



L'autostrada del Frejus in costruzione. A fianco: i conici a Condove; sopra: i viadotti di Chiomonte; al centro: pilastri a Oulx



la Grande Opera

*Il movimento
contro
l'autostrada
era composto
da pochi attivisti,
ma era
l'embrione
di una protesta
poi sfociata
nel No Tav*

Autofrejus, l'opposizione mai nata

Dopo il tunnel venne l'A32: la sinistra era contraria ma poi cambiò idea

di MASSIMILIANO BORGIA

L'APRIMA grande opera, che ha lacerato territorio e tessuto sociale della valle, è stata l'autostrada. L'A32 è oggi anche una grande opportunità per l'alta valle scistosa e per le zone industriali della bassa valle; grazie all'autostrada sono cresciuti i comuni più vicini a Torino, che hanno attirato nuovi residenti grazie al collegamento; grazie all'autostrada e al traforo la Francia è a portata di mano. Ma è innegabile che l'autostrada abbia lasciato un impatto ambientale fortissimo, sia come presenza stessa della lunga striscia d'asfalto che come inquinamento da scarichi di Tir.

Negli anni in cui si decideva su traforo del Frejus e su quella che sarebbe diventata l'A32 le preoccupazioni erano le stesse che si sentono oggi a proposito della Torino-Lione e sullo scontro "autostrada Sì e autostrada No" si consumò la prima lacerazione nell'opinione pubblica valdusina.

I primi ad opporsi al traforo del Frejus e a quello che pareva da subito la logica conseguenza, cioè al collegamento autostradale, furono i comunisti e, in misura minore, i socialisti.

Nel 1975 il parlamento aveva approvato proprio una norma (l'articolo 18 bis della legge 492) che prevedeva il blocco della realizzazione di nuove autostrade. «Quei soldi - dicevano le sinistre - vanno destinati alla crescita sociale del Paese costruendo nuovi alloggi popolari, nuovi ospedali e nuove scuole». Allora il traforo del Frejus era già partito ma per l'autostrada c'era solo il progetto del tratto dalla tangenziale ad Avigliana. Nel 1982 viene approvata una nuova legge che sblocca le autostrade.

Ricordava il senatore comunista Tullio Benedetti a proposito della contrarietà del partito alla costruzione del Frejus e dell'autostrada: «I comunisti - dice in un'intervista a Luna Nuova del 1985 - non erano contrari allo sviluppo del

Paese. Ma se la Dc accoglieva le richieste delle lobby industriali e dei costruttori che chiedevano solo nuove autostrade (le prime realizzate a Torino sono per volontà della Fiat, To-Sv, e Olivetti, To-Ivrea), il Pci dava la priorità all'ammodernamento della rete ferroviaria, compreso il raddoppio della linea Torino-Modane, all'ammodernamento del sistema portuale ligure e alla realizzazione di nuove centrali elettriche per diminuire la nostra dipendenza energetica dall'estero».

Il Frejus viene terminato nel 1979 e viene aperto al traffico nel 1980. Dal 1980 in poi inizia il tormento in casa comunista e socialista, con forti divisioni nella sinistra valdusina. Il Pci, in valle ha una corrente degli scettici, una dei decisamente contrari ma ha anche una corrente dei fautori dell'autostrada, quella che guarda con interesse alla svolta verso il mercato e magari ad un accordo di governo con il Psi di Craxi. Contrari sono anche i sindacati valdusini

che vedono nell'autostrada risorse sottratte ai piani per la reindustrializzazione.

Ma la vera opposizione la fanno solo le nascenti associazioni ambientaliste. Il gruppo della nuova sinistra che si trova intorno al periodico "Dialogo in valle" è quello più attivo contro la nuova opera. Insieme al gruppo di Dialogo in valle (che annoverava già Alberto Perino, Claudio Giorno, Chiara Sasso, lo scomparso don Viglione, Claudio Cavallone), c'era Pro Natura (Mario Cavargna), la Lega per l'Ambiente dell'Arco (futuro Legambiente), e i primi Verdi.

Intanto i tir iniziano a riversarsi in valle. Come previsto, una volta aperto il Frejus senza autostrada i valdusini avrebbero vissuto forse il decennio più duro della loro storia recente. Incidenti spettacolari e tragici, inquinamento con i muri delle case anneriti, la prigione delle code. Tra le varie proposte alternative all'autostrada circola già quella degli ambientalisti che prevede il trasporto dei Tir su carri

ferroviari speciali, come annunciava di voler fare l'Austria per i transiti al Brennero. Ma il progetto, per un po' accarezzato anche dalle istituzioni, viene accantonato.

C'è anche il tema dei costi, delle risorse sprecate e messe sulle spalle delle future generazioni. Ma nel frattempo la posizione del Pci cambia. Di fronte alla morsa del traffico i comunisti chiedono in Regione e in Provincia che si arrivi il più presto possibile all'autostrada, come da sempre vuole Giuseppe Botta, presidente democristiano della Commissione lavori pubblici della Camera. Lo stesso senatore Lorenzo Gianotti presenta una proposta di legge perché l'arteria sia realizzata.

In dieci anni, dal 1985 al 1995, i soldi arrivano col contagocce, sempre per mezzo dell'interessamento di Botta, che cerca di utilizzare tutti gli strumenti legislativi possibili, comprese le leggi speciali per i Mondiali di calcio e per le celebrazioni Colombiane.

L'opposizione all'autostrada

non ha mai avuto grandi mobilitazioni pubbliche, mai cortei e nemmeno molte serate informative. Ma è rimasta come il primo embrione di una generazione che poi con l'opposizione all'elettrodotto del Moncenisio e oggi con l'opposizione al Tav, ha fornito i "quadri dirigenti" ai movimenti che difendono la valle dalle grandi opere.

A progetto ormai definito al gruppo ambientalista valdusino non rimane che chiedere che almeno sparisce il viadotto previsto vicino al forte di Exilles nascondendo il tracciato nella galleria Cels (ma c'era chi sosteneva che il forte si dovesse vedere come promozione della valle), e soprattutto che non venisse attraversata la periferia di Bussoleno, ottenendo la costruzione della galleria di Prapuntin. Alla fine autostrada e tunnel costeranno in tutto 2500 miliardi di lire. E non tutti i Comuni, andati in ordine sparso alla trattativa per le compensazioni spicciole, riceveranno quanto richiesto.