SAN DIDERO:

LA MINACCIA DEL NUOVO AUTOPORTO

INTRODUZIONE

Sedetevi comodi e preparatevi a leggere una lunga storia che viene da lontano e che contiene in sé molti dei motivi della nostra lotta e della **determinazione** con cui continuiamo senza sosta a difendere la nostra terra. Una storia che ha tanto in comune con altri contesti del nostro paese, ma che, a suo modo, racconta in maniera più generale **il mondo in cui stiamo vivendo.**

Iniziamo dalla fine: entro il 31 dicembre 2020 Telt, secondo cronoprogramma, dovrà iniziare i lavori per **il trasferimento dell'autoporto da Susa a San Didero.**

Intanto cos'è un autoporto?
E' un parcheggio per autoveicoli ed autotreni, creato in prossimità di un posto di frontiera per agevolare le operazioni di controllo della dogana senza intralciare il traffico stradale.
Perché dunque, secondo i promotori del TAV Torino - Lione, l'autoporto dovrebbe essere spostato da Susa a San Didero (che per chi non lo sapesse è in bassa valle, a 15,2 km da Susa e a circa 56 km dalla frontiera)?
Perchè nella piana di San Giuliano di Susa, dove al momento si trova questa infrastruttura, dovrebbe sorgere **la stazione internazionale dell'Alta Velocità.**

Un'opera faraonica e una cattedrale nel deserto, ma su questo argomenteremo più in là. Nello stesso luogo, secondo le indiscrezioni degli ultimi tempi dovrebbe essere installato anche **un deposito dello smarino**, cioè dei materiali di risulta, derivato dagli scavi del tunnel di base. Deposito che avrebbe dovuto vedere la luce a Salbertrand, in alta valle, in concomitanza con la prevista fabbrica dei conci, ma che a causa della presenza sul territorio designato di rifiuti amiantiferi e di altro genere non potrà essere utilizzabile nei tempi previsti da Telt. Anche su questa vicenda torneremo più avanti perché sono evidenti i **punti di contatto** tra la storia di Salbertrand e quella che stiamo per raccontarvi.

Dunque il territorio di San Didero è stato individuato come quello più adatto alla costruzione del nuovo autoporto. Per alcuni versi, almeno secondo la logica dei promotori, è stata una scelta obbligata data **la pesante infrastrutturazione** (sic!) **della bassa valle**. La piana dove dovrebbe sorgere la struttura, al confine tra i territori di San Didero, Bruzolo e Borgone è tra i pochi spazi "liberi", o meglio è uno dei pochi luoghi dove insiste ancora un bosco di una certa entità nella pianura della valle. E' a tutti gli effetti **l'unico polmone verde della zona.**

Non solo: il terreno in questione è fortemente inquinato per via delle emissioni delle acciaierie che lo circondano. **Pcb e diossine** si sono depositate per anni indisturbate su quest'area, almeno fino alla metà dello scorso decennio. Tra l'altro nel 2004 sono stati ritrovati **fusti di rifiuti tossici** intombati illegalmente proprio in quella zona dai soliti ignoti. I rischi per la salute di chi risiede nella bassa valle sono evidenti di fronte ad un intervento del genere, ma Telt va avanti a testa bassa, supportata dalle lobbies degli affari più o meno oscure e dai governi che si sono succeduti negli anni.

L'idea di installare un'infrastruttura del genere a San Didero comunque non è una novità, ma permane almeno fin dai primi anni '70, tanto che, *rullo di tamburi,* un autoporto in quella zona *era già stato costruito "quasi"* completamente.
La struttura era praticamente pronta, con uffici arredati, sanitari ed infissi, ma si decise che fosse più *"funzionale"* avere l'autoporto a San Giuliano di Susa. La costruzione fu dunque abbandonata a se stessa nella **classica logica speculativa** e ad oggi rimane un affascinante, ma devastante scheletro di cemento e mattoni vuoto in mezzo al bosco. D'altronde sappiamo che è tradizione di Telt prendere idee trapassate, superate dalla storia e impacchettarle da balle futuristiche sul progresso. Peccato che il costo di questa manovra per le tasche dei contribuenti sarebbe circa di **55 milioni di €** di cui 5 spesi in "security" (alla faccia del dialogo col territorio).

Approfondiremo questa storia fin dalle sue origini per dare un quadro più generale del contesto in cui si inserisce la grande opera inutile e le sue varie propaggini. Una storia di padroni ed operai, di speculazioni e resistenze, soprattutto una storia di difesa del diritto alla vita, alla salute, alla natura. **Una storia che è impressa nel nostro DNA**. Buona lettura!

Un autoporto fantasma direttamente dagli anni '70

"COMINCIATI A SAN DIDERO I LAVORI PER L'AUTOPORTO (100mila metri quadri)". No, i lavori non sono iniziati veramente, o meglio non sono iniziati i lavori di questo autoporto. Il titolone che riportiamo qui sopra è di un articolo apparso su La Stampa il **16 settembre 1977**. Si, ben **43 anni** fa *la busiarda* annunciava in pompa magna che "*le interminabili code di autotreni ed autoarticolati alla dogana di Via Giordano Bruno"* erano *"destinate a diventare un ricordo"*. Si spinge anche più in là, prevede che il nuovo autoporto di San Didero sarà pronto e funzionante per la primavera del 1979. Ovviamente, come sappiamo, **nulla di tutto questo accadrà** veramente. Ma nonostante ciò l'articolo merita comunque un'attenta lettura per le altre piccole perle che ci riserva.

L'autoporto sarebbe dovuto nascere su iniziativa di privati, la "*Autoporto Torino San Didero Spa*", composta da spedizionieri, commercianti e industriali torinesi. L'infrastruttura avrebbe dovuto provvedere ai controlli doganali per **500 autotreni** al giorno. Il territorio di San Didero venne scelto perché pianeggiante e facilmente connettibile alle due statali. Nonostante le idilliache premesse però, e qui è necessario fare attenzione, Giancarlo Carpaneto presidente della società lamenta che i rapporti con le istituzioni territoriali non sono propriamente buoni: *"Abbiamo presentato il progetto dell'autoporto a entrambi* [Regione e Comunità Montana della Bassa Valle], *ma non abbiamo trovato molto entusiasmo. Così siamo andati avanti da soli. Ma siamo tuttora disponibili alla collaborazione e alla partecipazione. Non si tratta di una speculazione privata (sic!), ma di un'iniziativa destinata a portare benefici a tutti (sic!!). A cominciare dagli oltre cento posti di lavoro che si renderanno disponibili (strasic!!!)."* Suona familiare questo discorsetto? Si ha la sensazione che Telt tiri fuori da schedari impolverati di quarant'anni fa **non solo i progetti** per le sue opere "rivoluzionarie", ma anche **le balle con cui confezionarli.**

