno e notte, una stazione di smistamento che impedirà l'uso agricolo e residenziale di un vasto territorio. E anche il clima è violento: la verità viene sacrificata all'ideologia, non si esita a mentire per giustificare l'opera... Viene taciuto e mistificato il fatto che quest'opera rappresenterà profitto e arricchimento per pochi a scapito di molti”. I cattolici si stanno preparando all'entrata ufficiale del nuovo vescovo. Monsignor Alfonso Badini Confalonieri.

“Credendo che il tavolo istituzionale finalmente fosse una cosa seria, fosse vero” - ricorda Ferrentino - “a settembre abbiamo dato l'incarico all'ingegnere Andrea Debernardi di Polinomia, di preparare uno studio sui flussi merci passeggeri”. Martedì 12 dicembre un'affollata assemblea a Bussoleno, promossa dalla Comunità montana, dà la parola a Debernardi, origini rivolesi, abita a Milano, ha collaborato

con l'Enea nel campo della pianificazione ambientale ed è tecnico del Piano Nazionale dei trasporti. Presente alla serata anche Giuseppe Pinna, prima di mettersi in proprio è stato un pezzo grosso delle ferrovie, direttore generale del trasporto merci. È stato anche membro del comitato di direzione delle stesse Fs, prima con Ligato, poi con Schimberni ed infine con Necci. Dunque sa di cosa sta parlando. "Sapete perché fornisco questa consulenza gratuita?" - spiega Pinna - "perché Pininfarina ha minacciato la secessione del Piemonte se non si fa la Torino-Lione. Ma perché vuole avere ragione a tutti i costi? Voglio discutere del perché di quest'opera e a chi giova, a che cosa serve questo progetto approvato da diversi governi e che non ha alcuna forza su elementi certi. Manca una certificazione sui dati forniti. Nel 1997, il piano delle ferrovie, firmato da otto tecnici, asseriva che da Torino a Venezia non aveva un senso l'alta velocità, mentre sarebbe stato utile migliorare il traffico locale. Non ha senso portare i Tir in treno da Parigi alla Pianura Padana, vanno bene solo i containers a scarico locale, con un sistema intermodale ferroviario-strada, insomma razionalizzare il trasporto in base alle vere esigenze". Continua Debernardi: "Il passaggio delle merci su determinate aree e corridoi non ha mai arricchito nessuna regione. Queste tesi sono discorsi da osteria. Ma dov'è il modello di esercizio per il super tunnel? Come, dove e quando esistono queste esigenze di mercato? Chi certifica i dati diffusi da appaltatori e costruttori? L'alta velocità va bene, da Milano a Napoli, diversamente non serve a nulla, le distanze sono troppo brevi".

10° Capitolo

2001 E la storia continua...

E si arriva alla manifestazione del 29 gennaio a Torino. Si arriva caldi, dopo aver organizzato due incontri, uno a Venaus e uno a Caselette, dopo le assemblee con gli studenti, le scuole autogestite, il Natale con i panettoni. Se gli incontri proposti dal ministro Bersani, in quel lontano settembre, festa dell'Ulivo, fossero andati in porto, forse alla data del vertice italo-francese si arrivava in modo diverso. In fondo proporre un tavolo di concertazione poteva essere un rischio. Il fatto che non fosse mai stato preso in considerazione, la dice lunga sul tipo di progetto, sull'impatto per la valle, sul significato della democrazia. E si parla di tutto, scriverà un anno dopo il premio Nobel per la letteratura José Saramago: "si discute di tutto, dalla letteratura all'ecologia, dall'allontanamento delle galassie all'effetto serra, dal trattamento dei rifiuti a quello degli imballaggi. Ma del sistema democratico, come se si trattasse di qualcosa di acquisito una volta per tutte, intoccabile per la sua stessa natura, per i secoli dei secoli, non si discute".

Si presenta a Torino, la democrazia, in assetto da guerra. Sono attesi i peggiori *black blok*, sono attesi i peggiori criminali, sono attesi gli sfascia vetrine, picchiatori professionisti, uomini *kamikaze*. Si preparano a neutralizzarli. Non vogliono vederli. Neppure noi, possiamo immaginare le guardie comunali con il chiodo e gli anfibi, e i pensionati con il *piercing*. Ma tant'è... Vengono dalla Valle di Susa, hanno preso permessi dal lavoro, utilizzato ferie, si sono messi in sciopero. Hanno organizzato il pranzo, l'uscita da scuola dei bambini. Sono venuti in treno, sono saliti a tutte le stazioni, sono venuti in auto. Sono venuti in pullman, lungo la statale, ad ogni incrocio di paese, c'era un gruppo di persone che aspettava, le bandiere arrotolate sotto il braccio: Borgone, Sant'Antonino, Vaie, Condove. Si sono dati appuntamento al centro di Torino, piazza Carlo Felice, davanti alla stazione di Porta Nuova. Hanno messo le fasce tricolori i sindaci, hanno srotolato le bandiere i circoli, le associazioni, le Pro loco, i partigiani, le bande musicali

hanno alzato i gagliardetti. Hanno atteso che ci fossero tutti, prima di partire: le guardie comunali in testa con i gonfaloni dei Comuni, poi si sono mossi verso via Roma, hanno camminato lungo un budello di celerini in assetto da guerra. Ragazzi blu con lo sguardo truce, la visiera calata sul viso pronti ad attaccare. Ma chi? Quelli che tengono lo striscione con su scritto "Chiesa di Susa aiutaci: pretendi la verità!". O i coltivatori diretti, approfittando del fatto che questa volta non sono su un trattore? O i tanti bambini presenti? O il gruppo pace di Azione nonviolenta? O i ragazzi di Askatasuna? Legambiente piuttosto che gli *scout*? Quelli del Comitato popolare? L'uomo con il cartello di compensato con su scritto: "Sono qui per i miei nipoti?". Da chi doveva partire la prima violenza, il primo sampietrino, il segnale che avrebbe dato il via nel mettere a ferro e fuoco Torino?

"Alle organizzazioni sindacali" - ricorda Ferrentino - "avevo chiesto di indire uno sciopero, non hanno aderito perché, secondo loro, li avevo scavalcato, scrivendo ai vertici sindacali, ma anche ai rappresentanti di base che invece hanno aderito. È stato uno sciopero compatto". I Cub, Confederazione unitaria di base, hanno svolto un grosso lavoro: scuole e fabbriche, sollecitati dal Comitato di lotta popolare. I sindacati ex unitari, Cgil Cisl e Uil, anche questa volta hanno fatto una splendida figura, rimanendo a presidiare fabbriche deserte e scuole chiuse. Palla al centro.

"Una presenza massiccia" - prosegue il presidente - "un corteo colorato, perfino festoso, nonostante il clima pesantissimo che avevamo tutto attorno per lo spiegamento di forze. Gli accordi erano che dovevamo arrivare fino a piazza San Carlo e non proseguire. È stato così, anche se ad un certo punto ci fu un ondeggiamento delle transenne. La polizia ha cominciato a spingere, c'è stato qualche spintone. Su questo, i giornali hanno montato una campagna stampa vergognosa. I Tg. nazionali parlarono di scontri, che non c'erano stati, di violenze, che non c'erano state. Ma tant'è, anche quella volta, la voce che era stata ascoltata era un'altra".

Bloccati, tutti quanti nel recinto di piazza San Carlo (del resto erano attesi i montanari, gli incivili), a pochi torinesi è stato concesso l'onore (o il disonore) di unirsi alla manifestazione, semplicemente perché non riuscivano a raggiungere il corteo, lo sbarramento dei celerini era totale, Torino divisa in due, da una parte i valsusini, dall'altra la città dove si continuava la vita di sempre, ignari, di aver perso, quel giorno, un altro pezzo di democrazia.

Ma chi c'era laggiù, in fondo a via Roma, riunito a Palazzo Reale? Il

vertice italo-francese. “Quel giorno, due governi” - ricorda Antonio Ferrentino - “si sono incontrati, ma non hanno scritto la parola fine sulla vicenda, non hanno decretato molto di più di quanto già affermato in vertici precedenti. Abbiamo letto il documento firmato dal quale traspare unicamente la ferma volontà politica di procedere con sondaggi e progetti, ma non aggiunge molto di più, neppure per il reperimento dei finanziamenti necessari. Tutti naturalmente diranno che è tutto deciso, non è così”.

