volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Il TAV e i giornali di famiglia

Autore: Claudio Giorno

Ammettiamolo: questa volta l'architetto Virano ci ha colto di sorpresa. La sua sofferta *lamentatio* contro il nuovo nemico – la burocrazia ministeriale – che bloccherebbe la "sua" grande opera più di quanto non siano riusciti a fare i No TAV è sembrata a prima vista un abbaglio, un colpo di sole difficilmente spiegabile visto che son settimane che piove. Eppure il titolo di un'appassionata intervista *sdraiata* di tal Colombo – *businesseditor* di *Huffington Post* – non lasciava spazio a dubbi: «La burocrazia poté dove non poterono i No TAV» (leggere per credere: https://www.huffingtonpost.it/entry/la-burocrazia-pote-dove-non-poterono-i-no-tav_it_5ee8c04bc5b6643618189afa?3o&utm_hp_ref=it-homepage).

Singolari anche data e ora del pezzo: 16 giugno 2020 h. 21.03, sera prima del mattino in cui doveva essere resa pubblica la notizia (sconosciuta persino ai meglio segugi del Movimento!) dell'*audit* della Corte dei Conti Europea che stronca il TAV (https://www.eca.europa.eu/it/Pages/AuditReportsOpinions.aspx?)! Anzi che boccia, sostanzialmente, non solo il TAV Lyon-Turin, ma il Brennero Base Tunnel, il collegamento atlantico veloce tra Francia e Spagna, il raddoppio del canale della Senna e tutte o quasi le Grandi opere transfrontaliere della agognata rete TEN-t che avrebbe dovuto "connettere" entro e non otre il 2030 l'intero vecchio continente ad alta velocità/capacità… Un documento, chiesto dal Parlamento di Strasburgo – giova ricordarlo – fin dal 2017, che denuncia ritardi non certo imputabili alle opposizioni (che, dove ci sono, sono state oggetto di una tale sproporzionata repressione da non poter certo arginare i trionfalistici crono programmi delle lobby finanziario-costruttive, come ammette implicitamente persino il titolo del prestigioso quotidiano che fu di Lucia Annunziata). Una radiografia che smentisce la pretesa redditività di tali opere, e che soprattutto smaschera le pretese positive ricadute su inquinamento e clima, certificando la irraggiungibilità di un equilibrio energetico in cui le spaventose emissioni climalteranti dei pesanti lavori di costruzione vengano recuperate in tempi ragionevoli grazie al vantaggio ancora offerto da treni e battelli (perlomeno sui camion di vecchia generazione).

Ecco spiegata la riapparizione del "direttore del TAV", per mesi immerso in gare d'appalto, espropri e richieste di proroghe dei finanziamenti che TELT non è stata capace di spendere. E pensare che nel (lunghissimo) testo dell'*audit* dei giudici contabili dell'Unione europea ci sono non poche espressioni perlomeno ambigue che, come accade in ogni parere "tecnico" che si rispetti, offrono alla lobby e ai suoi dipendenti seduti nell'euro-governo possibili appigli al fine di consentire le «decisioni che spettano alla politica», vale a dire retromarce, conversioni a U e (se proprio va male) "patteggiamenti".

L'agitazione preventiva del legale rappresentante del buco sotto le (nostre) montagne induce a qualche moderato ottimismo circa la possibilità che si tratti perlomeno di un altro

sassolino negli ingranaggi della talpa che – come il Covid – è arrivata tra le Alpi direttamente dalla Cina.

Ma quel che non può sfuggire è che l'articolo-intervista di *Huffington* nasce sotto la direzione di Feltri junior, il meno citato dei nuovi direttori del Gruppo editoriale GEDI della famiglia Elkan (ramo cadetto degli Agnelli). Quest'ultima – forse per rendere più appetibile la svendita di FCA a Peugeot SA (partecipata dallo Stato francese mentre il nostro partecipa solo alla gentile concessione del prestito a fondo perso alla proprietà) – ha bisogno di gonfiare il "portafoglio ordini" del ramo d'azienda *finanza&costruzioni* nel caso di avvio del piano infrastrutturale da 1.250 miliardi di euro predisposto con la scusa della ripartenza post Covid: il 16 giugno i cementifici Buzzi segnavano + 8% mentre le borse asiatiche crollavano per il rischio di ripartenza del virus! Saranno queste le motivazioni che hanno indotto i nipotini dell'Avvocato a comprare dai figli dell'Ingegnere (tessera n.1 del PD) quel pacchetto di giornali, pur in perdita, da aggiungere ai propri (https://vll.staging.19.coop/commenti/2020/04/25/la-liberta-di-stampa-e-i-suoi-padroni/) e a riempirli – a buon diritto, ci mancherebbe! – di nuovi direttori di fiducia pronti a trasformare in articoli-interviste le veline degli uffici-stampa aziendali?

Si è parlato molto in questi giorni, tra le dimissioni da *Repubblica* di Gad Lerner e la permanenza sofferta (*sic*!) di Michele Serra, dell'arrivo di Molinari-l'amerikano al giornale che fu di Eugenio Scalfari e di Giannini-il gentiluomo a *La Stampa*, mentre quasi nessuno sembra aver notato la promozione del figlio di Vittorio Feltri all'*Huffington Post*. E nessuno si ricorda che la prima mossa editoriale di risonanza mondiale del gruppo (Gran maestro Marchionne) fu l'acquisto di *The Economist*…

Ora o John e Lapo hanno la passione per la letteratura ereditata dal padre scrittore (grande frequentatore di Moravia) o hanno letto un solo ma istruttivo libro, quel *Bel Ami* di Guy de Maupassant che spiega come già 150 anni fa i giornali servissero a far soldi non attraverso la vendita e gli abbonamenti ma attraverso le *fake news* di Borsa (anche se all'epoca non si chiamavano ancora così).

A parlar male si fa peccato diceva Andreotti – e forse prima di lui il cardinal Mazzarino – ma a volte ci si coglie.