

PERCHÉ NO TAV



MARCO **TRAVAGLIO** ERRI DE LUCA
MARCO **REVELLI** TOMASO **MONTANARI**
LUCA **MERCALLI** ANGELO **TARTAGLIA**
LIVIO **PEPINO** ALESSANDRA **ALGOSTINO**
CLAUDIO **GIORNO** CHIARA **SASSO** LUCA **GIUNTI**

Per la prima volta le più autorevoli personalità
che si battono da sempre contro
la Torino-Lione si ritrovano in un libro.

Un volume che è anche manifesto di
un pensiero: quello di chi lotta contro il
trasversale partito del cemento, pronto a
speculare sulla regina delle grandi opere: il
Tav. Imprenditori, o meglio “prenditori”,
che vanno a braccetto con politici e vecchie
cariatidi di sistema interessate direttamente
all'affare. E chi si riempie la bocca di paroloni
come «futuro», «sviluppo», «modernità» forse
non sa che in quasi venti anni di studi
e carotaggi abbiamo già buttato oltre
un miliardo e mezzo di euro e tenuto la Val di
Susa in stato d'assedio permanente.

La relazione ministeriale costi-benefici – che
pubblichiamo integralmente – certifica che la
realizzazione del tunnel di base avrebbe un
saldo negativo di circa 7 miliardi di euro.

Un motivo sufficiente per dire una volta per
tutte “No Tav”.

Ognuno degli autori di questo libro affronta
un tema specifico del dissenso per spiegare
perché quel tratto di alta velocità conviene solo
a pochi.

Marco Travaglio

Direttore de «Il Fatto Quotidiano»

La Banda del Buco

«Il solo fatto di essere ormai indiscutibile ha fornito al falso una qualità del tutto nuova. Allo stesso tempo, il vero ha smesso di esistere quasi dappertutto, o nel migliore dei casi si è visto ridotto allo stato di ipotesi indimostrabile. Il falso indiscutibile ha ultimato la scomparsa dell'opinione pubblica, che in un primo tempo è stata incapace di farsi sentire; e in seguito, molto rapidamente, anche solo di formarsi».

Guy Debord, *Commentaires*, 1988

«Il Tav è urgentissimo da ventinove anni».

Maurizio Crozza, 2019

Quel gran pezzo del (la) Tav

L'impresa non è mai stata delle più semplici: difendere, anzi nobilitare, anzi beatificare una "grande opera" tanto inutile quanto inquinante che scaverebbe un buco di 60 chilometri nella montagna e un altro di svariati miliardi in quel che resta del bilancio dello Stato per far risparmiare un'oretta nel trasporto di merci prive di qualsivoglia fretta. Stiamo parlando del Tav Torino-Lione, concepito ventinove anni fa, nel 1990, quand'era appena caduto il Muro di Berlino, al governo c'erano Andreotti e Cirino Pomicino e alle Ferrovie Lorenzo Necci, tutti puntualmente spazzati via da Tangentopoli o peggio da Mafiopoli. Un'altra era geologica, quando i politici megalomani confondevano lo sviluppo con la Muraglia Cinese e la Piramide di Cheope. Poi sappiamo bene che cos'hanno lasciato di grande in eredità a noi posteri: il terzo debito pubblico del pianeta. Eppure sono quasi trent'anni che la grande stampa asservita ai partiti asserviti ai costruttori si impegna allo spasimo in quella mission impossible. Nascondendo agli italiani che quei soldi buttati basterebbero per cablare l'intero Paese a 100 megabyte, o ripianare tutti i tagli alla cultura, alla ricerca, all'università e alle forze dell'ordine dell'ultimo decennio, perché ogni traversina del Tav è un banco di

scuola, un girello di asilo nido, un posto letto di ospedale e di ospizio, un ricercatore, un poliziotto in meno. Il prezzo, da pagare a questa gigantesca impostura naturalmente, è quello di raccontare balle spaziali e di screditare vieppiù quel che resta dell'informazione in Italia. Breve rassegna degli orrori di stampa.