“Dove sono i giornalisti?” - scriverà *Dialogo in Valle* - “i giornalisti si limitano a decantare i grandi poteri, invece di metterli in L'oppositore non ha voce è condannato al silenzio, le sue ragioni le sue posizioni non vengono espresse. È se vengono espresse sono le motivazioni del diverso, l'avversario, l'infedele il primitivo, che proprio per questo non ha bisogno di essere compreso e a cui si può e si deve attribuire qualunque cosa: è rappresentante di una cultura inferiore”. Per fare tutto questo non c'è bisogno di mentire apertamente. Si omette: non si parla, ad esempio, delle previsioni di traffico, si insinuano dubbi, si creano assonanze evocative: si tratta di un tema che in passato ha suscitato vive proteste e anche attentati dinamitardi... Si usano toni altisonanti e generici per affermazioni assolute: “Una decisione storica” e ancora “Storica firma a Palazzo Reale”. E poi la guerra delle cifre. Quanti manifestanti? Quattromila? Cinquemila? *Il Giornale* parla di “duemila al corteo contro il Tav con alcune centinaia di valsusini”. Chi erano gli altri? Comparse? Ma il migliore di tutti rimane sempre Gian Franco Bianco del Tg3, perennemente riverente e genuflesso. Con due numeri mette le cose a posto: “si tratta dell'opposizione di una valle, sessanta mila persone che si contrappongono all'interesse di dieci milioni di persone”. Muti, rassegnati, davanti alla televisione bugiarda. Ad un certo punto, scatta la ribellione: Adesso basta! Pettinatela. Non intendiamo sopportare oltre. Daniela Sodano non può apparire regolarmente dal Tg, tutta *sfaragià*. Abbiamo pagato il canone, pure l'aumento, in parecchie migliaia siamo scesi in piazza con cartelli e slogan per ribadire con forza: “Una parte del canone venga utilizzato per pagare una *pentnòira*.” Non si sta più a discutere sulla faziosità e cattivo servizio dell'informazione, qui è un'altra questione. I manifestanti scesi a Torino, hanno fatto di tutto per essere presentabili: fischietti e cappellini, non si son fatti mancare niente, neppure la banda, per far capire da dove arrivavano. Ad un certo punto hanno fatto arrivare anche il vento, dalla Valsusa, che ha fatto la sua parte, del resto *Brut an fassa, bei an piassa*. Peccato che la gente

di Torino non ha potuto vedere. Qualche amico temerario è riuscito a superare la cortina di ferro ed entrare nel *bunker* di via Roma. "È pazzesco. Non avete idea di che cosa c'è là dietro, siete blindati". Il corteo non ha potuto vederlo neppure Gian Franco Bianco, impegnato altrove, ma tanto lui si emoziona solo alle adunate degli alpini. Tutto sommato è stata un'occasione per ritrovarsi, scambiare due parole, peccato per il rumore degli elicotteri sulla testa. Più forti della stessa politica sono le *lobby*, le cordate. Bisogna essere degli estremisti per avere dei dubbi sul fatto che due persone a caso, Agnelli e Pininfarina, si muovano, agiscano, lavorino, si sbattano, solo per il nostro bene? Per il bene dell'Europa? Del mondo? Non arriviamo mica da *Cuni*, siamo valsusini. Ma cosa vogliamo?

Il sindaco di Torino Chiamparino ama ricordare, per carità, come battuta, che gli abitanti della Valle di Susa rappresentano la metà di un quartiere di Torino. Che cosa pretendono? È il problema del rumore che vi interessa risolvere? "Ma sì, vi mettiamo le barriere antirumore". Se le metta nel suo giardino, la risposta civile in una lettera ai giornali, l'altra, non si può scrivere.

Strano concetto di democrazia, per la verità la pensa così anche Ghigo. Il 25 gennaio, quattro giorni prima della manifestazione, Transpadana, forte del fatto che tutti i papaveri che contano sono a Torino in attesa del famoso incontro, organizza un convegno. Enzo Ghigo afferma: "I sindaci non possono opporsi a decisioni ormai acquisite". Carlo Gottero fa un durissimo intervento. Pininfarina, in un articolo alla rivista *Specchio*, aveva detto che l'importante era decidere il tracciato, i tempi e tutto quanto, poi, sarebbero andati a parlare con gli enti locali. "Quando ho preso la parola" - ricorda Antonio Ferrentino - "ho semplicemente detto che se quella intervista era confermata, se le frasi riportate erano vere, Pininfarina si comportava come un signorotto feudale. Da allora, tutte le volte che parla di me, mi dà del maleducato". Scriverà Borgia su *Luna Nuova*: "Il presidente ha usato toni bellicosi, attaccando i media, la Regione, il governo, Transpadana, respingendo tutte le mani tese..". Ma dove sono, o sono state, in questi anni le mani tese? Il giovane di studio spara alto spesso senza conoscere.

È una brutta aria, quella che tira in questi convegni, trasuda protervia e arroganza, nonostante fuori ci sia sempre il calore di una *claque* che non lascia solo il suo Presidente. La stessa aria che aveva trovato negli anni precedenti Luciano Frigieri, tanto da ricordare il vuoto pneumatico che accoglieva le sue parole. E ci sono sempre tutti, dal presi-

dente della Regione Piemonte, ministri vari, sottosegretari, Bresso, Casoni, Bersani, Umberto Agnelli, tutto lo staff della grande opera. È in quella atmosfera, sorda ad ogni discorso, con gli scavatori pronti, che Antonio Ferrentino buca il video con la frase che verrà ripresa da tutti i Tg nazionali: "Con queste premesse non vorrei che i cantieri venissero aperti alla presenza dei carabinieri".

Nei giorni successivi, la segreteria torinese del partito si dissocerà dai toni e dal modo usato, infine richiamerà all'ordine l'iscritto diessino Antonio. Il 29 gennaio è anche il giorno nel quale verrà presentata la nuova Ferrari 2001 che avrà una velocità superiore a quella precedente. È l'elogio della velocità, un tripudio alla fretta universale. "Non si sa bene" - scrive Giorgio Bocca - "se si andrà verso un radio-avvenire o una programmata catastrofe". Bocca ricorda che i governanti italiani e francesi si riuniscono a Torino per decidere sull'alta velocità ferroviaria. Poi si lancia in una lunga riflessione sulla velocità un po' isterica, ad ogni aumento ne segue uno contiguo e corrispondente di lentezze. Grandi aeroporti, Malpensa, Fiumicino, dall'altra parte città congestionate, con mezzi di trasporto più lenti di una carrozza a cavalli. Treni super veloci, quanto stazioneranno le merci nei grandi scali? "L'alta velocità, come gran parte della modernità, è un fattore di schizofrenia sociale: serve ai ricchi che se la possono pagare e danneggia tutti quelli che devono cedere il passo: come gli abitanti della Val Susa che, grazie all'accordo di Torino, passeranno dall'attuale decina di treni al giorno a trecento. Dunque il mondo è diviso fra quelli che corrono e quelli che stanno fermi. C'è da pensare che il culto della velocità giustificato da vantaggi materiali risponda invece a una condanna della nostra specie: l'incapacità di fermarsi, la voglia del sorpasso continuo, una sorta di droga per dimenticare che le nostre angosce e le nostre domande senza risposta non si muovono di un millimetro nei millenni. Per un sorpasso si accetta anche un compromesso con un regresso, come attraversare l'Atlantico su una tavola o fare il giro del mondo in pallone, purché sia nella lentezza, una gara di rapidità".

Il 24 novembre si farà ancora una manifestazione ad Avigliana per chiedere le stesse cose, e cioè che quando si decide del futuro di un territorio e dei suoi abitanti, venga avviato un reale confronto. Il silenzio continua, ma continua anche la mobilitazione. Non è ancora finita quella di Avigliana che già si prendono accordi per partecipare ad altri due momenti, uno a Périgueux, all'incontro che vede Berlusconi e Chirac in un faccia a faccia; l'altro a Torino in Consiglio regionale.

Della serie "fiato sul collo". La gita fuori porta in Francia va organizzata, pullman e adesioni. Non sarà proprio una passeggiata, più di dieci ore di viaggio, più di 700 km, ma bisogna partire. Una decina di sindaci, amministratori e delegazione di valsusini. Gli altri a casa, a scrutare i telegiornali per vedere se qualcuno di loro appare. Eccoli, ci sono: lo striscione della Comunità montana è ben visibile, come i gonfaloni dei Comuni, come le bandiere No Tav. Come il freddo che deve fare, visto i visi rossi e blu congelati. Eccoli. Sono i nostri.

Dopo una notte intera di viaggio, arrivano nelle vicinanze di Périgueux, ad attenderli, anche lì, la *police* francese. Antonio Ferrentino: "Ci invitano a scendere, ci offrono ricchi premi e *cotillons*, se solo accettiamo di andare in un altro posto, al caldo". Magari a seguire "lo storico incontro" dagli schermi di una televisione, insomma, avevano paura che i valsusini facessero caciara, disturbassero il vertice. "Qui, se chiediamo chili di ostriche e fiumi di champagne" - sempre pragmatico Massimo Maffiodo - "ci portano tutto quello che vogliamo". Ma l'obiettivo è un altro. Non si può tradire così bassamente la causa per quattro conchiglie. "Non potete proseguire con il pullman" dicono i poliziotti gentilmente. Quanto manca al Périgueux? Dieci chilometri? Venti? "Nessun problema, andiamo a piedi. Non lo sanno questi qui che arriviamo dalla Val di Susa?".

"Abbiamo contrattato un po', visto che eravamo ben decisi a raggiungere comunque il centro, ci hanno scortato. Siamo riusciti ad arrivare in piazza e siamo riusciti a parlare con molti giornalisti francesi, la stampa era molto interessata perché avevano informazioni diverse dalle nostre e cioè di una totale condivisione sul progetto". Anche la televisione italiana sarà costretta a parlarne. Anche *La Stampa*, riporterà la notizia.

Intanto, altri valsusini si sono organizzati per essere presenti alla discussione in Consiglio regionale. Sono troppi, non li fanno entrare perché disturbano. Si contratta per una delegazione. Si segue tutto dai grandi schermi. Alcuni consiglieri di Rifondazione e Verdi, vanno avanti e indietro, ogni volta che la porta si apre, le proteste dei valsusini riescono a farsi sentire nella sala del Consiglio. Ad un certo punto, il buon Gian Franco Bianco, si trova accerchiato da un gruppo di giovani e non più tanto giovani. Viene contestato. Qualcuno gli tira delle monetine, accusandolo di travisare l'informazione e di essere fazioso. Franco Ruo Roch, che fa parte dei non più giovanissimi, gli urla una cosa che non si può scrivere perché l'avvocato lo censurerebbe.

