

Il vento nuovo contro quel futuro già decrepito

 jacobinitalia.it/il-vento-nuovo-contro-quel-futuro-gia-decrepito/

April 29, 2021



L'autoporto di San Didero è l'ennesima infrastruttura che colpisce la Val di Susa. Una terra flagellata da progetti che sono già obsoleti

C'è un piccolo bosco: un'area che si è autorigenerata adattandosi alla tossicità del terreno. Questo bosco spontaneo è il risultato dell'adattamento a un abbandono. Oggi reperto d'archeologia industriale, scarnificato, mattoni e cemento. Poi c'è un nome strano, tecnico: autoporto. Infrastruttura stradale, parcheggio per mezzi pesanti, di solito situato nei territori di confine, utile allo smistamento di merci.

Leggiamo sul sito di Telt, la società del Tav, che iniziano «tra il 12 e il 13 aprile 2021 le attività nell'area di San Didero per l'allestimento del cantiere per la rilocalizzazione dell'autoporto di Susa, opera connessa agli interventi per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione».

Siamo precisamente in località Baraccone a San Didero; l'autoporto è previsto nell'area dove sorge quel bosco spontaneo, tra la A32 e la statale 25. Non diversamente dal progetto del Tav anche per quello dell'autoporto bisogna tornare indietro agli anni Ottanta. Anzi prima: era il 1977 quando se ne cominciò a parlare, e l'autoporto di San Didero doveva essere pronto nel '79. Chiaramente le cose non sono andate propriamente così; l'autoporto non venne portato a termine, eppure era quasi pronto. Nell'83 venne inaugurato l'aeroporto di San Giuliano di Susa, in alta Valle. A lavori quasi terminati, l'altro autoporto, quello di San Didero, una decina di km più a est, venne abbandonato.

Ora, 42 anni dopo, l'autoporto torna in auge: in connessione con l'alta velocità, questa non è che l'ennesima infrastruttura di una valle flagellata da idee di futuro che sono già obsolete. In tempi in cui l'ecologia minima, persino quella mainstream, invoca la piantumazione di nuovi alberi, «polmoni verdi» si dice, in Val di Susa si lanciano solo

progetti tossici. Il «nuovo» autoporto di San Didero implica il disboscamento di quei 10.000 metri quadri sorti spontaneamente sui ruderi delle vecchie acciaierie Beltrame, in altre parole simbolicamente e materialmente sulle rovine del capitale.

Non c'è vergogna a chiamare queste operazioni con nomi in voga: infrastrutture sostenibili, smaltimento di traffico su strada, innovazione «dal basso», asfalto «mangiasmog» – giusto per prendere a prestito alcuni termini che usa Sitaf, la società che gestisce i lavori del «nuovo» autoporto, nonché la concessionaria dell'autostrada Torino-Bardonecchia.

Non è la prima volta che una serie di megaprogetti, indesiderati dalla popolazione, ad alto impatto hanno insistito sulla stessa Valle: la prima opera era proprio la cosiddetta autostrada «ecologica», poi l'elettrodotto, infine l'alta velocità. Tutto all'insegna di quella che veniva proclamata come la *rinascita della Valle*, imposta in base a una «concezione del territorio come risorsa passiva, da attivare mediante colate di cemento». Se l'opposizione al progetto autostradale era stata disorganizzata e debole – non si ottenne alcun passo indietro da parte dei proponenti l'opera – quella iniziale contestazione aveva comunque attivato la popolazione. Al contrario avvenne, infatti, per l'elettrodotto. La vittoria ottenuta rispetto a quel progetto, e la precedente sconfitta sono state esperienze fondamentali per la costruzione della ostinata e sapiente lotta contro il Tav.

Il progetto del treno ad alta velocità Torino-Lione, infatti, risale al 1989, così come le critiche tecniche e il movimento popolare sorto per contrastarlo. Decisivo il convegno organizzato dalla Fondazione Agnelli, in cui venne illustrato il percorso di espansione verso la Val di Susa del Tgv, e cavalcata l'idea di trasformare la valle in un Corridoio tecnologico plurimodale – come si usava dire a quel tempo. Unanime il consenso della borghesia industriale e politica verso *Tecnocity*, l'associazione composta, tra gli altri, da Olivetti e Fiat, che portò rapidamente alla formazione di un *Comitato promotore per l'Alta velocità Torino-Lione*. A trent'anni da quel progetto, siamo davanti a un'opera che non c'è, ma attorno alla quale si sta costruendo di tutto, persino un «nuovo» aeroporto vecchio di più di quarant'anni.

