volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Correva l'anno 1989: Alex Langer, le Alpi, le grandi opere

Autore: Claudio Giorno e Mauro Rubella

Correva l'anno 1989, ne stava finendo l'estate, quando, con un titolo provocatorio, *il manifesto* pubblicava un intervento destinato ad aprire una forte polemica, ma anche ad attirare l'attenzione su un territorio geograficamente al centro dell'Europa comunitaria e pure irrilevante politicamente parlando: le Alpi. "Per una volta viva l'Austria" era firmato dall'eurodeputato verde Alex Langer (anche se dubito che il titolo fosse da attribuire all'autore) e piombava, rafforzato da una intervista concessa a *La Stampa* di Torino, nel pieno della crisi diplomatica (e sociale) tra il governo austriaco, il nostro e la Commissione di Bruxelles per via dell'annunciato contingentamento di transito (e la minaccia di blocco) dei TIR attraverso il Brennero. Langer, mentre i camionisti mettevano i loro bisonti per traverso sulla carreggiata autostradale bivaccando attorno a falò improvvisati per intiepidire i primi freddi delle notti alpine, spiegava come la posizione di Vienna fosse non solo conseguente alla drastica riduzione dei permessi di transito in atto da tempo in Svizzera, ma anche perché bisognava finalmente porsi il problema della tutela del delicato ecosistema alpino, riserva non infinita di aria pulita e acqua potabile di tutto il vecchio continente (e non solo degli allora Stati membri confinanti con la catena alpina).

La polemica che ne scaturì generò un duro ma schietto dibattito ospitato dal quotidiano fondato dal gruppo dissidente espulso dal PCI dei Napolitano (favorevoli tanto alla sanguinosa repressione sovietica della rivolta ungherese quanto a una avvicendamento alla DC nel fare da sponda politica allo "sviluppismo" della Confindustria già allora a *trazione ANCE*, l'associazione di palazzinari e cementisti). Intervenne a favore dei *camionistioperai* e contro i *banchieriecopportunisti* un grande studioso di trasporti e società come Sergio Bologna, ma furono in molti a prendere coscienza, forse per la prima volta, che se l'ambiente non è riconducibile alla sinistra e tantomeno alla destra, il ritardo accumulato sulla sua tutela dai partiti tradizionali era di una gravità assoluta.

Ma l'eurodeputato, da poco eletto nell'assemblea di Strasburgo dopo l'esperienza di consigliere della Provincia autonoma di Bolzano, non era certo tipo da limitarsi alle denunce. Fin dalla sua militanza giovanile nella sinistra estrema ma pacifista, la "convivenza" era stata al centro del suo impegno, i ponti (culturali e interetnici) erano le uniche "grandi opere" cui si dichiarava favorevole tutto il giorno e tutti i giorni, e di muri non solo non dovevano esserne costruiti di nuovi, ma andavano abbattuti gli esistenti.

Lo stesso spirito, che oggi gli è universalmente riconosciuto, lo mise nel "costruire" un'iniziativa che doveva partire dalla presa di coscienza da parte degli italiani, prima che dei popoli confinanti, che l'arco alpino si chiama così proprio per l'appartenenza del suo versante sud, da est a ovest, al nostro paese, e solo di limitati segmenti (al di là dell'estensione) dalla Francia alla Slovenia, passando per Svizzera, Austria, Germania; e dalla paradossale ma conclamata maggior sensibilità della fragilità, e della importanza, del

patrimonio da difendere presente tra gli abitanti sui versanti dei paesi confinanti: prima dei camionisti l'*Autobrennero* era stata oggetto di blocco da parte degli ecologisti austriaci e tedeschi, gli ambientalisti elvetici di "Iniziativa da las Alps" si opponevano con tenacia al raddoppio del tunnel autostradale del Gottardo, il traforo del Monte Bianco e le sue strade di collegamento erano spesso teatro di blocchi spontanei degli abitanti di Espace Mont Blanc… Italia non pervenuta: in Val di Susa come lungo la Modena-Brennero e nelle Dolomiti venete che avrebbero dovuto essere sventrate per realizzare la Venezia-Monaco le associazioni ambientaliste coi loro attivisti erano lasciate sole (e più spesso osteggiate) dalla politica, dai sindaci, dai giornali "d'opinione" (saldamente in mani grondanti calcestruzzo) nell'opporsi al traforo e autostrada del Frejus, o del Mercantour, ma persino nelle coraggiose denunce contro la speculazione edilizia delle "vallate olimpiche" sempre più strettamente legata al lento ma inesorabile avanzare della presenza mafiosa anche in alta quota.