Brigate No Tav

In principio erano i "terroristi", cioè i No Tav: uno dei maggiori movimenti democratici e spontanei sorti dal basso in Valle di Susa e formati da cittadini di ogni età, ceto, censo e professione che manifestano dai primi anni Novanta per difendere l'ambiente e il paesaggio dell'ennesimo ecomostro sulla loro terra (non bastando gli sfregi della vecchia linea ferroviaria Torino-Lione, dell'autostrada A32 del Fréjus e di ben due statali, con annesse infiltrazioni tangenziali e 'ndranghetiste). Un movimento formato da sindaci, assessori, famiglie, giovani e anziani, preti e suore, eppure subito criminalizzato come eversivo e addirittura incubatore delle "nuove Brigate rosse". Finché non le BR, ma i soliti black bloc d'importazione e di pronto intervento arrivarono in Valle, infiltrando il movimento, rovinando cortei inizialmente del tutto pacifici, spaventando i manifestanti nonviolenti e dando il pretesto ai governi di Destra e di Sinistra per militarizzare la valle, praticamente in stato d'assedio da oltre vent'anni, con presidi sempre più invasivi e cariche sempre più violente e provocatorie. Che innescarono la consueta spirale degli "opposti estremismi". Da anni i giornali fanno di tutta l'erba un fascio, dipingendo i No Tav come un esercito di facinorosi eversori, tutti "anarco-insurrezionalisti", nascondendo gli eccessi delle forze dell'ordine, ingigantendo la percentuale di violenti (che nel movimento, specie in una certa fase, è esistita, ma sempre largamente minoritaria) e sposando acriticamente le accuse di terrorismo, doverosamente sostenute dai più in base a precise denunce, ma poi molto spesso ridimensionate o bocciate dai giudici nei vari gradi di appello. Giù giù fino a quella di istigazione a delinquere che ha portato alla sbarra e poi all'assoluzione lo scrittore Erri De Luca, reo di aver solidarizzato e rivendicato gli atti di "sabotaggio" (le reti dei cantieri tagliate con le cesoie) di alcuni militanti No Tav.

Un enorme polverone che ha accecato l'opinione pubblica, impe-

dendo un serio dibattito sull'analisi costi-benefici che avrebbe dovuto – fin dall'inizio dei cantieri per i tunnel esplorativi e geognostici – imporre uno stop all'opera per la sua palese inutilità alla luce dei dati del traffico merci, del tutto insufficiente per giustificare una seconda linea ferroviaria in aggiunta a quella esistente: la già sottoutilizzata Torino-Modane. L'ansia di criminalizzare per disinformare, o viceversa, tocca l'acme il 23 ottobre 2011, quando il movimento No Tav dà vita all'ennesima manifestazione in Val di Susa contro l'opera. Alla vigilia i giornali vaticinano violenze terribili, per spaventare la gente e dissuaderla dal partecipare. Invece quella domenica sfilano fra le 10 e le 15 mila persone, in maniera assolutamente pacifica: nemmeno il botto di un petardo. L'indomani, sul «Corriere», l'inviato Marco Imarisio, in evidente astinenza da scontri, fa sapere che sì, alla manifestazione NoTav «non è successo nulla, ma sarebbe potuto succedere». Infatti «alla partenza del temuto corteo c'erano molti protagonisti degli scontri del 3 luglio», riconoscibili dai «molti zaini con maschere antigas e casco». E già quando uno vede uno zaino, soprattutto in montagna, sente subito puzza di bruciato. Se poi, altra coincidenza sospetta, spunta una maschera antigas, le probabilità di black bloc in zona aumentano: le maschere sono armi improprie da scagliare contro le forze dell'ordine e non, come potrebbe credere qualche ingenuo, una protezione dai lacrimogeni. Ma la pistola fumante sono i caschi: non servono, care anime belle, per preservarsi il cranio da manganellate od oggetti volanti, ma per aggredire i poliziotti a craniate. Dunque la manifestazione pacifica non è stata pacifica perché avrebbe potuto non essere pacifica. Urge una riforma del Codice penale, con l'introduzione di un reato postmoderno: quello di "violenza pensata". Sotto coi processi, dunque. Alle intenzioni.

L'eroico soldato

Il 28 febbraio 2012, durante un corteo No Tav che blocca l'autostrada A32, il sito del «Corriere della Sera» filma un curioso faccia a faccia – assolutamente pacifico – fra un barbuto manifestante a volto scoperto e un carabiniere col casco anti-sommossa e la maschera antigas. Il giovane apostrofa beffardo il militare: «Ehi tu che pecorella sei? Hai un numero, un nome, un cognome, sai che sei un illegale?»

