

GIAN BATTISTA VAI  
Dipartimento Scienze della Terra e geologiche ambientali,  
Università degli Studi di Bologna

# Localismi e bene comune. I paradossi di Scanzano Ionico e della Val di Susa

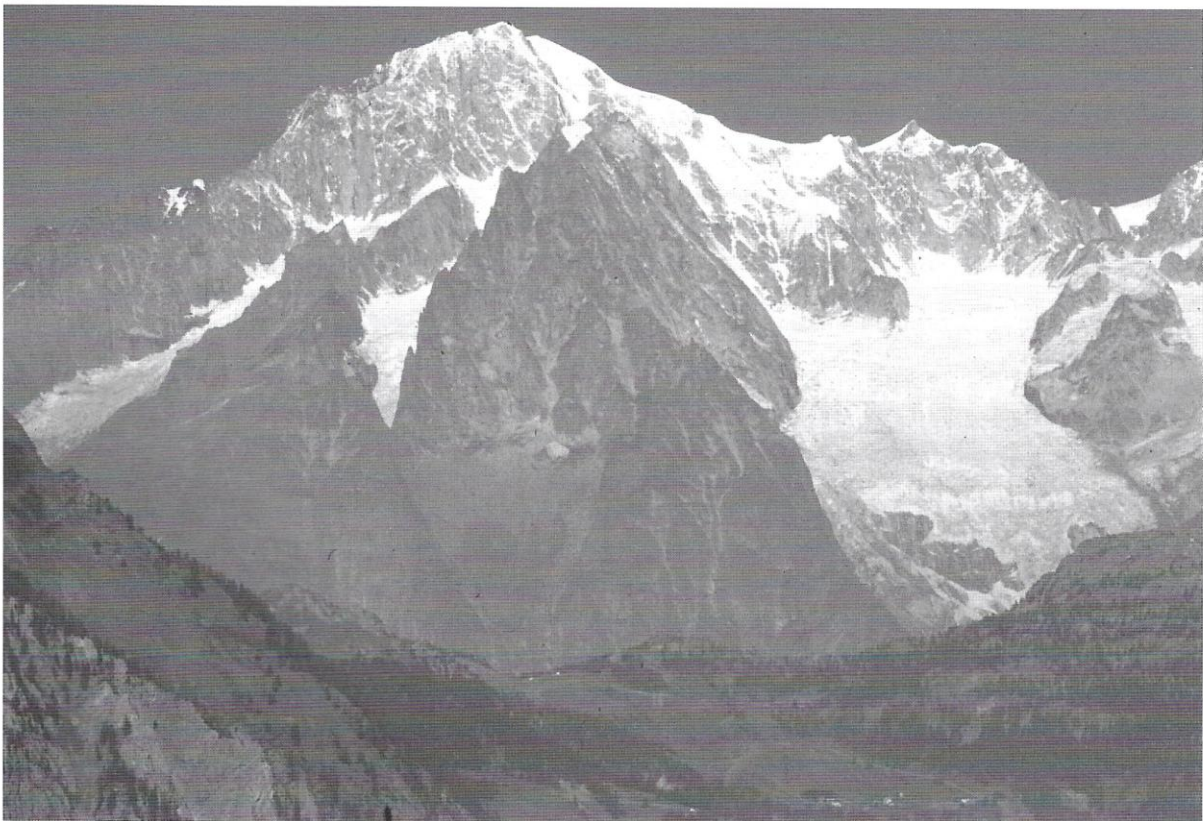
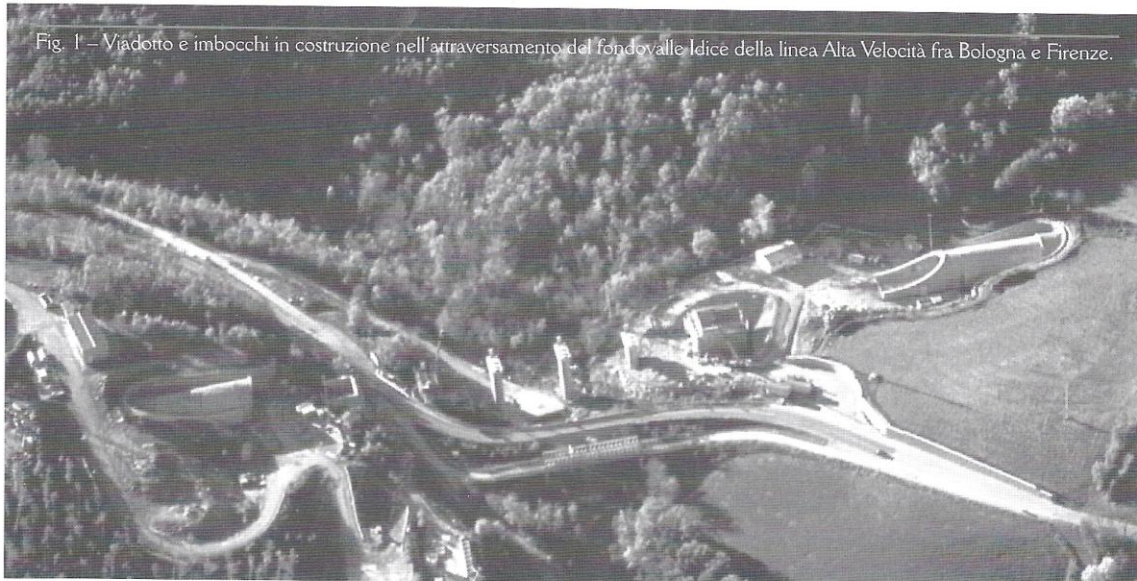


