volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

TAV, «non dire gatto se non l'hai nel sacco»

Autore: Livio Pepino

Il TAV, apparentemente sdoganato da una patetica dichiarazione di un presidente del Consiglio in caduta libera e da uno scontato e inutile voto parlamentare multipartisan, resta più che mai una questione aperta. Per intanto ha colpito ancora dando la spallata finale alla crisi annunciata del Governo giallo-verde. E, poi, è assai probabile che i suoi prossimi passaggi si riaffacceranno nelle complesse trattative per uscire dalla crisi posto che, anche sotto il profilo giuridico, il via libera ai lavori del tunnel di base è tuttora controverso (cfr. l'intervista a Sergio Foà «TAV, il governo sfiduciato non può dare il via», *il Manifesto* dell'11 agosto 2019). Che la partita sia tutta da giocare – e che valga più che mai il detto trapattoniano «non dire gatto se non l'hai nel sacco» – lo hanno sottolineato, su queste pagine, Angelo Tartaglia, che ha dimostrato come essa sia ancora al calcio d'inizio, Giovanni Vighetti, che ha spiegato come il Parlamento, a ben guardare, abbia votato sul nulla, e Luca Giunti, che ha chiarito come nella storia e in natura non c'è nulla (o, almeno, nulla di positivo) che si possa considerare irreversibile. Per questo è utile fermarsi su alcuni dei passaggi più recenti della *querelle*, relativi al passato ma utili per definire scelte e obiettivi futuri.

Primo. Il cedimento del (defunto) Governo Conte al partito degli affari ha aperto sui media e sui social un dibattito sintetizzabile nell'alternativa se i 5Stelle siano traditori o sconfitti. Non so dire quale tra queste qualità sia prevalente ma so per certo che a sopravanzarle entrambe è stata una incapacità politica smisurata o, forse più esattamente, una stupidità per la quale è difficile trovare uguali. Questa – non la mancanza della maggioranza assoluta in Parlamento (evocata come scusante dal redivivo Beppe Grillo) – è, e resterà, la colpa *storica* del M5Stelle, una colpa tanto accentuata da sconfinare nel dolo. Che cosa poteva/doveva fare una forza genuinamente No TAV dopo la definizione di un contratto di governo in cui stava scritto che «con riguardo alla Linea al Alta Velocità Torino-Lione ci impegniamo a ridiscutere integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia»? Molte cose, alcune delle quali di un'evidenza solare:
– anzitutto bisognava collocare ai vertici di TELT (la società italo-francese preposta alla Nuova linea ferroviaria), alla presidenza dell'Osservatorio Val Susa e nel ruolo di Commissario di Governo, in sostituzione dei sempiterni *pasdaran* dell'opera Virano e Foietta, tecnici convinti della necessità – appunto – di una "ridiscussione del progetto". Non per occupare poltrone ma per dare concretezza e coerenza all'azione di governo portandone le convinzioni e i dubbi nelle sedi *operative* e traducendoli lì in proposte, atti amministrativi, interlocuzioni con le altre parti interessate, presenza mediatica alternativa. Non averlo fatto – nonostante le molte sollecitazioni di un territorio ostentatamente inascoltato – ed essere rimasti inerti in attesa degli eventi ha prodotto, com'era facile prevedere, un'assoluta continuità amministrativa e contribuito a determinare la vittoria dell'*establishment*;
– poi era necessario predisporre, coinvolgendo geologi e tecnici di primo piano, un progetto di interventi di difesa, manutenzione e risanamento del territorio (un progetto

concreto, comprensivo di un'opera per ogni regione e con l'indicazione di finanziamento, tempi di esecuzione e ricadute sull'occupazione) su cui aprire un dibattito nel Paese per valutare l'opportunità di destinare a tali opere o al TAV le (poche) risorse disponibili. Non averlo fatto ha rafforzato le posizioni di chi – interessatamente – ha presentato il TAV come (sola o principale) occasione di rilancio dell'economia e dell'occupazione, così mettendo in secondo piano la stessa analisi costi-benefici richiesta dal ministro delle infrastrutture, univoca nell'evidenziare l'insostenibilità economica della Nuova linea Torino-Lyon;
– ancora, andava aperto con il Governo francese un confronto *pubblico* e non subalterno sulle rispettive posizioni in punto effettivo interesse all'opera, tempi della sua realizzazione (rinviata in Francia, per la tratta nazionale, a dopo il 2038 e salve ulteriori valutazioni…), costi a carico di ciascuna delle parti (in ogni caso da ridiscutere per l'irrazionale accollamento all'Italia della loro parte maggiore). Se lo si fosse fatto, anziché limitarsi a colloqui di vertice su chi doveva restare "con il cerino in mano", sarebbe rimasta chiara, quantomeno, l'opportunità di un rinvio *sine die* o comunque a (improbabili) tempi migliori.
Le battaglie politiche (l'insegnamento vale per il futuro) si fanno non con sparate propagandistiche ma con atti coerenti, che – soli – possono produrre nuovi equilibri pur partendo da posizioni di minoranza.

