

Intervista a Mario Cavargna¹

Quando incontri il movimento no tav?

Mah... potrei quasi dire che sono il «no tav numero zero», perché tutte le battaglie ambientali che sono state fatte in Val Susa negli ultimi quarant'anni, le ho iniziate io. Anche questa l'avevo intravista, ma purtroppo in Italia non c'erano dati, così a luglio del 1990 li ho chiesti agli amici francesi coi quali avevo fatto la battaglia contro l'elettrodotto internazionale, perché sapevo che in Francia erano più informati e che era uscito un opuscolo del Consiglio generale della Savoia. Grazie a loro ho avuto progressivamente la prima documentazione sull'Alta Velocità Torino-Lione e del materiale informativo per sapere qualcosa di più su una linea di questo tipo. Comunque, prima che partisse una qualche opposizione, c'è voluto quasi un anno: nel 1991 la presentazione di questa idea sui giornali era già vivace ed anche tra noi ne parlavamo e cercavamo di saperne di più, ma all'inizio questa battaglia non trovava convinti consensi. Perché era contro un treno e, se non si ha l'idea che si tratta di un treno particolarmente impattante, la prima cosa che veniva da pensare era: «Se è un treno, è una bella cosa». Soprattutto in un momento in cui i pensieri e le energie erano tutti impegnati nella lotta contro l'autostrada e, proprio per questo, a dicembre del 1991, avevamo fatto l'assemblea costitutiva di un comitato tecnico chiamato *Habitat* (cui però avevamo incominciato a pensare già dall'inizio dell'anno). Ancora prima di strutturarsi in *Habitat*, questo gruppo si chiamava *Coordinamento delle associazioni ambientaliste* e dal 1987 lavorava molto contro il progetto autostradale che aveva avuto un forte impulso in vista dei mondiali del '90. Di fatto, il vero momento di partenza dell'opposizione contro la Torino-Lione, a parte un paio di telegrammi che avevo fatto io come *Pro Natura*, sin dal 15 luglio 1990, è stato in occasione della sua presentazione ufficiale, a Susa, a villa San Pietro nel maggio del 1992. Tra l'altro, strano che, per presentare la nuova linea, avessero scelto di essere ospitati da un club privato come i «Lions». In quell'occasione il gruppo di *Habitat* fece un opuscolo informativo dettagliato e lo distribuì all'ingresso. Poi abbiamo fatto un manifesto e la prima conferenza: quello è stato l'inizio dell'opposizione organizzata. Dal 1992 in poi abbiamo cominciato ad occuparci seriamente anche del Tav, a mano a mano che le intenzioni dei promotori si facevano più chiare. Ci riunivamo a Condove, nello stesso posto in cui ci si riunisce adesso. Il gruppo dell'autostrada era di una dozzina di persone, il gruppo del treno, largamente coincidente con il primo: quando eravamo pochi, eravamo cinque o sei, quando eravamo tanti, dodici o tredici. Abbiamo iniziato a riunirci con frequenza, ricordo che una delle persone più meritorie è stata Franco Ruo Roch di Sant'Ambrogio, che aveva le chiavi: lui c'era sempre e quando è in gioco d'essere tra cinque e dieci persone è importante che ci sia qualcuno che c'è sempre, altrimenti temi di andare là e di trovare nessuno. Verso il 1996, il numero era un po' aumentato, a quindici-venti persone, s'incominciava a parlarne un po' in giro, a fare degli articoli, delle serate ed era stata preparata una simulazione del rumore del treno ad Alta Velocità. Questa era stata una bella idea realizzata soprattutto grazie a Claudio Cancelli: faceva impressione, durante la serata, far sentire il rumore assordante del treno ad Alta Velocità, se, com'era stato detto, dovevamo attenderci che passasse in mezzo alla valle. Poi abbiamo avuto un momento di crisi perché nel 1997 ci sono stati i falsi attentati. Per essere precisi, gli attentati erano veri, ma erano falsi quelli che li facevano. Io ho sempre ritenuto che fossero legati ai Servizi segreti ed ho anche fatto denuncia in proposito: la consegnai a Susa e poi andai a parlarne con il giudice Laudi, che seguiva le indagini. Avevo guardato bene tutte le scritte lasciate sul posto e, a mio giudizio, chi mette insieme simboli neofascisti con quelli delle Brigate Rosse è qualcuno che bazzica nel giro dei Servizi; perché o si è di una parte o dell'altra. Comunque, quei fatti ci hanno messo un po' in crisi perché i più giovani sono stati abbastanza perseguitati dai controlli e alcuni di loro non osavano più venire alle riunioni. I frequentatori fissi sono tornati a essere tra i cinque e i dieci. La mobilitazione è progressivamente ripresa soprattutto dal 1999 quando, con l'incidente del Bianco, si è tornati a parlare del problema del traffico in Val di Susa. Si cominciava a saperne qualcosa di più del Tav e quando si sa un po' di più, si riesce anche a informare la gente: perché il problema all'inizio era che, per fare informazione alternativa, potevamo solo leggere le interviste dei promotori per

