volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

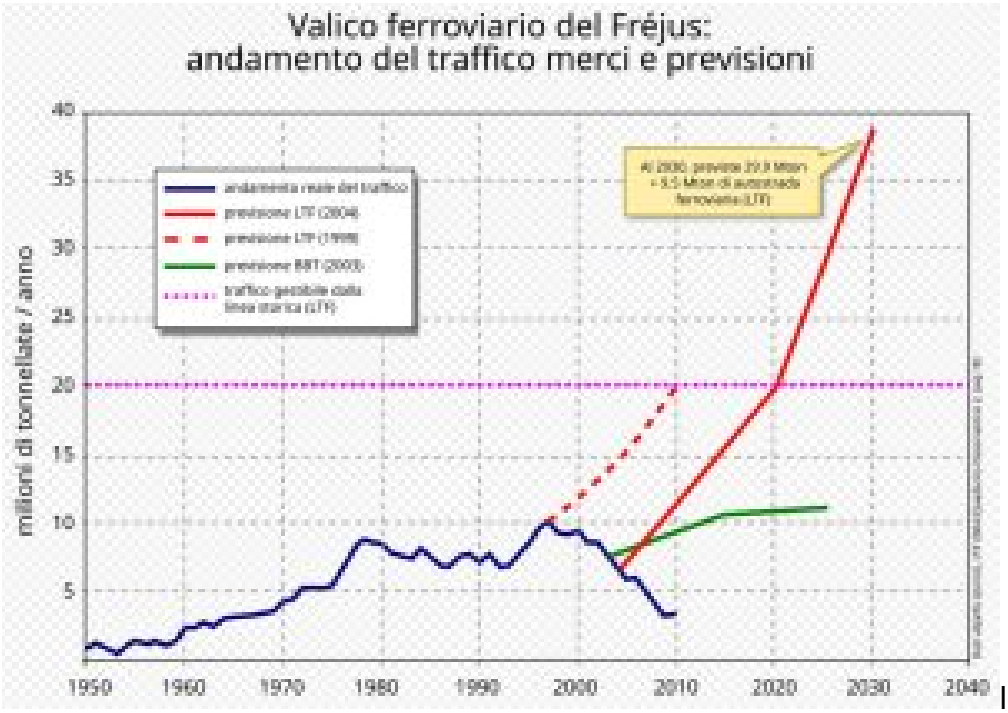
Quelli che seminano vento...

Autore: Marco Revelli

Quelli che seminano vento… e raccolgono tempesta. Quelli che devastano interi territori e accusano chi gli resiste di devastazione. Quelli che preparano la guerra e accusano gli altri di essere violenti. Quelli che accusano di terrorismo gli indignati che protestano, essendo loro, i potenti d'ogni colore, terrorizzati all'idea che la gente capisca i loro giochi perversi, e reagisca. Di questa immensa esibizione d'ipocrisia, di cui è zeppa l'immagine del mondo nella sua attuale caduta agli inferi, la vicenda ormai multi-decennale del TAV in Valle Susa ci offre una perfetta sintesi, esemplare per unità di spazio (il cantiere di Chiomonte e le sue metastasi nei dintorni) e di tempo (sabato 25 luglio).

Lo sanno tutti che quello è il giorno del furore, in cui la Valle presenta il conto per le infinite ingiurie, ferite e vessazioni che ha ricevuto e continua a ricevere. Ogni anno la cosa si ripete, come le fasi lunari o le maree. E ogni volta ecco tutti gli opinionisti di sistema e i politici rigorosamente bipartisan a strapparsi le vesti per l'"intollerabile sfida alla legalità", l'inusitato livello di violenza, l'entità dei danni alle attrezzature, i contusi tra le forze dell'ordine (i feriti tra i manifestanti non fanno notizia) fingendo un soprassalto di stupore mai neppure rinnovato nei toni e nei modi. Sono trent'anni che le rivendicazioni e le proteste della popolazione della Valle si sono ripetute, prima sommesse, sostenute da solide argomentazioni, da robusti apparati di dati, da analisi tecniche raffinate, poi sempre più massificate, con i paesi al completo in corteo, l'intera catena delle generazioni, i nipoti insieme ai nonni, ai padri, ai fratelli, i sindaci e i parroci, le comunità religiose e le associazioni laiche, i militanti politici e i volontari della società civile. E sono trent'anni (trent'anni!!!) che le loro voci sono state bellamente ignorate, cancellate, derise.
Trent'anni in cui i decisori pubblici, attenti esclusivamente al conto profitti e perdite dei loro mandanti in affari, hanno regolarmente tirato dritto, a testa bassa, gli occhi fissi sui propri progetti di un futuro insostenibile, a pianificare disboscamenti, trivellazioni, spianamenti e sbancamenti, cambiando una decina di itinerari, perché rivelatisi assurdi, ma mai rinunciando al baricentro del business, quel tunnel-mostro di 57,5 chilometri a due canne "la più lunga galleria ferroviaria mai costruita"), che è il simbolo dell'assurdità e insieme dell'intoccabilità. Oltre che il grande contenitore del pacchetto di miliardi, via via crescente, che si è accumulato nel tempo, fino a raggiungere ora la cifra, provvisoria, di 25 miliardi. E ci si stupisce se ogni tanto la valvola dell'indignazione salta, e la protesta dilaga? Con le forme che la compressione violenta subita, quasi per legge naturale produce.

