volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Il TAV e gli scoop di “Repubblica”

Autore: Livio Pepino

Una delle caratteristiche dei Sì TAV e dei loro giornali (*La Stampa*, *Repubblica* e *Corriere della sera* su tutti) è la disinvoltura nel cambiare gli *argomenti* addotti a sostegno dell’opera non appena quelli sostenuti fino al giorno prima si rivelano insostenibili. Così, nel tempo, si è detto, con un *tourbillon* di cambiamenti spesso tra loro contraddittori, che la nuova linea ferroviaria Torino Lione era necessaria per convogliare folle di passeggeri in lista di attesa per raggiungere Parigi, che la linea storica era prossima alla saturazione e che occorrevano treni nuovi e veloci per portare quantità sempre maggiori di merci dall’Atlantico al Pacifico (*sic!*), che non c’è altra via per togliere i TIR dalle strade e garantire la sostenibilità ambientale, che rinunciare al progetto comporterebbe penali miliardarie e via seguitando in un crescendo parossistico regolarmente smentito da fatti e documenti.

All’elenco si è aggiunto nei giorni scorsi, sulle pagine e sul sito di *Repubblica*, un vero e proprio *cammeo*, presentato come un necessario *fact checking* (verifica o puntualizzazione dei fatti).

L’anticipazione è ghiotta: TAV è un sostantivo femminile, dato che indica una linea ferroviaria. Con buona pace degli acronimi e della logica, essendo pacifico che TAV sta per “Treno ad alta velocità”, come all’inizio veniva definito l’oggetto misterioso (per *Repubblica*) di cui stiamo parlando. Ma non è questo, ovviamente, il punto fondamentale.

Il *fact checking* inizia con la perentoria affermazione che il tunnel di base della Torino-Lione non è un progetto ma una realtà, posto che ne sono già stati scavati, sul versante francese, 5 chilometri e mezzo del primo lotto di 9. La dimostrazione incontestabile sta nei filmati e nelle fotografie proposte, con tunnel, talpa e operai inneggianti all’opera.

Nonostante le apparenze, la bufala non potrebbe essere più clamorosa. Lo scavo, ovviamente, esiste ma non ha nulla a che vedere con il tunnel di base. È, al contrario, un’opera geognostica, come la galleria scavata alla Maddalena di Chiomonte, destinata a studiare e monitorare le caratteristiche del terreno e delle rocce per verificare se e come il tunnel di base potrà essere costruito in sicurezza, senza rischi di crolli, smottamenti e quant’altro. I fatti (e i soldi, tanto cari ai Sì TAV) non lasciano dubbi.

Il tunnel è stato, infatti, finanziato con contributi europei del 50 per cento e l’articolo 10 del regolamento UE n. 1316 del 2013 fissa le percentuali di cofinanziamento nel 50 per cento con riferimento agli studi e alle opere geognostiche e nel 40 per cento con riferimento alle “tratte transfrontaliere”. Difficile trovare una norma più chiara. Se poi qualcuno avesse dei dubbi, soccorrerebbe, a fugarli, l’interpretazione autentica della Commissaria europea ai trasporti, Violeta Bulc, che il 30 aprile, rispondendo a nome della Commissione alla

interrogazione di alcuni parlamentari, scrive: «Le attività in corso a Saint-Martin-la-Porte riguardano le indagini esplorative e geologiche nel secondo tratto del tunnel di accesso esistente e oltre 10 km di cunicolo esplorativo (ramo sud). L'obiettivo dell'attività è individuare le caratteristiche geologiche, idrogeologiche e geomeccaniche del massiccio montuoso dell'Houiller, dove i futuri lavori di scavo del tunnel di base Torino-Lione incontreranno le condizioni del suolo più sfavorevoli. I dati raccolti permetteranno di valutare la fattibilità tecnica, di definire e sviluppare i piani tecnici e finanziari definitivi e di elaborare una documentazione di gara per la futura attività di costruzione. In quanto tali, le attività esplorative a Saint-Martin-la-Porte rispettano integralmente la definizione di "studi" riportata all'articolo 2, paragrafo 8, del regolamento CE n. 680/2007 e sono cofinanziate a un tasso del 50 per cento, in linea con il regolamento CEF e il programma di lavoro applicabile. Il fatto che gli studi e i lavori geognostici relativi ai tunnel menzionati dagli onorevoli deputati possano essere utilizzati anche per la ventilazione e/o in situazioni di emergenza non modifica la natura esplorativa delle attività e la loro classificazione come studi».

Nessun dubbio, dunque. Il tunnel di base è di là da venire e non ne è stato scavato neppure un metro (né cambia la realtà sostenere che lo scavo Saint-Martin-la-Porte, essendo in asse con l'eventuale tunnel di base, potrebbe essere in tutto o in parte recuperato in esso). Merita aggiungere che, se così non fosse, ci sarebbe lavoro per le competenti procure della Repubblica ché farsi finanziare come studio un'opera definitiva, ottenendo il 10 per cento in più di quanto previsto, si chiama, in Italia come in Francia, truffa.

La cosa non sfugge, forse, a *Repubblica* che, incurante della contraddizione, prova a costruirsi una via di fuga sostenendo che «il primo lotto di 9 chilometri di galleria sarà finito a giugno 2019 ed è sperimentale non perché serve a decidere se fare l'opera ma perché serve a tarare la talpa che scava». V'è in ciò una comicità irresistibile ancorché involontaria. Siamo di fronte – sembra di capire – a un mix: si costruisce, ma intanto si sperimenta, con una sorta di intervento bifronte ignoto sia alla logica che ai regolamenti comunitari (e, soprattutto, ai finanziamenti comunitari). Il tutto – qui sta il bello – per "tarare la talpa", cioè per definirne alcune caratteristiche tecniche. È vero che il TAV è una macchina di sprechi senza precedenti ma allo scavo di 9 chilometri per decidere il diametro della talpa ancora non si era arrivati.

A questo punto, visibilmente appagata, *Repubblica* trae le conclusioni: «Quella del tunnel che non c'è è solo una delle tante bufale che politici e media governativi diffondono in questi giorni fidando sulla disinformazione generale». Proprio così. Senza commenti (se non che, scherzi della lingua inglese, si scrive *fact checking* e si legge *fake news*).

PS: Il cammeo di *Repubblica* prosegue con altri incredibili scoop. Ma è meglio riservarne il commento a una prossima occasione.

Una versione ridotta dell’articolo è comparsa su “Il Fatto Quotidiano” del 17 novembre