Finalmente Bianco riesce a liberarsi da quel girone d'inferno. Riprende a camminare lungo il corridoio, respira e (immaginiamo) si ricompone, dopo la brutta avventura. Il pericolo è scampato. Dall'altra parte, sta arrivando in quel momento un distinto signore, giacca e cravatta, si vede che ha modi eleganti e buona cultura. Gli va incontro rasserenato. È Mario Cavargna, presidente di Pro Natura, il quale, alla vista del giornalista si ferma, lo ferma, con cortesia gli chiede: "scusi, permette un momento?". E giù una scarica di parole e di richieste sul perché il Tg che conduce lui deve essere ad un livello più che miserabile. Una informazione vergognosa. Un asservimento totale.

E la storia si ripete, è sempre la stessa. Si chiedono informazioni, che non vengono date, risposte, che non vengono date, dati, che non vengono dati. Intanto, tutti se ne occupano. Su *Famiglia Cristiana* del 19 marzo 2001, il professor Marco Ponti del Politecnico di Milano, sostiene che l'ammodernamento delle linee ferroviarie esistenti comporterebbe interventi meno vistosi, meno costosi, ma altrettanto utili. Niente da fare. L'unico studio preso in considerazione rimane quello di Alpetunnel. Ma almeno che si possa conoscere.

"Un mese prima delle elezioni politiche, siamo stati convocati dal prefetto, perché finalmente ci sarebbe stato esposto il tracciato della Torino-Lione. Siamo andati tutti" - ricorda Ferrentino - "i sindaci, i tecnici della Comunità montana e le ferrovie avrebbero presentato il tracciato. Finalmente. Il giorno prima c'era stato un convegno a Susa sull'alluvione, il prefetto era seduto accanto a me e mi aveva detto: domani finalmente entriamo nel vivo della questione. Eravamo tutti pronti, tutti schierati. La sorpresa fu enorme, come l'ennesima presa in giro. Non hanno presentato nulla. Abbiamo saputo poi che fu una decisione politica, da parte della Regione, di non presentare, a un mese dalle elezioni, il tracciato". Questa volta ad essere arrabbiati non sono più solo i sindaci della Valle di Susa, ma anche quelli che fino a quel momento non si erano preoccupati più di tanto: Collegno, Alpignano, Pianezza...

Ma se quest'opera è una cosa mirabolante, rappresenta il progresso, il futuro, porterà la valle in Europa, porterà il lavoro in valle, il turismo, aiuterà l'economia a decollare, perché mai tenerla così nascosta? Quando non si è sicuri. Quando bisogna aspettare le mosse dell'altro. Quando bisogna prendere tempo, la cosa che bisogna fare è nascondere. Poi si vede.

È quello che devono aver pensato i due di Condove.

Questa volta a parlarne non sono solo tutte le testate nazionali, ma i

giornali di tutto il mondo. È stata trafugata la bara del più importante e potente uomo d'affari: Enrico Cuccia.

Meina, piccolo paese sul Lago Maggiore, provincia di Novara. Rotta la lastra di marmo che copriva il loculo (17 marzo 2001). Il sarcofago forse trasportato con un furgoncino. Il presidente onorario di Mediobanca aveva 92 anni quando è morto. Definito: "grande vecchio della finanza" continua ad essere potente e rispettato anche da morto. Era definito come un "personaggio enigmatico". È stato l'uomo più influente del mondo economico italiano dal dopoguerra. Principale tessitore di alleanze che hanno costruito il volto della moderna economia italiana. Schivo, riservato, non se ne conosceva neppure il tono della voce. Cuccia non ha mai concesso interviste nella sua lunghissima carriera. I giornali impazziscono alla ricerca di notizie. Chi può essere stato? I magistrati cercano ovunque, fra le tesi più accreditate: estorsione o satanismo. Tutto il mondo ne parla. Dagli articoli, sempre in prima pagina, si viene a sapere che i custodi della villa Cuccia erano soliti recarsi sulla tomba, per il cambio fiori, una volta alla settimana, il venerdì. Hanno notato una rottura sulla lastra di marmo che copriva il loculo. Sono stati avvertiti i carabinieri della vicina Arona e, una volta rimossa la lastra, è stata accertata la scomparsa della salma. Chi può essere stato?

Tra le possibilità che gli inquirenti stanno vagliando, c'è anche quella del satanismo. Nuovo rapporto fra il mondo economico e la setta dei bambini di Dio? Non si sbilancia, il magistrato incaricato, sostituto procuratore di Verbania Fabrizio Argentieri. "Non abbiamo elementi per suffragare una ipotesi piuttosto di un'altra e quindi non escludiamo nulla". Incaricati alle indagini il fior fiore della Digos, dei corpi speciali, polizia, carabinieri, guardie ecologiche, guardaparchi. Di tutto e di più. Il banchiere era scomparso il 23 giugno del 2000. La salma era stata tumulata il giorno dopo con un funerale blitz, celebrato alle prime luci dell'alba, nel tentativo di evitare l'assalto dei giornalisti e curiosi. Cuccia incuteva rispetto anche da morto. Ma chi può essere stato? Le ricerche sono estese in tutto il mondo. Giungono le prime richieste di riscatto, sette miliardi. Iniziano le trattative, alcuni errori vistosi vengono letti come azioni di depistaggio. Sono professionisti, scaltri e astuti. Fanno errori apposta, per sviare le indagini. Venti giorni dopo, siamo alla fine di marzo, il sindaco di Condove sta facendo finalmente la spesa nei negozi di Condove. Finalmente, perché è duro conciliare i tanti impegni, che la vedono sindaco, vice presidente Comunità montana, segretaria amministrativa per la scuo-

la, madre, moglie ecc. ecc. Non si sa che cosa stava acquistando, se verdura, o pane. Attraversando la piazza del suo paese, in effetti, Giuseppina aveva notato un certo movimento delle forze dell'ordine. Da un negozio all'altro, aveva appreso la notizia del giorno: stava per essere risolto il caso Cuccia. I responsabili erano stati arrestati. Mai avrebbe pensato di trascorrere le ore seguenti a dirigere le operazioni di recupero della salma, nascosta proprio nel suo paese. Ad un certo punto viene raggiunta da una telefonata che la invita a rendersi disponibile in Comune. Non si sa se le hanno dato un bicchiere d'acqua, insieme alla notizia che i due, che avevano tenuto impegnati i giornali di tutto il mondo, sul trafugamento della bara, erano di Condove (sarà l'acqua). La bara nascosta in borgata Mogliasso (*oh signur!*). E la Valle di Susa si riconferma, ancora una volta, nel bene e nel male, ombelico del mondo.

La prima telefonata di riscatto era partita dalla cabina di via Abegg a Sant'Antonino, a fianco della palestra, pochi minuti dopo era già stata individuata dagli investigatori. Tornano nella stessa cabina per dettare le condizioni per il riscatto, otto agenti della squadra mobile gli volano addosso. Il caso è risolto.

La sera di sabato 31 marzo, Condove viene attraversato da un corteo di auto della polizia a sirene spiegate, la bara recuperata al Mogliasso è scortata e verrà restituita al paese di Meina.

E pensare che proprio in quei giorni, 7 marzo, in Senato si stava svolgendo l'ultima discussione sulla legge che prevede la possibilità di disperdere le ceneri in natura. Il Parlamento, negli ultimi istanti di vita della legislatura, ha approvato definitivamente il disegno di legge n. 5023 intitolato: "Disposizioni in materia di cremazione e dispersione delle ceneri". Discussioni ci sono ancora state sull'articolo 5, che prevedeva la gratuità del servizio reso. Unica voce dissidente, uno strenuo oppositore della cremazione e dei valori civili a essa legati. Il senatore Gubert sostiene infatti che: "Non si può dire, il corpo è mio e lo gestisco io, perché il corpo è qualcosa di sacro che deve essere custodito dalla società e dai famigliari". Altri, per fortuna, parlano di "diritto soggettivo e una affermazione della propria dignità, di una scelta filosofica assolutamente personale" dove gli altri, chiunque siano, devono starne fuori, e rispettarla. Se non altro per buon gusto. Si legge nell'articolo 3: "La dispersione delle ceneri è consentita, nel rispetto della volontà del defunto, unicamente in aree a ciò appositamente destinate all'interno dei cimiteri, o in natura, o in aree private. La dispersione non può dare luogo ad attività aventi fini di lucro ed è

vietata nei centri abitati. La dispersione può essere eseguita dai familiari, dall'esecutore testamentario o dal legale rappresentante della Società per la Cremazione a cui apparteneva il defunto”.

Strenuo sostenitore della nuova legge, l'avvocato Bruno Segre, che per anni si è battuto per cercare di ottenerla. “Penso che questa scelta” - dice l'avvocato - “sia una questione molto soggettiva, che deve essere messa in relazione con i valori di ciascuno”. Segre, dubita, che nell'immediato possa diventare una pratica di massa. Anche in questo caso si preferisce spingere sul consumo, sull'industria del marmo pregiato, delle tombe, lumini, centrini, perfino sui *carillons*, su tutto quanto possa aiutare i vivi a rappresentare nel modo più grottesco possibile la morte.

In molti paesi stranieri sta nascendo recentemente una tradizione: le ceneri vengono disperse ai piedi di un grande albero. Foreste dell'ultimo riposo, così vengono chiamate. In questi cimiteri che sono poi dei boschi, non ci sono lapidi, non ci sono lumini, solo una piccola targa. È un invito ad alzare lo sguardo al cielo, fra i rami degli alberi.