Secondo. La lezione di questi anni è che il partito degli affari ha una capacità attrattiva senza uguali. Erano originariamente No TAV – come noto e come ricordano libri e fotografie – finanche Renzi e Salvini. Era No TAV, come ha tenuto a precisare nel dare il via agli appalti per il tunnel di base, il presidente del Consiglio Conte. E lo era, ancora pochi mesi fa, prima di diventare segretario generale della Cgil, Maurizio Landini che ora, dopo avere bizantinamente distinto la sua posizione personale da quella dell'organizzazione, ha commentato la decisione del Governo con un eloquente «bene!». Perché questa attrazione fatale, per di più immotivata o giustificata con slogan e frasi fatte, al momento della assunzione di ruoli di governo o, comunque, di rilievo pubblico di primo piano? La domanda è tanto più necessaria per chi – tutti, escluso Salvini – inneggia contemporaneamente a Greta e alla necessità di salvare ambiente e clima, all'evidenza compromessi dallo scavo di una montagna piena non solo di falde acquifere ma anche di amianto con immissione nell'atmosfera di almeno dieci milioni di tonnellate di CO_2. La corruzione ideale ed etica prodotta dal potere (o anche solo dalle sue briciole) non è certo una novità del nuovo millennio e la *legge del consenso* nell'età dei social fa spesso perdere l'anima. Ma non c'è solo questo. C'è la mancanza nella cultura politica e sindacale – con poche eccezioni – di un pensiero lungo e, in esso, di un'attenzione reale all'ambiente, sempre soccombente di fronte al lavoro, all'economia, allo sviluppo. Non sono casuali l'inconsistenza e l'inconcludenza nel nostro Paese dei movimenti verdi (che, spesso, di verde hanno solo il nome). Un cambio di paradigma è, peraltro, imposto dal collasso climatico in atto. Ora, non domani. Con una conseguente priorità politica: trasformare l'opposizione alle grandi opere in parola d'ordine della modernità, su cui costruire alleanze e *conversioni*.

Terzo. Nel (breve) momento in cui la decisione del Governo sul TAV è stata in bilico le punte di diamante dello schieramento del Sì (a partire dalla strana coppia Salvini-Chiamparino), oltre a mobilitare le "madamine" sabaude, hanno invocato all'unisono un referendum per dare la parola ai cittadini o – come va di moda dire – al "popolo". La proposta era evidentemente impraticabile e del tutto strumentale, tanto da essere immediatamente ritirata al cambiar del vento, ma contiene un nucleo forte che, sette anni fa, era stato indicato sulle pagine di *La Repubblica* da Adriano Sofri, subito silenziato dalla direzione del giornale (cfr. www.vll.staging.19.coop/wp-content/uploads/2019/05/TALPA-3pepino.pdf p. 3). In caso di chiusura, con il suicidio annunciato del M5S, di ogni spazio di discussione parlamentare, la richiesta di una consultazione popolare nazionale (l'unica ad avere senso e legittimazione) può diventare una prospettiva da coltivare, seppur nel medio periodo (se non altro perché la realizzazione di un referendum consultivo nazionale richiede una legge *ad hoc*). La proposta può sembrare azzardata ma lo è meno di quanto appaia se è vero che l'ultimo sondaggio *serio* al riguardo, condotto da Mannheimer per il *Corriere della Sera* nel 2012, segnalava che le rivendicazioni del Movimento No TAV erano condivise dal 44% degli italiani e che tuttora, nonostante la criminalizzazione del movimento e la canea mediatica a favore dell'opera, i contrari restano – secondo gli stessi giornali *mainstream* – uno su tre. Nel referendum per l'acqua pubblica e per il nucleare si partiva da numeri simili…