So bene che il pensiero dominante tra le oligarchie che pretendono di monopolizzare lo spirito del tempo cancella il peso dei processi storici, in generale del passato e del futuro, in nome di un presentismo totalizzante. Ma se diamo uno sguardo a tutto ciò che negli ultimi decenni ci è stato raccontato, promesso, spacciato come verità indiscutibile per ottenere il risultato voluto, qualcosa di più possiamo capire sugli stati d'animo di chi quel dispotismo dell'interesse ha dovuto subire. Prendiamo per esempio le previsioni di traffico. Una trentina di anni fa, nella seconda metà degli anni '90, quando si trattava di far passare l'idea del Grande Buco, i suoi fautori avevano sparato cifre iperboliche sul volume di merci previsto, numeri fuori misura, da *economic fantasy*: si parlava di un volume di traffico merci tra Italia e Francia destinato a salire, entro il 2030, alla cifra record di 100, 110 milioni di tonnellate distribuite tra i tre valichi di Ventimiglia, Monte Bianco e Frejus. Un'onda di piena che avrebbe saturato la "linea storica" Torino Lione, la cui portata era valutata a un massimo di 20 milioni di tonnellate annuo, entro il 2010! E che sarebbe potuto salire, su quella tratta, a 40 milioni di tonnellate nel 2030, una volta realizzata la nuova Grande Opera (spudorati, si lanciavano anche nella precisazione dei dettagli: 29,5 milioni di t. sulla nuova linea, 9,5 sull'Autostrada ferroviaria). Che fosse una balla spaziale lo si constatò già nel 2010, verifica del primo "traguardo", quando i milioni di tonnellate in transito sulla linea storica che avrebbe dovuto saturarsi non raggiunse nemmeno i 4 milioni di tonnellate, meno di un quinto del previsto, all'incirca il 30% della portata potenziale della linea. Ma non importa: il partito del buco rilanciò, tacciando gli scettici che s'intestardivano a citare i numeri, di regressismo,



localismo, incomprensione del valore del progresso, nemici dell'integrazione economica con i vicini frontalieri, indifferenti alle prospettive di interscambio con l'amica Francia. Oggi i numeri ci dicono che quell'interscambio è aumentato, nel quarto di secolo che ci sta alle spalle, è vero, ma solo in valori monetari (da 54 miliardi nel 2010 ai circa 90 attuali) mentre il volume delle merci in tonnellate è addirittura diminuito: dai 40 milioni del 2010 ai 35 milioni di oggi. Distribuiti tra i valichi di Ventimiglia, del Bianco e del Frejus… Sulla linea storica – che avrebbe dovuto essere satura da 15 anni -, transitavano fino a qualche anno fa, prima che la frana nella Maurienne azzerasse il traffico ferroviario, all'incirca 2 milioni e mezzo

di tonnellate (una saturazione inferiore al 20% rispetto alla portata della linea storica). E il volume delle merci trasportate su gomma, attraverso il Frejus e l'autostrada Torino Bardonecchia era rimasto al palo nell'ultimo quindicennio, con una media annua di circa 800.000 mezzi pesanti all'anno, 65.000 al mese, poco più di 2.000 al giorno (si consideri che sulla Torino Piacenza i mezzi pesanti giornalieri sono circa 13.000, giusto per fare un confronto). La ragione è semplice, la capirebbe anche un bambino, e sta nella progressiva smaterializzazione delle merci scambiate, e nella trasformazione produttiva delle aree connesse: tra Italia e Francia viaggiano sempre meno oggetti pesanti (automobili, macchinari, componentistica, i prodotti della vecchia *company town* Torino e del suo indotto metalmeccanico) e sempre più cose leggere, (farmaceutica, chimica, abbigliamento, roba che occupa poco spazio e pesa come una piuma). Continuare a ragionare con le categorie del fordismo quando questo è finito ormai da quasi mezzo secolo è un errore imperdonabile. O un modo truffaldino di truccare le carte. Ciò non toglie che i violini di spalla degli antichi e dei nuovi padroni non abbiano mai smesso di cantare "le sorti magnifiche e progressive" del supertreno ad alta capacità, indifferenti a qualunque replica dei fatti e dei numeri, occhi e orecchie ben tappati ma la bocca ben aperta a replicare in loop la narrazione edificante che tanto piace a chi sta in alto.