Attualmente in Italia il 5% della popolazione sceglie di farsi cremare, pratica diffusa al Nord e del tutto insignificante nel Sud. Solo nel 1963 il Santo Uffizio abolisce definitivamente il divieto alla cremazione, con questa motivazione: “L'abbruciamento del cadavere, come non tocca l'anima e non impedisce alla onnipotenza divina di ricostruire il corpo, così non contiene, in sé e per sé, l'oggettiva negazione di quei dogmi”. Con la legge n° 440 del 1987 la cremazione diventa un servizio pubblico gratuito, a carico dei Comuni.

Il 7 marzo 2001, sarà una data da ricordare anche per la morte del vescovo di Susa, monsignor Vittorio Bernardetto. Domenica 10 febbraio, c'era stato l'ingresso del nuovo vescovo, monsignor Alfonso Badini Confalonieri.

Qualche tempo prima, sui giornali locali era stato diffuso un comunicato firmato dal Consiglio Diocesano dell'Azione Cattolica, sull'annoso problema del Tav. Nello scritto si fa riferimento al Concilio Vaticano II che richiama l'atteggiamento con cui la chiesa vive le vicende che riguardano la società umana. “Con questo spirito” - si legge - “il Consiglio vuole unire la sua voce a tutte le donne e gli uomini della Valle di Susa che, in queste settimane, seguono con preoccupazione gli sviluppi delle decisioni sulla linea ferroviaria ad alta velocità. Il futuro della nostra gente e della nostra terra ci sta a cuore e per questo vogliamo affermare il principio che gli interessi

commerciali ed economici, pur legittimi, non possano mai comportare il rischio di compromettere la qualità della vita e le prospettive di sviluppo di un territorio e delle generazioni che verranno. Riteniamo che noi valsusini, anche se numericamente poco rilevanti in chiave nazionale ed europea, meritiamo il massimo rispetto, perché saremo noi a subire tutti gli effetti negativi di un'opera di cui altri godranno gli eventuali benefici". La lettera si conclude con la solidarietà espressa a tutti gli amministratori che in questi anni si sono battuti e alla Comunità montana che ne è stata ferma portavoce.

"L'Azione Cattolica ha deciso di uscire con un documento pubblico proprio per stare all'interno di quel tessuto sociale che vive, lavora e si confronta su quello che succede nel mondo". Spiega Donatella Bert: "è evidente la necessità di una cultura della partecipazione e dell'impegno, della responsabilità che contrasti la tentazione della sfiducia e del disinteresse. Ciò significa vivere la scelta religiosa dell'AC anche attraverso la voglia di un confronto che parta da più punti di vista e appartenenze diverse anche nel mondo cattolico. Per questo si presenta più che mai necessario il rilancio di luoghi di confronto, dialogo, riflessione, in merito al ruolo dei cristiani di fronte all'attuale contesto e alle questioni che più da vicino toccano il bene del nostro territorio". Il vescovo precedente li stimolava ad essere soggetti attivi. Forse negli ultimi anni anche lui era un po' tiepido su argomenti, che invece appassionavano altri, come la grande opera, ma sono in molti a pensare che si trattasse di stanchezza, più che la volontà di non affrontare il problema.

Il documento del 9 febbraio conclude con: "...riteniamo che a tutti sia richiesto lo sforzo di ricercare soluzioni che pongano al centro la persona umana ed anche l'ambiente in cui ci è dato di vivere. Noi cristiani sappiamo e crediamo che nulla ci appartiene, ma che ogni cosa dobbiamo amministrare nel modo migliore, per il bene degli uomini e per il loro progresso autentico".

All'inizio di febbraio, *Luna Nuova* fa sapere che Sergio Pininfarina, si recherà a Susa in pellegrinaggio, per rendere omaggio al nuovo vescovo, in occasione del suo ingresso in diocesi.

"Saranno in molti a rendere omaggio" - puntuale, giunge una lettera ai giornali di Barbara Debernardi - "ma mi chiedo quanti si saranno fatti annunciare con 15 giorni di anticipo in occasione (ma guarda il caso) del vertice intergovernativo di Torino...E mi chiedo quanti, anziché presentarsi come semplici cristiani (è in questa veste che si guarda all'ingresso di un nuovo vescovo in una Diocesi no?) si pre-

sentano invece con titoli e cariche come il presidente di Transpadana. La benedizione richiesta, dunque, sarà per la nuova linea ad alta velocità-capacità? L'idea è forse di potersi comperare, insieme ad una valle, anche una Diocesi? I tempi sono sospetti. I modi pure. E a pensare male si fa peccato, ma spesso si indovina”.

L'ingresso del nuovo vescovo è una occasione che molti cattolici della valle vogliono usare per rendere visibile, quello che ritengono in quel momento essere il problema più importante per la comunità. Viene scritto un testo, da leggere come preghiera dei fedeli durante la funzione in onore dell'entrata del nuovo vescovo. Parte un tam-tam, da uno all'altro, da un consiglio parrocchiale all'altro, da un gruppo a una associazione. Periodo di grande fermento. Il totale sarà di 166 firme, ben note al clero valsusino per l'impegno che da anni portano alle parrocchie. Tra queste il Gruppo Pace, il consiglio parrocchiale di Sant'Antonino al completo, un folto gruppo di Venaus, catechisti, educatori, gruppi Caritas, animatori, *scout*, ex presidente di Azione Cattolica ecc. ecc.

“Per il nostro Vescovo Alfonso, affinché lo Spirito Santo lo illumini e faccia vedere a lui sempre la verità anche quando offuscata da grandi interessi, falsi miti e organi d'informazione pilotati. Affinché in prima fila con il clero valsusino, anche in situazioni scomode e controcorrente stia al fianco della gente ogni qualvolta ci sia la necessità di difendere il diritto alla vita, alla qualità della vita, all'ambiente, ma soprattutto il diritto alla verità”. La lettera che accompagna la raccolta delle firme, parla di “grido di dolore” e di richiesta di aiuto da parte di una “larga fetta delle realtà cattoliche impegnate sul territorio”.

Il testo viene consegnato a don Daniele Giglioli il quale si dispiace, ma fa presente che “non è opportuno”. Il cerimoniere ha grosse responsabilità, l'entrata di un vescovo è un avvenimento importante, il cerimoniale rigido, tutto è già stato deciso. “Scusa, è una grossa responsabilità una intenzione di preghiera?”. Viene fatto notare che non è opportuno, in un'altra occasione forse. “Ma perché il cristianesimo è un fatto di opportunità?”. Chiedono con forza i firmatari. “Lo abbiamo applicato ovunque, sui posti di lavoro, fra gli amici, in famiglia. A volte ci ha pesato, non abbiamo mai pensato se era opportuno oppure no”.

E sono presenti tutti, a Susa domenica 11 febbraio, ad accogliere il nuovo vescovo, con calore, amicizia, con speranza. Ognuno dei 166 firmatari porta nel cuore la sua intenzione di preghiera e la legge, in silenzio. Nel momento di raccoglimento, ognuno alzerà a Dio la sua

personale richiesta di aiuto, per se stessi e per questa terra, che possa rimanere ai figli, ai figli dei figli, il meno disastrosa possibile.

Ad un certo punto, sulla collina di fronte, un grande striscione all'improvviso si srotola e appare una scritta. Sono in molti a vederla. Gli uni non sanno degli altri. Quelli sulla collina, non sanno dell'intenzione di preghiera e viceversa, ma l'obiettivo è uno solo.

La notizia che all'ingresso del vescovo di Susa sarebbe stato presente anche Sergio Pininfarina aveva provocato grande fermento da tutte le parti. Fuoco alle polveri. Cosa ci viene a fare? "I mercanti nel tempio". È il titolo di un volantino distribuito a Susa dal Comitato di lotta popolare. "Che cosa avrà intenzione di chiedere l'arrogante signorotto feudale? Cristo cacciò i mercanti dal tempio. Che cosa farà il vescovo di Susa?". Alla fine, non si è visto.

Anche il sindaco di Susa, Sandro Plano, nel suo intervento ricorda il pericolo dell'opera faraonica che rischia di abbattersi sulla valle: "Monsignor Alfonso Badini Confalonieri, benvenuto nella valle del vento, benvenuto nella città che è stata capitale di un regno. Eccellenza, lei si presenta a noi accompagnato da prestigiose credenziali: una grande famiglia, un padre ministro della Repubblica, gli studi in economia, un incarico di rilievo in Vaticano (...). Eccellenza, non avremo anni facili. In momenti come questo di grande confusione e perdita di valori, avvertiamo la necessità di una guida spirituale e di certezze". Scriverà Bruno Andolfatto su *La Valsusa* del 15 febbraio a proposito delle parole del sindaco: "Non è un discorso formale, nelle sue parole ci sono i problemi di questo territorio, ma anche i valori che la sua gente sa esprimere. C'è la fame di lavoro, la preoccupazione per l'ambiente, il no all'alta velocità, le opportunità del futuro, la passione per questa terra...".

"Attenzione" - aveva detto don Luigi Ciotti il 20 giugno 1996 a Condove alla festa del volontariato - "Se non si insiste sull'ambiente, noi facciamo un furto alle nuove generazioni. Ci sono stati ottomila morti tra il '45 e il '96, morti di tragedie ambientali, provocati come per il caso Vajont, quando è stata data più attenzione agli interessi economici che ai rischi per l'uomo". Ha parlato di peccato grave come l'indifferenza. "Siamo chiamati tutti, ognuno per la sua parte, ognuno ad uscire dal proprio recinto, a mettersi in gioco per il proprio territorio, per la propria realtà".