¹ Intervista realizzata il 20 marzo 2012 a casa dell'intervistato, a Bussoleno. 66 anni. Presidente di *Pro Natura Piemonte*, militante del movimento no tav fin dagli albori. Autore di *150 nuove ragioni contro la Torino-Lione. Brevi considerazioni tecniche sul progetto per l'occasione dei 150 anni dell'Unità d'Italia e dei 20 anni del movimento No Tav* (<http://www.pro-natura.it/torino/pdf/150ragionitav2011.pdf>).

cercare di capire che cosa stavano facendo. Il movimento si è formato progressivamente. All'inizio, ci è stata di sostegno la posizione di cautela verso il progetto da parte del presidente della Comunità montana della Bassa Val Susa Frigeri, e quando questa carica, nel 2000, è passata a Ferrentino, esisteva già un movimento adulto, come si è visto in occasione della manifestazione a Torino per la firma del trattato italo-francese nel gennaio 2001. Ma la capacità di mobilitazione era iniziata nel 1996, quando fu fatta la prima manifestazione a Sant'Ambrogio, mi sembra il 2 di marzo.

Possiamo quindi dire che quella è stata la prima manifestazione?

Sì. In quel momento avevamo come emblema quello degli *Indiani di Valle*: avevamo mandato centinaia di cartoline alla Rai per protestare contro la mancata informazione e sul dritto della cartolina avevamo messo un indiano in punta a una montagna, simile a quella della Sacra, che mandava segnali di fumo. Avevamo fatto anche un libricino con le ragioni del no tav, era simpatico, disegnato a fumetti, ma il testo, che avevo curato io, era una sintesi seria. La manifestazione del '96 era stata grossa: c'erano 3500 persone ed eravamo tutti stupiti di tale partecipazione. Erano venuti tutti gli amministratori e Mauro Galliano aveva montato una tenda indiana come simbolo della nostra situazione. Una manifestazione così non ce la saremmo mai immaginata. Dopo di essa, il movimento ha messo delle radici tra la gente della valle e verso il 2000 si facevano delle serate informative che erano piene, più o meno come adesso. C'era però una differenza: allora c'era un gruppo, di centocinquanta-duecento persone, che partecipava sempre e assicurava il successo. Facevamo assemblee in tutti i paesi della bassa valle, poi abbiamo iniziato ad andare oltre Caprie, con qualche puntata sino a Pianezza: con un certo timore, perché, a valle di Caprie non ci conoscevano e ci sembrava già un'avventura. Riempivamo la sala di noi e ci dicevamo: «è andata bene perché c'era anche qualcuno del posto». Perché all'inizio, le persone del comune dove facevamo la serata, non erano tante: magari su duecento-duecentocinquanta persone presenti nella sala erano solo una cinquantina, però funzionava, perché quelli del posto, se fossero stati solo loro cinquanta, si sarebbero sentiti isolati e spauriti, invece vedendo che c'erano tante persone, prendevano coraggio; può far sorridere, ma è stato così, ed ha funzionato. Con la marcia a Torino del 2001 si può davvero parlare di un movimento fatto e finito in tutte le sue componenti. Tra queste, sin dall'inizio era presente quella dell'estrema sinistra, rappresentata da Nicoletta Dosio e Silvano Gai, perché se questa battaglia contro il Tav è riuscita a partire, forse ancor più che per l'esperienza negativa dell'autostrada, è stato per quella della battaglia contro l'elettrodotto, che è stata il nostro vero banco di prova. La battaglia contro l'autostrada era stata una battaglia di dieci-dodici persone, che sono state tali dall'inizio alla fine, invece quella dell'elettrodotto, proprio grazie a Nicoletta e Silvano, è diventata presto una battaglia popolare, per cui loro hanno promosso una campagna di firme, che è stata determinante per legittimarci. Queste radici sono state importanti, perché il gruppo che si ritrovava a Condove ragionava soprattutto sui problemi tecnici, cercava di trovare i documenti, di vedere cosa dicevano i giornali e di avere altre informazioni, però poi l'appoggio necessario nei momenti in cui c'era da far qualcosa, e che veniva da Silvano e Nicoletta, era indispensabile.

