

Pisanu applaude L'Unione condanna: si soffia sul fuoco

Il ministro «apprezza» le violenze dei poliziotti Prodi e Fassino: sgombero inaccettabile

di Massimo Solani / Roma

FRONTE COMPATTO Divisi sulla valutazione dell'Alta Velocità, compatti nella condanna della violenza con cui nella notte fra lunedì e martedì le forze dell'ordine hanno sgomberato il presidio in Val di Susa. Il giorno dopo le cariche delle forze dell'ordine a Venaus

dal centrosinistra è un coro unanime di proteste nei confronti del ministro degli Interni Giuseppe Pisanu, che la prossima settimana riferirà alle commissioni di Camera e Senato su quanto accaduto. Dal seminario sul programma dell'Unione a San Martino in Campo, in provincia di Perugia, Romano Prodi ha duramente criticato il titolare del Viminale stigmatizzando una operazione che non può far altro che far salire ulteriormente la tensione. «La decisione di sgombrare con la forza i cantieri in Val di Susa - ha commentato il leader dell'Unione - è un grave errore che produce un'ulteriore esasperazione in una situazione già critica». Un concetto sottolineato anche dal segretario dei Ds Piero Fassino secondo il quale «la scelta del governo di risolvere con la forza invece che con il dialogo e il negoziato la difficile situazione in Val di Susa non può essere accettata». «Lo sgombero forzoso - ha proseguito Fassino - effettuato nel cuore della notte con il ferimento di manifestanti esaspera un clima di tensione già pericolosamente alto. Per questo sono preoccupato e chiedo al ministro degli Interni di assicurare che non ci saranno più atti di forza e di violenza».

L'operato del ministero degli Interni, però, è stata duramente criti-

cata anche dal segretario della Rifondazione Comunista Fausto Bertinotti che ha spiegato come «l'idea che un contrasto tra un'intera popolazione e una scelta del governo venga risolto con la violenza delle forze dell'ordine e con l'occupazione militare del territorio è incompatibile con l'idea della democrazia e della partecipazione, con lo stesso ordinamento repubblicano». Parole che hanno evocato il terribile ricordo di quanto accaduto nei giorni del G8 del luglio 2001. «Il governo vuole una "Genova 2" - ha tuonato il segretario dei Comunisti Italiani Oliviero Diliberto - Prima Pisanu getta l'allarme di infiltrazioni terroristiche e sovversive tra i manifestanti, poi arriva la risposta delle forze dell'ordine con violentissi-

Il Viminale evoca ancora la presenza di gruppi antagonisti anarchici e dice: succederà ancora

mi ed ingiustificati atti di violenza verso i manifestanti, che pacificamente presidiavano la valle». Anche perché, ha aggiunto Antonio Di Pietro, «applicare lo stato di polizia per risolvere i problemi è sempre un errore e non è da stato democratico». «Il governo - ha aggiunto il leader dei Verdi Alfonso Pecoraro Scanio - è incapace di fare una politica e manda i poliziotti a menare la gente che dorme. È

una cosa indecente. O Pisanu si scusa - ha concluso - o deve dare correttamente le dimissioni. È il governo a cercare lo scontro». Accuse cui il ministro dell'Interno, che riferirà davanti alle commissioni di Camera e Senato giovedì 15 dicembre, ha preferito non rispondere limitandosi ad esprimere il proprio «vivo apprezzamento» per il comportamento delle forze dell'ordine, «per la grande professionalità e lo spirito di sacrificio». Nella sua ricostruzione dei fatti, Pisanu ha minimizzato l'accaduto illustrando una dinamica ben diversa da quella raccontata dai testimoni che al momento dell'arrivo delle forze di polizia al presidio di Venaus. «Si è resa necessaria la rimozione delle due barriere erette nei giorni scorsi dai manifestanti per impedire illegalmente l'esproprio dei terreni interessati - ha spiegato la nota del Viminale - All'operazione si sono opposti circa 200 aderenti ai comitati "No Tav" ed a gruppi antagonisti anarchici già presenti sul posto, ai quali si sono poi aggiunti numerosi manifestanti. La loro resistenza è stata superata dalle forze dell'ordine senza l'effettuazio-