Quello se ne sta fermo e zitto, e morta lì. Ma l'indomani il comandante dell'Arma, generale Leonardo Gallitelli, si precipita a conferire al carabiniere un encomio solenne «per il lodevole comportamento tenuto». Una scena tragicomica che sfata oltre un secolo di barzellette sui carabinieri, conferendo loro un'insospettata vena ironica. Solo dei generali dotati di spiccato *sense of humour*, infatti, potevano decorare il milite ignoto della Valsusa per «la fermezza e la compostezza dimostrate» dinanzi alla «grande provocazione» del No Tav che lo chiamava «pecorella» e lo sfidava a levarsi il casco e la proboscide antigas, o magari a sparare, evitando così «a una situazione delicata di degenerare». Il guaio è che i politici e i giornalisti, categorie molto più allergiche all'umorismo, prendono il tutto molto sul serio. Le cronache segnalano che all'eroico soldato «è giunto il plauso di tutte le forze politiche e di governo, dai presidenti di Camera e Senato Fini e Schifani al ministro Cancellieri, da Berlusconi a Bersani: "Lui rappresenta l'Italia migliore"». E meno male che poi parla il carabiniere encomiato: «Ho fatto solo il mio dovere: anche altri colleghi avrebbero fatto lo stesso». Come a dire: ma siete tutti matti? Ma cosa vi aspettavate che avrei fatto? Che, di fronte a un contestatore esasperato che mi sbotte, avrei potuto estrarre il manganello e fracassargli il cranio? Forse avete visto troppi film, o troppi documentari sulla Diaz e Bolzaneto. Siete abituati all'anormalità perché siete anormali pure voi. Vi sembrerà strano, ma io sono una persona normale, e come me ce ne sono tante, nell'Arma.

Ma è tutto inutile. Per la stampa di regime, il giovanotto è già un eroe. «Sembra una storia tratta dalle pagine del libro *Cuore* di De Amicis», tromboneggia «il Messaggero». «Il Giornale» festeggia perché «le azioni dell'orgoglio patrio sono risalite». La pseudosenatrice Anna Finocchiaro (PD) vorrebbe «stringere la mano al carabiniere insultato da uno pseudomanifestante». Altri, più modestamente, scomodano Pier Paolo Pasolini che, tra i sessantottini figli di papà e i poliziotti figli di proletari, stava con i secondi. E non si accorgono che in Valle di Susa non esistono figli di papà: sono tutti figli di nessuno, mandati allo sbaraglio in una guerra fra poveri da una classe politico-affaristica che lancia il treno e nasconde la mano. Come cantava Lucio Dalla, «l'impresa eccezionale, dammi retta, è essere normale».

Il (non) pensiero unico

Il Tav Torino-Lione (anzi, «la Tav», come lo chiamano i suoi trombettieri convinti, chissà perché, che l'articolo maschile a un acronimo maschile – Treno ad Alta Velocità – ne sminuirebbe la portata epocale) è divenuto così la palestra perfetta per sperimentare il pensiero unico del peggiore mainstream politico-affaristico-mediatico, con la criminalizzazione e la censura del dissenso. Prendiamo uno dei programmi più seguiti e longevi della Rai: *Che tempo che fa*, in onda dal 2003 (prima su Rai3 e poi su Rai1) e da sempre condotto da Fabio Fazio. Nasce sedici anni fa come un talk show costruito attorno alle previsioni del tempo, affidate al climatologo Luca Mercalli. Il quale spiega i fenomeni naturali e le loro conseguenze sempre più devastanti, dalla distruzione del territorio al consumo del suolo, a causa delle politiche anti-ambientali dei governi. Ed, essendo torinese ed esperto del Tav, ne critica spesso l'utilità. Nel 2011 viene linciato da tre parlamentari del Pd, tutti esagitati Sì Tav che non possono tollerare il suo dissenso informato: Stefano Esposito, Giorgio Merlo ed Enrico Farinon, accusano Mercalli di lesa «servizio pubblico» mediante «propaganda contro la Tav» e «uso militante della tv contro la Torino-Lione». Tre anni dopo, bersagliato dalle campagne trasversali di Forza Italia e del Pd, Mercalli viene escluso dalla squadra di *Che tempo che fa*. Nel 2015 ebbe un piccolo programma su Rai3, *Scala Mercalli*, ma dura meno di un anno: nel 2016 la direttrice turborenziana della rete, Daria Bignardi, già artefice della cacciata di Massimo Giannini e dell'abolizione di *Ballarò*, glielo chiude senza tante spiegazioni.

Il pensiero unico ha sempre ammesso, sul tema, soltanto la posizione Sì Tav: il No è una bestemmia, un sinonimo – se non di eversione – almeno di ignoranza, di «decrescita», di scarsa propensione al progresso e alla scienza. E pazienza se i maggiori esperti indipendenti di infrastrutture – dal sito *lavoce.info* al think tank de Il Mulino, fino al pool del professor Marco Ponti e a decine di ingegneri dei Politecnici di Milano e Torino (come Angelo Tartaglia) – hanno sempre sostenuto, dati alla mano, l'inutilità anzi la perniciosità anzi l'assurdità del Torino-Lione.