Fig. 1 - Viadotto e imbocchi in costruzione nell'attraversamento del fondovalle Idice della linea Alta Velocità fra Bologna e Firenze.



I casi mediatici di Scanzano Ionico, per le scorie radioattive, e della Val di Susa, per l'Alta Velocità ferroviaria (TAV), seppur diversi per l'oggetto del contendere, hanno molti aspetti in comune sul piano sociologico, politico, dell'uso del territorio, della dialettica fra scienza e natura, e del rapporto ragione e religione. Tecnicamente la geologia è la prima fra le scienze ad essere implicata. E, se non

ce ne fossero altre, questa è già una buona ragione per parlarne. Ma cominciamo dalle altre.

Il mondo occidentale è tale anche per aver elaborato precocemente una concezione filosofica del buon governo che ha privilegiato la democrazia rappresentativa piuttosto che la monocrazia, la teocrazia, l'aristocrazia, l'oligarchia, la tirannia, l'agoracrazia. Proprio quest'ultima, espressa dal-

Fig. 2 - La catena di granito radioattivo del Monte Bianco e Courmayeur ai suoi piedi.

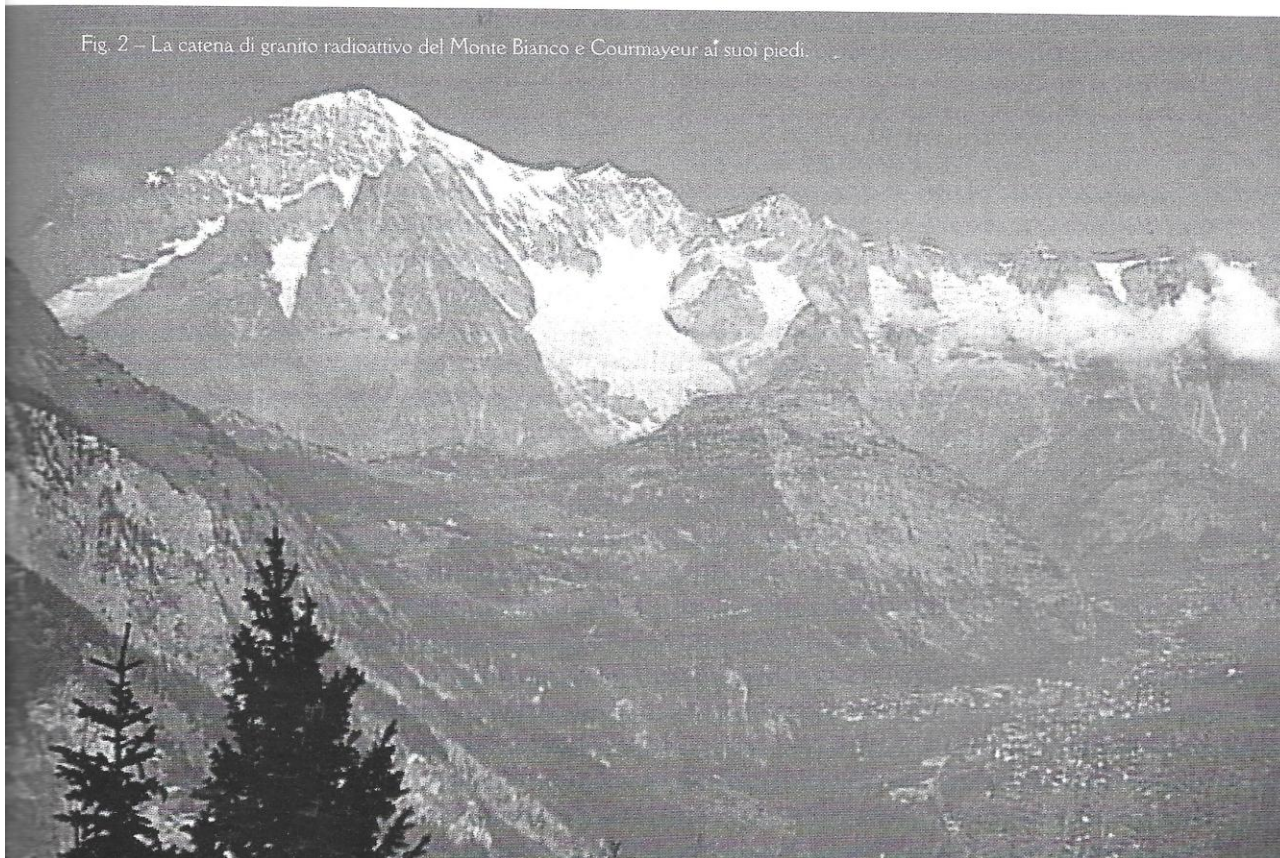
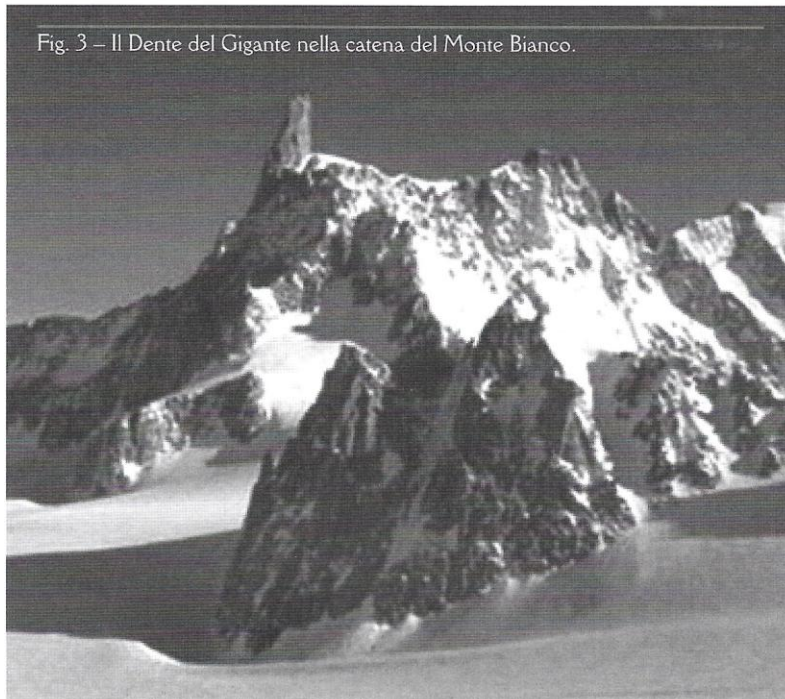


Fig. 3 – Il Dente del Gigante nella catena del Monte Bianco.



