

**TRENI AD ALTA VELOCITÀ - TRENI
AD ALTA NOCIVITÀ**

[Da "Ultima fermata. Dall'attacco contro l'Alta velocità in Val Susa alla difesa degli spazi occupati a Torino", edizioni NN, giugno 1999]

Un'Europa più ridotta

Della costruzione di una serie di linee ferroviarie per treni super veloci, che taglino per diritto e per rovescio lo stivale collegandosi ad analoghe linee che andranno a zigzag per tutto il continente, se ne sente parlare da oltre dieci anni. È nel lontanissimo 1984, difatti, che la proposta viene lanciata dalla CEE per poi entrare nella sua fase operativa in Italia nel 1991. Da allora si sono affastellate ogni genere di notizie e di chiacchiere sull'Alta Velocità ferroviaria, ma ciò che emerge al di là di tutto è che si tratta di un investimento economico di enormi proporzioni; un progetto che ha mobilitato le potenti lobbies finanziarie e industriali italiane ed europee e, nel contempo, un intervento pesantissimo sulla vita dei territori lungo i quali si snoderanno le linee ferroviarie. Questo contrasto si è fatto più evidente nei luoghi in cui il treno dovrà scavalcare le montagne. Le caratteristiche della nuova ferrovia da realizzare costituiranno un vero e proprio flagello per le strette vallate che uniscono il Piemonte alla Francia, la pianura Padana al centro Italia, trattandosi di veri e propri imbuto che subiscono già il transito impazzito di ogni genere di merce spedita su e giù per l'Europa.

Nel corso di questi anni è andato polarizzandosi in maniera sempre più chiara un conflitto tra gli interessi dei politici e degli imprenditori, da un lato, e la vita di buona parte degli abitanti delle zone interessate al progetto, dall'altro. Ciascuno affina le proprie armi. Ciascuno cerca i propri alleati tentando di individuare con precisione sempre maggiore l'avversario. La partita è ancora aperta. Proviamo qui ad illustrarne in sintesi alcuni aspetti, di modo che possa diventare una partita di tutti e non si rinchioda negli stretti ambiti di quello che finora è stato il terreno di gioco privilegiato: la Val di Susa.

Per capire esattamente dove si situa lo scontro, cosa divide i sostenitori dell'Alta velocità dai suoi detrattori, bisogna individuare con sufficiente precisione a chi e a cosa serve quel treno.

Il primo abbozzo di questa rete di trasporto nasce in ambito europeo: la CEE individua nei trasporti uno degli elementi vitali per la crescita dell'Unione e si pone l'obiettivo di razionalizzare ed integrare i sistemi in vigore nei diversi paesi. La scelta cade sulla possibilità di costruire un sistema abbastanza complesso di reti ferroviarie ed altre infrastrutture, in grado di supportare sia il trasporto di merci che quello di passeggeri. A tale scopo è servita senz'altro l'osservazione della linea ad alta velocità costruita in Giappone negli anni sessanta e di quella che in tempi più recenti è stata realizzata per unire Parigi a Lione.

Dalla fine del 1984 alla fine del 1989, gli organi della CEE elaborano le direttive che via via dovranno essere applicate dai paesi membri, e non solo da quelli. Complessivamente, il sistema dell'Alta Velocità si svilupperà su 30.000 chilometri di linee in parte nuove ed in parte pesantemente ristrutturate. Due enormi ragnatele, in parte coincidenti, collegheranno i punti nodali produttivi e politici del continente, tutte

le grosse aree urbane: una "rete europea dei treni ad alta velocità" per i passeggeri, e una "rete europea di trasporto internazionale combinato" per le merci. Particolare attenzione viene dedicata a quelli che all'interno della rete vengono individuati come anelli-chiave, cioè quelle tratte che, generalmente poste in località frontaliere, permettono la modifica dei flussi spontanei di passeggeri e di merci, funzionando a mo' di imbuto; queste tratte, una delle quali è la Torino-Lione, presentano tra l'altro particolari difficoltà di realizzazione.