Di pochi giorni dopo è un altro articolo in cui lavoratori e sindacati esprimono **forti perplessità** rispetto al progetto chiedendone il **blocco immediato.** Il 21 settembre '77 il Coordinamento Unitario Regionale Trasporti Cgil - Cisl e Uil manda una lettera al sindaco di San Didero, alla Comunità Montana e all'assessore ai trasporti della Regione. Nella lettera i sindacati affermano che iniziative come l'autoporto di San Didero *"rappresentano un dato di continuità in un modo di intervenire che è stato la causa di fondo della crisi che attanaglia il settore dei trasporti in Piemonte e nel Paese...* [attenzione, già si parlava di crisi del settore, do you know previsioni di traffico?] *non tenendo conto della necessità di razionalizzare e coordinare i traffici attraverso il massimo utilizzo degli impianti e delle vie di comunicazione esistenti* [l'articolo potete leggerlo qui sopra, non ci stiamo inventando niente], *l'uso corretto dei mezzi e degli uomini per eliminare sprechi ed inefficienze, per ridurre il peso delle rendite parassitarie e avviare l'intervento programmato della mano pubblica nella costruzione di nuovi impianti." Dunque i sindacati chiedono il blocco dell'opera per "evitare una nuova fase di privatizzazione dei sistemi di trasporto e un piano di speculazioni in Valle di Susa".* Che aggiungere? Si potrebbe dire che certi sindacati erano un'altra cosa o che gli speculatori sono rimasti sempre gli stessi.

Naturalmente la vicenda dell'autoporto fantasma di San Didero non finisce qui, **i lavori non vengono affatto bloccati** sul nascere come richiesto dai sindacati dei trasporti. Si va avanti, ma i tempi di costruzione dell'opera si dilungano e ovviamente la primavera del '79 fa in tempo ad appassire. Si ritorna a parlare dell'autoporto di San Didero su La Stampa l'11 Dicembre del 1981 in un articolo sui disagi gene-

rati dai controlli doganali al di là del confine con conseguente protesta dei trasportatori, ma i toni sono decisamente meno trionfalistici: *"La situazione comunque è ancora lontana dall'essere normalizzata, e anche l'apertura dell'autoporto (prevista per il luglio dell'82) in costruzione a San Didero, prima di Susa, non sembra convincere gli addetti ai lavori, perché sarebbe troppo lontana dalle frontiere."* E ancora nell'83 in un trafiletto sui nuovi poli commerciali in valle per "spennare i turisti" (parole di La Stampa) leggiamo che gli amministratori hanno indicato la trasformazione dell'autoporto di San Didero in un centro di assistenza ai veicoli pesanti in transito.
L'83 è anche l'anno dell'**inaugurazione dell'altro autoporto**, quello di San Giuliano di Susa, avvenuta in fretta e furia pochi giorni prima delle elezioni da parte del Ministro dei Trasporti Nicolazzi (condannato per concussione durante Tangentopoli nell'ambito del processo per il cosiddetto scandalo delle "carceri d'oro", relativo a tangenti versate ai politici sugli appalti per la costruzione di penitenziari), per poi rimanere inutilizzato fino all'85 (costando comunque alle tasche dei contribuenti 2 milioni di lire al giorno per interessi bancari nonostante fosse deserto).

Da allora l'autoporto di San Didero è rimasto lì, quasi finito, ma inutilizzato, esposto alle intemperie e denudato di ogni oggetto di qualche valore. E' diventato patrimonio di writers in cerca di muri tranquilli dove sperimentare la propria arte e **monumento**, obbrobrioso, **alla stupidità del libero mercato e delle lobbies del cemento.**

SARÀ FUNZIONANTE NELLA PRIMAVERA DEL '79

COMINCIATI A SAN DIDERO I LAVORI PER L'AUTOPORTO (100 mila metri quadri)

Le interminabili code di autotreni e autoarticolati alla dogana di via Giordano Bruno, con l'inevitabile corollario di disagi per cittadini e autisti, sono destinate a diventare un ricordo nello spazio di diciotto mesi. Inizierà infatti a funzionare nella primavera del 1979 il primo autoporto doganale piemontese, che raccoglierà e smisterà ai confini della città gran parte del traffico commerciale proveniente dai valichi del Moncenisio e del Monginevro, nonché dal traforo del Fréjus, di imminente realizzazione. Il complesso, in grado di espletare le operazioni doganali per oltre cinquecento autotreni al giorno, sorgerà su un'area di circa 100 mila metri quadrati a San Didero, lungo le statali 24 e 25 della Valle di Susa, tra Condove e Bussoleno.

L'iniziativa è di un gruppo di spedizionieri, commercianti e industriali torinesi: dopo tre anni di gestazione, nel febbraio dello scorso anno hanno costituito la «Autoporto Torino San Didero S.p.A.», con capitale sociale 300 milioni, per la realizzazione di una struttura autoportuale con servizi doganali sul modello di quelle di Aosta e Vipiteno. Gli impianti saranno a disposizione di tutti gli operatori commerciali interessati al trasporto internazionale che ne faranno richiesta: i maggiori spedizionieri hanno già provveduto a prenotarsi per avere un proprio ufficio nel futuro autoporto.

«Il progetto — spiega il presidente della società, rag. Giancarlo Carpaneto — concretizza un vecchio sogno di Ferruccio Merlo, uno spedizioniere doganale che di questa iniziativa è stato il promotore più attivo. Il nostro scopo è creare una struttura che consenta di svolgere tutte le operazioni di dogana, con maggiore comodità per gli operatori commerciali e per gli autisti dei Tir, oggi costretti a lunghe attese in locali inadeguati e disagevoli».

Ci saranno tutti i servizi necessari: oltre alla palazzina per gli uffici degli spedizionieri e della Guardia di Finanza, ci sarà un motel con una trentina di camere, ristorante self-service, minimarket e un'agenzia bancaria (del San Paolo). Anche gli autotreni carichi di animali importati o da esportare, potranno usufruire degli impianti: il progetto prevede locali per lo stallaggio e un ufficio per il veterinario.

