

[DALLA VALSUSA ALLA PEDEMONTANA]

# Grandi opere: utili a chi?

## Storie di territori devastati per il profitto di pochi

provvedimenti di restrizione della libertà, dalla detenzione in carcere all'obbligo di dimora, per 26 persone. E' sempre stato così: quando i poteri forti vacillano per continuare ad affermare la loro legittimità, anche quando di legittimità non si può proprio più parlare, fanno intervenire i loro sgherri in divisa che, supportati dall'apparato giudiziario, riportano la ragione a chi per il momento rappresenta il più forte.

E' una crisi che trova nascita e sviluppo nell'essenza stessa del sistema capitalista, fatto di sprechi ed organizzazioni gerarchiche, di privilegi e sotterfugi. Alla miseria che tutto questo comporta la gente si ribella nei mille modi che questo termine include, ma la risposta da parte dello Stato è sempre una: repressione, quindi ci troviamo ancora una volta parlare di galera. A Como abbiamo uno degli esempi più nefasti d'Italia di quanto sia criminale, nell'accezione negativa del termine, il sistema carcerario ed ancora una volta chi è direttamente coinvolto si unisce e lotta con chi è solidale e capisce che il problema riguarda tutti: i prigionieri ed i loro familiari come i valligiani, i solidali no-tav come i solidali contro il carcere e la società capitalista che produce l'uno e l'altro.

A tutto questo noi proponiamo ed opponiamo spazi liberati, non soggetti a rapporti di tipo economico né al loro interno né con l'esterno, per dimostrare coi fatti e senza ombra di dubbio che la rivoluzione della società umana è possibile, è concretizzabile, ora.

Siamo in Val di Susa, un'ampia valle alpina ad ovest di Torino, uno dei corridoi centrali di traffico dall'Italia verso la Francia. Dalla fine degli anni 90 qui si fa resistenza strada per strada a una nuova tratta per treni ad alta velocità (TAV). Finora con successo. La UE dopo un ulteriore ultimatum minaccia di cancellare le proprie sovvenzioni perchè i lavori di costruzione che dovevano iniziare entro il 30 giugno scorso non sono ancora cominciati, infatti finora è stato solo recintato il terreno dove si dovrà iniziare a costruire uno dei tunnel del tracciato. La citata richiesta EU è un argomento centrale dei sostenitori TAV. Effettivamente viene finanziato dalla EU però solo il 27% dei lavori di costruzione e il 50% delle indagini preliminari, complessivamente 672 milioni di euro dei costi complessivi previsti di 2,1 miliardi di euro. Il governo italiano deve invece contribuire con 1,3 miliardi di euro per avere accesso a tale sovvenzione EU. Da dove possa provenire questo denaro è più incerto che mai in considerazione dell'attuale crisi del debito. Eppure tutti i grossi partiti sul versante italiano sostengono il progetto. Miglior esempio ne è il governo cittadino di centro-sinistra di Torino: appena eletto a inizio estate il sindaco Fassino si è pronunciato vigorosamente per la militarizzazione della Val Susa, per imporre i lavori contro la volontà della popolazione e di gran parte delle amministrazioni comunali della valle.

Le prime proteste contro il TAV iniziarono verso metà degli anni 90, minuscole e quasi invisibili, con la scrupolosa raccolta d'informazioni sugli effetti dei lavori di costruzione sulla salute della natura e delle persone in Val Susa. Questa produzione di un sapere collettivo riferito al territorio locale divenne la base per tutto il resto. Da un lato si è così creata la base per una critica fondata e proposte alternative di sviluppo e la si è resa accessibile a chiunque, dall'altro, così facendo, sono nate e si sono rassodate relazioni sociali fra varie iniziative dei cittadini e comitati di base della valle. Gli effetti ecologici e sanitari del TAV inquietano per via dei lavori che saranno di durata necessariamente da dieci a quindici anni, per l'ulteriore cementificazione e impermeabilizzazione del terreno e per l'inquinamento acustico. Questo tocca una valle già attraversata da due strade ad alto scorrimento, un'autostrada e una linea ferroviaria. L'interesse principale al TAV non consiste nel traffico, nella mobilità, nel trasporto merci fra Torino e Lione, bensì nelle possibilità di profitto insite nel progetto. Si tratta di un progetto costruttivo sovvenzionato pubblicamente, con costi e perdite socializzati ma profitti privatizzati, che funziona mediante un sistema di privatizzazione strisciante nel quale gli investimenti vengono finanziati dallo stato, ma i contratti si assegnano senza gara d'appalto a grosse imprese private le cui attività per giunta vengono assicurate mediante crediti garantiti dallo