Fantasia al potere, cosa si può ancora fare, dopo aver scritto su tutti i muri e montagne, dopo essere stati presenti a tutte le sagre e marro-

nate, dopo aver partecipato a carnevali e maschere Tav, aver spedito cartoline, cucito striscioni, invocato i santi, partecipato a concerti a colpi di rock, cosa si può fare? Boicottare le banche che prevedono finanziamenti alla grande opera. In alcune filiali della Cassa di Risparmio, clienti si sono presentati con una lettera (fax - simile per tutti) che diceva: "Egregio direttore, nonostante la efficienza e solerzia della sua agenzia, abbiamo deciso di chiudere i nostri conti correnti. La motivazione è perché i vostri presidenti hanno deciso di sostenere, con finanziamenti dei vostri istituti bancari (quindi denaro nostro) la realizzazione dell'alta velocità in Valle di Susa. Poiché non condividiamo questa decisione, ritiriamo il nostro denaro depositato". Sono state molte le scene di vita quotidiana, che si sono registrate nelle agenzie delle banche in valle. A un direttore di agenzia non può succedere niente di peggio che la chiusura di un conto corrente. Parole, parole, parole, e Vaiiiiiii.

Altra azione di protesta, il digiuno, lanciato come forma non violenta dal Gruppo pace di Condove. Un ennesimo mezzo per sensibilizzare l'opinione pubblica. Digiuno prolungato e a staffetta, con presidio pubblico in piazza martiri della Libertà a Condove. "Non c'è niente di più potente del digiuno e della preghiera" - diceva Gandhi - "ci permette di acquistare la giusta disciplina, lo spirito di sacrificio, l'umiltà e la risolutezza della volontà senza la quale non vi sarebbe nessun vero progresso".

Nell'aprile del 2001, l'ingegner Andrea Debernardi consegna alla Comunità montana il suo studio, che firma insieme ad altri due professionisti: gli ingegneri Giorgio Daho e Luca Studer. "Non dice che il Tav non serve" - specifica Ferrentino - "Non usa toni propagandistici, dice che la scelta del Tav è una scelta politica che deve essere assunta sapendo che ci sono sette valichi alpini che potrebbero rappresentare una risposta per ogni tipo di attraversamento. Se le merci vengono distribuite in tutto l'arco, una nuova linea non è indispensabile. Diverso è se si decide che tutto deve passare da questa valle". Uno, fra i molti dati presi in considerazione, è ancora quello sul flusso merci. *Pro Natura* pubblica alcune riflessioni: "Venticinque anni fa" - si legge - "fu realizzata una prima indagine sulle necessità di traffico della linea Torino-Modane, si realizzò il raddoppio in alta valle della linea, ma le merci oggi trasportate raggiungono i 10 milioni di tonnellate e non i 15 milioni anno come previsto per il 1990. La potenzialità residua della linea storica, una volta ammodernata, sarebbe di oltre cento treni al giorno. "La fantastica propaganda sulle tre

ore da Torino a Parigi dei treni passeggeri, viene minuziosamente smontata, si tratterebbe di 4/ 4,30 ore, si dimostra che la massima capacità del tunnel sarebbe pari a 125 milioni di tonnellate annue, cioè tre volte la quantità delle merci che le ferrovie oggi trasportano attraverso tutto l'arco alpino, vale a dire un'opera ciclopica ed inutile". Lo studio Debernardi sarà presentato a Bruzolo, nella palestra, di fronte a settecento persone, venerdì 16 novembre, una settimana prima sarà presentato a Pianezza. Una cosa è certa, gli abitanti della valle hanno capito che cosa succederà: la valle cambierà assetto, la valle muore. E bisogna fare di più. E bisognava fare meglio. E non bisognava chiudersi, arroccarsi su posizioni estremiste. Bisognava cercare il confronto... c'è ancora qualcuno che o perché buontempone, o perché in perfetta malafede, interviene, sollecita: "Bastava andare a parlare, con questo o quello...". La storia della Valle di Susa è simile a quella di molte città, molti paesi. Una trasmissione televisiva, Report, una redazione seria, coordinata da Milena Gabanelli ha ripercorso tutta la penisola. La Comunità montana, ricordando l'iniziativa di Transpadana, fa richiesta alla Rai per acquistare un certo numero di copie (4-5000?) della trasmissione, per poter far avere ai valsusini un filmato con informazioni approfondite. Prezzo scontato? Sì, naturalmente, 550.000 lire cadauno. Con assoluto divieto di duplicazione. "L'episodio rilevante, si fa per dire" - racconta Erasmo Venosi - "data-to 1996, fu l'incontro a Reggio Emilia, durante una festa de *L'Unità*, con Burlando. Ci incontrammo in una saletta appartata, lui temeva le contestazioni in pubblico e la saletta era l'ideale. Con me c'erano Ferre, sindaco di Bernate Ticino, Luisa Teso, sindaco di Grumolo, poi c'era il sindaco di Castelnuovo Scivina, un rappresentante del Comitato emiliano Davide. Chiedemmo che alla verifica tecnica sulla Tav, disposta con legge finanziaria, partecipasse una nostra delegazione tecnica. Burlando rispose di sì, ma nessuna convocazione segue a quell'impegno. Lo rivedemmo mi sembra alla fine dell'anno o all'inizio del 1997, al Lingotto, dove Pininfarina aveva organizzato un incontro. Consegnammo, come coordinamento dei sindaci, una serie di documenti anche tecnici a Burlando e anche a Fassino che era presente. Mai una risposta! Fassino replicò a Tartaglia, a cui era stata data l'autorizzazione ad intervenire con queste parole: «Sono abbastanza cartesiano per credere che gli impatti ambientali che Tartaglia descrive sono tutti risolvibili!». Nel settembre del 1997 portammo a Strasburgo 41.000 firme, affinché la Commissione avviasse una inchiesta per mancato rispetto della legislazione sulla valutazione di

impatto ambientale. Il presidente Gillo Delgado Robbles ci ricevette (i sindaci di Grumolo, Soave, Bernate Ticino, Arluno, Castalnuovo del Garda, Virginio Bettini ed io) e ci garantì il suo personale interessamento anche con lettera personale all'allora Presidente del Consiglio Prodi. Incontrammo poi alcuni europarlamentari italiani come Gerardo Bianco, Tamino, il forzista ex generale Calligaris. Un oscuro funzionario ci rispose dopo molto tempo dicendoci che dovevamo essere più puntuali nella denuncia e tanti innumerevoli bla, bla, bla. Nel 1997 capii che stavamo combattendo contro un muro! Insieme ad altri Sindaci (15), contestammo la Bassanini (127/97) davanti al Parlamento, che modificava le modalità di funzionamento della conferenza dei servizi. Veniva introdotto il criterio della doppia maggioranza, per Comuni e per popolazione rappresentata (in totale spregio della giurisprudenza costituzionale la quale ha sempre affermato che le garanzie costituzionali degli enti territoriali, previste all'art. 5 della Costituzione, vengono esercitate attraverso la unanimità delle determinazioni assunte dagli enti in conferenza dei servizi). Questa legge consentirà a Bersani di chiudere la partita della To-Mi nel luglio 2000. Il 1998 fu caratterizzato da una contestazione silenziosa che facemmo a Prodi a Milano. Ad un convegno organizzato in Assolombarda 25 sindaci con la fascia tricolore si alzarono e restarono in silenzio mentre Prodi parlava. Un cartello evidenziava il no all'A.V. e un corposo documento fu fatto pervenire al Presidente del Consiglio, ma l'afasia da A.V. aveva colpito anche lui, come l'Ulivo di palazzo, la destra e il centro. Nel luglio del 1998 presentammo un dossier, nella sede della provincia a Milano, su assetto societario di Tav e sui piani finanziari. Era stato preparato e firmato da Cicconi, Bettini, Tartaglia, Cancelli, Galantini, Rabitti e il sottoscritto. Anche questa iniziativa non generò nulla. Nel 1999 ho presentato in varie parti d'Italia il libro, insieme a Imposimato che ne era l'autore: *Corruzione ad Alta Velocità*. Nell'aprile del 1999 ho partecipato, come rappresentante dei sindaci veneti, al gruppo di lavoro, con i ministeri di ambiente e trasporti, la Regione Veneto e le province, alla identificazione del tracciato di minore impatto". A volte subentra la stanchezza, Erasmo assicura: "Garantisco che continueremo a combattere senza paura. Mi è tornato il sorriso".

Il Decreto legge sulle infrastrutture, collegato alla Finanziaria del 2002, presentato dal ministro Lunardi, e approvato dal governo, unitamente alla legge Obiettivo, produce l'azzeramento dei meccanismi competitivi e della sovranità della pianificazione degli Enti locali, a

favore dei grandi gruppi economici del paese. In poche parole avranno le mani libere, senza dover aspettare le valutazioni di impatto ambientale. La legge sancisce anche nuove deroghe ambientali come quella prevista per gli scavi in galleria. "Le terre e rocce da scavo, anche di galleria, non costituiscono rifiuti anche quando contaminate, durante il ciclo produttivo, da sostanze inquinanti derivanti dalle attività di escavazione, perforazione e costruzione, sempreché la composizione media dell'intera massa non presenti una concentrazione di inquinanti superiori ai limiti massimi previsti dalle norme vigenti". I decreti conterranno anche le norme per accelerare gli appalti e permettere un pieno ingresso dei privati nella realizzazione e gestione delle opere di interesse nazionale. Erasmo Venosi, ritiene inconcepibile il silenzio del ministro del tesoro. "Attraverso la legge Obiettivo, i progetti definitivi delle opere strategiche sono approvati dal Cipe. La *ratio* della legge è riconducibile ad una logica eminentemente finanziaria, nel senso che eventuali investitori privati possono contare su tempi certi di realizzazione dell'investimento".