Perché la scelta è caduta su questa zona? «Sulla Val di Susa non avevamo dubbi, — risponde l'amministratore delegato e vicepresidente della «San Didero», dott. Diego Cagnina —, si trattava di scegliere la località più adatta. Scartata la zona di Oulx, che non raccoglierebbe il traffico estivo proveniente dal Moncenisio, e i comuni della bassa valle perché toccati da una sola delle due statali, San Didero ci è apparsa la sede ideale: facilità di collegamenti (anche se dovremo costruire ex novo un ponte per accedere alla statale 25), disponibilità di terreni pianeggianti incolti e buone condizioni climatiche. Si doveva tener conto del fatto che, con l'apertura del Fréjus, anche il traffico invernale diverrà non indifferente».

Un grosso neo sono i rapporti con gli enti locali, Regione e Comunità montana Bassa Valle di Susa: «Abbiamo presentato il progetto dell'autoporto a entrambi, ma non abbiamo trovato molto entusiasmo. Così siamo andati avanti da soli. Ma siamo tuttora disponibili alla collaborazione e alla partecipazione. Non si tratta di una speculazione privata, ma di un'iniziativa destinata a portare benefici a tutti. A cominciare dagli oltre cento posti di lavoro che si renderanno disponibili».

m. sp.

BLOCCATI I LAVORI?

No all'autoporto di San Didero dicono i sindacati

Stop alla costruzione del progettato autoporto doganale per 500 autotreni al giorno a San Didero in Val Susa? A pochi giorni dall'annuncio dell'inizio dei lavori da parte della società appositamente costituita nel febbraio del '76 da un gruppo di spedizionieri e industriali, il Coordinamento unitario regionale trasporti Cgil-Cisl-Uil — con una lettera al sindaco di San Didero, al presidente della Comunità montana Bassa Valle di Susa e all'assessore ai trasporti della Regione, Bajardi — ha manifestato la ferma opposizione dei sindacati della categoria all'iniziativa.

ACCIAIO E VELENI, UNA LUNGA STORIA DI INQUINAMENTO IN BASSA VAL DI SUSA

Spesso la Val di Susa viene descritta dai giornalisti e dai promotori del TAV come un luogo arretrato, abitato solo da montanari che pascolano mucche (**o caprette**) e vivono idealizzando il passato. Niente di più falso. La Val di Susa, come tante altre valli alpine del nostro paese, ha subito dei **violentissimi cicli di industrializzazione** fin dall'ottocento. Dalla bassa valle fino ad alcune delle piane di montagna ci si trova davanti a un susseguirsi di capannoni, fabbriche e supermercati che, come abbiamo scritto nella scorsa puntata, riempiono quasi ogni spazio in un **continuum di urbanizzazione.**

La valle ha misurato sulla propria pelle ogni sfaccettatura di quello che è stato ed è il tanto incensato "progresso" e negli anni ha imparato a farne un bilancio. L'industrializzazione nel nostro territorio, come un po' in tutto il paese, è stata **effimera** e non ha resistito davanti ai grandi cicli di crisi e alla trasformazione delle filiere internazionali riducendosi di anno in anno (sebbene ancora in alcune aree si conservino significativi ambiti produttivi). Dalle cave in alta valle alle fabbriche nella bassa le luci si sono spente lasciando soltanto **scheletri vuoti, inquinamento, rottami e interrogativi** rispetto a questo modello di sviluppo che consuma in fretta lasciando ferite ambientali e sociali che ci metteranno secoli a rimarginarsi.

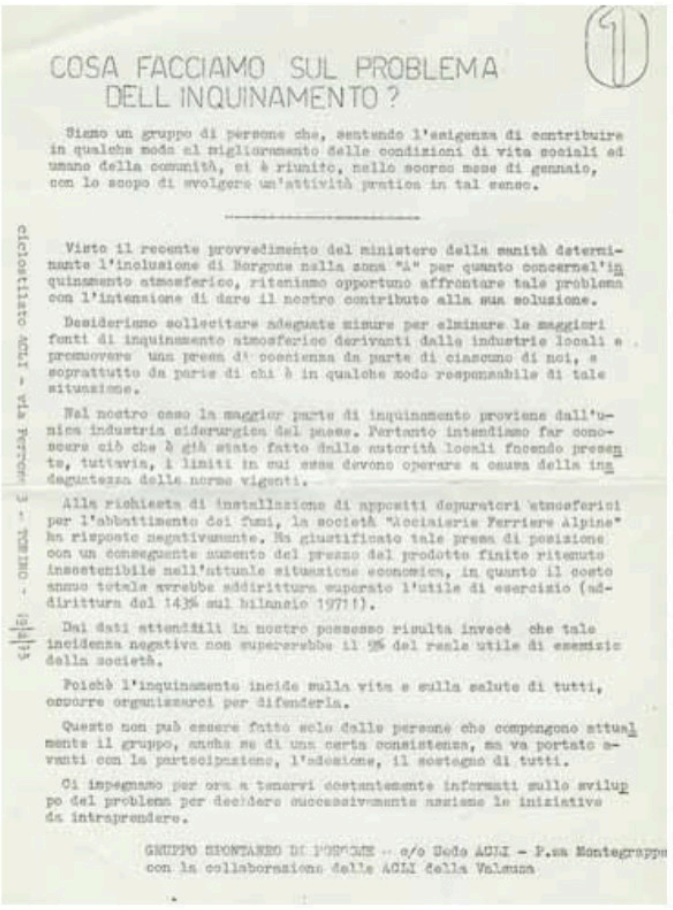
A San Didero questo modello è stato applicato in tutta la sua crudezza. Leggiamo da un articolo di alcuni anni fa di ambientevalsusa:
"Quello dell'inquinamento atmosferico, delle acque e dei suoli è per la Valle di Susa il più recente ma anche il più datato dei problemi ambientali. Collocato immediatamente a monte di quella che per molti anni è stata la più grande area industriale del paese, il territorio ha dovuto fare i conti con tutte le "ricadute" indesiderabili delle grandi concentrazioni produttive.
Dal traffico pesante allo smaltimento (abusivo) di scorie nocive, alle immissioni in atmosfera dei fumi generati dai primi insediamenti industriali risalenti al 1800 fino ad arrivare alle acciaierie di fusione del rottame che, in valle, sono sorte attorno agli "anni sessanta" trovando collocazione tra Bruzolo, San Didero e Borgone.
Ben accette dalle Amministrazioni Comunali allora in carica (alle prese con l'agonia dei Cotonifici e con la conseguente grave perdita occupazionale) attirarono subito la preoccupata attenzione dei cittadini a causa della grande quantità di fumo denso e maleodorante che, ad ogni colata, fuoriusciva direttamente dalle volte dei capannoni privi, all'epoca, persino dei camini oltre che di idonei depuratori."

