

L'EDITORIALE

Tav, una vicenda esemplare

EDITORIALI

04_07_2011

Robi Ronza

Dopo lo sgombero senza incidenti dello scorso 27 giugno dei manifestanti anti-TAV schierati a Chiomonte (Torino) contro la ripresa dei lavori per la costruzione del nuovo tunnel ferroviario, lo stesso piccolo comune della Val di Susa è stato teatro ieri di gravi incidenti provocati da "Black Blocks" e altri gruppi neo-anarchici rivoluzionari giunti sul posto da fuori valle con un obiettivo evidente: cogliere questa occasione (come in precedenza ne avevano colte delle altre, dal G8 a Genova alla mobilitazione contro la base Usa a Vicenza) per attaccare le forze di polizia presenti sul posto.

Gli spunti sono sempre diversi, e in sostanza a questi gruppi non interessano in quanto tali. Interessano piuttosto in quanto situazioni nelle quali si registra un forte scollamento tra umori popolari e classe politica; e che quindi possono venire efficacemente sfruttate per far esplodere quella violenza che dissennatamente Trotskij sosteneva essere la "levatrice della storia".

Torna così alla ribalta, e nel peggiore dei modi, una vicenda purtroppo esemplare della situazione socio-politica italiana. Una situazione caratterizzata da una drammatica incapacità della classe dirigente a comunicare al pubblico le grandi questioni del nostro Paese nei loro esatti termini, ad aprire su di esse dei dibattiti completi; e a raccogliere infine, se del caso, un consenso popolare conclusivo, e perciò non vulnerabile al successivo ricatto di minoranze militanti. A causa di ciò qualsiasi cruciale innovazione di qualsiasi genere per urgente che sia -- si tratti di una grande infrastruttura, della politica dell'energia o di una grande riforma delle pensioni -- finisce per cadere sotto i colpi o di emozioni estemporanee, o di interessi di parte o di

minoranze militanti neo-anarchiche.

Dire forte e chiaro che i responsabili degli incidenti di ieri a Chiomonte e i loro ispiratori sono dei criminali è vero, è necessario, ma non sufficiente. Occorre anche andare a vedere che cosa apre il varco a sviluppi di questo genere.

Prima di ogni altra cosa si tratta di un problema per così dire di “filosofia” politica. Un’innovazione di cruciale rilievo andrebbe sempre preceduta da un grande dibattito, tale da favorire l’emergere dei vari giudizi, il loro confronto e la loro sintesi; nonché la previa conciliazione di tutti i legittimi interessi in gioco. Invece nel nostro Paese si fa di regola tutt’altro, come è accaduto infatti anche nel caso della progettata linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione. Il piano viene elaborato e discusso nel proverbiale Palazzo fino a quando si mobilita contro di esso qualche interesse costituito o qualche minoranza militante, che lo mette in piazza screditandolo. Soltanto allora si corre ai ripari cercando di andare a spiegare all’opinione pubblica le ragioni a favore dell’iniziativa; a questo punto però la battaglia in pratica è già persa poiché nella comunicazione di massa chi parla per primo si assicura perciò stesso, al di là della fondatezza delle sue ragioni, un vantaggio che poi diventa molto difficile colmare.

Nel caso del tunnel per l’alta velocità (TAV) in Val di Susa, per rendersene conto basta una breve “navigazione” su Internet: in tutti i motori di ricerca più comunemente utilizzati sono decine i siti “no TAV” che precedono quelli non diciamo favorevoli ma quantomeno non ostili al progetto. E in barba al suo stile di regola enciclopedico persino la voce in proposito di Wikipedia è rigorosamente schierata a favore del “no TAV”.

La creazione del cosiddetto “corridoio n.5” fra Barcellona e Kiev, attraverso la Francia meridionale, l’Alta Italia, la Slovenia e l’Ungheria (per “corridoio” s’intende in questo caso un adeguato insieme di linee di trasporto ferroviario e stradale sostenuto da proporzionali “autostrade” telematiche e facilitazioni tariffarie e amministrative), costituisce un obiettivo d’importanza cruciale per il futuro dell’Europa mediterranea, di cui l’Europa centrale e quella danubiana sono la principale direttrice di nuovo sviluppo. Finora, restando il corridoio n.5 sulla carta, dentro l’Ue il flusso dell’interscambio ovest-est si sposta sempre più a nord delle Alpi con crescente vantaggio per il Nord Europa ed altrettanto crescente svantaggio per l’Europa mediterranea. Della più che mai urgente attrezzatura del corridoio n.5 la nuova ferrovia veloce Torino-Lione è la prima opera di rilievo cui si stesse già finalmente lavorando. Nel caso della TAV (o meglio sarebbe dire del TAV) in Val di Susa la posta in gioco è insomma questa. Chi vi si oppone in modo assoluto è dunque un pericoloso irresponsabile; ma lo stesso si può dire di chi ha creato le condizioni grazie alle quali questi pericolosi irresponsabili hanno trovato tanto

consenso e tanta eco positiva sui giornali e nei telegiornali.

Mentre i lavori della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, iniziati nella primavera del 2002, venivano perciò presto sospesi restando interrotti o quasi per circa dieci anni, a poche decine di chilometri da Milano si è tranquillamente continuato a lavorare in Svizzera, tra il Canton Ticino e il Canton Uri, all'apertura del nuovo tunnel ferroviario di base del San Gottardo, AlpTransit, lungo 57 chilometri, che ora è tutto scavato e che entrerà in esercizio nel 2016. Dell'altro tunnel principale della medesima nuova linea, quello del Ceneri (quasi 40 chilometri), nello scorso maggio ne risultava già scavato circa un terzo, per un totale di 13,4 chilometri. Tutto questo con il consenso delle popolazioni delle valli interessate e con un impatto sull'ambiente così esiguo che i turisti in viaggio sull'autostrada Chiasso - Basilea di solito nemmeno si accorgono del fatto che in parte costeggiano e in parte passano sopra un gigantesco cantiere. Un cantiere che inizia a pochi minuti di auto da Lugano e dura fino ad Amsteg, a parecchi chilometri dal portale nord del tunnel automobilistico del San Gottardo.

Come tutto questo è stato possibile? Per cominciare a saperlo si può consultare < www.alptransit.ch/it/ >, la versione in lingua italiana del sito ufficiale del cantiere. Resta però in sospeso la domanda: come mai, in mezzo a tutto il putiferio sulla questione del TAV in Val di Susa, la stampa e la politica del nostro Paese non sono andate a vedere come hanno fatto in Svizzera a realizzare un'opera analoga con un consenso popolare, sancito dalla vittoria dei "sì" in più di un referendum, che ha messo fuori gioco quelle minoranze militanti neo-anarchiche che da noi pretendono di essere la voce autentica della volontà e degli interessi del popolo, negati e coartati dai potenti?