«Dal punto di vista di Torino il problema è come realizzare la linea, non se farla: su questo per noi non ci sono dubbi».

(Valentino Castellani, sindaco di Torino)

Attenzione, però. Non stiamo parlando semplicemente di una nuova ferrovia; tutt'attorno alla ragnatela sorgeranno un insieme di infrastrutture, di sistemi di protezione e di controllo, mentre cominceranno a svilupparsi una serie di modificazioni a catena che segneranno in modo ancora più profondo l'habitat naturale e la vita di ciascuno. Gli spostamenti umani saranno via via indirizzati verso alcuni passaggi obbligati diretti, passaggi che saranno strettamente sorvegliati e nei quali verranno investite le più avanzate tecnologie.

Accanto a queste ragioni speculative, politiche e poliziesche, però, bisogna ricercarne altre più sottili. Anche nel caso in cui il nuovo treno non dovesse avere alcuna utilità pratica una volta entrato in funzione — cioè anche se poi verrà utilizzato solo marginalmente, a causa dei costi di gestione effettivi e del conseguente appesantimento nella concorrenza con le linee aeree — rappresenterà pur sempre il Progresso. Una nuova tappa nella corsa vorticoso per creare nuovi falsi bisogni — in questo caso la Velocità — solo per poterli poi soddisfare nella maniera più spettacolare possibile e proporre di nuovi.

E così via, sempre più veloci verso il niente.

Questo meccanismo fa talmente presa che persino chi sa che sul nuovo treno non ci potrà salire mai si sente intimamente soddisfatto nel pensare che qualcun altro potrà raggiungere Parigi da Torino in cinque ore anziché in dieci. La questione importante è come la fiaba del progresso sia gestibile solo dal capitale e dallo Stato che, fabbricando questa corsa incessante, giustificano la propria ingombrante presenza. Le caratteristiche che rendono possibile questo tipo di operazione sono tutte contenute nel progetto del Treno ad Alta Velocità (Tav). Si può definire il Tav una "opera-monumento", un progetto infinito, un insieme di scatole cinesi di cui difficilmente si vede la fine. Unisce tutta la maestosità fittizia del progresso agli interessi spiccioli di speculatori ed affaristi.

Terminata la fase di elaborazione di massima del progetto, ecco che comincia a mettersi in moto la grande macchina dell'Alta velocità. A cascata, i progetti vengono elaborati in maniera sempre più dettagliata, si studiano i tracciati delle linee, vengono coinvolte le grossi industrie e le centrali finanziarie. Dalle stanze di Strasburgo si arriva agli imprenditori ed ai politici locali, che vedono nell'Alta Velocità un'ottima occasione per accrescere il proprio giro d'affari. Le ferrovie italiane inca-

ricano una nuova società, la Tav Spa, della progettazione, della costruzione e della gestione economica della linea e delle infrastrutture. A sua volta la Tav (di proprietà delle FFSS) divide il lavoro tra altre grosse società, alcune delle quali create ad hoc: ITALFERR SIS TAV, TAVCO Spa, IRI, ENI, FIAT, CO.CIV. Il complesso di interessi che scende in campo è gigantesco. Si tratta, secondo alcuni, de "l'affare del secolo", non solo per la quantità di soldi investiti, ma perché chi li investe ha ottenuto tutte le garanzie possibili di guadagno in denaro e in allargamento di "relazioni".

«Intanto non è Torino che decide le sorti della Valle, anche se Torino è la più interessata perché, col Piemonte è su uno dei corridoi fondamentali per il traffico in Europa. In questo senso l'Alta Velocità è sicuramente una questione di interesse generale».