L'acciaieria di cui si parla è la **Cravetto**, diventata poi **Ferrero** e infine **Beltrame**.

Se si scrive San Didero sul motore di ricerca dell'archivio storico di La Stampa come abbiamo fatto noi, si è impressionati da quali siano le principali tematiche degli articoli trovati: oltre a quelli che abbiamo nominato nella scorsa puntata rispetto all'autoporto fantasma, oltre ad alcuni e sparuti trafiletti di cronaca minuta, la maggior parte delle notizie ruotano intorno all'acciaieria. E non sono buone notizie: si parla di **incidenti sul lavoro, fumi e polveri preoccupanti, incendi inquietanti, licenziamenti.**

Sarebbe un eufemismo definire *"inesistente"* la sicurezza all'interno dell'acciaieria. Nel decennio tra l'89 e il 2000 vengono riportati **otto incidenti sul lavoro** di cui tre mortali, almeno per quanto abbiamo potuto leggere. Probabilmente il numero è molto maggiore, considerando che a fare notizia sono solo quelli particolarmente gravi.

Qual è la risposta dei proprietari dell'azienda a questo stillicidio di infortuni? Un rafforzamento delle misure di sicurezza? No, affatto, riduzione degli sti-



COSA FACCIAMO SUL PROBLEMA DELL INQUINAMENTO ?

Siamo un gruppo di persone che, sentendo l'esigenza di contribuire in qualche modo al miglioramento delle condizioni di vita sociali ed umane della comunità, si è riunito, nello scorso mese di gennaio, con lo scopo di svolgere un'attività pratica in tal senso.

Visto il recente provvedimento del ministero della sanità determinante l'inclusione di Borgone nella zona "A" per quanto concerne l'inquinamento atmosferico, riteniamo opportuno affrontare tale problema con l'intenzione di dare il nostro contributo alla sua soluzione.

Desideriamo sollecitare adeguate misure per eliminare le maggiori fonti di inquinamento atmosferico derivanti dalle industrie locali e promuovere una presa di coscienza da parte di ciascuno di noi, e soprattutto da parte di chi è in qualche modo responsabile di tale situazione.

Nel nostro caso la maggior parte di inquinamento proviene dall'unica industria siderurgica del paese. Pertanto intendiamo far conoscere ciò che è già stato fatto dalle autorità locali facendo presente, tuttavia, i limiti in cui essa devono operare a causa della inadeguatezza delle norme vigenti.

Alla richiesta di installazione di appositi depuratori atmosferici per l'abbattimento dei fumi, la società "Acciaierie Ferriere Alpine" ha risposto negativamente. Ha giustificato tale presa di posizione con un conseguente aumento del prezzo del prodotto finito ritenuto insostenibile nell'attuale situazione economica, in quanto il costo annuo totale avrebbe addirittura superato l'utile di esercizio (addirittura del 143% sul bilancio 1977!).

Dai dati attendibili in nostro possesso risulta invece che tale incidenza negativa non supererebbe il 5% del reale utile di esercizio della società.

Poichè l'inquinamento incide sulla vita e sulla salute di tutti, occorre organizzarci per difenderla.

Questo non può essere fatto solo dalle persone che compongono attualmente il gruppo, anche se di una certa consistenza, ma va portato avanti con la partecipazione, l'adesione, il sostegno di tutti.

Ci impegniamo per ora a tenervi costantemente informati sullo sviluppo del problema per decidere successivamente assieme le iniziative da intraprendere.

GRUPPO SPONTANEO DI PERSONE - c/o Sede ACLI - P.za Montegrappa
con la collaborazione delle ACLI della Valsusa

pendi a chi rimane infortunato e in almeno un caso il licenziamento.

Questo è il trattamento da padrone della ferriera ottocentesco che i dirigenti della Ferrero riservavano ai propri lavoratori. Si può ben immaginare dunque **quale fosse l'attenzione per i territori confinanti con la fabbrica e per chi vi abitava.**

Già nel 1973 la preoccupazione dei cittadini di Borgone, Bruzolo, San Didero, Villar Focchiardo e San Giorio cresce e si iniziano a formare i primi comitati spontanei che chiedono di prendere provvedimenti **per i fumi che impestano l'aria della bassa valle.** Vengono raccolte oltre 1300 firme e, come raccontato nel documento di ambientevalsusa che abbiamo citato sopra, *"l'attività di protesta spontanea [...] riesce a coinvolgere i cittadini e i Sindaci degli altri paesi in un'azione tenace che attraverso molte assemblee pubbliche porta prima alla sottoscrizione di un esposto alla Magistratura e, successivamente, all'adozione da parte della Cravetto di Bruzolo (poi Ferrero ed oggi Beltrame) e delle Ferriere Alpine di Borgone (oggi smantellate), dei primi depuratori per il filtraggio a secco dei fumi. Solo molto più tardi, e dopo ripetute azioni di denuncia da parte delle amministrazioni locali, ma anche di privati cittadini, verranno installati dei depuratori più efficienti anche se il loro uso, specialmente nelle ore notturne, apparirà molto frammentario (per poter abbattere gli elevati costi di manutenzione e per migliorare il rendimento degli impianti)."*

Ma è a fine anni '90, inizio 2000, complice la crescente sensibilità ambientale, che balza all'onore delle cronache il problema delle emissioni dell'acciaieria. Nel 1994 **diciassette sindaci della bassa valle** denunciano in un esposto l'aumento dell'inquinamento dovuto ai fumi della Ferrero. L'azienda in tutta risposta assicura che è stato costruito un impianto che dovrebbe abbattere del 95% gli inquinanti. I cittadini e gli amministratori locali non rilevano questi presunti miglioramenti delle condizioni dell'aria e continuano esasperati la battaglia **per capire cosa stanno respirando**. Devono passare altri dieci anni prima che le istituzioni prendano sul serio il problema posto dagli abitanti e finalmente a fine 2003 interviene l'Arpa. Nel frattempo la Ferrero è stata acquistata dal Gruppo Beltrame.