Allora, di nuovo in Val di Susa non ci sono le grandi opere, ma le piccole inesauribili energie di una lotta estremamente pervicace, sostenuta dalla forza di un sapere consolidato, situato, tecnico e diffuso, che consente a ogni No Tav di mostrare le ragioni del No, a cui nessun politico sa controbattere. E poi, c'è una capacità insostituibile di organizzarsi e fare fronte comune davanti a nuovi pericoli. Dopo una lunga resistenza allo sgombero dell'area dove dovrebbe nascere il nuovo cantiere, è nato il presidio di San Didero: una risposta organizzata e collettiva ai recenti scontri, in cui un'attivista del movimento, Giovanna, è stata gravemente ferita da un lacrimogeno lanciato ad altezza donna.

Per cercare di ottenere tutela gli attivisti No Tav hanno fatto ricorso negli ultimi decenni a «barricate di carta»: dalle delibere comunali contrarie al Tav a petizioni del Coordinamento sanitario Valle di Susa sui rischi sanitari connessi alla realizzazione, da instancabili raccolte di firme alla petizione all'apposita commissione presso l'Unione europea. Senza alcun successo. L'unica risposta è stata nel governo penale del conflitto.

Nel 2011 inizia la stagione dei processi penali a carico di centinaia di attivisti. Gli scontri violenti di questo aprile 2021 ricordano quelli di dieci anni fa, la lunga battaglia a cavallo fra giugno e luglio del 2011 per impedire la costruzione del cantiere del Tav. Hanno in comune la violenza usata impunemente dalla polizia e l'obiettivo politico: evitare l'installazione di un ennesimo cantiere, l'ennesima colata di cemento, un'altra devastazione ecologica.

Su quelle giornate è stato eretto un lungo processo penale, il più mastodontico che il movimento No Tav abbia conosciuto, tanto che ha preso il nome, non certo illustre, di «maxiprocesso». Lì una delle tecniche principali è stata quella di accusare il movimento No Tav collettivamente attraverso il ricorso al concorso di persone nel reato, che è stato il modo di ottemperare alla «classica» difficoltà di provare chi era presente e in che lasso di tempo in una certa area in cui avvengono degli scontri fra polizia e manifestanti. Il problema è che questo ha portato a trattare il diritto di riunione in modo totalmente illecito. Si è arrivati a punire massivamente chi era presente per il fatto stesso che fosse presente, anche di fronte a un'evidente carenza di prove. I giudici hanno infatti sostenuto la tesi che il manifestante che vede la manifestazione stessa farsi violenta avrebbe dovuto allontanarsene. Il fatto di rimanere testimonierebbe non il suo diritto a protestare, ma il suo concorso, anche magari soltanto morale e non materiale, alle azioni violente. Ecco che allora ciò che non è provato è la commissione del reato, perché basta provare la presenza nel luogo in cui gli eventi si sono prodotti. Come se in base alla necessità di punire si potesse fare a meno delle prove. La partecipazione a una protesta in cui vengono commessi degli atti violenti implica quindi di per sé l'aver commesso reati.

A dieci anni da quelle pronunce di primo e secondo grado – che ho provato a denunciare e a criticare a partire dalle norme penali stesse in un'etnografia giudiziale –, finalmente una sentenza – è della corte d'appello di Torino – fa luce sulla questione, smontando la logica che presiedeva a quelle decisioni.

Gutta cavat lapidem. La goccia scava la pietra. Mi piacerebbe pensare che questa nuova lettura della posta in gioco – anche se rimane solo una verità processuale – possa farsi largo e diventare logica condivisa. Questa volta è necessario che si giochi d'anticipo, che si prevenga, che non si concedano più porzioni di territorio, all'impoverimento e all'inquinamento che sono il contrario di qualsiasi proposta davvero ecologica.

Questo movimento, dal canto suo, anche in questi tempi sospetti in cui è vietato riunirsi quindi protestare, continua a squarciare il silenzio, e a insegnarci il senso più autentico di ciò che è politico. Ha anticipato di un trentennio il dibattito ecologista e si fa catalizzatore di una serie di lotte contro il collasso climatico, e anche se ha una lunga storia è già innervato dalla linfa delle nuove generazioni, consapevoli istintivamente che nel breakdown c'è la più evidente prova della barbarie di questa idea di progresso.

**Xenia Chiaramonte è giurista e sociologa del diritto. Si è occupata di movimenti sociali e della relazione fra questi e il diritto. Ha scritto Governare il conflitto: la criminalizzazione del movimento No Tav (Meltemi 2019). Ad oggi è ricercatrice all'Ici Berlin con un progetto su ecologia, diritto, e movimenti.*

La rivoluzione non si fa a parole. Serve la partecipazione collettiva. Anche la tua.

Abbonati subito a Jacobin Italia

•



Abbonamento Cartaceo + Digitale

36,00€ /anno Acquista



Abbonamento Digitale

24,00€ /anno Acquista



Abbonamento Sostenitore

Da 50,00€ /anno Acquista



Regala un abbonamento

36,00€ Acquista