La battaglia dell'elettrodotto è poi stata vinta?

Sì. Ed è stata una battaglia importante, perché era uno dei dieci progetti prioritari nel campo dell'energia dell'Unione europea, dagli elettrodotti agli oleodotti. I promotori avevano dato a questa linea una grande importanza strategica per le forniture elettriche in Italia, mentre noi dicevamo che non serviva, che era già più che sufficiente la produzione che c'era e che era solo un modo con cui l'Enel, che aveva già partecipazioni nucleari in Francia, cercava di dare una mano all'Ente elettrico francese nel momento in cui questo aveva lanciato un grandissimo programma per raddoppiare addirittura il numero delle sue centrali nucleari. La nostra opposizione, come mi hanno poi detto gli amici francesi con cui abbiamo fatto questa battaglia, portò a un dibattito nazionale sull'energia che in Francia non era mai stato fatto prima. E questo dibattito, radunando attorno a sé anche uomini politici importanti come il governatore della Savoia, è servito alla fine a cancellare il programma dell'Edf, che mirava a costruire tantissime altre centrali nucleari, soltanto per vendere energia all'Italia, alla Germania e agli altri paesi europei, non perché fossero in deficit di produzione, ma per diventare il produttore di energia elettrica di questa zona europea e varare un proprio piano di «grandi opere». Nonostante

che il progetto sia stato cancellato l'Italia non ha poi avuto i blackout con cui i giornali spaventavano l'opinione pubblica, perché di energia ce n'era e ce n'è, ed era tutto soltanto una speculazione economica. Noi dicevamo anche che non bisognava neanche saturare il mercato italiano per lasciar posto anche alle energie alternative: altrimenti non ci sarebbe più stato spazio per loro. E così è stato. Tornando al nostro movimento, si trattava di un gruppo apertissimo, che aveva come unico obiettivo quello di riuscire a capire quello che stava succedendo ed eventualmente fare qualche iniziativa. E quindi, tutti quelli che venivano andavano bene: c'è stata della gente che ci ha frequentato e che è stata una colonna, ma poi è sparita, perché succede anche questo, per motivi della vita, età o altro. In sostanza, un gruppo sempre molto aperto, che non aveva nessuna connotazione.

Arrivando all'oggi, questo movimento, possiamo dire, è sempre cresciuto, ma poi ovviamente queste crescite non si danno mai in maniera totalmente lineare. Se tu dovessi riconoscere dei passaggi importanti, dei salti nella crescita del movimento, quali momenti individuaresti?