L'intervento dell'Arpa conferma i timori che da oltre trent'anni agitavano gli abitanti della bassa valle. **C'è diossina nelle polveri dell'acciaieria,** le analisi sono ancora parziali ma i risultati già disegnano un quadro inquietante. L'Arpa fa cinque prelievi e rileva che la quantità di simil diossina (Pcb dioxine like) è di venti volte superiore ai valori di riferimento di allora. Si squarcia dunque il velo di ipocrisie che per molto tempo aveva circondato l'acciaieria e tra fughe di notizie, reticenze ed accuse incrociate ormai le istituzioni **devono dimostrare di star facendo qualcosa.**

Luna Nuova riporta il 24 settembre 2004: *"Alla fine la Valle di Susa si scopre inquinata anche da diossi-*

PRESIDIO DI SAN DIDERO: LA CURA È NELLA TERRA

In questo momento pandemico, dove con i continui tagli alla sanità degli ultimi anni ci si ritrova un sistema sanitario senza strumenti, sembra ancora più assurdo continuare a sprecare miliardi di euro per la costruzione del Tav.
Secondo il progetto di TELT, nell'area di San Didero dove sorge il vecchio autoporto, mai entrato in attività e oggi ridotto a dei ruderi, verrà costruito un nuovo autoporto che sostituirà quello attuale di Susa. Lo spostamento è motivato dalla necessità di voler costruire su quell'area una faraonica quanto inutile stazione "internazionale", nonché di adibirla ad area di servizio e stazionamento treni: inoltre vorrebbero farla diventare anche il deposito temporaneo dello smarrino estratto a Chiomonte, con ulteriori conseguenze per la salute degli abitanti La gestione di questa seconda ondata pandemica mostra bene cosa viene considerato "importante", e quindi da proteggere, e cosa sacrificabile, in nome della lotta alla crisi sanitaria. Salute, malattia, benessere dipendono dall'ambiente e dalle condizioni in cui ognuno vive.
– Il degrado delle terre ex-autoporto di San Didero non è dovuto all'abbandono, ma a quarant'anni di "cultura industriale". Coloro che ne hanno avuto possesso finora non hanno diritto a continuare ad averle in affido, tanto meno a peggiorarne lo stato.
– La cementificazione è per sempre. Chi ha inquinato, sversato, sepolto rifiuti o non ha fatto nulla per impedirlo, non si pulisca la faccia con promesse di bonifica. Il loro interesse sono i soldi e la cementificazione permanente e irreversibile di un altro pezzo di Valle.
– Gli industriali seguono i loro interessi. Non vogliono nuove infrastrutture per dare "lavoro alla gente", ma il contrario: vogliono collegamenti veloci per delocalizzare, chiudere e licenziare. Non dobbiamo ringraziarli di nulla.
– I cantieri per l'alta velocità vengono prima occupati con la forza e poi legittimati con le procedure di esproprio. La legge è il vestito buono del prepotente, è arroganza legalizzata. Nessun diritto per chi abusa della terra.
– Il Covid-19 è causato da un virus, ma la pandemia dal sistema sociale in cui viviamo. Rispettare le misure di protezione dal virus è necessario per proteggere noi stessi e soprattutto le categorie più vulnerabili, ma le cause della pandemia si combattono sul piano sociale e storico. Dobbiamo affrontare il modo in cui l'uomo vive sulla terra, l'industrialismo, l'urbanizzazione, la globalizzazione.
Hanno appena assegnato il primo appalto per l'inizio dei lavori che partiranno a San Didero. Di una gara di quasi 50 milioni di euro, 5 milioni verranno destinati unicamente alla costruzione di una recinzione a "difesa" dei terreni interessati dai lavori che trasformerà l'area in un nuovo fortino di TELT. Da contratto, i lavori per la presa di possesso dei terreni dovrebbero cominciare entro il 31 dicembre 2020, pena la perdita dei finanziamenti europei.
Per questo da oggi saremo presenti qui, con un presidio fisso, a occupare i terreni che dovrebbero venire recintati.
Se dovranno venire su queste terre per la presa di possesso, ci troveranno qui.

na. Come era previsto, lo studio dell'Arpa nato dalle ricerche sull'inquinamento delle acciaierie Beltrame di San Didero-Bruzolo ha dimostrato che la valle è contaminata. Tutta contaminata: in 43 punti su 45 esaminati, da Avigliana a Susa. Gravemente contaminata, nei terreni, da Pcb, i policlorobifenili (una famiglia di composti in parte simili alle diossine), e in due punti contaminata anche di diossine". I terreni dell'intera bassa e media valle sono dunque ricchi di contaminanti con naturalmente una maggiore concentrazione nei pressi della Beltrame e nelle zone dove il vento trascina i fumi.

Il 24 febbraio nel frattempo la Provincia di Torino annuncia una diffida nei confronti della Beltrame per l'adeguamento degli impianti e l'eliminazione delle emissioni. Ma è datato 6 luglio 2005, a più di un anno di distanza, questo articolo di La Stampa, che riportiamo in calce, dove si dice che secondo i rilevamenti le emissioni di diossina e Pcb non si sarebbero affatto fermate rispetto all'anno precedente ma anzi sarebbero aumentate rispettivamente del **70%** per la prima e del **424%** per il secondo: secondo Claudio Cancelli, docente del Politecnico, la Beltrame avrebbe incrementato la produzione. L'articolo segnala un altro dato importante e cioè il fatto che nel Comune di San Didero è stato riscontrato una **mortalità superiore al livello nazionale** per quanto riguarda i tumori allo stomaco e alla laringe.

Dopo un'ordinanza comunale che impone la chiusura dell'azienda il 20 agosto 2005 finalmente partono i lavori di adeguamento e viene installato un dispositivo per l'abbattimento delle polveri. Il 2005 è anche l'anno in cui si inizia a parlare della **bonifica dei terreni**, più volte richiamata da politici e istituzioni,

ma mai avvenuta realmente. Ancora fino al 2011 però i valori rilevati per quanto riguardava diossine e pcb in particolare risultavano fuori norma, nonostante i lavori di adeguamento.