(Valentino Castellani, sindaco di Torino)

Immediatamente nasce l'esigenza di convincere la popolazione dell'utilità del nuovo treno e comincia l'operazione di propaganda di massa. Lo schema è quello già collaudato. Presentare quest'opera, costruita nell'interesse di pochi, come uno strumento utile a tutti: agli amanti del viaggio, che potranno muoversi velocemente per l'Europa senza inquinare e godendosi il panorama; agli studenti e ai pendolari, che potranno raggiungere i luoghi di lavoro o di studio con la massima sicurezza e rapidità; agli amanti dell'ambiente, che vedranno diminuire consistentemente il trasporto su gomma; a tutti quelli che usualmente si spostano in macchina ma che sul nuovo treno potranno viaggiare più comodi e veloci.

Non si tratta, evidentemente, che dei giochi di prestigio della pubblicità, che nel giro di poco tempo hanno cominciato a mostrare la corda. Non sono riusciti a mascherare, difatti, la vastità della devastazione che porterà il passaggio del treno nelle zone toccate dalle linee definite anelli-chiave. Si tratta di territori molto ristretti, con una viabilità già difficoltosa, con equilibri economici ed ecologici delicati. La costruzione della linea, in queste zone, rallenterebbe la vita di tutti perché taglierebbe in due il territorio, e non servirà a nessuno a livello locale perché il Tav fermerà solo nei grandi centri urbani. In compenso creerà una serie infinita di danni e di disturbi, dall'inquinamento acustico provocato dal passaggio del treno agli inconvenienti legati ai cantieri, il tutto concentrato in pochi chilometri quadrati, fitti di centri abitati e di boschi. Alcuni di questi aspetti, presi separatamente, potranno anche essere alleviati dai progettisti del treno. Ma estremamente difficile da eliminare è l'orgoglio di popolazioni costrette ad assistere impotenti all'improvviso stupro del territorio in cui vivono, per interessi che sentono del tutto estranei. Probabilmente è questo orgoglio a far nascere una intensa ostilità al nuovo treno ed è alla luce di questo sentimento che vengono lette da molti le menzogne spiattellate dai propagandisti della velocità.

"(...) Per far accettare il tracciato del TGV e per dissimulare i loro banali interessi nell'affare, la propaganda dei decisori dispone di una vasta tavolozza di

menzogne; appoggiandosi talvolta a menzogne antiche per forgiarne di nuove, mettono in luce l'arbitrarietà iniziale e così l'enormità a cui giungono: sicché, se si crede che senza Economia non si può vivere in società, e se si ammette poi che senza TGV l'Economia s'infiacchirebbe, bisogna logicamente concludere che senza TGV non si potrebbe più vivere in società. E' questo il nodo nevralgico del conflitto sul tracciato, poiché gli oppositori sono persuasi, con ragione, del contrario, cioè che la società si decompone sotto i colpi di tali installazioni. La dipendenza economica delle popolazioni, il suo approfondimento o la sua critica, sono la vera posta in gioco in questi conflitti..."

(da *Treni ad alta nocività. Perché il treno ad alta velocità è un danno individuale ed un flagello collettivo*, a cura di "Alleanza per l'opposizione a tutte le nocività", Nautilus, 1993)

HANNO INVESTITO NELL'ALTA VELOCITÀ

FFSS, SNCF, Italferr, Alpetunnel, Mediobanca, S. Paolo, IMI, Banco di Napoli, BNC, BNL, Cariplo, Credit Holding Italia, Banca di Roma, Cred. Imprese e opere pubbliche, Isveimer, Ist. It. Di Credito Fondiario Spa, Banca popolare di Novara, Daiwa Europe Ltd., Deutsche Bank, Credit Lyonnais, FIAT, IRI, ENI.