Nel 2011, in una puntata memorabile di *Report*, Milena Gabanelli manda l'inviato Emanuele Bellano in Valle di Susa e dimostra per tabulas che i treni merci della Torino-Modane viaggiano con container

vuoti all'80 per cento. Dunque non c'è domanda di merci per una seconda linea ferroviaria. Bellano mette a confronto le ragioni dei Sì Tav e dei No Tav e, per i primi, è un bagno di sangue. Anzi di ridicolo. Il giornalista sbatte i dati ufficiali in faccia allo *sgovernatore* del Piemonte, il leghista Roberto Cota: che senso ha scavare per dieci-quindici anni un buco di 60 chilometri nelle Alpi che asporterà almeno un milione di tonnellate di detriti da una montagna ricca di amianto e sostanze radioattive? Non è bastata la strage dell'Eternit, a insegnarci qualcosa? E quanti Tir ci vorranno per portare via tutto? E quanta CO₂ e quanto inquinamento porteranno in Valle? E che fine farà il turismo, nel frattempo? E le tradizionali infiltrazioni della 'ndrangheta in quell'area? E chi curerà le 10 mila persone che si prevede possano ammalarsi per le polveri e lo smog da cantiere, visto che è previsto addirittura un +10 per cento di patologie cardiache e respiratorie? E i danni alle falde acquifere, già registrati con i cantieri del Tav Firenze-Bologna? E quelli per le casse dello Stato? «A pagare il conto – conclude la Gabanelli – saranno i nostri figli disoccupati». Ma lo spensierato Cota (poi travolto dallo scandalo delle mutande verdi) replica a quelle obiezioni con una bella supercàzzola: «La Tav apre il Piemonte e tutto il Sistema-Paese all'Europa: prima di tutto, è un'apertura psicologica, di prospettiva». Più che psicologica, si direbbe psichiatrica, visto che il Piemonte è già collegato all'Europa e alla Francia dal traforo del Fréjus (inaugurato nel lontano 1871, all'insaputa di Cota naturalmente). Poi, incalzato dalle domande di *Report*, il governatore se la dà a gambe con un «Se vuole intervistarmi sulla Tav, prenda appuntamento». Come tutti i politici di destra, di centro e del PD quando s'imbattono nei fatti e nei dati.

L'inviato della Gabanelli si rivolge allora al sottosegretario ai Trasporti del governo Berlusconi, Mino Giachino (segnatevi questo nome: tornerà fra poco), da sempre ai vertici del Partito Tav, che infila un'altra memorabile supercàzzola: «Il progetto è stato riconvertito da passeggeri a merci perché è caduto il muro di Berlino (in verità era già caduto nel 1989, un anno prima che partisse il progetto, *nda*). Ma la Tav consentirà di collegare le merci da Lisbona a Torino fino a Kiev». Una mega-Transiberiana, dunque, per trasportare fantomatiche merci dal Portogallo e recapitarle – ovviamente marce – in Ucraina, previa capatina a Torino (forse per visitare la Sindone, la Mole Antonelliana o il Museo Egizio). In realtà quella è la

vecchia idea originaria del Tav anni Ottanta: un supertreno per passeggeri sullo snodo italo-francese del faraonico "Corridoio 5" (poi ribattezzato Corridoio Mediterraneo) che – è vero – avrebbe dovuto collegare Lisbona a Kiev. Ma di quel progetto, mai realizzato (anche perché il primo Paese a sfilarsi fu nel 2012 quello di partenza: il Portogallo), restano: un tratto di pennarello sulle cartine geografiche in vecchi e polverosi dossier relegati nei cassetti; e un unico cantiere preliminare aperto, quello della Torino-Lione. Nel 1991 il primo studio di fattibilità commissionato dalla Regione Piemonte al comitato Alta Velocità prevedeva che il traffico passeggeri fra Italia e Francia sarebbe balzato nel 2002 da 1 milione e mezzo di persone a 7,7 milioni. Invece, vent'anni dopo, è precipitato a 7-800 mila: un decimo del previsto. Infatti il vecchio treno diretto Torino-Lione è stato soppresso da un pezzo. Dunque il Tav non serve per il trasporto passeggeri. Nei primi anni 2000, pur di non rinunciare al business (per gli aspiranti costruttori), si è deciso di giustificare *ex post* virando disinvoltamente dall'"alta velocità" (per le persone) all'"alta capacità" (per le merci). Peggio la toppa del buco: secondo l'Ufficio Federale Trasporti della Svizzera, il traffico merci fra Italia e Francia è colato a picco: dagli 8 milioni di tonnellate del 2000 ai 2,5 del 2009. Infatti gli interporti di Susa e Orbassano sono semideserti e i treni merci sulla linea storica Torino-Modane viaggiano vuoti per i quattro quinti: dopo il potenziamento della vecchia linea ferroviaria del Fréjus, costata dieci anni fa 400-500 milioni, potrebbero trasportare 20 milioni di tonnellate, invece ne scarrozzano al massimo 2 o 3. Il grosso delle merci passa dal Gottardo, dal Brennero e da Ventimiglia. Ma Giachino finge di non essersene accorto. E con lui tutto il Partito Unico Trasversale del Tav, definito nel 2012 su «Repubblica» da Adriano Sofri «il Partito Preso, cioè quello che dice "ormai non si può più tornare indietro" e non spiega mai perché. Il Partito dell'Ormai. Il Tav è una nuova religione rivelata, fondata su un mistero sacro, calato dall'alto, quindi indimostrabile ma indiscutibile: il dogma dell'Immacolata Costruzione».