Ma non finisce qui: sempre nel 2005 la Beltrame è lo scenario di un altro **incidente inquietante** che poteva avere esiti gravissimi. *"Era il lontano 28 ottobre 2005 quando l'allarme nella ditta ex-Beltrame suonava e si scopriva l'incidente radioattivo, una sorgente di cesio 137 veniva fusa accidentalmente. Un camion in uscita veniva fermato e trovate su esso polveri residue dell'attività di fusione dei rottami ferrosi, la ditta così scopriva radioattività nell'impianto fumi, il forno fusorio veniva bloccato".*

L'acciaieria Beltrame di San Didero chiude definitivamente dieci anni dopo, tra alterne vicende, nel 2014 fiaccata definitivamente dalla crisi globale del 2009 e dalla ristrutturazione delle filiere che ne è conseguita. Al tavolo delle trattative con i sindacati si sedette (non si sa a quale titolo) anche **Mario Virano**, allora presidente dell'Osservatorio sul Tav Torino-Lione, provando a vendere aria fritta come di consueto. Di seguito il commento di Nicoletta del 2013 a quell'avvenimento:

"Tavolo in Regione sulla Beltrame, presente tra gli altri Virano. I dirigenti della Beltrame ribadiscono che, per rispondere alle loro esigenze di produzione (affari), bastano lo stabilimento a Vicenza e quello nel nord della Francia, "dove l'energia elettrica costa meno", " a meno che intervengano aiuti economici", Di qui l'intervento di Virano e dei membri dell'osservatorio TAV e la previsione esplicita di utilizzare le compensazioni per il TAV ai fini di "studiare soluzioni" per la Beltrame di Bruzolo-San Didero. Lo stesso giochetto, la stessa azienda che fu utilizzata a fine anni ottanta nel tentativo di imporre il megaelettrodotto Grand Ile-Moncenisio-Piossasco.
L'ipotesi del megaelettrodotto (questa volta in cavidotto e relativi espropri di terreno) ritorna ora ai fini di alimentare cantieri e strutture TAV e parallelamente ricompare il problema dell'acciaieria. La Cravetto poi Ferrero ora Beltrame sfrutta, inquina, uccide e ricatta da almeno quarant'anni; e vuole continuare a farlo, utilizzando la guerra tra poveri e, infine, scappando coi soldi della cassa. In tutti questi anni di lotta abbiamo acquisito forza, generosità, capacità progettuale, chiarezza sul mondo e sul lavoro che vogliamo. Un futuro diverso è possibile anche per la Beltrame, purchè a decidere siano, insieme, i lavoratori e la popolazione e a pagare sia chi da sempre ha impunemente sfruttato e inquinato. Quanto ai lobbisti del TAV e agli sfruttatori vari, fingono di non capire che si avvicina la resa dei conti; ma le catene si spezzano e la sopportazione degli oppressi non è infinita"

Questi sono i terreni, privi di bonifica (lo ripetiamo), **che Telt oggi vuole movimentare in giro per la valle per la costruzione del nuovo autoporto.**

Ma di cosa si parla quando si nominano diossine e Pcb?

Le **diossine**, nel loro insieme sono molecole molto varie a cui appartengono composti cancerogeni. A esse vengono ascritti composti estremamente tossici per l'uomo e gli animali, arrivando a livelli di tossicità valutabili in ng/kg, **sono tra i più potenti veleni conosciuti.**
I **policlorobifenili**, noti spesso con la sigla **PCB**, sono una classe di composti organici la cui struttura è as-

similabile a quella del bifenile, sono inquinanti persistenti la cui tossicità è spesso accostata a quella della diossina.
Il PCB entra soprattutto nei sistemi acquosi, penetra nel corpo degli animali ed essendo liposolubile, passa e si accumula nei tessuti adiposi.

Due dei disastri più importanti riguardanti l'inquinamento da diossina nel nostro paese sono quello del **Seveso** e quello dell'**Ilva di Taranto**. Il primo è considerato tra gli **otto peggiori disastri ambientali** della storia, con conseguenze per la salute che si trascinano tutt'ora (consideriamo che in alcune aree della bassa valle durante le rilevazioni del 2004-2005 di cui abbiamo parlato prima si riscontrava una concentrazione di diossina pari a **Seveso B**, cioè alla zona meno inquinata di quelle interessate dall'incidente). Per quanto riguarda Taranto la situazione è addirittura peggiore, infatti secondo l'associazione PeaceLink il dato annuo delle emissioni di diossina, proiettato su 45 anni di funzionamento dell'impianto di agglomerazione, fornirebbe un ammontare di oltre 7 chili e mezzo di diossine, ossia tre volte il quantitativo fuoriuscito da Seveso, con problematiche sanitarie connesse all'esposizione cronica. Oltre a questi dati sulle emissioni, hanno fatto molto discutere le analisi fatte sugli alimenti locali, che in alcuni casi hanno fatto registrare livelli di diossine al di sopra dei valori di legge, come nel caso del formaggio fatto analizzare da PeaceLink, o del latte e dell'acqua di pozzo fatti analizzare dal dipartimento di Prevenzione dell'Asl di Taranto.

Per quanto riguarda la contaminazione da PCB invece il caso studio è quello della **Caffaro di Brescia**: l'azienda produsse Pcb indiscriminatamente fino agli anni '80 con emissioni fino a 5000 volte oltre i limiti fissati dalla legge.

Ovviamente stiamo parlando di disastri su una scala diversa da quello che riguarda San Didero e i comuni adiacenti. Ma questi inquinanti, come ampiamente dimostrato, **sono molto persistenti.** Per porre rimedio alle contaminazioni del Seveso e di Brescia sono state utilizzate differenti strategie più o meno efficaci, dalla bonifica alla costituzione di siti di interesse nazionale, in ogni caso con un costante monitoraggio, ma nessuno sembra si è mai sognato **di movimentare i terreni** o costruire in quelle zone, men che meno un'opera faraonica come un'autoporto.

Pensate sia tutto? Quando si parla di veleni e infrastrutture dannose, quando si parla di ricatto salute - lavoro in Val di Susa se ne parla con cognizione, figlia di queste tristi esperienze.

Infatti la zona del bosco di San Didero viene nominata più volte in relazione al **ritrovamento di rifiuti tossici** seppelliti illegalmente.

In particolare questi ultimi due sono riferiti all'inchiesta che ha certificato, tra le altre cose, che la 'ndrina di San Mauro Marchesato ha svolto importanti lavori nel cantiere per il tunnel geognostico del TAV in Val Susa.

Alla luce di queste considerazioni ci permettiamo una nota di attualità: pochi giorni fa un redivivo Virano si è lanciato in uno dei suoi sproloqui da arrampicatore sui vetri professionista associando il Tav Torino-Lione al **Green Deal**. E' patetico vedere uscire dalla sua bocca discorsetti in difesa dell'ambiente, dalla stessa bocca che ha promesso le compensazioni del TAV **all'industria che per anni ha inquinato e avvelenato la Val di Susa** per qualche oncia di consenso in più nei confronti di un progetto antistorico fermamente rifiutato dal territorio. Come può parlare di ambiente e cambiamento climatico un sistema delle grandi opere che sarebbe disposto a mettere a rischio la salute di chi abita i territori **rimestando letteralmente nel torbido?**

NUOVO AUTOPORTO: LA VOCE DEGLI ABITANTI

Abbiamo intervistato una cittadina di San Didero sul progetto che dovrebbe abbattersi sul territorio del comune e sui suoi effetti nefasti.