Man mano che si sapeva di più, che arrivavano i primi progetti, la gente si è fatta coinvolgere, perché di solito la maggioranza delle persone, sta un po' a vedere, prima dice: «Ma sì... sarà pas parei».² E stava un po' sul prudente. Poi però, quando sono arrivati per davvero i progetti è stata un'altra cosa. Senz'altro un momento importante è stato nel 2002-2003, quando sono stati presentati i primi. Nel 2002 c'era solo un gruppo tecnico, con i due professori del Politecnico di Torino Claudio Cancelli e Gianfranco Chiocchia. Nel 2003 eravamo già in tanti e si è potuto cominciare a verificare dove volevano fare i cantieri e far passare la linea. Claudio Giorno aveva fatto un foglio lunghissimo con una carta topografica di tutta la linea, in cui erano segnate le case che sarebbero state interessate. Lo chiamavamo «il lenzuolo» e da quando abbiamo cominciato a portare in giro questo genere di documentazione alle assemblee, ha cominciato a venire più gente, soprattutto quella del Comune in cui facevamo la serata, anche quelli «tiepidi». Questo è stato un momento di grossa crescita, perché da altre parti non venivano notizie precise, mentre alle nostre serate la gente poteva raccogliere informazioni e cominciare a pensarci un po' e a parlarne con altre persone. Perché i promotori dicevano: «Si deve fare la linea perché il traffico sta saturando la linea ferroviaria» e questo faceva riflettere chi conosceva la situazione reale. Quando mi chiedono come mai la Val di Susa è così determinata, io dico che lo è anche perché la nostra è una valle in cui si vive sui trasporti da sempre. Quasi tutti hanno un parente, più o meno lontano, che lavora in ferrovia, quindi se andavano a raccontare che la ferrovia si stava saturando, chi lo sentiva, diceva: «Ma questi sono matti». Anche perché poi, di ferroviere in ferroviere, ognuno s'informava per conto suo. Alla gente bisogna dare il tempo di ragionare da sé. Non bisogna dire «senti questo e impara», ma «le cose stanno così, se avete delle cose da chiedere, chiedete, poi a casa pensateci». La gente va a casa, ci pensa da sé e quando si convince da sola e si fa un'idea personale, non cambia più idea. Quello del 2003 è stato un momento di crescita: noi avevamo fatto tantissimo prima, con le simulazioni del rumore, perché si cercava di fare delle cose che richiamassero la gente. Se si fanno delle riunioni e si fa sapere che si spiegherà la documentazione aggiornata e si mostrerà la planimetria che fa vedere dove passerà la linea, ne verranno ancora di più. È da lì che è nata la marcia tra Borgone e Bussoleno dell'1 giugno 2003, che è stata la prima grande marcia, con sicuramente più di 15.000 persone. Tant'è che l'anno dopo non se n'è fatta nessuna, perché avevamo paura che venisse meno gente e ci dicessero che il movimento stava scendendo. Possiamo dire che dal 2003 in poi il movimento è sempre stato veramente forte, con partecipazioni alle marce in crescendo, compatibilmente con il tempo (penso al gennaio 2010, quando c'erano tre gradi sotto zero e abbiamo riempito lo stesso le strade tra Bussoleno e Susa). Quando nel 2003 sono arrivati i progetti preliminari, la Comunità Montana se n'era fatta dare una copia e l'aveva messa a disposizione per fotocopiare tutto quel che c'era da far vedere, quindi in tutti i paesi in cui andavamo potevamo dare delle planimetrie e delle informazioni estremamente precise.

Quanto ha contato questo ruolo dei tecnici, il fatto che il movimento no tav abbia saputo costruire al suo interno un suo sapere specifico, da usare?