Il Partito Preso

A quei tempi, anche sulla stampa *mainstream* sopravviveva qualche spazio di dissenso, rispetto al dogma dell'Immacolata Costruzione. Non solo Sofri (che poi quando i 5 Stelle iniziano a fare sul serio per bloccare il Tav, ha smesso di occuparsi dell'argomento) era fieramente

critico. Ma addirittura «l'Espresso». Nel 2013 il settimanale debenedettiano pubblicava un servizio di copertina contro la Torino-Lione scritto dal suo futuro direttore Tommaso Cerno (poi divenuto condirettore di «Repubblica» e dal 2018 deputato del Pd). Titolo inequivocabile: «I No Tav sono un intero popolo». Svolgimento:

Tre generazioni appese al destino di un treno da 300 chilometri l'ora. Nonni, figli e nipoti in guerra contro un mostro d'acciaio... La Valsusa ha tutta l'aria di un'italica striscia di Gaza. Larga un paio di chilometri, lunga una sessantina... Migliaia di famiglie in simbiosi fra loro. Legate da un patto d'amore e di lotta più forte del tifo, delle parentele, del voto politico. «C'è il germe di una nuova Resistenza», racconta Maurizio Galliano, assessore del comune di Sant'Amrogio. Guadagna 120 euro al mese e, quando parla di Roma, grida alla 'casta' come Beppe Grillo, che infatti nel suo Comune ha fatto boom. Lui è pronto a lasciare la poltrona per tornare a essere solo un No Tav. Vuole comprarsi un bosco. E mandarci i turisti a sentire i suoni della natura... Qui ci si sposa dentro le baracche di legno dei presidi No Tav. Con tanto di foto in abito bianco e bandiera. I bimbi ci fanno la prima comunione sotto quei tendoni diroccati. Qui, per colpa di un treno fantasma, sono saltate amicizie trentennali. Da Franco al ristorante non ci si va con i parenti, che vogliono la ferrovia, ma con gli amici No Tav. Alle feste di paese suonano gratis le bande No Tav. E cucinano i cuochi No Tav. Le maratone sono No Tav. L'Anpi sfila con i No Tav. Gli alpini hanno lo stemma No Tav sul cappello. I tornei di rugby sono No Tav. Il calcio è No Tav. Importa poco se tifi Milan o Juve, importa se tifi treno oppure no. E così per le gare ciclistiche... Alla scuola elementare, insieme ai libri di testo, si leggono le favole scritte dalle maestre della valle. C'erano una volta i partigiani, oggi ci sono i No Tav. E ancora il festival del cinema è No Tav. E pure la fiera della lettura: «Una montagna di libri contro il Tav». Se vai al bagno, non c'è scritto di lasciare pulito. C'è scritto così: «Ricordati che l'acqua è un bene comune». E qui ci credono. Chi liquida la questione Susa con i black bloc, insomma, si sbaglia di grosso. Chi la mette giù parlando di violenti contro uomini del fare, sbaglia anche lui. Non è storia facile, la protesta di Susa. Né è storia di questi mesi...