Frigieri: "Alle nostre richieste nessuno ha mai dato una risposta. In coscienza possiamo dire di aver cercato in ogni modo di farci ascoltare. Ci siamo sempre presentati con tecnici, professori del Politecnico, geologi, siamo sempre stati disponibili a discutere. Non è mai stato possibile".

Ferrentino: "Con lo studio Debernardi, pensavamo di poterci sedere con pari dignità ad un tavolo di confronto. Chi ribadisce che la posizione della Comunità montana è stato un no preconcepito dall'inizio, non è in buona fede. Lo dimostrano i documenti di dodici anni. Lo dimostra il fatto che a tutt'oggi vengono tenuti nascosti i progetti". La storia sta per finire?

Si legge nei motivi di un atto di appello scritto dall'avvocato Massimo Molinero. "Ora, si osserva, ciò che contraddistingue gli ordinamenti autoritari da quelli democratici e pluralisti non è certo la sussistenza nei primi piuttosto che nei secondi di poteri autoritativi in capo alla Pubblica Amministrazione, quanto il fatto che solo i primi richiedono l'adesione psicologica della persona alla volontà dell'Autorità. La libertà morale è, infatti, una delle libertà fondamentali della persona e, anche quando l'ordinamento democratico prevede che un atto possa essere eseguito senza il consenso dell'interessato, non può certamente pretendere di violare la libertà morale dello stesso, imponendogli l'adesione psicologica alla propria volontà. Perché di questo, in effetti, si tratta". Cancelli: "Il commercio della droga è in grado di

procurare un fiume impressionante di denaro. Ma per trasformare questa ricchezza sporca, in ricchezza rispettabile, occorre farla defluire nel fiume della finanza lecita, con qualche artificio di copertura, una attività smisurata. Il gioco dei noli delle macchine movimento-terra, acquistate da queste organizzazioni e affittate ai cantieri, è uno dei mezzi più semplici ed efficaci per questa conversione”.

Nel Mugello, gli escavatori stanno lavorando da un pezzo.

I dati e i disastri sono sotto gli occhi di tutti. La madre di tutte le domande è sempre la stessa: “Cosa bisogna fare per far capire che cosa sta succedendo? Per convincere gli indecisi? Quelli che stanno sempre a guardare?”. Girolamo Dell’Olio è venuto a Condove, ha raccontato la storia dell’Associazione Idra, ha raccontato gli sbagli, i successi. “Occorre tenacia, nonviolenza e pazienza”. Ha messo in guardia sindaci e valligiani sul futuro prossimo venturo. “È necessaria molta compattezza fra i sindaci, popolazione ed associazioni. I patti sottoscritti non verranno mai rispettati, a noi è successo così”. Con il professor dell’Olio c’era anche Pietro Mirabelli, operaio e sindacalista del Cavet, l’impresa che buca il Mugello e le sue coltivazioni di castagne. Ha raccontato dei massacranti turni dei minatori, i molti infortuni, “siamo tornati allo sfruttamento più becero”, le mogli dei minatori hanno scritto una lettera al presidente della Repubblica, al Cardinale Biffi, Arcivescovo di Bologna e a Piovanelli Arcivescovo di Firenze, ai politici, ai sindaci: “Noi che Vi scriviamo e ci sottoscriviamo, siamo donne sposate con figli e famiglia mentre i nostri mariti lavorano per l’alta velocità tra Firenze e Bologna”. Hanno descritto i turni massacranti, gli incidenti anche mortali, l’ultimo un ragazzo di 22 anni: “ schiacciato in galleria. Ma forse per Voi è passato come notizia di tanti morti ormai di prassi quotidiana”.

Ad un certo punto i lavori in galleria intercettano le sorgenti. Gli abitanti, sconcertati, rimasero a guardare i rubinetti asciutti.

“Acqua, aria, superficie terrestre sono aggredite e minacciate”, scrive lo studioso Enrico Moriconi. “L’acqua sta andando incontro ad un rapido esaurimento. Gran parte della responsabilità va attribuita ai sistemi di vita occidentalizzati, grandi dissipatori di acqua per usi personali e produttivi. L’agricoltura, con l’allevamento, vive soprattutto grazie alle irrigazioni, che richiedono circa il 70 per cento di tutta l’acqua usata; le stesse industrie non adottano risparmi. L’acqua è a rischio per l’inquinamento, perché dopo il suo uso essa peggiora in qualità: tipico è l’utilizzo agricolo dove si mescola con sostanze chimiche usate nella coltivazione dei campi e con le deiezioni degli ani-

mali allevati, caricandosi di sostanze inquinanti, come azoto fosforo potassio". C'è l'acqua. È lì, raccolta in una pozza dopo un temporale. Semplicemente specchia il cielo, raccoglie foglie. Non l'avevamo mai guardata veramente, mai presa in considerazione, noi che di acqua ne abbiamo quanta ne vogliamo. Poi capita di essere davanti ad un dipinto di Vinicio Perugia e scopri il radicamento del bosco e la trasparenza del fiume. Scopri che hai bisogno di quelle pennellate per poter vedere quello che mille volte è stato fotografato dallo sguardo, e lasciato subito dopo con noncuranza. Non c'è ricordo dell'ultima volta che si è cercata una pietra liscia, piatta, per gettarla nel lago, nel fiume, e contarne i cerchi. Vinicio è capace di fermarsi, di vedere quello che altri non sanno vedere. Trasferisce sulle tele la nostra miopia, la nostra aridità. Quasi sempre è una speranza, anche in presenza di un bosco fitto, un temporale, uno pezzo di autunno, ad un certo punto appare un cono di luce, è un invito a proseguire, oltre lo stesso dipinto e immaginare altro. Un invito a riprendere la capacità di osservare. Sono gocce, sono incanti.

Acqua, significa Vaie.

Piccolo paese dove la presenza dell'uomo preistorico in Valle di Susa ha lasciato le tracce. L'acqua di Vaie è conosciuta da tutti, è diventata una consuetudine arrivare alle fontane con canestri, bottiglioni, damigiane e caricare la provvista sull'auto. Nei giorni di festa, c'è la fila. Da alcuni anni il Comune ha organizzato un servizio con gettoniera, una moneta da cinquecento lire per avere venti litri di acqua e un servizio che funziona. Wilma Giglini, il sindaco, spiega come si sia voluto in questo modo far passare un discorso culturale su questo bene che spesso non consideriamo. L'amministrazione ha impegnato risorse e finanziamenti per fare una indagine conoscitiva sulle sorgenti, ce ne sono 35. "Le opere di bonifica, salvaguardia e messa in sicurezza sono iniziate, ma resta ancora molto da realizzare", precisa il sindaco.

L'abbandono della montagna, le frane, in un versante all'ombra e ripido, l'incuria, nel tempo, tutto ha contribuito a far sì che fosse necessario svolgere un'azione di bonifica. Gli studi confermano, l'acqua è leggerissima, povera di calcio, con una bassa presenza di soluti, una temperatura costante data dalla captazione profonda, sicuramente con azione depurativa. In paese ci sono 11 fontane, alcune sono state rifatte dal Comune. Fa parte della storia del paese il metodo per guarire usato dal priore Guillaume, che immergeva i malati nelle acque e preparava infusi.

È necessario conciliare economia e benessere delle persone con l'ambiente, consci che l'ambiente sostiene la vita e non viceversa. Se distruggeremo le risorse naturali presto o tardi ci dovremo accorgere che non potrà esistere l'economia stessa. "La scelta d'indirizzo che inevitabilmente si dovrà fare" - spiega Moricone - "sarà quella di considerare le linee di sviluppo che dovranno incominciare a valutare la costruzione di una economia senza più esaurire le materie prime. Su questa linea è basilare l'impegno della politica che deve riappropriarsi del ruolo di indirizzo, semplicemente facendo leva sui finanziamenti che, pertanto, invece di sostenere principalmente le imprese produttrici di tipo impattante, devono rivolgere le proprie attenzioni verso tipologie produttive alternative ed ecocompatibili, per dare impulso ad un circuito virtuoso". L'argomento è attuale e di grande interesse. Enrico Moricone è una persona seria, altri lo sono meno. Il 6 giugno 2001, c'è un incontro. Questa è bella, mettetevi comodi. Questa è l'ultima.

Un incontro presso la sede della Sitaf presenti, alcuni funzionari della società autostradale, il suo presidente Santonastaso, l'assessore della Provincia Campia, l'ingegner Bistagnini del Politecnico di Torino, invitato d'onore, l'ingegner Gunter Pauli, svizzero e presidente della Fondazione Zerì. Viene invitato anche il presidente della Comunità montana Antonio Ferrentino. Infatti, la Sitaf vuole individuare un progetto sostenibile per la valle.

L'ingegnere fa sapere di aver studiato la Valle di Susa, prima dall'alto con un volo in elicottero messo a disposizione dalla società autostradale, poi per via terra, con un'automobile è salito fino al Moncenisio, dove vogliono bucare. L'esimio Gunter Pauli, ha decretato che il materiale che verrà estratto sarà a base di magnesio e basalto. Bistagnini conferma.

L'idea ecologica eco-compatibile-eco-fulminante, è quella di far lavorare sul posto, Val Cenischia, un'industria in grado di trasformare il materiale estratto dal tunnel, in una polvere che potrà ricoprire di venti, trenta centimetri tutto il territorio della valle. Ovviamente, se si avanza, si potrà metterlo in commercio. Generosi. La valle diventerà, in breve tempo, conosciuta da tutto il mondo come un territorio biologico (questo, nel caso si decidesse di abbandonare la prima idea di costruire le Piramidi e arricchire la valle sul piano turistico). L'ingegnere assicura che, magnesio e basalto triturati finemente, sono una bomba, altro che i peperoni di Carmagnola. Crescerebbero degli asparagi alti così.