Furono questi motivi che indussero Langer a organizzare (e un primo nucleo di ambientalisti a partecipare) a Trento un seminario (oggi lo definiremmo "Stati Generali delle Alpi") dal titolo essenziale, "Traffico Transalpino", ma dal sottotitolo inequivocabile: "Una bomba per l'ambiente", convocato nella saletta consiglieri della Regione Autonoma e indirizzato a "rappresentanti e tecnici del movimento ecologista di tutte le regioni dell'arco alpino, Piemonte, Val d'Aosta, Lombardia, Veneto, Trentino AltoAdige/Sudtirol, Friuli V.G.". Il programma era molto ambizioso: «verrà confrontato ? si legge nella lettera di convocazione ? lo stato dei diversi transiti alpini nelle loro implicazioni economiche ed ecologiche, anche con riferimento alla ulteriore integrazione tra i paesi della CEE (1992/3) e con orientamento verso un necessario generale riassetto (e contenimento) del traffico merci e del rapporto autostrada/ferrovia (da rovesciare)». Affermazione che potrebbe far dire a un lettore superficiale o più probabilmente a uno in malafede che gli ecologisti erano favorevoli a qualcosa di cui all'epoca si sentiva solo sussurrare nei corridoi di qualche loggia massonica: i mega-tunnel ferroviari (naturalmente non da sostituire, ma da sommare a quelli autostradali). Non fosse che, con sorprendente intuizione per l'epoca, gli estensori dell'invito aggiungevano qualche paragrafo dopo: «pur tuttavia, di fronte al disastro delle ferrovie italiane […] rischiano di passare ipotesi non valutate in tutte le conseguenze. Un esempio in tal senso è rappresentato dalla proposte di *nuovi tunnel ferroviari*: in primo luogo quello del Brennero sul quale più di uno studioso ha espresso dubbi»! (E sì che il Brennero sta sulla direttrice nord sud su cui il traffico, sia pure a causa dei trasporti inutili, è ancora oggi in leggero aumento, mentre sulla direttrice est ovest è da 30anni in calo sia su ferro che su gomma, *ndr*).

La lettera era firmata da Sandro Boato e Alessandra Zendron: quest'ultima avrebbe poi "dato gambe" (come si dice in brutto ma efficace politichese) alla proposta di Langer (cui era subentrata in Consiglio Regionale) costituendo l'associazione "SOS Transit" che per anni è stato il riferimento di cittadini, politici, tecnici che volevano seriamente ragionare sulle conseguenze dell'eccesso di traffico (e di domanda "drogata" di infrastrutture) in quello che è un vero patrimonio della umanità (non a caso la Convenzione delle Alpi fu

impostata a Berchtesgaden proprio nel dicembre del 1989 e non a caso il “protocollo trasporti” fu ratificato dall’Italia con vergognoso ritardo)… Un patrimonio ? le Alpi ? continuamente sotto attacco mercenario e sconsiderato di chi fa politica a esclusivo (e miope) scopo di lucro. Un “fare politica” a favore dell’unica terra che abbiamo; cosa di cui la generazione dei giovanissimi non solo pare avere preso coscienza assai più dei loro fratelli maggiori, padri e nonni (noi), ma è stata sin qui capace di edificare una piccola grande fortezza attorno all’intransigenza e alla determinazione sorprendenti di una ragazzina che ha avuto il coraggio di denunciare i tanti re nudi che ci circondano (senza che nessuno li indicasse prima di lei alla pubblica disapprovazione).

Per questo la “rivendicazione” dell’intuizione di Langer nel trentesimo anno della convocazione degli *stati generali dei popoli e dei territori delle Alpi* (destinata a smascherare sul nascere ogni pretesa “ecocompatibilità” delle Grandi Opere) non vuole costituire un copyright sulle elaborazioni che in piena e legittima autonomia i nostri figli e nipoti stanno velocemente dandosi (consapevoli come nessuno di noi del perdurare di “furto di futuro” che un manipolo di faccendieri spaccia per soluzione di tutto il male sin qui da loro stessi seminato) ma solo una modesta testimonianza producibile (se lo si ritiene utile) a carico di chi oggi – dai banchi del governo mondiale, nazionale o locale ? cerca di “ruffianarli” mentre fa proprie le politiche di chi usa ancora le vecchie categorie economiche inserendo svogliatamente e irresponsabilmente nella categoria “investimenti” progetti che per le loro conseguenze devastanti sul cambiamento climatico andrebbero incasellati nella categoria “catastrofi” e – vista la malafede di chi li impone – considerati “crimini contro l’umanità”.