Qualche mese dopo, «l'Espresso» torchia l'allora commissario di governo sul Tav, Mario Virano, facendolo confessare sotto questo titolo: «Avevano ragione i No Tav. Il progetto iniziale era sbagliato. Quelli che protestavano otto anni fa ce l'hanno fatto cambiare del tut-

to...» In effetti, prima i partitoni e i giornaloni plaudivano al progetto originario, dal costo stimato in 25 miliardi. Poi presero a magnificare la versione ridotta, detta spiritosamente "light" o "mini" o "low cost" (che ne costerebbe sulla carta "solo" 13, al netto delle consuete varianti e lievitazioni in corso d'opera: in Italia un chilometro di alta velocità ferroviaria, per esempio tra Torino e Milano, costa 73 milioni di euro, contro i 10 della Francia e i 9 della Spagna). Ma, se si è passati dalla prima alla seconda (entrambe peraltro inutili), è solo grazie alle lotte del movimento No Tav, sempre dipinto come un ferrovicchio passatista e allergico al nuovo che avanza, anche quando diceva del tracciato A le stesse cose che poi dissero i tifosi del tracciato B. Come cantava De André, «la gente dà buoni consigli se non può dare cattivo esempio». Infatti anche «l'Espresso», dopo quelle aperture alle ragioni dei No Tav, tornerà presto a cuccia. Ma non subito: ancora nel 2016 pubblicherà un reportage di Giovanni Tizian dal titolo eloquente: «Tav, e intanto si spreca. Le talpe continuano stancamente a scavare. Ma nessuno crede più a un modello di 'grande opera' superato dai fatti. E dal buon senso». Poi più nulla: anzi, solo soffiati alla grande opera superata dai fatti e dal buon senso, proprio quando l'avvento al governo con i 5 Stelle renderà possibile bloccarla.

C'è tecnico e tecnico

Nel 2012 ben 360 docenti universitari e professionisti si uniscono ai professori Marco Ponti e Sergio Ulgiati, nonché con Luca Mercalli e Ivan Cicconi, e lanciano su «Il Sole 24 ore» un appello al premier del governo tecnico Mario Monti. Gli dicono, in sintesi: caro Monti, hai avuto il coraggio di respingere l'assalto olimpico di «Roma 2020», possibile che non dimostri lo stesso coraggio ripensando un'opera superata e costosa come il Tav? Anch'essi sono tecnici, anche se non stanno al governo (per essere tecnici non è necessario essere ministri; anzi, ci sono tecnici che non sono ministri, la pensano diversamente dai ministri tecnici e magari sono molto più tecnici dei ministri tecnici). Citano uno studio di due ricercatori del Politecnico di Milano, Paolo Beria e Raffaele Grimaldi, sulla grave sofferenza in cui versano tutte le linee ad alta velocità in Italia. Rammentano una ricerca dell'Università di Oxford su 260 grandi infrastrutture trasportistiche in ben

venti nazioni, che dimostra come tutte le previsioni sui costi vengano regolarmente sottostimate e tutte quelle sui benefici vengono sistematicamente sovrastimate (il titolo è emblematico: «La peggiore infrastruttura è sempre quella che viene costruita»). E ricordano gli studi di altri ricercatori svedesi e americani, i quali sentenziano che le grandi infrastrutture ferroviarie risparmiano energia: semmai ne consumano di più. Cioè inquinano molto più dei Tir che qualcuno si illude di far sparire dalle strade aumentando i treni. Sono tutti professori ed esperti, mica anarco-insurrezionalisti: non insultano i poliziotti, non tirano pietre, non si arrampicano sui tralicci, non tagliano le recinzioni, non sporcano e non urlano. Chiedono soltanto un tavolo istituzionale per discutere pubblicamente come si fa tra tecnici: cioè con i dati e con le cifre. Nient'altro. La stessa cosa che chiedevano i No Tav quando nel movimento non c'era ombra di violenza. Purtroppo, quando non c'era la violenza, nessuno li ascoltava perché non erano violenti. E così qualcuno, sbagliando, pensò che per farsi notare e ascoltare occorressero le maniere forti. E si sentì rispondere che non si possono ascoltare i violenti. Insomma, i No Tav non si ascoltano mai. Nemmeno quando hanno cattedre e titoli di studio accademici. In un vecchio varietà, Paolo Panelli teneva una rubrica dal titolo *La parola all'esperto* e spiegava agli italiani il bricolage di cui era, appunto, un grande esperto. Ogni sua lezione si concludeva così: «A questo punto voi mi chiederete che cos'è il legno. Ed eccomi qui pronto a spiegarvelo: il legno è il legno».

La scena si ripete con i presunti tecnici del governo Monti che, quanto ad argomenti tecnici sul Tav Torino-Lione, non hanno nulla da invidiare ai politici dai quali dicono di voler salvare l'Italia.