È una sponda indispensabile, non per le persone convinte, ma per gli incerti. Perché quando c'è un progetto,

2 Piemontese: «Ma sì, non sarà mica così».

bisogna pensare che chi viene a presentarlo – siano i giornali, o magari il proponente che organizza una riunione con i sindaci – arriva presentandosi come esperto o ingegnere, con l'avvallo delle massime autorità, per cui, anche se dice stupidaggini, chi ascolta ha un po' timore di esporsi. Magari uno pensa che stiano dicendo delle cazzate, però poi, parlando con altri non osa sbilanciarsi: «*Mi pensu c'a disu cazzate, però cui li a' sun prufesur, ingenie, sun persune impurtante...*»³. Per noi è stato fondamentale avere uno come Claudio Cancelli, professore del Politecnico, titolato, bravo e che sapeva parlare bene. Così la gente che andava a informarsi e vedeva che c'era qualcosa che non andava, poteva poi dire a proprio sostegno: «*È lon ca dis Cancelli, el prufesur del Politecnico!*»⁴. In pratica da solo non avrebbe osato dire che era una stupidaggine, perché aveva paura che gli si rispondesse: «sei tu che non capisci niente, cosa ne vuoi sapere?». Potendo dire che «è una stupidaggine, perché lo ha detto anche il professor Cancelli», trovava la forza di sostenere quel che sentiva, anche se era controcorrente. Io penso che bisogna sempre dare alle battaglie uno sponsor «tecnico», perché non si può buttare tutta sull'analisi politica, altrimenti ci sono sempre quelli che per partito preso non ascoltano. Io penso che il convincimento politico lavori bene quando ha avuto la strada aperta da un convincimento tecnico. Quando uno dice: «Quel progetto è inutile e lo abbiamo dimostrato». E poi: «È assurdo che si spendano tutti questi soldi quando ci mancano i servizi», nessuno ti può contestare la seconda opinione, perché tu hai già dimostrato che quella cosa lì non serve. E quindi alla tua affermazione, giustissima: «ci mancano i servizi», non ci sarà il solito benpensante che risponde che però anche se inutile l'opera «porta lavoro, porta investimenti, ci unisce all'Europa». Dovendo fare una battaglia come questa, dico sempre: «Cercate qualcuno che vi faccia da *testimonial* tecnico, perché vi dà l'immagine di imparzialità, che è indispensabile per farsi ascoltare appena si va al di fuori del cerchio delle proprie conoscenze». Perché il problema è che quelli che vengono a presentare un progetto sono persone schieratissime, economicamente o politicamente, che però fanno atto di mostrarsi imparziali, perché se venissero mostrandosi per quello che sono, cioè dei consulenti e dei progettisti vicini alle grandi imprese, la gente prenderebbe con le molle quanto dicono. Invece, si presentano come se arrivassero dal cielo a fare una grazia e, con questo, in tanti casi hanno suggestionato gli ascoltatori, soprattutto chi amministra. È per questo che ci vuole un *testimonial* tecnico, che riporti le cose alla pari. Noi abbiamo avuto la fortuna di avere Cancelli, Chiocchia e Marina Clerico, poi tutti gli altri che si sono aggiunti in seguito. Bisogna contrastare l'immagine di chi propone il progetto, giocare con essi su un piano di parità, non accettare lo sbilanciamento come viene imposto, altrimenti si è spacciati.

È interessante notare come questo sapere specifico, tecnico – che uno come Cancelli aveva per professione e formazione – si sia in qualche modo dispiegato a cascata tra la gente, tanto che oggi è diffuso dentro il movimento.