Antonio Ferrentino è un uomo paziente. È un presidente che ha dimostrato di avere nervi d'acciaio in molte occasioni. Ha contato fino a cinque, prima di parlare (come si era sempre raccomandata sua mamma), poi ha contato fino a venti (come si raccomanda sempre sua moglie). Poi si è guardato attorno, e tutti annuivano con il capo, di fronte alla mirabile pensata. Si è chiesto se per caso stava per diventare matto lui, visto che tutti gli altri concordavano. Poi è sbottato. "Scusate, per carità, io non entro in merito alla composizione, ma avete pensato alla frammentazione dei terreni in valle? Alla difficoltà di mettere d'accordo tutti?" (E perché mai perdere del tempo cercando il consenso? La strada è aperta. La storia del Tav lo dimostra. Ci passano sopra). "Avete tenuto in conto che è una valle ventosa? Come pensate di tenere saldo a terra questo materiale? L'inquinamento poi da noi avviene prevalentemente dal passaggio dei Tir. Cosa facciamo, chiudiamo con un sacco di plastica i gas di scarico? Come sono uscito ho telefonato a Claudio Scavia. È rimasto basito".

I progetti non si sono ancora visti, ma sono in molti ad aver puntato gli occhi sulla valle. "Ero in Comune" racconta Giuseppina Canuto, "quel giorno, un ragazzo che studia alla facoltà di architettura, mio parente, mi aveva chiesto un appuntamento per poter vedere le cartografie per un lavoro che doveva fare in gruppo. Scopro così che il docente aveva dato ai ragazzi il compito di progettare dei lavori per il recupero ambientale sul nostro territorio, ovviamente dopo il passaggio del treno ad alta velocità".

Il 7 febbraio l'Ufficio Provinciale del Lavoro di Firenze, in un documento ammette che "per quanto riguarda l'orario di lavoro ed i riposi settimanali sono state riscontrate e contestate violazioni alle norme per centinaia di lavoratori".

A marzo, le mogli degli operai che lavorano nel Mugello, scrivono a Ciampi, per denunciare le condizioni di lavoro.

Ad aprile, la lettera aperta di un minatore a Ciampi, finisce ancora sui giornali. "Nonostante gli appelli delle nostre mogli, nonostante il sostegno dell'arcivescovo di Firenze nell'omelia di Pasqua, nonostante un ordine del giorno approvato dalla Camera, nonostante gli scioperi, le petizioni e le denunce, nonostante l'ampia prova delle violazioni delle norme sul lavoro e sul diritto alla salute e alla sicurezza, nonostante tutto continua l'inferno del ciclo continuo e della sospensione dei diritti e della democrazia nei cantieri Tav! Migliaia di uomini legati a attività usuranti in condizioni ambientali estreme continuano a essere condannati".

A maggio si conclude la testimonianza di Paul Rougeau: *Mi uccideranno in maggio*, è ormai il titolo di un libro. "Abbiamo quindici giorni per presentare un ricorso, ma probabilmente non avrà successo. Non ci vorrà molto per loro per decidere se accogliere il mio caso o rigettarlo. Per favore non preoccuparti troppo, mia dolce amica".

72 paesi hanno abolito la pena di morte per tutti i reati. 13 paesi l'hanno abolita per tutti i reati tranne quelli eccezionali. 21 paesi si possono considerare abolizionisti di fatto, non la eseguono da più di dieci anni. A maggio, parte un esposto alla Procura della Repubblica di Firenze sulle condizioni di lavoro, firmato da Medicina Democratica e Idra: "Un brutto primo maggio per i dannati della terra".

"Riteniamo che i diritti costituzionali alla salute e alla sicurezza sul lavoro, nonché ad una vita dignitosa per i lavoratori dei cantieri Tav, non risultino essere attualmente garantiti".

Medicina Democratica è un'associazione fondata da Giulio Maccacaro che, già dalla fine degli anni Sessanta, aveva creato un ponte fra gli scienziati come lui e il movimento di quegli anni. Non a caso a Castellanza, laboratorio sociale e politico sopravvissuto agli attacchi della Montedison. "Di scienza è ormai fatto il potere e di potere gli uomini vivono e muoiono". Scriveva Maccacaro: "così che fare scienza, vuol dire oggi e in ogni caso lavorare per o contro l'uomo ed ogni uomo è oggi raggiunto dalla scienza per esserne fatto più libero o più oppresso".

"Signor Presidente: questa Tav" - scrive Pietro Mirabelli - minatore, "fa pagare un prezzo troppo alto a una generazione di lavoratori del Sud che avrebbe sperato ben altri trattamenti dal nostro celebrato ingresso in Europa! Una generazione si aspettava civiltà e certezza del diritto, e invece raccoglie poco pane amaro e disperante. Per dei lavoratori emiliani e toscani si sarebbero potuti fare accordi del genere? È giusto far soffrire disparità aggiuntive a chi già deve sopportare l'emigrazione? Era proprio necessario esibire un'altra volta un'altra sconfitta con i lavoratori meridionali? Oso aspettarmi, Presidente, dopo che tutte le altre strade si sono mostrate sbarrate, una Sua risposta a questo ultimo grido di speranza, prima di essere costretto a cercare lavoro e dignità all'estero. Dove spero di trovare quel rispetto, quella civiltà, che la nostra Repubblica non sta dimostrando di saper garantire né a chi ha voce per protestare né ai mille protagonisti muti della costruzione di questa opera "pubblica" insieme alla quale si stanno distruggendo in realtà le loro vite, la loro dignità, le loro speranze. Ma in fondo anche i diritti di tutti".

Verrà la morte

Verrà la morte e avrà i tuoi occhi
Questa morte che ci accompagna
Dal mattino alla sera, insonne,
Sorda, come un vecchio rimorso
O un vizio assurdo. I tuoi occhi
Saranno una vana parola,
un grido taciuto, un silenzio.
Così li vedi ogni mattina quando su te sola ti pieghi
Nello specchio. O cara speranza,
quel giorno sapremo anche noi
che sei la vita e sei il nulla.

È l'ultima stanza. È il cancro corticale che non è stato debellato, è il mal dell'inchiostro che attacca i castagneti. Il re del bosco è uguale: nel Mugello e in Valle di Susa.

Il detenuto è ormai sdraiato sul letto. Le cinghie lo tengono ben fermo al lettino. Le iniezioni letali sono pronte. Forse contengono *sodium thiopental*. O forse no.

E scende, la prima fiala, l'ago è già infilato. Si cercano le vene della terra, quelle capaci di raccontare, attraverso le stratificazioni: rocce, terra, acqua, fuoco, la nostra storia.

È una trivella che penetra Falcemagna, scende, nelle viscere della terra. Scende la seconda, scende la terza.

Forse, fuori della stanza piove. O piove dentro. È una trivella che prende il cuore e lo inchioda da quel momento a tutti gli anni a venire.

Per tutti la morte ha uno sguardo.

Verrà la morte e avrà i tuoi occhi.

Sarà come smettere un vizio,

come vedere nello specchio

riemergere un viso morto,

come ascoltare un labbro chiuso.

Scenderemo nel gorgo muti.

"Poesie" (Cesare Pavese, 1966)

È la storia di una banale assemblea sindacale.

"Ci hanno contattato, le Rsu di Azimut". Ricorda il presidente della Comunità montana: "Hanno chiesto a Claudio Cancelli e a me di tenere un'assemblea in fabbrica, all'interno delle ore che hanno a

disposizione come lavoratori. Una conferenza sul problema dei trasporti in valle". Il giorno prima telefona il responsabile sindacale, è imbarazzato, fa sapere che dopo aver messo gli avvisi in bacheca, con i nomi degli oratori, la direzione ha deciso che non potevamo entrare. In un primo tempo avevano dato l'autorizzazione, in seguito l'hanno negata, avvalendosi di un vecchio codicillo che permetteva l'ingresso solo ai sindacalisti per trattare problemi sindacali. "Abbiamo deciso di andare lo stesso e tenere l'assemblea". Con un megafono, fuori della fabbrica, cappelli e sciarpe perché fa freddo. Claudio Cancelli e il presidente parlano, spiegano i problemi del progetto alta velocità, il progetto che non si è ancora visto. Raccontano che cos'è accaduto in questi anni.

Dall'altra parte dei cancelli, gli operai usciti sul piazzale. In mezzo, a dividere, una rete metallica.

Cos'è successo in questi anni?

È successo tutto ed è successo nulla" scrive Mario Cavargna a proposito dell'ennesimo incontro a Modane. "È successo tutto, se la gente da Venaus a Venaria pensa che non valga più la pena di interessarsene. È successo nulla, se la gente e gli amministratori di questa valle continuano la loro civile e ragionata opposizione".

"Tutte le cose sono collegate. Voi dovete insegnare ai vostri figli che la terra sotto i loro piedi è la cenere dei loro antenati. Così essi rispetteranno la terra. Dite ai vostri bambini che la terra è ricca delle vite dei loro parenti. Insegnate ai vostri figli ciò che noi abbiamo insegnato ai nostri figli, che la terra è nostra Madre.

Qualsiasi cosa succeda sulla Terra succede ai figli della Terra .