Infatti ignorano l'appello dei 260 professori e innestano la modalità supercàzzola. Il ministro-banchiere delle Infrastrutture Corrado Passera se ne esce con una frase imperitura e ben poco tecnica: «La Tav si deve fare e si farà». E perché? Perché sì. Punto. Si sperava che almeno Monti, preside della Bocconi e poi commissario europeo, facesse eccezione. Invece anche il premier tecnico sfodera slogan da quattro soldi: «Il Tav in Valsusa si farà per rimanere agganciati all'Europa, in senso anche fisico» e «per evitare che in un continente alla deriva diventi sempre più difficile trovare posti di lavoro». A suo dire, il Tav «genera benefici economici rilevanti e posti di lavoro» e addirittura consente «a giovani italiani di garantirsi un futuro». Ora, qualunque cantiere

crea posti di lavoro, anche quelli specializzati nello spostare massi da A a B e poi da B ad A. Si tratta di vedere quanto rende l'attività di un cantiere e dunque quanto costa ciascun posto di lavoro: le previsioni più rosee (quelle di Confindustria) parlano di 4 mila occupati. Visto quanto costerebbero pro capite (in miliardi e in danni ambientali stimati dall'Agenzia nazionale per l'ambiente francese e dai migliori atenei italiani), è molto più conveniente mandarli a spostare sassi. Per questo né Monti né Passera forniscono un solo dato numerico, a sostegno della loro scelta scellerata. Altro che Partito dei Tecnici: anche loro sono del Partito Preso.

Nel luglio del 2012 il quotidiano francese «Le Figaro» rivela che il governo socialista del presidente François Hollande intende riesaminare la fattibilità di dieci progetti di linee ferroviarie ad alta velocità, tra cui il Torino-Lione: «Lo Stato ha previsto una serie di progetti senza averne fissato i finanziamenti. Il governo non avrà altra scelta che rinunciare ad alcune opzioni», dichiara il ministro del Bilancio, Jérôme Cahuzac. I politici transalpini avrebbero fatto appello a un «nuovo accordo» con le parti in causa che comprende nuovi contributi da parte di Bruxelles, visto che è la stessa Unione europea a chiedere agli Stati membri un maggiore rigore finanziario. Insomma, il governo francese è pronto a rinunciare al Torino-Lione, il primo dei grandi progetti in corso che viene giudicato superfluo e troppo costoso (almeno 12 miliardi): a meno che l'Europa non aumenti la sua quota di finanziamenti, nell'ambito di un nuovo accordo Parigi-Roma-Bruxelles. Il «Figaro» aggiunge che al governo francese risulta un pesante calo nel «trasporto merci, sceso a quattro milioni di tonnellate su quella tratta, contro gli undici di vent'anni fa». La notizia getta nel panico e nello sconforto i partiti italiani di Destra, di Centro e di Sinistra e i sottostanti giornaloni: forse nemmeno loro riuscirebbero a difendere un treno che parte da Torino e, giunto alla frontiera francese, fa inversione a U e torna a Torino (non più il Torino-Lione, ma il Torino-Torino).

Il «Corriere della Sera» si incarica prontamente di smentire i colleghi d'oltralpe: le rivelazioni del «Figaro» sulla retromarcia di Parigi non sarebbero altro che «la versione dei No Tav sui dubbi francesi». Il «Figaro», notoriamente conservatore, in mano agli anarco-insurrezionalisti della Val di Susa: buona questa. Dunque guai se il governo italiano desse «ascolto a un movimento incapace di isolare i più vio-

lenti al suo interno»: se rinunciassero a un'opera ormai giudicata inutile anche dalla Francia, in «due minuti nascerebbero centinaia di altri gruppi pronti alle maniere forti per bloccare progetti indesiderati». Cioè: siccome i No Tav hanno ragione, ma al loro interno si annidano alcune decine di violenti, allora si devono buttare miliardi dalla finestra. Anzi, nel buco. E farli buttare anche ai francesi.

Calce e Trivello

I capifila del Partito Preso si annidano prevalentemente nella presunta "sinistra" dell'ex PCI, ora PD, perlopiù torinese. Forse perché ai tunnel geognostici lavorano alcuni colossi delle coop rosse (tipo la Cmc di Ravenna, già pesantemente coinvolta in Tangentopoli per i suoi rapporti con l'uomo delle mazzette rosse Primo Greganti) e il gruppo Gavio (anch'esso nel mirino di Mani Pulite e di molte altre inchieste per tangenti) che li hanno sempre finanziati. Dalla Calce&Martello alla Calce&Trivello. Sergio Chiamparino, prima sindaco di Torino, poi banchiere della Compagnia di San Paolo, infine governatore del Piemonte, parla del Tav come di sua madre: guai a chi glielo tocca. Nel 2012, quando il segretario nazionale Pier Luigi Bersani ipotizza di replicare l'alleanza con l'Idv di Antonio Di Pietro e con Sel di Nichi Vendola, e si fa fotografare con loro alla festa dipietrista a Vasto, Chiamparino lo ammonisce: «Si va con Di Pietro e Vendola solo se dicono pubblicamente che sono per la Tav». L'allora sindaco di Torino Piero Fassino definisce i No Tav «antistorici». E il segretario regionale del PD Gianfranco Morgando minaccia gli iscritti che fossero tentati dal manifestare contro il Dio Tav: «È dirimente per gli iscritti al PD la non partecipazione. Non consideriamo legittimo che aderiscano alla manifestazione di domenica. Sarà messa in discussione la convivenza nel partito con queste persone». Chiamparino minaccia direttamente la loro espulsione. Manco fossero dei pregiudicati. Anzi no, se fossero pregiudicati resterebbero nel partito, o vi verrebbero iscritti d'ufficio.