QUALI SONO LE PRINCIPALI PREOCCUPAZIONI DEGLI ABITANTI RISPETTO AL PROGETTO DELL'AUTOPORTO?

Non tutti gli abitanti di San Didero si sentono toccati da questo progetto. In questi ultimi anni San Didero ha visto un movimento migratorio altalenante.

Molte persone scelgono o hanno scelto San Didero per la tranquillità, per uscire dalla città, perchè è un paese tranquillo, ma non ha molto da offrire. Quindi non hanno un attaccamento al territorio come chi invece e' nato e vissuto qui o in paesi della valle;

Molti residenti che si erano iscritti al comitato No Tav di San Didero, non si vedono più, non rispondono alle mail informative che ricevono, le leggeranno sicuramente, non avranno cambiato idea sul progetto, ma non si hanno più i confronti dei primi anni.

Forse sono rassegnati alla fatidica frase "...tanto la faranno".

Molti resilienti, sono passati a miglior vita, i ragazzi ... purtroppo i ragazzi a san didero non si vedono, ci sono, pero' non vivono il paese, quelli che hanno la fortuna di lavorare sono via tutto il giorno e rientrano tardi alla sera. Non avendo bar, esercizi pubblici, non hanno neanche l'opportunita' di incontrarsi, escono dal paese o almeno uscivano perche' da febbraio sono sorte le restrizioni e hanno peggiorato la situazione. altri vivono attaccati ad un computer e vivono vite virtuali.

I nativi di San Didero, gli anziani invece sono seriamente preoccupati, perche' conoscono bene la storia dei terreni di san didero, del loro inquinamento, hanno vissuto la costruzione dell'ex autoporto, hanno monitorato i fumi dell'acciaieria, hanno per anni scattato foto ed inviato alla procura della repubblica, sono attenti e pronti a difendere il proprio comune, ma dopo tanti anni si e' stanchi di ripetere che a San Didero si vuole vivere e non sopravvivere.

Si e' stanchi di respirare le polveri sottili che si innalzano vuoi dai capannoni o dai terreni che hanno visto la mano dell'uomo sotterrare veleni. Parte di quei terreni sono stati bonificati, ma chi lo sa in altre parti cosa c'è.

Questo è il timore del cittadino sandiderese, che si torni a vedere il sollevarsi di polveri, il respirarle nuovamente, il via vai di mezzi pesanti che transitano sulla statale, compromettendone la viabilita' urbana.

QUAL'E' STATO L'ATTEGGIAMENTO DI TELT NEI CONFRONTI DEGLI AMMINISTRATORI DEI COMUNI INTERESSATI?

Telt è un'entità astratta sotto un certo punto di vista, non si vede ma si sente. Non ha mai tenuto conto degli amministratori locali. Telt non dialoga, impone! Lo ha sempre fatto. fa finta di prendersi cura del verde, della natura, ma intanto violenta i nostri territori. Sulle testate giornalistiche compaiono come i migliori ambientalisti, ma intanto hanno devastato la Val Clarea. Chiedono degli appuntamenti agli amministratori locali, ma il giorno e l'orario lo impongono loro. A loro dire sono sempre disposti al confronto, ma quando ti presenti perche' proprietario o usufruttuario di terreni, non ti permettono di varcare i cancelli. Questo e' l'atteggiamento di telt: arrogante e prepotente – voglio, posso e comando!

UNO DEI GRANDI TEMI E' QUELLO DEI CAMION IN ENTRATA ED USCITA DALL'AUTOPORTO, CE LO PUOI SPIEGARE?

Questo è uno dei tanti problemi che si pone il sandiderese. Il movimento dei mezzi pesanti in entrata e in uscita dall'autoporto va pesantemente ad impattare la viabilità sulla strada statale, n. 25. Una statale molto battuta dai molti veicoli che transitano da Avigliana a Susa e viceversa (e oltre). In mezzo a questa statale dovrebbe nascere una rotonda che porta appunto all'ingresso dell'autoporto. Ciò comporta un cantiere notevole, compromette seriamente questa arteria e obbligherà sicuramente i residenti di Borgone, San Didero, Bruzolo e Bussoleno di oltrepassare il fiume per portarsi sulla statale n. 24 con aumento di km di percorrenza e disagio per i pendolari, studenti, lavoratori, agricoltori, ecc....

Con un aumento di rischio di incidenti stradali, causa cantiere.

Senza contare il disagio invernale che si verrebbe a creare. Si perchè non è che il cantiere si apre e chiude in pochi mesi, sappiamo come vanno queste cose, sempre che non ci siano fallimenti di mezzo come successo con il sottopasso pedonale ferroviario adiacente all'acciaieria Beltrame afv, costruito anni fa.

In quei due parcheggi a lato della ss.n.25 fanno la sosta i mezzi pesanti quando viene chiusa l'autostrada e diventa un supporto al parcheggio dell'autoporto di Susa in caso di forti nevicate.

Non dimentichiamo che questo cantiere andrà a compromettere il parcheggio attualmente utilizzato come punto informativo e dove trovano spazio alcuni agricoltori per la vendita dei loro prodotti (frutta, verdura, miele, formaggio, ecc..) punto vendita importante per un comune che non ha un negozio. Questo e' un problema che non tocca Telt!

COME MAI SECONDO TE, TELT HA SCELTO PROPRIO QUESTO TERRITORIO PER IL NUOVO AUTOPORTO

Questo bisognerebbe chiederlo al signor telt, ma posso immaginare che essendo già un territorio compromesso, degradato e molto ampio e non da ultimo già oggetto di analoga struttura nel passato è stato abbastanza semplice ragionare in quella direzione (poi quella struttura del passato è rimasta un'opera completata e lasciata alla merce' dei vandali, soldi spesi e buttati).

Inoltre questi terreni sono paralleli sia all'autostrada che alle due statali, è una zona poco urbanizzata e presenta terreni incolti e con fitta vegetazione.
Tutto questo penso che abbia agevolato la scelta di questo luogo.

Comunque non ha senso chiudere un autoporto efficiente come quello di susa per rilocalizzarlo qui a san didero quando a pochi km c'è quello di Orbassano.