Diliberto: «Il governo vuole una Genova 2» Bertinotti: «È stata una scelta antidemocratica»

ne di alcuna carica. Negli inevitabili contatti - era la conclusione - con i manifestanti si sono comunque verificati incidenti con alcuni contusi e lievi feriti da entrambe le parti. Incidenti che potrebbero anche verificarsi di nuovo, ha spiegato il Viminale, perché «se non in atto diverse iniziative illegali volte a circondare le forze dell'ordine e ad isolare l'intera Val di Susa».



Il blitz della polizia tra i manifestanti in Val di Susa. Foto di Massimo Pinca/Ansa

PAROLE DI MINISTRO

Pisanu



«Nessuna carica. Esprimo vivo apprezzamento per la professionalità degli agenti»

Lunardi



«Si mettano tutti il cuore in pace. L'opera si farà: i cantieri oramai sono aperti»

Anche i Verdi francesi contro «la repressione»

L'indignazione per quanto accaduto la scorsa notte a Venaus valica le Alpi e arriva fino a Bruxelles, nella sede del parlamento europeo, dove ieri hanno fatto molto scalpore le immagini delle cariche della polizia contro i manifestanti del presidio "No Tav" in Val di Susa. Una azione che la delegazione dei Verdi francesi ha definito senza mezzi termini una «repressione di rara violenza». Nell'esprimere la loro «indignazione» i Verdi francesi hanno poi ricordato in un comunicato affidato alle agenzie che nessun progetto può essere «imposto con la forza», chiedendo per questo «la realizzazione di una valutazione trasparente degli impatti del progetto» sull'ambiente della Val di Susa. Pur restando ovviamente favorevoli ad uno sviluppo dei trasporti su rotaia, infatti, gli europarlamentari hanno però sottolineato l'importanza che queste trasformazioni siano realizzate in accordo con la volontà delle popolazioni interessate. «I Verdi non cessano di reclamare una politica dei trasporti volontarista e coordinata nello spazio alpino - hanno spiegato - mirata a trasferire le merci dalla strada alla ferrovia».

La Lega: la polizia non basta Lunardi: andremo avanti

«MANDARE POLIZIA e carabinieri non basta, bisogna capire i motivi della protesta». A parlare non è un membro dell'opposizione, critico con l'operato del ministro degli Interni per le cariche notturne a Venaus. Ma è un ministro egli stesso, e più precisamente Roberto Maroni titolare del dicastero del Welfare. «Noi della Lega - ha spiegato ieri Maroni nel corso di una conferenza stampa - siamo a favore dell'opera, ma è chiaro che quando c'è una protesta popolare vera, quando c'è una rivendicazione fondata non si possono solo mandare polizia e carabinieri, ma bisogna capire le ragioni della protesta e non liquidare tutto con l'intervento delle forze dell'ordine». Considerazioni in base alle quali il ministro del Welfare ha definito «indispensabile che il governo convochi tutti i sindacati e le istituzioni della Val di Susa. Perché - ha proseguito Maroni - se le cose stanno come ci ha raccontato il ministro Lunardi in Consiglio dei Ministri, non ci sono motivi reali di preoccupazione per la valle, ma questo va spiegato. Se invece non si convocano - ha concluso - allora vuol dire che le cose non stanno come ci è stato detto in Cdm».

Maroni, però, non è stato il solo uomo della Lega a esprimersi in

maniera molto dura nei confronti della decisione del ministro Pisanu di sgomberare con la forza il presidio della protesta contro la Torino-Lione. Decise, infatti, anche le parole dell'europarlamentare del Carroccio Mario Borghezio. «Il blitz notturno contro i valigiani a Venaus è un grave errore e dà ulteriore spazio e fiato agli estremisti infiltrati nella contestazione», ha spiegato Borghezio. «Dobbiamo far capire al governo di Roma - ha proseguito l'euro-parlamentare - che in Val di Susa non ci si può comportare nei confronti degli abitanti con metodi coloniali, esponendo in tal modo il personale delle forze dell'ordine all'ira esasperata degli anti-Tav».