Idem, a dinamiche invertite, per quanto riguarda i costi dell'opera. Mentre i volumi di traffico diminuivano, crescevano in misura esponenziale i miliardi da spendere. Rispetto alle cifre della prima ora, già di per sé abnormi, l'aumento (aggiornato all'inizio del 2026) è stato del 127%. Così, almeno, l'ha valutato la Corte dei Conti europea (un +23% dal solo 2020), annotando anche che "le prospettive sono più pessimistiche rispetto a sei anni fa, e ben lontane da quanto inizialmente pianificato". La cifra di 25 miliardi (quasi 15 per il tunnel di base, altri 3 per la tratta Orbassano-Avigliana, 6 o 7 per gli ulteriori raccordi) a cui si riferisce la Corte, appare fin d'ora ampiamente sottostimata, viste le difficoltà geologiche incontrate nello scavo e il prolungarsi dei tempi di realizzazione. Altra pietra dello scandalo perché il termine di conclusione lavori, fissato all'inizio nel 2015, è stato travolto prima ancora che un solo metro di tunnel fosse scavato, e quello attale, del 2033 (di quasi vent'anni successivo) appare fin d'ora totalmente irrealistico, vista la velocità (si fa per dire) con cui procede il lavoro: la tanto



La “talpa” Viviana

decantata “talpa” (la mitica “Viviana”), l’unica attualmente sperimentata sul versante francese, che avrebbe dovuto procedere di una quindicina di metri al giorno, ne ha fatti a malapena 80 centimetri finché ha funzionato, ed è “attualmente ferma per problemi tecnici e complicanze geologiche, dopo aver scavato circa 250 metri” (così almeno certifica la tanto acclamata Intelligenza artificiale interpellata in proposito, precisando anche che la

macchina è lunga 115 metri, la metà dello scavo effettuato). La prima delle sei commissionate per il versante italiano, consegnata con grande strepito acclamante dalla solita stampa compiacente nel marzo scorso, richiederà almeno un anno per essere assemblata, e forse entrerà in funzione nel 2027 (mah…). Prodotta nella fabbrica tedesca di Herrenknecht, ha una lunghezza complessiva di 235 metri, una testa rotante del diametro di 10,16 metri, il peso di diverse migliaia di tonnellate e costa circa 35 milioni di euro. Monta 13 motori capaci di una potenza complessiva di 4.550 kW e un consumo elettrico, sempre giornaliero, di 109.200 kWh (l'equivalente del fabbisogno di 15.000 famiglie, la popolazione di una media città, una bolletta giornaliera di circa 30.000 euro): per alimentarla sarà necessaria una linea dedicata collegata direttamente all'alta tensione. Salvo "sorprese", dovrebbe scavare una decina di metri al giorno (in attesa che le altre sue cinque sorelle arrivino a darle il cambio), bevendosi quotidianamente circa 1 milione e mezzo di litri d'acqua per raffreddare i motori e abbattere le polveri sottili.

E visto che parliamo di acqua, diamo un'occhiata anche all'impatto che l'ecomostro in costruzione è destinato ad avere sull'assetto idrogeologico del Mont Ambin e dell'intero massiccio del Moncenisio. Dal momento che i lavori di perforazione delle due canne centrali e delle relative discenderie incrociano "centinaia di venute d'acqua … con portate complessive iniziali superiori a 100 litri al secondo" (così dichiara LFT, titolare dei lavori), ci si troverà durante l'attività di cantiere e poi completata l'opera a dover gestire qualcosa come una quantità variabile tra i 60 e i 120 milioni di metri cubi d'acqua all'anno (il fabbisogno idrico di una città di un milione di abitanti): acque che saranno riversate all'estremità sud del tunnel nei fiumi Arc e Dora Riparia, dopo essere state debitamente raffreddate dato che si presenteranno all'uscita con una temperatura intorno ai 30 gradi, il che comporterà possibili effetti sullo scorrimento a valle, mentre a monte del tunnel potrà essere modificato anche gravemente l'assetto delle acque in superficie (fonti, scoli, ruscelli, reti d'irrigazione, acquedotti di paese e di borgata).