stato. Dal punto di vista locale le aspettative di profitto delle grosse imprese così favorite – e degli attori finanziari che ci stanno dietro e non di rado di strutture mafiose – sono in stridente contrasto con l'assurdità del progetto. La linea ferroviaria esistente in valle è utilizzata solo al 30%; e anche partendo dagli astronomici dati ufficiali sui volumi di traffico passeggeri e merci attesi su questa linea in futuro, le capacità d'offerta corrispondenti sarebbero realizzabili più rapidamente ed economicamente ammodernando la linea esistente. Ciò vale a prescindere dal fatto che i numeri reali sul trasporto siano ben più modesti delle proiezioni ufficiali e siano anzi addirittura regressivi. Non serve andare fino in Val di Susa per vedere come il territorio viene sfruttato fino all'ultimo centimetro, infatti anche nella nostra regione e provincia, la cementificazione e le cosiddette grandi opere stanno prendendo posto ai già pochi spazi verdi presenti. Ne è un esempio la Pedemontana, un'opera viabilistica autostradale in costruzione che ha l'obiettivo di velocizzare gli spostamenti nell'area nord di Milano, realizzando una via esterna alla provincia di Milano per collegare la provincia di Varese con quella di Bergamo. Il progetto risale a più di 47 anni fa e oggi tutte quelle aree interessate dal passaggio dell'autostrada sono edificate; non è possibile accettare un'autostrada che passa a pochi metri dalle finestre delle abitazioni e chi anche abita a centinaia di metri ne sarà colpito con l'inquinamento acustico e ambientale di più 100.000 veicoli al giorno. Un altro problema sono i costi, infatti il CIPE (società finanziatrice dell'opera) prevede una spesa totale di più di 4 miliardi di euro (il contributo statale ammonta a 1.2 miliardi di euro), spesa che in un periodo come questo non aiuta quando poi per superare la crisi si tolgono fondi a istruzione e sanità. Per noi è ovvio che la Pedemontana, il



Tav e le altre grandi opere ora in costruzione, serviranno solo ad arricchire chi è già ricco e ad impoverire ulteriormente chi lo è già.

Il 26 gennaio ancora una volta, lo stato ha portato a termine l'ennesima azione repressiva contro chi si oppone ai suoi progetti di devastazione. Alle prime ore del mattino sono avvenute

perquisizioni in tutta Italia ai danni di numerosi militanti No Tav accusati di aver preso parte agli scontri dello scorso 3 Luglio, le quali hanno portato a 26 arresti e a numerosi altri provvedimenti restrittivi. L'operazione è stata condotta dal procuratore di Torino Gian Carlo Caselli, già noto per il ruolo determinante nella vicenda giudiziaria che portò all'arresto e alla morte di Sole e Baleno.

Questa manovra sbirresca, dal sapore fortemente mediatico, ha tentato di creare una spaccatura all'interno del movimento No Tav col solito stratagemma del "buoni e cattivi" andando a colpire compagni e compagne attivi in tante altre lotte contro stato e capitale. A loro va tutta la nostra solidarietà coscienti del fatto che l'infame obiettivo sperato non è stato raggiunto: la Valle resiste unita e non si lascia intimorire!

La lotta in corso in Val di Susa è un chiaro esempio che opporsi alle decisioni dello stato e dei potenti è possibile e che la loro repressione serve soltanto a unirci di più e a lottare ogni giorno con più determinazione.

NO TAV, NO PEDEMONTANA, NO "OPERE UTILI".