Ma è cresciuto dentro la gente. Non è che Cancelli, altri o io stesso, gli abbiamo dato chissà che. La gente è molto solida in queste convinzioni perché se le è maturate. Però ha avuto la sponda per dire: «Queste sono le mie convinzioni; sono perfettamente convinto che la ferrovia non va saturandosi e ha grandi potenzialità», citando in suo appoggio dei tecnici perlomeno altrettanto autorevoli di quelli che accompagnavano il progetto. Magari lo sapeva perché in ferrovia ci lavorava, però, senza la sponda dei nostri tecnici, gli era difficile dirlo, perché quei professori del comitato promotore dichiaravano sui grandi quotidiani che nel 1997 la linea si sarebbe saturata. Ma questa cosa qui è maturata *nella gente*: noi portavamo la nostra documentazione, le cose che venivano fuori e dicevamo: «questi sono i progetti». Ma non cercavamo di forzare più di tanto le persone presenti. A fine serata la gente se ne andava dalla sala e quasi sempre non faceva neanche domande, però poi ne parlava con l'amico o con il compagno di lavoro. È nata così questa forza. Non c'è stato un indottrinamento, c'è stato un formarsi dell'opinione. Cancelli e quelli come lui sono stati l'ombrello sotto cui è nata una convinzione popolare diffusa. L'ombrello è servito per liberare dalla soggezione di quanto affermano la televisione e i grandi quotidiani, e tanto è bastato, perché non è che la gente vive nel mondo della luna! Sente, vede, parla, andando e tornando dal lavoro con il treno o incontrandosi per strada, e tutto questo è una fucina di idee e di scambi di opinioni.

3 Piemontese: «Io penso che dicano cazzate, però quelli sono professori, ingegneri, sono persone importanti».

4 Piemontese: «È quello che dice il professor Cancelli, il professore del Politecnico!».

Questa cosa è interessante, l'ho sentita dire tante volte dalla gente che fa parte del movimento: quanto è stato importante in questa valle il ruolo economico, produttivo, ma anche sociale e, credo, politico dei ferrovieri? Perché è sempre stata, tra l'altro, una categoria che neanche il fascismo, fondamentalmente, è mai riuscita a convincere.

Infatti, qui durante la guerra è successa una cosa straordinaria. Dopo un contrattacco nazi-fascista a Bussoleno, circa 200 ferrovieri lasciarono il deposito per rifugiarsi sulle montagne: roba da farsi fucilare per sabotaggio, perché la linea era impegnata dai trasporti di truppe e materiale bellico! Tra i ferrovieri che avevano abbandonato il lavoro, molti dovevano rientrare perché avevano famiglia, così avviarono una trattativa con i tedeschi e riuscirono ad imporre le loro condizioni. I nazisti (perché c'era un vero presidio tedesco) dovettero accettare un'amnistia perché non riuscivano a mandare avanti la stazione. È sempre stato un movimento molto forte, molto motivato, istruito e politicizzato. A Bussoleno nel 1907 si è formata la prima sede del movimento socialista della Val di Susa. La Val di Susa è una valle operaia in cui le notizie arrivavano e si discutevano: una valle che ha avuto sempre un grande dibattito su tutto quanto succedeva, libera nelle sue opinioni.

Era interessante questo discorso che facevi sulla ferrovia come «luogo di vita», dove ci si muoveva per andare a lavorare, grazie alla quale si viveva. Quanto è contata questa cultura della ferrovia nell'opposizione al Tav?

Bussoleno viveva sulla ferrovia, oltre ai macchinisti e ai manovratori c'erano i fuochisti e l'officina manutenzione. Ci lavoravano più di cinquecento ferrovieri, quindi erano più di cinquecento famiglie e, già di per sé, era una grossa realtà industriale. Come luogo di lavoro la ferrovia è più sul territorio, è più *sociale*. In fabbrica non puoi fare altrettanto: forse un po' quando arrivi, ma quando sei dentro, sei al tuo posto e non ti muovi. Il ferroviere spesso si sposta, i macchinisti e i controllori viaggiano, è una fabbrica aperta, quindi ha enorme potenzialità di scambi. Poi, per un altro verso, c'era l'uso del treno per andare a lavorare o studiare a Torino. Ed anche questo era un posto dove la gente si scambiava informazioni. Questa ora di viaggio era un momento in cui saltava la barriera creata dal diverso luogo di abitazione e di lavoro. Normalmente il tuo spazio di comunicazione è con quelli che lavorano o che vivono vicino a te e basta. Sul treno, come cambi scompartimento, trovi altre persone con cui non avresti avuto altrimenti occasione di parlare e le notizie si scambiano e si approfondiscono. Si affinano anche perché, mentre parli con uno fuori del tuo giro, può capitare che ti faccia una domanda che ti mette in difficoltà, allora tu ti informi e la volta dopo puoi ribattere, ma nel frattempo il tuo bagaglio di conoscenze è diventato più solido. Il treno è una piazza viaggiante dove tutti si trovano: una *piazza laica viaggiante* dove la gente, purtroppo, ci vive anche due ore al giorno.