la piazza e dalla folla che la riempie non festante ma invasata, è la forma di governo più subdola e pericolosa per la democrazia, fino a condurla alla fine. Eppure la democrazia vince se genera consenso, e il consenso si manifesta con una folla che sia composta e articolata. Si dice *vox populi vox Dei*. Ma come tutti i proverbi, frutti del senso comune, anche questo vale solo a certe condizioni. La storia insegna che è più facile conquistare il consenso in Piazza Venezia che nell'intimo delle case di Roma. Ma è pur sempre un fatto che per decenni la maggioranza degli emiliani ha sostenuto prima Mussolini e poi Stalin. Sarebbe certamente assai più difficile anche solo sospettare di plagio o fanatismo il consenso espresso da milioni di persone accorse da ogni dove al funerale di Giovanni Paolo II il Grande.

Una delle somiglianze più preoccupanti dei casi Scanzano e Val di Susa sta proprio nella scelta di campo delle Chiese locali, schierate a guidare le manifestazioni della maggioranza delle popolazioni anche sotto forma di vere rivolte. E non tanto per cavalcare la tigre, ma per intima convinzione. È preoccupante questo atteggiamento perché contrasta chiaramente con il principio basilare del *bene comune*, che, insieme alla guida dello Spirito Santo per i credenti, ha mantenuto a galla la fragile navicella di Pietro per due millenni, caso unico nella storia.