[Da un pieghevole distribuito in Val Susa,]

Nessuna menzogna può questa volta mascherare la realtà, nessun interesse collettivo esiste a giustificare questo progetto, solo gli interessi di un gruppo di affaristi (per esempio FIAT-PININFARINA-DIRIGENTI FERROVIA DELLO STATO) forti e arroganti del loro potere, proseguono nella folle corsa del profitto, calpestando tutto ciò che gli si frappone. Per questi motivi noi vogliamo esprimerci su questa vicenda. Noi vogliamo vivere la nostra vita in prima persona ed in prima persona decidiamo di lottare contro l'Alta velocità perché il nostro sentire vuole la difesa di tutto il mondo dalla devastazione irreversibile dagli interessi dei soliti pochi.

Il Tav, treno ad Alta Velocità, di cui tanto si parla negli ultimi tempi a proposito di vari aspetti quali lo scandalo delle tangenti, i sabotaggi e i loro autori nonché l'impatto ambientale è un progetto che non è limitato semplicemente alla Val Susa. Esso è un vero e proprio attentato all'ambiente, alla nostra salute e alla libertà di noi tutti di decidere autonomamente della nostra vita. È un pericolo grave che porterà in questa e in tante altre valli un desolante panorama di devastazione. Ci sono già molteplici realtà e situazioni mobilitate contro il Tav che si oppongono con metodi istituzionali alla sua realizzazione; sono però, secondo noi, lotte sterili e parziali. Infatti non comprendono la sostanza della questione: la spoliazione in qualsiasi campo della facoltà di decidere autonomamente per la propria vita. La mediazione degli opportunisti di turno pare servire soltanto a smorzare l'evidente e diffusa insoddisfazione di fronte al Tav.

In varie parti d'Europa, dove il progetto è già in costruzione, sono state sperimentate altre forme di opposizione, in cui ogni individuo si oppone fisicamente e direttamente alla costruzione di questo orrore nocivo. L'opposizione concreta e diretta ha portato in molte occasioni a risultati maggiori, più efficaci che non la semplice raccolta di firme. Le risposte che la gente comune, che ognuno di noi può esprimere sono tante e tutte praticabili: dal volantino, allo sciopero generale, al sabotaggio e mille altre ancora.

Riteniamo necessario che chi ama la propria terra si opponga con decisione all'Alta Velocità, per salvaguardare la propria vita, per difendere il proprio ambiente, per non essere visti solamente come un fastidio da rimuovere sulla strada di faccendieri senza scrupoli.

Non è vero che "tanto non c'è nulla da fare", che "tutto è già stato deciso", senza il consenso e la collaborazione, senza l'abitudine a subire a testa bassa ogni sopruso, nulla può essere imposto dall'alto. Non lasciamoci ingannare, avvelenare, umiliare, ancora una volta. Opponiamo un perentorio NO ALL'ALTA VELOCITA'.

PERCHE' SIAMO CONTRARI ALL'ALTA VELOCITA'

Cerchiamo ora di fare chiarezza sui motivi che ci portano a dichiarare l'Alta Velocità un progetto nocivo e dannoso sia per l'ambiente sia per le persone. Non ci limitiamo a circoscrivere la nostra discordia a questioni di ordine ambientale, poiché pensiamo che sia incompleto e pericoloso perché dà la possibilità alla controparte di aggirare i problemi con sistemi di controllo e riduzione dei danni.

Ma noi non vogliamo una nocività attenuata. Il Progetto dell'Alta Velocità è un progetto di distruzione ed inquinamento ed è il risultato della logica del guadagno che nel suo sviluppo schiaccia gli individui ed i loro rapporti.

1) La questione ambientale

Il rumore

L'inquinamento acustico prodotto da un treno ad Alta Velocità è notevole. Un treno di questo genere alla velocità di esercizio, produce lo stesso rumore di un aereo in fase di atterraggio. Un simile frastuono improvviso e ripetuto, può provocare sensazioni di fastidio, attacchi di panico, senso di aggressione, alterazioni del comportamento, stress, insonnia.

Per sopportare tale rumore senza immediate conseguenze per la salute sarebbe necessario abitare ad almeno 500 metri dai binari. Per una zona come la Val Susa, già attraversata da ferrovia, autostrada e due statali, non si potrebbe ricavare la fascia di sicurezza senza distruggere interi paesi e campi coltivati.