Che ruolo ha avuto un certo cattolicesimo di base, che mi sembra abbia qui una sua storia?

Senz'altro è stata importante anche la presenza di un cattolicesimo progressista che si è fatto sentire e che ancora adesso è in prima fila come presenza. Io, pur essendo cattolico, non sono certo quello che si mette a far digiuni. Però non posso negare che anche questo ci ha dato grosse sponde, perché, alla fine, tutti ci confrontiamo con una platea di opinione pubblica che è sempre lì, un po' attenta, un po' incerta. E allora, quando dall'arcivescovo di Torino ci arrivavano degli anatemi, ci è servito molto avere tra di noi anche questa componente cattolica che ci «copriva le spalle». Come quando arrivavano delle pressioni dai sindacati ci serviva la testimonianza e l'esperienza di Nicoletta Dosio. Chi più conosce chi in quel momento ci aggredisce, gli può far fronte autorevolmente; questo permette al movimento di essere più solido e alle persone incerte di non sentirsi troppo spaesate.

C'è poi il discorso sulla Resistenza, che viene sempre evocato, forse anche come un riferimento mitico. Che peso ha avuto secondo te?

La Resistenza è stato un periodo così importante nella storia della valle che non puoi non farci riferimento. All'inizio abbiamo dovuto tenere i termini un po' sotto controllo, perché qualcuno poteva forzare i significati,

per cui abbiamo preferito parlare di «valori ideali della Resistenza». Quei valori che sono una scuola di comportamento e di pensiero che ti insegna a porti sempre la domanda se quello che ti chiedono di fare è una cosa giusta. Come scuola di pensiero sì, senz'altro ha avuto un grosso peso. Poi senz'altro lo ha avuto la testimonianza dei vecchi partigiani, anche quella è stata di peso, perché ti senti appoggiato da persone che hanno un'autorevolezza morale. Prima parlavo di *testimonial tecnico* ma ci vuole anche un *testimonial morale*, una persona che sia moralmente stimata. In questo caso, parliamo di persone che hanno fatto la Resistenza con onore, gente conosciuta da tutti. E se uno di questi ti dice che ti appoggia, questo aumenta la tua fiducia a presentarti pubblicamente.

Passiamo più a cose dell'oggi. Secondo te come mai in questo momento è diventato così centrale il movimento no tav, come mai ha questo successo di consenso, di simpatia, anche oltre questi confini e oltre il suo contesto originario?

Ma perché è tanto tempo che siamo sulla breccia, penso. Soprattutto dal 2005 in poi, perché abbiamo dato così tanto fastidio che hanno cominciato a parlarne perfino nella cronaca nazionale. E anche se sono stati alle direttive di chi imponeva di dirne male, ad un certo punto, attraverso internet e i contatti personali, chi è più vicino a noi come formazione e ideali ha avuto lo spunto per ampliare la sua informazione senza più credere a quello che dicevano televisione e giornali. Mi ricordo quando, venti anni fa, sentivamo dire che quelli del Brennero erano molto decisi e commentavamo: «Ah, che bravi quelli del Brennero» e ne traevamo spunto per andare avanti anche noi. Adesso il no tav è diventato importante perché siamo i più duraturi e i più radicati sul territorio. È comprensibile che guardino a noi tante realtà oppresse da progetti di grandi opere inutili, perché è più facile per loro andare avanti sapendo che c'è una che fa un po' da traino. Questo fa pensare: «se quelli lì sono riusciti a tirare avanti da venti anni, allora ci proviamo anche noi», e dà speranza. Noi siamo davvero diventati la speranza di tanti che hanno tante battaglie dignitosissime e che soffrono di quella che, in queste cose, è la malattia più grave: perdere la fiducia. Quelli che dicono: «ma tanto non serve, ma tanto non contate niente, se vogliono la fanno lo stesso», sono gli alfieri di quella che si autodefinisce maggioranza silenziosa e che, se parla, parla sempre in favore dalla parte dove stanno i soldi. Quando hai di fronte gente di questo tipo è importante poter dire: «non è vero, contro la Torino-Lione c'è gente che è più di venti anni che li tiene fermi e non è ancora detto che la facciano. Allora ci proviamo anche noi: anche se siamo ancora quattro gatti. Ci mettiamo a fare come quelli del no tav raccogliamo la documentazione, studiamo i progetti, e proviamo a sensibilizzare la gente». Più che insegnare, siamo un esempio.