Di Scanzano ho scritto recentemente altrove (Gian Battista Vai, *Scienza, natura e creato fra tecnocrazia e agoracrazia*, in *Un Ambiente per l'Uomo*, a cura di Fiorenzo Facchini, Bologna EDB, 2005, 181-

194). Della TAV in Val di Susa proviamo a parlarne senza far demagogia.

I termini fisici della questione sono l'attraversamento di una catena montuosa, le Alpi nel tratto confinante con la Francia. Questo attraversamento non è dissimile da quelli delle Alpi svizzere e austriache in corso di costruzione o di progettazione. E non è dissimile dall'attraversamento dell'Appennino fra Bologna e Firenze, appena completato per quanto riguarda le gallerie e pronto per l'inaugurazione fra un paio di anni. Tutti hanno in comune una caratteristica: duplicano a poca distanza un tracciato ferroviario misto (parte in superficie, parte in galleria) di circa un secolo fa. Evidentemente la scelta dell'ubicazione è dettata dalle condizioni di attraversamento più agevoli rispetto ad altri tracciati. Tutti hanno in comune una finalità: facilitare il trasporto veloce di merci e di passeggeri su rotaia e riciclare i percorsi più collaudati e naturali per i grandi collegamenti.

Per essere competitivi i nuovi collegamenti devono essere più veloci e più sicuri. I percorsi devono quindi essere rettilinei o con raggi di curvatura molto lunghi, Devono anche essere poco inclinati. Per evitare instabilità nelle gallerie e rischio sismico comune nelle catene montuose si privilegeranno i percorsi in gallerie non parietali e, comunque, a profondità maggiori di quelle perforate nei secoli precedenti. Queste esigenze, peraltro, aggravano i rischi in caso di incidente e di incendio. Vengono quindi aggiunti condotti di aerazione e cavità di disimpegno, e si stanno ormai generalizzando le gallerie a doppia canna (una per senso di marcia).

Per fare qualche esempio, il tratto appenninico Bologna-Firenze della TAV, progettato nei primi anni Novanta, ha una sola canna ed è costituito da ben sette gallerie. Queste gallerie coprono circa 60 km degli 82 km dell'intera tratta, con una sola vera soluzione di continuità là dove si attraversa la depressione del Mugello. La lunghezza del tratto in galleria fu aumentato di circa il 20%, nel passaggio dal progetto di massima a quello esecutivo, proprio per ragioni di sicurezza geologica e per minimizzare i costi di costruzione e manutenzione. È ovvio che l'allungamento delle gallerie per abbassamento della quota di scavo ha avuto benefici effetti di impatto sul paesaggio, riducendo a metà il numero degli attraversamenti di fondovalle a cielo aperto e delle relative opere edilizie (Fig. 1).

I timori principali nell'attraversamento appenninico vertevano (1) sulla *stabilità* degli imbocchi di galleria e delle spalle dei viadotti, e (2) sul rischio di incontrare *grosse venute d'acqua* durante gli scavi. Il primo timore era giustificato per la grande estensione di rocce incoerenti (sabbie poco cementate) e di argille che si sarebbero attraversate. A suo tempo, abbiamo suggerito di ridurre il primo rischio con la diminuzione delle venute a giorno del tracciato mediante abbassamento del livello di scavo. Il secondo timore ci era sembrato meno rilevante di quanto si era temuto, a patto che fosse stato approvato il tracciato originario. Purtroppo pressioni politiche centrali e locali hanno imposto uno spostamento del tracciato per circa 10 km verso W in aree più ricche di rocce carbonatiche che, con la loro fatturazione e carsismo hanno fatto di quello idrogeologico il maggiore problema costruttivo (di gravità, tutto sommato, modesta, in parte evitabile e ancora rimediabile). In corso di valutazione della congruità dei prezzi del contratto chiavi in mano e della qualità geomeccanica del progetto, abbiamo segnalato anche un terzo pericolo costruttivo, più subdolo e rischioso: le diffuse *venute o sacche di gas* (soprattutto idrocarburi) che si sarebbero incontrate soprattutto nel tratto emiliano. La segnalazione predittiva accurata dei tratti più pericolosi ha limitato gli scoppi di *grisou* a un solo caso, senza vittime, quando uno degli impianti di segnalazione non era stato predisposto a dovere.