Inoltre in una valle stretta con alte catene di monti sui lati, il rumore sarebbe amplificato da un effetto eco imprevedibile e difficilmente evitabile anche per le località poste sui pendii. L'unica prospettiva di molti valsusini sarà quella di essere costretti ad abbandonare le case, i posti in cui si è trascorsa un'esistenza.

Il dissesto idrogeologico

La costruzione di gallerie e viadotti per il transito del Tav provocherà una serie di disastri ambientali in grado di modificare l'aspetto di una valle. Lo scavo di gallerie (soprattutto con l'uso di mine) può modificare il corso delle falde acquifere sotterranee che alimentano sorgenti, prosciugando di fatto intere zone montane (come si è già verificato con lo scavo delle gallerie dell'autostrada e della centrale idroelettrica in costruzione in alta Val Susa).

La cementificazione di ampie fasce unita alla deviazione dei corsi d'acqua superficiali e sotterranei, porterà più velocemente l'acqua verso la pianura, aumentando il rischio di alluvioni. Inoltre pare che il massiccio alpino dell'Ambein, sotto il quale dovrebbe correre il Tav, sia ricco d'uranio. L'estrazione di tale materiale dal sottosuolo causerebbe l'esposizione delle popolazioni e degli operai alle radiazioni, con gravi danni alla salute (tumori e leucemie).

La campagna

Si avranno perdite nelle superfici coltivabili, prati e boschi verranno distrutti, per far posto a grandi discariche di materiale estratto dalle gallerie. Enormi massicciate e recinzioni impediranno, come già avviene ora con l'autostrada, i naturali spostamenti degli animali selvatici.

I cantieri

Gli inconvenienti dei cantieri saranno rumori, vibrazioni, polvere, sporcizia sulle case, crolli parziali, fessure nelle abitazioni causate dalle mine, aumento del traffico a livelli considerevoli.

2) Il trasporto: le persone e le merci

L'Alta velocità per il trasporto di persone e l'Alta Capacità per il trasporto di merci sono due progetti separati, tecnicamente diversi, ma entrambi svantaggiosi, anche economicamente vista la gran quantità di denaro pubblico necessario.

È inoltre criticabile la prospettiva di un aumento delle merci trasportabili dato che il mondo consumista ne è già saturo, e conseguentemente anche di rifiuti. A nostro avviso bisognerebbe ridurre la produzione e il consumo ai limiti strettamente necessari per evitare che, ad esempio, un valsusino consumi latte tedesco o che un siciliano mangi arance israeliane.

3) Il lavoro

Gli speculatori dell'Alta Velocità sperano di convincere la popolazione ad accettare l'opera con il ricatto della ricaduta economica che si avrebbe sulla valle e con l'offerta di posti di lavoro.

Non vale la pena veder distruggere la propria valle, subire una generale diminuzione della qualità della vita in cambio di qualche anno di lavoro.

4) La velocità

A chi interessa veramente risparmiare tempo, azzerare il più possibile le distanze non curante di quello che viene sacrificato? A chi preme tenere la contabilità di ogni nostro minuto, farsi inghiottire dalla tirannia della fretta, spianare colline, bucare monti, tagliare boschi per arrivare prima? A chi vuole massimizzare i profitti o a chi si troverà del tempo in più, ma solamente per lavorare di più

oppure per "divertirsi" in mezzo a sempre più merci, in un mondo sempre più avvelenato. Accorciare il tempo è il sogno di chi vuole spostare più rapidamente il proprio potere di comandare e di abbrutire.

Gruppo anti Tav

Guerra Sociale (2002-2010)
critica libertaria al capitalismo

TRENI AD ALTA VELOCITÀ - TRENI AD ALTA NOCIVITÀ

guerrasociale.anarchismo.net