

Tav, lo spreco sarebbe fermarla

di Paolo Griseri

La lettera con cui il governo a guida grillina (almeno formalmente) ha dato il via libera alla Tav Torino-Lione, ha chiuso definitivamente il capitolo (mai riaperto in realtà) dell'opera pubblica più contestata d'Italia. Ora che anche Conte e Toninelli riconoscono che «costerebbe di più bloccarla che completarla», la discussione dovrebbe solo limitarsi a decidere come realizzare al meglio la nuova linea ferroviaria. In realtà eravamo in questa situazione già nel gennaio 2017 quando i due rami del Parlamento avevano approvato il trattato internazionale che dava il via ai lavori. In un Paese normale da due anni e mezzo la discussione sul «se fare» la Torino-Lione sarebbe stata archiviata. Non in Italia dove il partito che ha vinto le elezioni nel marzo 2018 (dunque oltre un anno dopo la ratifica dei trattati) ha trascorso la campagna elettorale a promettere il blocco della Tav. Ciò che sarebbe stato possibile solo conquistando il 41 per cento dei voti (per avere la maggioranza assoluta in Parlamento grazie al premio di maggioranza). Fallito l'obiettivo, era chiaro fin dal marzo dello scorso anno che il blocco della Tav era una pura invenzione propagandistica. Infatti quel blocco è stato ipotizzato mentre il cantiere andava avanti e le talpe scavavano i primi chilometri di galleria nella montagna. Una situazione paradossale. Il ministro dei trasporti italiano si è rifiutato per mesi di andare a visitare i cantieri dove imprese italiane e lavoratori italiani stavano realizzando una delle opere più importanti nella storia dell'ingegneria civile italiana. Oggi lo scavo ha già realizzato i primi nove chilometri del tunnel di base. Non un piccolo pertugio: una galleria di 11 metri di diametro. Tutto questo per la politica italiana non è esistito. Anzi. Mentre gli operai lavoravano sottoterra, il governo lanciava la famosa analisi costi-benefici affidandola a un tecnico, Marco Ponti, noto per essersi schierato contro il treno. Curiosamente Ponti da tecnico ha seguito la strada che in queste ore percorrono diversi intellettuali No Tav in Italia. Ha analizzato il progetto non allo stato dell'arte ma in linea teorica. Come se cantieri, scavi, trattati internazionali, il lavoro di uomini e donne in carne ed ossa (oggi sono circa 1.000), 20 chilometri di gallerie di servizio già scavate, non esistessero. Fossero dei meri accidenti. Qualcosa che si può rimuovere, ignorare, considerare anche con un po' di fastidio come quelle macchie sul quadro che rovinano un paesaggio meraviglioso. Si è dipinto così il mitico mondo della valle che resiste, che difende il suo bellissimo

ambiente dall'assalto di un cantiere sistemato in un sito incantevole: tra i piloni di un viadotto autostradale. Di quella mistica fanno parte anche le narrazioni di queste ore sul «cantiere violato» dal coraggioso popolo No Tav. Un cancello messo a metà di un sentiero, un buon chilometro prima della vera recinzione, per poterlo abbattere ad uso di telecamere. Ha ragione Gad Lerner: oggi il movimento rischia di essere ostaggio degli antagonisti e dei loro metodi. Questo accade perché si ripete la storia del pifferaio di Hamelin: chiamato per allontanare i nemici della città è poi stato in grado di ricattarla. Il momento decisivo è stato il 2010 quando i sindaci della valle erano riusciti a imporre alle ferrovie il cambio radicale del tracciato, il superamento dei nodi più rischiosi, una serie di interventi per mitigare l'impatto dell'opera. In quel momento i Comuni si divisero tra chi accettava il nuovo tracciato e chi voleva bloccare l'opera a prescindere dai progetti. Furono questi ultimi a chiamare in aiuto i centri sociali torinesi trasformando la discussione su una linea ferroviaria in una griffe da esportare in giro per l'Italia. Da allora il dibattito sul progetto è diventato pura arte retorica. E ancora oggi lo è. La frustrazione delle classi dirigenti torinesi (che esiste) c'entra poco con questa storia. C'entra molto invece una cultura abituata a non fare i conti con le cose. La galleria della Torino-Lione sarà lunga 57 chilometri. Quella che si sta scavando sotto il Brennero sarà di 55, quella svizzera del Lötschberg 34,6. Gli standard del trasporto merci impongono treni lunghi e basse pendenze. Per superare le montagne bisogna scavare alla base e non a 1.300 metri di altezza dove c'è oggi la vecchia galleria del Frejus. Quella che si sta realizzando in val di Susa è una linea ferroviaria identica alle altre che attraverseranno le Alpi. Mettiamo per un momento da parte la curiosa coincidenza per cui il movimento contro il treno e le grandi opere ha lasciato costruire in questi anni senza protestare una galleria autostradale di 12 chilometri al Frejus. E tralasciamo la questione dei costi: il tunnel di base costerà all'Italia 2,5 miliardi. La Napoli-Bari, per fare un esempio che ha creato consensi tra gli ambientalisti, ne costerà almeno 6. Insomma, la Torino-Lione sarebbe certamente uno spreco: se venisse bloccata. Ma questi non sembrano essere argomenti spendibili nella discussione italiana. È logico: in epoca di griffe, quando i simboli prevalgono sulla realtà, nessuno sceglie una maglietta perché gli piacciono i cocodrilli.