Tutto questo sconquasso sistemico per un'opera che probabilmente non vedrà mai la luce (già ora sono del tutto incerti tempi e modi per il suo finanziamento, scaduta la disponibilità dei fondi europei dall'inizio di luglio di quest'anno le spese sono del tutto a carico dei contribuenti). E anche qualora giungesse a conclusione, sboccherebbe nel nulla dal momento che la Francia ha posticipato a dopo il 2038 la progettazione e gli eventuali contributi per completare il percorso in superficie secondo il nuovo assetto, mentre la Corte dei conti transalpina da anni ormai considera i costi dell'opera sproporzionati rispetto ai benefici (nonostante le penose argomentazioni delle società beneficiarie degli appalti, il rapporto costi-benefici non sarà mai positivo e neppure in pareggio, tenuto conto degli ammortamenti miliardari, dei costi di manutenzione e di gestione, compresa la necessità di raffreddare un tunnel che nei punti di massima profondità presenterà temperature intorno ai 50 gradi, dell'energia consumata dalle motrici elettriche, ecc. ecc.) a meno di prevedere flussi di traffico fantascientifici, anzi fanta-economici…

Di tutto questo inviterei a tener conto quanti oggi deprecano i costi delle proteste, i danni alle attrezzature dei cantieri e alle reti di protezione, il disturbo alla quiete pubblica e accusano i manifestanti di sabotare l'economia locale e nazionale. A conti fatti ci si potrebbe accorgere che gli autori di quell' opporsi testardo, fuori dai ranghi e dal coro, sgradevole per i cultori dell'ordine formale, insomma i "cattivi" per antonomasia, sono in realtà loro (quantomeno nella grande maggioranza) i "benefattori", quelli che si oppongono alla dilapidazione delle risorse pubbliche, allo spreco inusitato (quello sì) del denaro di tutti, mentre gli altri, i "buoni", infrattati nelle loro redazioni climatizzate, nei consigli d'amministrazione delle banche, nelle aule parlamentari, specialisti del bon ton istituzionale, sono quelli che tirano le fila del saccheggio. Vent'anni fa, dopo la grande manifestazione di dicembre 2005 in cui ci si riprese il pianoro di Venaus, Luciano Gallino scrisse un memorabile articolo su Repubblica – già allora ferocemente schierata a favore del TAV – nella cui conclusione immaginava che da lì a qualche decina d'anni, in quella tormentata Valle, avrebbe potuto esserci – da scienziato rigoroso e onesto qual era usava il condizionale – un buco vuoto che non avrebbe portato da nessuna parte, con all'entrata una lapide e una scritta: "La popolazione della Valsusa si oppose e aveva ragione". Gallino non era certo un misoneista (un "odiatore del nuovo"), si era formato in quel tempio della modernità industriale che fu l'Olivetti di Adriano, era l'uomo più pacifico del

mondo, rispettoso dell’opinione altrui e di ogni argomentazione purché razionale. Se si convinceva ad azzardare una simile profezia, destinata a rivelarsi vera ogni giorno che passa, lo faceva solo dopo aver studiato le carte, come si dice, e i numeri (cosa di cui era maestro), aver ben valutato gli attori sociali e le loro pratiche nell’azione collettiva. Suggerirei a tutti, in primo luogo ai giornalisti di quel quotidiano così ostinatamente schierato, di andarselo a rileggere quell’articolo prima di emettere le loro scomuniche di rito.



Certo, neanche a me piacciono le immagini degli scontri nei boschi un tempo fiabeschi, le nuvole dei lacrimogeni, le pietre che volano, le fiamme delle bottiglie incendiarie, i corpi diventati bersaglio da una parte e dall'altra delle barricate. Odio l'estetica della violenza, perché ne conosco la spaventosa potenza di contagio, e so che si mangia l'anima in primo luogo di chi se ne affascina. Fin dal 2001, subito a ridosso del G8 di Genova, l'assassinio di Carlo Giuliani, la repressione feroce delle centinaia di migliaia di manifestanti, la macelleria messicana della Diaz e le torture di Bolzaneto, "mi sono fatto persuaso" – come direbbe Camilleri – che solo una condivisa pratica nonviolenta avrebbe potuto permettere al movimento "alter-mondialista" di espandersi e conquistare la dimensione "oceanica" necessaria a contrastare le dinamiche distruttive portate avanti da quei poteri di cui gli otto asserragliarti nella "zona rossa" erano la sintesi apicale, senza rischiare di essere schiacciato dalla enorme potenza distruttiva del "sistema" o di subire una regressiva deriva mimetica rispetto all'avversario

