

Tav, arrivano le trivelle. E ripartono le proteste

Lavori bloccati in Val di Susa, sì ai carotaggi a Torino

DA SUSÀ (TORINO) ALEX VITTONÈ

Le proteste hanno impedito l'inizio dei lavori in Valsusa, ultimo baluardo della protesta no Tav, ma alla fine i sondaggi sono partiti. Dopo anni di discussioni, polemiche politiche e persino scontri, a Torino, Collegno e Orbassano sono iniziati i carotaggi su quello che potrebbe diventare il futuro tracciato della linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Lione. Un successo per l'Osservatorio tecnico presieduto da Mario Virano e per la politica del dialogo, applaudita da destra e da sinistra, che ha saputo svuotare l'opposizione all'opera delle sue frange più estreme.

Il temuto bis degli scontri di cinque anni fa, a Venaus e Mompantero, infatti non c'è stato. Quando le forze dell'ordine, all'alba di ieri, si sono presentate alla baracca-presidio che da sabato scorso veglia su uno dei 91 siti selezionati per i sondaggi, si sono trovate di fronte poche centinaia di persone. «La nostra è una protesta gandhiana, pacifica e civile, ma noi di qui non ce ne andiamo», ha detto a polizia e carabinieri un loro portavoce, Alberto Perino. Punto e basta, perché la strategia dettata da Prefettura, Questura e Comando provinciale dei carabinieri tutta improntata alla misura e al buon senso, non prevedeva nessuna reazione.

I tecnici incaricati dell'avvio dei sondaggi se ne sono andati, così come le forze dell'ordine in divisa e in borghese.

Una vittoria della protesta? Niente affatto, perché a pochi chilometri di distanza – allo scalo merci di Orbassano, alla stazione di Collegno e a Torino, in un'area di proprietà dell'azienda che gestisce la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti – le trivelle erano già al lavoro. «Una minoranza di contrari non ci può fermare – ha spiegato da Roma il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli –. Non possiamo permetterci altri ritardi, pena la perdita dei finanziamenti Ue». Si va avanti con i sondaggi geognostici, quelli che serviranno a raccogliere i dati da cui partire per la realizzazione di un progetto preliminare e di una bozza di tracciato. «Rispetto a cinque anni fa il clima è molto cambiato – osservava con soddisfazione il presidente dell'Osservatorio tecnico, Mario Virano – ed anche i numeri della protesta sono diminuiti». Resta solo uno zoccolo duro in montagna, appunto, quello che da sabato scorso non ha mollato per un solo istante la posizione all'autoporto. Giorno e notte, sotto la neve e al gelo, per difendere un'ideale – la tutela del territorio – che la mossa delle forze dell'ordine ha svuotato del suo significato più forte.

Sconcertati, quasi storditi da tanto *fair play*, i manifestanti hanno poi volantinato il centro di Susa, che in cinquanta persone circa – tra cui alcuni giovani dell'area antagonista torinese – ha attraversato in corteo fin sotto al municipio, dove una loro delegazione è stata ricevuta dal sindaco Gemma Amprino. Ma ormai il dado era tratto: «L'importante era far partire i lavori – ha ribadito Virano – che ora proseguiranno in base ai programmi». L'obiettivo è quello di avviare la prima quindicina di sondaggi entro il mese, per poi procedere con tutti gli altri. Sempre con la stessa strategia: quella politica, improntata al dialogo fra le parti, e quella delle forze dell'ordine, all'insegna della misura e del buon senso. Eppure l'intera valle «resta contraria all'opera», hanno ribadito i manifestanti, annunciando l'intenzione di ampliare e rendere più confortevole il presidio di Susa. «Noi non ci incaponiamo certo su un sito – è stata la risposta a distanza di Virano – se loro decidono di lasciare lì il presidio, noi continueremo nelle altre zone». Fine delle trasmissioni, almeno fino alla prossima mossa, mentre un altro piccolo presidio di no Tav si è formato anche a Collegno, dove per un imprevisto i sondaggi si sono interrotti per qualche ora. Giusto il tempo di riparare la cinghia guasta della trivella e poi ripartire, fino alle 22.30.

quattro anni dopo gli scontri

Poche centinaia di persone hanno impedito i sondaggi a Venaus e Mompantero

«La nostra è una mobilitazione gandhiana»

Matteoli: una minoranza non ci può fermare

Nessuna reazione delle forze dell'ordine, via ai sondaggi anche a Orbassano e Collegno

LA SCHEDA

Le sigle di quelli che dicono sempre «no»

Non c'è solo il «popolo no Tav» tra i protagonisti della cosiddetta «sindrome Nimby», dall'acronimo inglese che sta per «Not in my back yard», non nel mio giardino. I no alle grandi opere, in questi anni, hanno riguardato diversi progetti infrastrutturali. Ecco una mappa delle principali sigle:

NO MOSE E NO DAL MOLIN

Il sistema di dighe mobili che, secondo il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, «salverà la città di Venezia dall'acqua alta» è da tempo nel mirino dell'opposizione locale, che nel 2005 ha anche occupato i cantieri. Sempre nel Nord Est, a Vicenza, è nato il movimento di lotta contro la costruzione della base militare Usa nella città.

NO AL PONTE SULLO STRETTO

Il comitato «No Ponte» ha più volte manifestato contro la necessità di collegare la Sicilia alla Calabria, ma il 23 dicembre scorso i lavori sono partiti lo stesso con l'avvio delle cosiddette opere propedeutiche. Contro il Ponte c'è un movimento che conta soprattutto su giovani e forze ambientaliste locali.