Se gli uomini sputano sulla Terra sputano su se stessi. Questo sappiamo: la Terra non appartiene all'uomo, l'uomo appartiene alla Terra. Questo sappiamo: tutte le cose sono legate come il sangue che unisce una famiglia. Tutte le cose sono legate.

Qualsiasi cosa succeda alla Terra succede ai figli della Terra.

Un uomo non tesse la trama della vita: egli è solamente un filo in essa. Ciò che fa la trama fa a se stesso" (Capo Seattle 1854).

E la storia continua. È nelle nostre mani. Dedicato a tutti quelli che vogliono impegnarsi per uno sviluppo davvero sostenibile.

BIBLIOGRAFIA

- A. CASALE G FALCHERO, *Il marrone in valle*, in Raccontavalsusa, Ed. Melli, 1998
LEONARDO ROMAGNOLI, *Il Mugello, com'era verde la mia valle*, in Capitalismo Natura Socialismo, Ed. Datanews, 1994
AA.VV., *Cinema i luoghi dei sogni*, Valsusa Filmfest, Ed. Morra, 1999
PAUL ROUGEAU, *Mi uccideranno in maggio*, Ed. Sensibili alle Foglie, 1994
AA.VV., *Laboratorio di Ricerca*, Centro Studi V.Bellone, Ed. Melli, 1993
SERGIO SACCO - GIGI RICHIETTO, *Bussoleno dall'Unità alla Liberazione*, Ed. Melli, 1998
ALDO RICCI - GIULIO SALIERNO, *Il carcere in Italia*, Ed. Einaudi, 1971
RENATO CURCIO, *Oltre La soglia*, Ed. Sensibili alle foglie, 1993
J.H. ABBOTT, *Nel ventre della Bestia*, Ed. Mondadori, 1982
GIORGIO JANNON, *Quando la montagna viveva*, Ed. Susa Libri, 1991
GIORGIO JANNON, *Profumi di antiche borgate*, Ed. Arti Grafiche San Rocco, 1999
GIORGIO JANNON, *La musica e la sua gente*, Ed. Melli, 1991
AA.VV., *Il sole della Fiumana, Volpedo racconta il Quarto Stato*, Ed. Seb, 2001
FURIO CHIARETTA - MARCO BLATTO, *Le guide di Alp*, Vivalda Editori, 2000
MARIA ELISA BORGIS, *La Resistenza nella valle di Susa*, Ed. Anpi, 1975
VALERIO TONINI - PAOLO GRAS, *Le valli di Susa*, Ed. Zanichelli, 1979
NORBERTO BOBBIO, *Destra e Sinistra*, Ed. Donzelli, 1994
GIULIANO DOLFINI, *"Fiat 600 vai come il vento"*, Ed. Melli, 1996
AA.VV., *Viticultura in provincia di Torino*, Ed. Vignaioli Piemontesi, 1999
MARZIANO DI MAIO, *Avenà Biquet Nibiò Muscat*, Ed. Valados Usitanos, 1997
ISABELLE ALLENDE, *Paula*, Ed. Feltrinelli, 1995
UGO FOSCOLO, *I Sepolcri* (1807) in Verrecchi - Ronconi, Ed. Mondadori, 1997
IVO ANDRIC, *Il ponte sulla Drina*, Ed. Mondadori, 1961
GIAN PIERO PIARDI, *Il Rocciamelone ieri e oggi*, Ed. Melli, 1999
AA.VV., *Ricette della tradizione valsusina*, Ed. Morra, 2000
LUCA RASTELLO, *Diario settimanale n. 15*, 1999
ADA GOBETTI, *Diario partigiano*, Ed. Einaudi, 1956 (1996)
PRIMO LEVI, *Se questo è un uomo*, Ed. Einaudi, 1987
PRIMO LEVI, *La chiave a stella*, Ed. Einaudi, 1987
GIAN CARLO GRASSI, *Itinerari alpini*, Tamari Editori, 1980
GIORGIO BOCCA, *Voglio scendere*, Ed. Mondadori, 1998
HÉLÈNE RENARD, *Di là*, Ed. Longanesi, 1986
IVAN CICCONI, *La storia del futuro di Tangentopoli*, Ed. Dei, 1998
IMPOSIMATO - PISAURO - PROVVISORATO, *Corruzione ad Alta Velocità, Viaggio nel governo invisibile*, Koinè Nuove Edizioni, 1999
BETTINI - CANCELLI - GALANTINI - RABITTI - TARTAGLIA - ZAMBRINI, *Alta Velocità - Valutazione economica, tecnologica e ambientale del progetto*, Ed. Cuen, 1997
MARCO PAOLINI - GABRIELE VACIS, *Vajont*, Garzanti edizione, 2001
MARIE DE HENNEZEL, *La morte amica*, Rizzoli editore, 1998
PRIMO LEVI, *Se questo è un uomo*, Ed. Einaudi, 1987
PRIMO LEVI, *Il sistema periodico*, Ed. Einaudi, 1987
RAFFAELE COSTA, *L'Italia degli sprechi*, Ed. Mondadori, 1998
LEV TOLSTOJ, *Guerra e Pace*, Ed. Einaudi, 1948
AA.VV., *Attualità del pensiero e dell'opera di Giulio Maccacaro*, Ed. Grafica Steme, 1988
- CRISTINA GARETTO - LILIANA CASACCI - LUCIANO CABELLOTTI, *La farfalla e l'anima: il senso pedagogico della preparazione alla morte*

EDIZIONI MORRA

STORIE DELLA VALLE DI SUSÀ

UN PAESE DI CARTE, *La nascita del Comune e della Parrocchia di Buttigliera Alta nei documenti degli Archivi Storici*, a cura di Maria Paola Ruffino.

LUCIANO, *Un ricordo di Luciano Ferraris*, di Daniela Ferraris e Paola Cornaglia Artigiani.

CRONACHE DI ORDINARIO CORAGGIO. *Sant'Ambrogio 1943-1945, La conquista della Democrazia*, a cura di Barbara Debernardi.

UN POSTO NELLA MEMORIA. *Condove e i condovesi negli anni della guerra, 1940-1945*, di Piero Del Vecchio, Giorgio Jannon, Andrea Olivero, Emanuela Sarti.

CRONACHE DI IERI. *I "tempi moderni" nelle valli di Susa e Sangone, 1887-1909*, di Giorgio Jannon.

RUBIANESI. *Storie di uomini e donne della Valmessa*, di Giorgio Jannon.

SANT'ANTONINO. *Note artistiche e storiche*, a cura di Piero Del Vecchio.

CAPTAIN LACAZETTE. *Un condottiero rinascimentale nella Valsusa del XVI secolo*, di Giacomo Volpini e Noris Galli.

IL TERRITORIO DI AVIGLIANA, *dalla preistoria agli inizi dell'epoca sabauda*, di Riccardo Renato Grazi e Alfredo Cielo.

IL FILO DI LANA, *Storia di Franco Leccese, la "Freccia d'Italia" dei primi anni '50*, di Giorgio Jannon e Andrea Pellissier.

CHIUSA DI SAN MICHELE, *Storia di un paese "Sotto gli occhi della Sacra"*, di Giorgio Jannon.

UN DONO DA 40 ANNI, *Cronistoria del Gruppo dei donatori di sangue della Comunità Condovese*.

LA MONCE DAI VAGONI ALL'ACCIAIO, *Storia di una fabbrica piemontese del '900 da Fortunato Bauchiero a Luigi Lucchini*, di Giorgio Jannon e Emanuela Sarti (co-edizione Melli - Morra).

ALVÌ DL'ECORÈ DU GAD, a cura dell'Associazione "San Caludio del Gad".

UNA STORIA NELLA STORIA E ALTRE STORIE, *Francesco Foglia sacerdote*, di Chiara Sasso e Massimo Molinero.

CONDOVE. *Un paese in cartolina*, a cura di Giorgio Jannon.

VILLARDORA. *I nonni raccontano*, a cura di Angelo Brunatto, Elisio Croce, Adriano Viarengo.

“Soffia il vento in Valle, un vento a volte così forte che abbatte alberi, alza tanta polvere che copre tutto, che rischia di seppellire ricordi e storie.

Chiara Sasso vuole evitare che la polvere si depositi su una storia importante per la Valle di Susa, che vede un coinvolgimento massiccio di uomini e donne a difesa di un territorio vallivo interessato da infrastrutture molto impattanti”.

Antonio Ferrentino

Molte le accuse rivolte ai Sindaci ed ai cittadini che osano opporsi all'opera, dall'affermazione di essere amministratori contrari al progresso, sino all'accusa di essere “montagnini”.

Quest'ultima accusa è stata accolta come un complimento, perché chi abita in montagna è abituato a soffrire, è caparbio, a volte testone, ma sicuramente non ingenuo.

Luciano Frigieri



“State per leggere pagine che sono più di storia che di memoria. La ricostruzione degli eventi (la lunga vicenda TAV) ci fa apparire chiare vicende che il ricordo normalmente appiattisce (...).

È evidente la mano di chi non ha scritto progressivamente paginette diaristiche, ma ha accumulato moltissime fonti e, in un tempo circoscritto, le ha messe in contatto con la propria esperienza, le ha rivitalizzate, ha riaperto spiragli del passato personale e della valle (...).

Ma chi lo desidera può abbandonarsi al flusso dei ricordi ‘guidati’ e, qualche volta, perdersi nel labirinto di illusioni e disincanti, di lotte e stanchezze che hanno accompagnato tanti anni di storia di un territorio troppo montano per ‘contare’ e troppo cruciale per essere felicemente dimenticato, come altre e minori valli alpine”.

Giuseppe Sergi