Inviti al dialogo che certo non hanno fatto parte del repertorio del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Pietro Lunardi. «Mi auguro che si mettano il cuore in pace tutti - ha spiegato - perché tanto l'opera si fa, i cantieri sono aperti. Io ho aperto un tavolo di concertazione da un anno - ha proseguito Lunardi - con chi vuole avere spiegazioni, con la gente del posto. Nessuno mai si è presentato. Avete visto - ha aggiunto il ministro - che l'opinione pubblica è tutta a favore, tranne quelle poche persone che agitano la popolazione della Val di Susa».

LE INTERVISTE Docente di economia politica alla Cattolica di Milano, ex consigliere ministero Trasporti

ANDREA BOITANI

«La tratta esistente è già sottoutilizzata: e la Tav sarà solo un grande spreco»

di Luigina Venturilli / Milano

Andrea Boitani, docente di economia politica all'Università Cattolica di Milano, già consigliere economico del Ministro dei Trasporti fino al 2001, la Tav è davvero strategica per lo sviluppo dell'Italia?

«Tav è un nome che riguarda molti progetti: se si considera quello sulla tratta Milano Roma Napoli, si può senza dubbio definirlo strategico. Per quanto concerne la tratta Torino Lione, ci sono invece molti dubbi».

Quali sono?

«I dubbi riguardano essenzialmente il traffico di merci e di passeggeri che vi transiteranno. Tra Torino e Lione esistono già una ferrovia e un'autostrada appena terminata, ed entrambe sono largamente sottoutilizzate».

Significa che la domanda di traffico ferroviario non giustifica un'opera simile?

«Le cifre sono impressionanti: oggi sulla tratta ferroviaria transitano

ogni anno 8 milioni e mezzo di tonnellate di merci, mentre la linea attuale può tranquillamente arrivare ad una capacità di 20 milioni di tonnellate. Con la costruzione della Tav se ne aggiungerebbero altri 40 e la capacità sulla Torino Lione arriverà ad essere di 60 milioni di tonnellate. Ma le previsioni non giustificano tali cifre. Il traffico merci è atteso aumentare al 2015 solo a 20 milioni di tonnellate e solo ad una condizione: se sarà introdotta una tassa di 100 euro per ogni camion che passi dai tunnel alpini».

Insomma, non ne vale la pena?

«Di fatto la linea sarà utilizzata solo per un terzo».

E per quanto riguarda il traffico passeggeri? Finalmente si potrà arrivare a Parigi in quattro ore anziché sette.

«Il traffico dei passeggeri su quella tratta è irrisorio. Tra Torino e Lione non c'è grande scambio e per andare a Parigi si usano comunque i voli

low-cost, che sono anche più economici».

La Tav porterà a vantaggi per l'ambiente, alleggerendo il peso del traffico automobilistico?

«Ci sono molti dubbi anche in proposito. Secondo le stime del Gruppo di lavoro intergovernativo italo-francese, il traffico su rotaia salirebbe al 39% dall'attuale 37% ma a scapito di altre linee ferroviarie, come quelle per il Sempione e per Ventimiglia. È una questione tutta interna alle ferrovie, non una questione di riequilibrio modale».

Altro tasto dolente, i costi economici dell'opera. Sono esagerati rispetto alla sua utilità?

«Sono senza dubbio molto elevati. Solo l'Italia dovrà pagare 13 miliardi di euro, che probabilmente diventeranno 17 miliardi di euro: l'esperienza internazionale insegna che, in media, i costi delle opere ferroviarie sono più alti di un buon 30% rispetto alle previsioni. E non è certo che l'Unione Europea decida di coprire una parte delle spese».

In Francia, però, la Tav esiste già.