NO A NUCLEARE, INCENERITORI E RIGASSIFICATORI

Gli impianti più contestati sono però quelli attivi nel settore dell'energia: dal caso dell'inceneritore di Acerra, in Campania, inaugurato un anno fa nonostante la forte opposizione locale ai rigassificatori di Trieste e Brindisi, contestati da associazioni ambientaliste nate contro progetti rimasti per ora sulla carta, l'elenco dei «no» è lungo e rischia di allungarsi con il via libera alla costruzione delle centrali nucleari.

IL PROTOCOLLO

UNA STORIA LUNGA QUASI 20 ANNI

È lunga quasi vent'anni la storia della Lione-Torino. L'avvio dello studio di fattibilità risale, infatti, all'ottobre 1991, mentre del 29 gennaio 2001 è la firma dell'accordo intergovernativo italo-francese. A ottobre viene creata la società Ltf per il progetto. Nell'aprile del 2004, l'Unione Europea inserisce l'opera tra i trenta progetti della rete europea dei trasporti; il 5 maggio viene quindi firmato il memorandum italo-francese, che prevede che l'Italia finanzia il 63% del costo della parte transfrontaliera e la Francia il 37%, indipendentemente dai contributi dell'Ue. Sull'intera tratta da Torino a Lione, i due Paesi parteciperanno al 50% ciascuno. Questa parte del protocollo sarà modificata da un «addendum» in primavera. Prevede la creazione di un promotore pubblico, che sostituirà Ltf per realizzare la parte comune italo-francese dal 2013 al 2023.

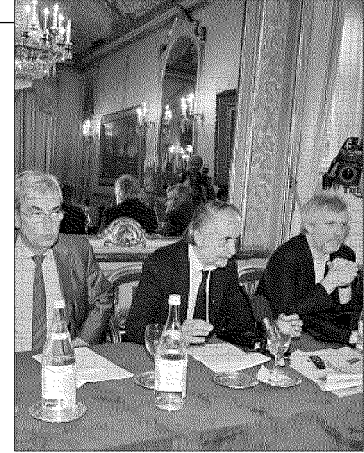
le tappe principali



Nel 2001 l'accordo Italia-Francia
Il 29 gennaio 2001 è firmato l'accordo intergovernativo italo-francese «per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione». L'accordo è stato ratificato dai rispettivi Parlamenti nel 2002

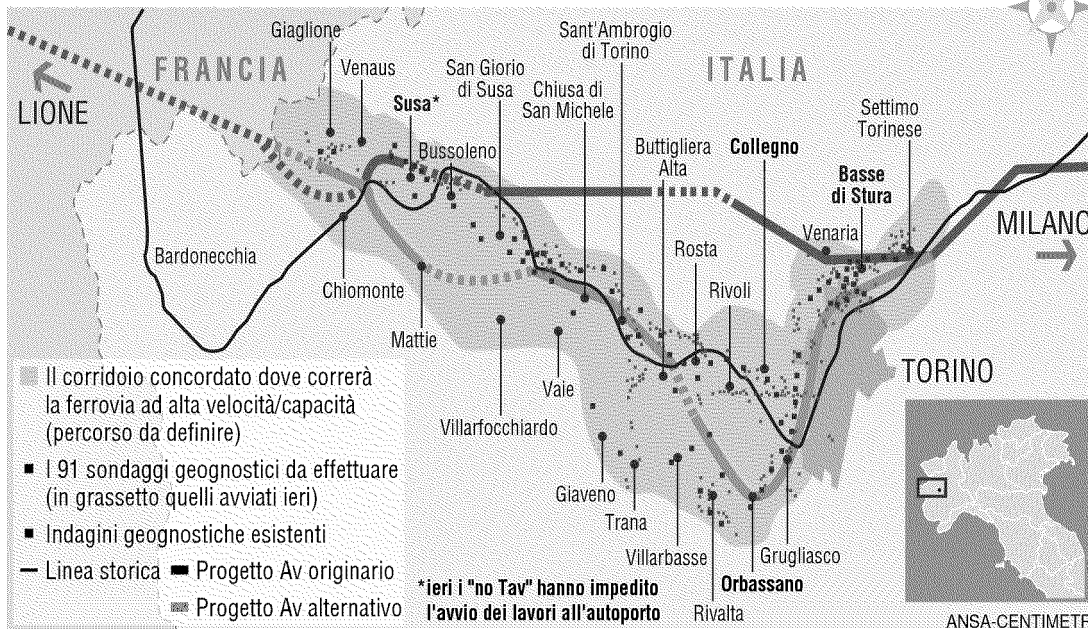


Dicembre 2005, scontri a Venaus
Nella notte tra il 5 ed il 6 dicembre 2005 le forze dell'ordine fanno irruzione nel presidio di Venaus dove i valsusini occupano i terreni su cui deve essere costruito il primo cantiere della Tav Torino-Lione.



Marzo 2006, nasce l'Osservatorio
Nel marzo 2006 è costituito l'Osservatorio della Val Susa, presieduto da Mario Virano. La prima riunione risale al 12 dicembre dello stesso anno. L'Osservatorio è sede di confronto tecnico e discussione.

La nuova Torino-Lione





www.ecostampa.it

Trivelle in azione. Ieri sono partiti i primi carotaggi per saggiare il terreno in vista della costruzione della ferrovia alta velocità. In Valsusa i No tav hanno impedito l'inizio dei lavori



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

074463