Le previsioni catastrofiche di alcuni gruppi di ambientalisti toscani sullo stoccaggio di materiali di scavo, sull'inquinamento da polveri, detriti e rumore dei cantieri, sui danni e l'intasamento della rete stradale in montagna, si sono dimostrate praticamente infondate. Dei danni idrogeologici di superficie, associati anche a possibili scorrettezze di subappaltatori, che hanno prodotto anche un temporaneo sequestro di alcuni cantieri, ho già dato una motivazione (3.5 I percorsi nascosti. Il tracciato alta velocità Bologna-Firenze in valle di Ze-

ma, Idice e Sillaro, Gruppo di studi Savena, Setta, Sambro e geolab, pp. 325-342). Naturalmente, non sarà umanamente possibile che lo scavo di una galleria non alteri, almeno temporaneamente, il regime di qualche sorgente prossima al tracciato. Ma il danno andrà commisurato all'importanza economica e sociale dell'opera e troverà un adeguato indennizzo. I danni più diffusi e duraturi si sono verificati per alcune decine di edifici lesionati da cedimenti del terreno in prossimità degli imbocchi, soprattutto nella prima collina bolognese, naturalmente tutti soggetti a rimborso. Ovvio però che il disagio dei loro proprietari sia sempre difficilmente rimborsabile.

Paradossalmente, gli ambientalisti e i verdi bolognesi e romagnoli erano stati gli "attori" più silenziosi dei pochi dibattiti di comitati locali, che, più che contestare, intendevano lucrare benefici marginali dal progetto fortemente voluto dal Comune di Bologna e dalla Regione Emilia-Romagna, ben risolti nel far passare il tracciato attraverso San Ruffillo.

In sintesi, poca contestazione preventiva e nessuna significativa contestazione in corso d'opera si sono registrate nella TAV appenninica fra Bologna e Firenze (se si eccettuano alcuni gruppuscoli toscani e le relative denunce di tipo idrogeologico e di irregolarità nelle discariche).

Come spiegare allora una avversione così corale e totale alla TAV in Val di Susa progettata 10 anni dopo quella appenninica?

Anche qui, come in Appennino, il progetto di massima viene modificato nel passaggio a esecutivo. Si abbassa il livello di scavo, si allunga la galleria (che sarà a due canne proprio a seguito della normale dialettica fra le parti interessate). Si aumenta la rete dei cunicoli e dei condotti di controllo e di servizio, e quella dei sondaggi per arrivare alla definizione del progetto esecutivo. Sono concordi due opposti governi nazionali successivi e tutti i maggiori enti locali, oltre al cugino dirimpettaio

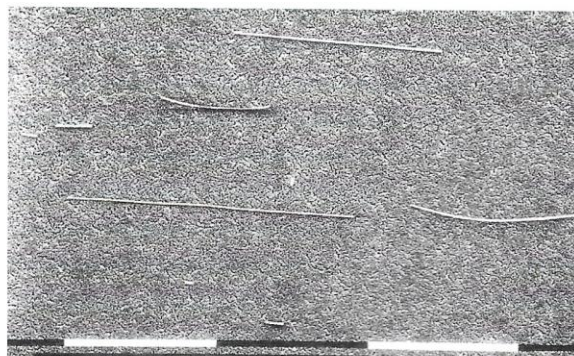


Fig. 4 – Fotografia al microscopio di fibre depositate su un filtro in nitrato di cellulosa (Foto tratta da "Amianto dall'allarmismo alla difesa", G.B. Vai (a cura di), Patron editore, Bologna, 2004).

francese. Solo i sindaci valsusini continuano a opporsi e sperano che la procedura si arresti a livello della Commissione Europea. Ma non tengono conto che i valligiani del versante francese sono a favore e che Francia meridionale, Spagna e Portogallo sono vincolati alla porta di Susa per ottenere gli investimenti e i benefici del corridoio 5 (da Lisbona all'Europa orientale attraverso Lione).

L'Italia contestatrice valsusina e non, invece, no, è forte e dura, e in questo momento può anche permettersi di fare a meno degli investimenti europei e dei traffici di una nuova via della seta. Naturalmente le motivazioni sono nobili: ne va della salute dei valsusini! Ma allora i valligiani bolognesi e toscani sono delle vittime sacrificali tutte inconsapevolmente votate alla morte per scoppio di *grisou*, e solo i sindaci della Valsusa difendono la salute dei loro cittadini? Possibile che solo i valsusini siano consci dei problemi e dei rischi per la loro salute, pur non avendone fatta esperienza, mentre i bolognesi, che l'esperienza l'hanno fatta, non hanno trovato motivi seri di protesta?