«Esistono solo due tratte di Tav, tra cui la Lione Parigi: avere treni compatibili con l'alta velocità come i Tgv (e gli Etr italiani) è diverso dall'aver una rete ferroviaria completa di linee ad alta velocità. In ogni caso ci sono per l'Italia motivi sufficienti ad imporre una pausa di riflessione. Riflessione che deve essere affidata a soggetti neutrali, non ad aziende interessate».

Docente di politiche territoriali all'Università di Torino

CARLO SALONE

«Senza la Torino-Lione non si va da nessuna parte L'amianto? Solo possibile»

Carlo Salone, docente di politiche territoriali all'Università degli Studi di Torino, ritiene la Tav un'opera necessaria alla crescita e alla modernizzazione del Paese?

«La Tav sulla Torino Lione serve all'Italia, ma è senz'altro essenziale per il Nord Ovest. Il livello di relazioni interregionali tra Piemonte, Liguria e Lombardia è già molto elevato, ma il Piemonte da solo non va da nessuna parte: senza l'apertura di un canale costante di scambio con la Francia, resta chiuso nel suo angolo tra le Alpi. Da questo punto di vista la geografia non ci aiuta».

Ma potrebbe farlo la Tav.

«La linea ad alta velocità ci assicurerà una posizione di spicco nell'economia europea, rendendo più efficienti i contatti con le realtà produttive d'Oltralpe. Non andando più veloci, ma veicolando più merci».

La linea ad alta velocità va dunque costruita nonostante le proteste della popolazione locale?

«Va costruita, ma dopo aver valutato in modo più approfondito gli aspetti

economici e ambientali che un'opera simile comporta».

Quali sono i rilievi da effettuare con maggior attenzione?

«Innanzitutto ci si deve chiedere se il costo previsto sia eccessivo o sia invece ripagato in termini di redditività».

Le previsioni intergovernative sul traffico merci parlano, infatti, di una futura Tav sottoutilizzata.

«Nel qual caso dovremmo chiederci se un adattamento della linea già esistente non sia più opportuno, nella misura in cui assicurati risultati apprezzabili, costi ridotti e cantieri dal contenuto impatto ambientale. Ma quando si costruisce una nuova infrastruttura, diventa essa stessa generatrice di domanda, per cui le valutazioni ex ante hanno un valore relativo».

Ha parlato anche di aspetti ambientali.

«Si parla della possibilità che i lavori portino alla polverizzazione dell'amianto nella roccia. È solo una possibilità, ma solleva comunque la questione di un territorio delicato, di una valle stretta già attraversata da infra-

strutture che si regge su un equilibrio precario. Un equilibrio da tutelare, anche se la legge obiettivo voluta dal governo Berlusconi ha semplificato terribilmente le procedure di autorizzazione di simili opere».

A che cosa si riferisce?

«Alle nuove norme introdotte, per cui per la Val Susa non è stata fatta la valutazione ambientale strategica, mentre la valutazione di impatto ambientale della Tav è stata fatta solo sul progetto di massima. Mercedes Bresso è stata la prima a chiedere che venisse fatta una valutazione più approfondita e, in caso di risultati gravemente lesivi per il territorio, a dichiararsi contraria all'opera».

È dunque possibile un'inversione di rotta?

«Se non ci fossero le necessarie condizioni economiche ed ambientali, sarebbe necessaria una scelta radicale: quella di investire sulla linea ferroviaria già presente. Ma si dovrebbe trattare di una scelta estrema, da prendere solo in caso di accertata dannosità economica e ambientale. In caso contrario la Tav si costruirà: la sua realizzazione permetterà di liberare la linea ferroviaria attuale per il traffico locale. La bassa Val di Susa ha un tessuto produttivo molto ricco e si può considerare parte dell'area metropolitana di Torino, anche per le migliaia di pendolari che per lavoro ogni giorno raggiungono Torino in venti minuti. Nuovi collegamenti ferroviari sarebbero preziosi per il territorio».

lv.