che si vuole contrastare. Ci scrivemmo anche un libro, con l'indimenticabile Lidia Menapace e Fausto Bertinotti, per tentare di proporre l'azione nonviolenta come asse portante dei movimenti del secolo che si apriva. D'altra parte, nonviolenti erano gli originari fondatori del movimento NO Tav in Valle. Nonviolento era sicuramente Alberto Perino, gandhiano di ferro, dotato di una capacità di sopportazione infinita. Nonviolenti lo erano Chiara Sasso, Claudio Cancelli, e tutti quelli che avevo incontrato nel surreale e straordinario Convegno tenutosi a Venaus alla fine di novembre del 2005, che avrebbe dovuto servire come copertura al concentramento per contestare l'apertura del cantiere e invece si era trasformato in una meravigliosa esperienza conoscitiva. Gli stessi che poi avrei ritrovato nei grandi cortei e nelle infinite assemblee in Valle, per analizzare dati, approfondire ipotesi scientifiche, convincere anche i più riottosi dell'assurdità dell'Opera.

Era la lunga fase aurorale, quella ancora dominata dalla fiducia nella forza delle idee, dall'illuministica illusione che mostrando la verità questa avrebbe prima o poi trionfato. Che dimostrando – nel doppio senso della parola, scendendo in piazza e anche ragionando con logica – si sarebbe con-vinto. E' andata avanti a lungo quella fase, nonostante il rifiuto sistematico di ascoltare da parte dei grandi decisori, Governo, Regione, Segreterie dei Partiti che contano, Tribunali civili e penali. Ogni volta, a ogni decisione unilaterale del potere di turno, a ogni denuncia o esposto ignorati da un giudice, a ogni documento respinto senza motivazioni convincenti da una Commissione, rispondendo con nuovi dati, nuove analisi, nuovi pareri di esperti indipendenti. Tutta la vicenda, da quando sono state fatte le prime trivellazioni e aperti i primi cantieri è costellata di illeciti amministrativi, d'infiltrazioni sospette, di forzature di leggi e regolamenti, sistematicamente denunciati con atti sistematicamente ignorati. Poi, a un certo punto, si è fatta strada la constatazione che nonostante tutto il possibile per "convincere" delle proprie ragioni fosse stato fatto, nulla sarebbe cambiato. Chi possedeva di fatto il monopolio della decisione non avrebbe ascoltato ragioni. E' stato allora che ha incominciato a manifestarsi un sia pur lento e lenticolare mutamento nell'asse portante del movimento. I "fondatori" non hanno abbandonato ma sono passati nelle seconde file. L'azione informativa che aveva caratterizzato la parte più consistente dell'attivismo è apparsa via via esaurita o comunque secondaria dal momento che pressoché tutto era stato mostrato e pressoché nulla era successo nel fronte determinato a fare l'opera ad ogni costo, affidandosi alla forza più che alla ragione. Ampliando il controllo militare dell'area, trasformando il cantiere in una sorta di maniero militare presidiato in armi, con l'esercito e i blindati Lince, le vie d'accesso controllate, i movimenti della popolazione resi difficili dai posti di blocco e dalle barriere in materiali di ultima generazione sormontate da rotoli di filo spinato, dietra cui stazionano in permanenza circa 400 uomini tra polizia, carabinieri, militari con un costo giornaliero oscillante tra i 50 e i 70.000 euro (tra diarie, indennità di missione, vitto, alloggio, ecc.) per un importo annuo di circa 20 milioni di euro. Da allora il baricentro del discorso e dell'azione ha incominciato a spostarsi dal tema dell'opera a quello dell'occupazione militare, dal rifiuto del "treno" al contrasto dell'apparato repressivo, dal terreno del dissenso attivo a quello delle prove di forza sul quale più dei "vecchi saggi" erano i giovani incazzati a dare i toni alla protesta. A

mio parere un indebolimento rispetto alla tradizionale forza di convinzione e di coinvolgimento transgenerazionale delle fasi precedenti, un “di meno” di potenza espansiva anziché un “di più” di energia conflittuale, che riflette anche in questo angolo di mondo lo spirito del tempo.