ALTRO CHE AUTOPORTO: TELT VUOLE COSTRUIRE UNA CASERMA

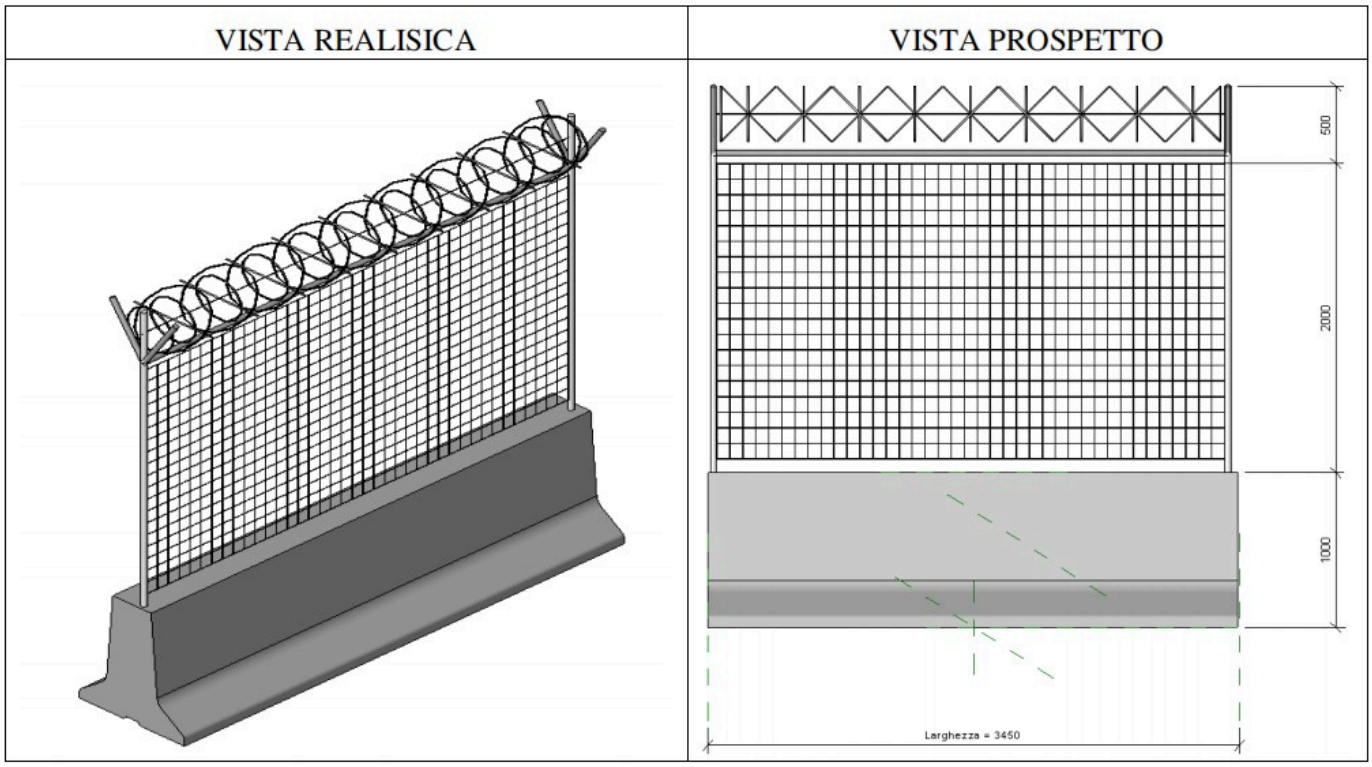


Figura 1: Recinzione perimetrale esterna

Negli scorsi giorni sono stati pubblicati gli appalti per quanto riguarda il comparto di sicurezza di una delle opere accessorie alla Torino-Lione che Telt dovrebbe portare a termine prima di iniziare lo scavo del tunnel di base. Questi appalti riguardano lo spostamento dell'autoporto da Susa a San Didero, un paese della bassa valle. La piana di San Didero su cui dovrebbe sorgere il nuovo autoporto è un territorio molto sensibile in quanto vi sussiste un bosco, unico polmone verde della pianura in bassa valle, e il terreno è ricco di pcb e altri inquinanti pericolosi. Dunque una volta smossa la terra questi inquinanti verrebbero liberati nell'aria portando ad un **aumento significativo delle malattie respiratorie,** che in tempo di pandemia sappiamo bene cosa significherebbe. Suona simile a quanto sta succedendo a Salbertrand? Ma su questo ci torneremo più ampiamente in futuro.
Ciò che colpisce ulteriormente di questi appalti è la cifra prevista per la security del cantiere. Stiamo parlando di 5 156 953.00 €. Avete capito bene, **cinque milioni centocinquantasei mila novecentocinquantatre euro.** Per capirci il risparmio per le casse dello stato per quanto riguarda il taglio dei parlamentari appena sancito dal referendum sarebbe di 53 milioni: in sostanza per la sicurezza del cantiere di San Didero se ne spenderebbero almeno un decimo. Per fare un altro paragone d'attualità in media la costruzione di un edificio scolastico costerebbe intorno ai due milioni di €.
In cosa consisterebbero questi lavori? Nella recinzione perimetrale della zona del cantiere con tanto di concertina militare e impianto di videosorveglianza, opere di supporto alle forze dell'ordine, dispositivi di illuminazione e idranti. Un fortino a tutti gli effetti in piena bassa valle. Ma per difendere il cantiere da cosa vengono spesi tutti questi soldi? Un'invasione aliena? Un'apocalisse zombie?

Telt lo scrive a suo modo nelle prime righe della relazione: "Tutto questo si rende necessario in quanto l'area sul quale sorgerà il nuovo Autoporto di San Didero si trova in una zona fortemente soggetta a rappresaglie da parte di gruppo politici ostili (NO TAV)." In sostanza per Telt i "gruppi politici ostili" sarebbero i cittadini della bassa valle che non vogliono morire di tumore. Un gergo militaresco che ripercorre tutta la relazione e che dimostra in sostanza come i promotori dell'opera intendano portare avanti i lavori: a suon di manganello e lacrimogeni.

Di fronte alla **crisi epocale** che stiamo vivendo spendere 5 milioni di euro per difendere un cantiere nocivo dai cittadini è una vergogna oltre ogni senso del pudore. I lavori dovrebbero cominciare entro il 31 dicembre 2020, ma se pensano di spaventare il movimento con queste cifre si sbagliano di grosso, alla moda nostra, con il cuore e la determinazione **gliela faremo trovare lunga.**

Coronavirus, disoccupazione, povertà

IL TAV PORTA DEVASTAZIONE, INQUINAMENTO E RISCHI PER LA SALUTE

USIAMO LE RISORSE PER POTENZIARE LA SANITÀ, LA SCUOLA, LA LOTTA AI CAMBIAMENTI CLIMATICI E GARANTIRE UNA VITA DIGNITOSA PER TUTTI/E