Evidentemente c'è qualcosa di arcano o di mistificatorio in questo paradosso senza senso. Qualcuno forse penserà che l'arcano stia nella radioattività e nell'amianto (o asbesto) della Val di Susa. Certo queste rocce non ci sono nell'Appennino Bolognese, dove invece c'è il gas, per certi aspetti assai più pericoloso. Ma rocce radioattive e asbestose sono comuni, a tratti, in *tutte* le Alpi e non solo in Val di Susa. Il granito del M. Bianco (Fig. 2 e 3), per esempio, ha una radioattività significativa, come ce l'hanno alcune rocce del M. Emilius, in cui nel lontano 1957 facevo il rilevamento di radioattività usando il contatore Geiger per conto del Comitato Nazionale delle Ricerche Nucleari. Nessuno comunque si è mai sognato di vietare l'accesso e l'insediamento in quelle valli e su quei monti radioattivi. Lo scavo e lo stoccaggio delle rocce che contengono quei minerali radioattivi non determina modifiche significative nel livello di radioattività naturale di quelle aree. L'amianto è senza dubbio pericoloso per la salute di chi lo respira. Ma lo scavo in galleria con le tecniche appropriate non è dissimile dalla bonifica di una massa equivalente di tetti in Eternit in una zona industriale o delle intercapedini degli edifici pubblici costruiti in tutta Europa fino agli anni '70. Se i rischi di scavo in rocce amiantifere non fossero normalmente affrontabili, non si potrebbero fare tunnel sotto il Brennero o sotto i Tauri, come si stanno comunemente facendo. Naturalmente, se si può evitare di scavare 10 km di gal-

leria in una roccia ricca di amianto con una modifica del tracciato, è doveroso farlo anche per motivi tecnici e economici. Ma lo scavo di per sé può essere reso innocuo, se l'investimento giustifica la spesa. D'altra parte, anche l'adeguamento del vecchio tracciato ferroviario di superficie (offerto in alternativa da alcuni contestatori) lascerebbe intatto il problema amianto. Anzi lo renderebbe ancor più grave, perché con lavori a cielo aperto è più difficoltoso contenere la dispersione delle fibre d'amianto nell'aria (Fig. 4). Per chi voglia sapere di più sui rischi, la decontaminazione e la difesa dal rilascio di fibre d'amianto proveniente da manufatti e rocce rimando a *Amianto: dall'allarmismo alla difesa*, a cura di Gian Battista Vai, Bologna Pàtron Editore, 1998, p. 85. Senza reti integrate di trasporti moderni e competitivi il declino del paese è certo. Gli investimenti per i trasporti non sono alternativi ma pregiudiziali a tutti gli altri. Se non si conviene su questo resta solo la china ripida del localismo deterioro, della demagogia, della disinformazione e dell'arretramento. Ci mancheranno allora anche stimoli e risorse per promuovere e tutelare il nostro patrimonio naturale e culturale, inclusi i valori dei mille borghi. Vi immaginate l'Italia senza le consolari romane, senza le ferrovie, senza l'autostrada del sole e le altre? Eppure sono state osteggiate ne più ne meno della TAV.

L'arcano nella contrapposizione paradossale fra bolognesi e valsusini (e che domani si riproporrà fra valsusini e altoatesini, e che si è già verificata fra emiliani e scanzanesi a riguardo delle scorie radioattive) sta fondamentalmente nella manipolazione della informazione. C'è una struttura misteriosa di controllo strumentale della informazione mediatica di massa che genera una reazione a catena di imboniti imbonitori (parroci, sindacalisti, sindaci, docenti, maestri, bottegai) tutti sinceramente in buona fede e convinti di fare il bene delle loro popolazioni. Queste, a loro volta, vengono suggestionate dalla criminalizzazione generica di alcune parole come nucleare, radioattivo, amianto, senza che di esse vengano chiaramente distinte tutte le accezioni fisiche, geologiche, tecniche e industriali sia nel tempo che nello spazio.

Prima di brandire la Croce, almeno i parroci dovrebbero chiedersi se sostengano le ragioni della verità o quelle delle bugie, e se non favoriscano l'egoismo di pochi anziché promuovere il *bene comune*. Con il loro aiuto, allora, si potrà chiedere anche ai sindaci di fare lo stesso.