Secondo te, oggi, la gente che fa parte del movimento – a diverso grado, chi dedicandoci di più, chi di meno – difende solo il no tav, il discorso di non volere questo treno o oggi difende anche qualcos'altro grazie al fatto di partecipare a questo movimento?

Difende qualcos'altro! Fosse soltanto difenderci dal treno, quando ti dicono: «faremo compensazioni», oppure: «diminuiremo l'Ici» (e poi magari dopo due anni te la ripristinano), le persone normali, quelle che hanno due gambe e guardano la televisione dopo cena, magari si farebbero un po' convincere e comincerebbero a dire: «allora proviamo a parlare e a trovare una soluzione». Ma il fatto forte è che in Val di Susa non vogliamo trovare nessuna soluzione, cioè siamo convinti che non vada fatto né qui né altrove. È una cosa che i nostri avversari non riescono neppure a capire. È una cosa troppo forte, una cosa esplosiva, sentire gente che dice: «No, noi abbiamo ragionato su questa cosa e ce ne siamo fatta una convinzione, non vogliamo parlare di compensazioni e non ci basta neppure che voi non ce la facciate qui, perché è una cosa da non fare, né qui né altrove». Questa è una battaglia che va sicuramente al di là del treno, perché altrimenti sì, la voce comune comincerebbe a dire: «quanto ci danno?». Noi abbiamo già fatto l'esperienza delle compensazioni con l'autostrada. Proprio ieri, mettendo a posto le carte, facevo il conto che l'autostrada, secondo i dati ufficiali, ha dato 76 miliardi di lire di allora per il biennio '93-94. Sono una cifra grossa, eppure non hanno lasciato traccia nella memoria.

Un metro per ragionare su questo è chiedersi: la gente oggi, con questo movimento, l'impegno e tutto quello che c'è intorno, vive meglio di prima?

Diciamo che è servito a socializzare: ed è una battuta che si sente dire da una decina di anni. Da quando ci dicevamo l'un l'altro: «guarda quanta gente!» e sentivamo di avere allargato quel giro di persone che normalmente sono gli amici, i compagni di scuola o di lavoro o quelli con cui si viaggia in treno. Certamente è aumentato esponenzialmente il numero di persone che si sono incontrate, che hanno scoperto di avere delle cose in comune e che hanno convissuto dei momenti intensi o bellissimi. Dico momenti bellissimi perché le manifestazioni sono state anche momenti in cui c'era la musica, espressività e il piacere di sentirsi uniti. Senz'altro, con la lotta contro il Tav, la valle è diversa. Qualche volta ho sentito dire ironicamente: «Ah, se non ci fosse stato il Tav, avremmo dovuto inventarlo per conoscerci tutti!». Perché adesso ci conosciamo tutti e troviamo persone che conosciamo in tutti i paesi in cui andiamo. La gente è maturata, di dentro e di fuori: di dentro come convinzioni, al di fuori come comportamento sociale. Un piccolo segno di questo è che ci si saluta di più.