Detto questo – e andava detto! – non ci sto a partecipare al grande gioco mediatico-politico della stigmatizzazione indignata dei manifestanti condotto da chi ignora testardamente le ragioni della protesta. Sono convinto che quei “giovani incazzati” abbiano mille ragioni per la loro incazzatura (in primo luogo il fatto che gli si sta cancellando il futuro) e per la loro impazienza (la consapevolezza che non c’è più tempo). Se non approvo alcune delle forme di lotta non è certo perché le consideri ingiustificate o eccessive (tutt’al più inadeguate alla dimensione dei guasti e dei pericoli che i vari poteri generano in forma via via accelerata), ma perché autolesionistiche. Non mi convince nemmeno la posizione (che va per la maggiore tra i commentatori che si considerano “di sinistra”, progressisti e ben orientati – penso ai vari Serra, Manconi, al “campo largo”, e così via – che tracciano linee ben nette tra manifestanti buoni e manifestanti cattivi, i pacifici cittadini di buona volontà e il blocco nero, i *casseur* di professione che inquinano tutte le mobilitazioni, l’internazionale anarchica con le sue “centrali occulte”. Non ne sottovaluto la pericolosità, a Genova li ho visti all’opera e ne ho subito i danni. Ma in questo caso il riflesso condizionato che porta a formulare sempre la stessa fatwa non mi sembra convincente. C’erano è vero ragazzi da molte parti d’Europa saliti in Valle per la ricorrente “ginnastica di disobbedienza”, ma non credo che stessero dentro un piano di provocazione come si tende a sostenere. Penso che sarebbe meglio provare a ragionare sulle possibili cause di questo tipo di “partecipazione”. Sul fatto che lì, a metà di quella valle, è stato costruito un enorme totem – il cantiere blindato e armato -, un gigantesco monumento all’arroganza del potere e alla sua indisponibilità all’ascolto. Qualcosa di molto simile alla “zona rossa” di Genova nel 2001. Ci si stupisce se intorno a quel totem finiscono per accorrere da tutta Europa le tribù ribelli, ognuna con le sue ragioni per partecipare all’assedio?



Sarò ingenuo – anzi, lo sono senz'altro e non me ne vergogno -, ma resto convinto che basterebbe poco per interrompere il loop dei "disordini" in Valle. Forse anche solo un gesto, un segnale di ripensamento, e di disponibilità all'ascolto, da parte di chi oggi è all'attacco – TELT, Ministeri (non solo quello dei trasporti con il grottesco Salvini) Commissari europei. Sarebbe sufficiente anche solo una pausa di riflessione, l'accettazione dei dati più clamorosi che privano di fondamento le possibili ragioni SI TAV, per abbassare di colpo la tensione, e riportare il confronto sul terreno dell'argomentazione. Ma nessuno di loro lo farà mai, e questo non tanto perché continuino a nutrire una qualche fiducia sulla fattibilità (non dico l'utilità) dell'opera in tempi non biblici e fondi disponibili, ma per una ragione più banale, e misera: per paura delle conseguenze di una rinuncia, a questo punto dell'impresa (e della spesa). Per il timore che venga richiesto loro il pagamento dei "danni erariali", che al momento hanno già raggiunto una cifra vicina ai dieci miliardi di euro (cinque quelli dichiarati per i lavori sul breve tratto scavato del tunnel di base, due o tre per interventi di contorno, tra i 300 e i 500 milioni di progettazioni varie, altrettanti per consulenze di tipo ingegneristico, geologico e geotecnico, legale, in totale una cifra oscillante tra 1 e 2 miliardi di spese accessorie). Per il terrore che di quel gigantesco errore prima o poi qualcuno presenti il conto a chi l'ha commesso e sostenuto. E dato che sono in tanti a temere, il coro di chi sostiene che a questo punto la rinuncia all'opera "costerebbe di più della sua prosecuzione", li farà tirare ancora una volta diritto. Verso il nulla.

Il tempo di Pangloss – l'ottuso apologeta dello stato di cose presente inventato da Voltaire – non è ancora finito. L'infaticabile maestro di "stoltologia" (così lo definiva l'ironico padre dell'Illuminismo) continuerà a magnificare quello in cui chi ha la forza decide anche contro la Ragione come "il miglior mondo possibile". Mentre intanto il "giardino" di Candide è devastato, e quel che ne resta presidiato in armi.