Nel 2013 si fa un gran parlare delle brutali «epurazioni» di dissidenti dal Movimento 5 Stelle. Partiti e giornali gridano alle «purghe staliniane» o «fasciste» e alla «dittatura autoritaria di Grillo e Casaleggio». Tutto giusto, per carità, se non fosse che intanto, alla chetichella, il PD sta espellendo decine di suoi iscritti e amministratori per «intelligenza col nemico» No Tav.

Quasi che il dogma dell'Immacolata Costruzione fosse inserito nello statuto del partito. Invece – sorpresa – nella «Carta d'Intenti» del PD la parola Tav non è nemmeno citata, mentre si legge che «per noi sanità, istruzione, sicurezza, ambiente sono beni indisponibili alla pura logica del mercato e dei profitti. Sono beni comuni – di tutti e di ciascuno – e definiscono il grado di civiltà e democrazia del Paese».

Esemplare il caso di Avigliana, il primo comune della Bassa Val di Susa, celebre anche per aver dato i natali a Fassino. Lì, alle comunali del 2012, il PD s'è sciolto in un listone civico Sì Tav con il PDL e UDC, cioè con il centrodestra, per combattere i propri dirigenti contrari all'opera, candidati in una lista civica con Idv, Sel e 5 Stelle. Naturalmente l'ammucchiata Fassinian-casinian-berlusconiana perde sonoramente 2306 voti (34,4 per cento) contro i 3200 (47,8 per cento) della lista No Tav. E addio Comune. Anziché far due conti e prendere atto che la maggioranza dei cittadini non vuole il Tav e rassegnarsi o fare autocritica per averla rappresentata così male, la Commissione di Garanzia del PD espelle i tre rappresentanti eletti nella lista vincente e commissaria il circolo di Avigliana per eresia sul dogma Calce&Trivello. Un caso di scuola di democrazia interna: la minoranza che caccia la maggioranza.

Ma dopo le elezioni del 2013 la partita nel PD sembra riaprirsi. Contro la leadership ex comunista, che il segretario Pier Luigi Bersani chiama «la ditta», si candida l'ex dc Matteo Renzi, che ha al suo fianco alcuni ambientalisti No Tav come Roberto Della Seta. E, per giunta, ha appena pubblicato un libro dal titolo *Oltre la rottamazione* (ed. Rizzoli, maggio 2013), in cui dimostra di avere le idee piuttosto chiare: «La Tav rischia di essere un investimento fuori scala e fuori tempo... Iniziative come la Torino-Lione non sono dannose, sono inutili. Sono soldi impiegati male... Prima lo Stato uscirà dalla logica ciclopica delle grandi infrastrutture e si concentrerà sulla manutenzione delle scuole e delle strade, più facile sarà per noi riavvicinare i cittadini alle istituzioni. E anche, *en passant*, creare posti di lavoro più stabili». Quando però diventerà segretario e premier, si scorderà tutto. E diventerà Sì Tav. Anche perché si schiereranno prontamente al suo fianco le tre vestali torinesi del Partito Preso: Chiamparino, Fassino ed Esposito.

Siamo politici o capistazione?

«Fuochisti, macchinisti, ferrovieri, frenatori, uomini di fatica, affini! Or qui tutti a me!» urlava Torò nella famosa scena del wagon-lit prima di imbattersi nell'onorevole Cosimo Trombetta. E in effetti, col passare degli anni, e soprattutto dei miliardi sprecati, l'esercito dei giornalisti aspiranti capistazione, fuochisti, macchinisti, ferrovieri, frenatori, uomini di fatica e affini, anziché assottigliarsi, si gonfia viepiù di leve sempre nuove. Ricordarli tutti, con i loro scampoli di prosa tanto enfatica quanto disinformata, sarebbe impossibile per motivi di spazio. Ma qualcuno va immortalato, a futura e imperitura memoria. Uno dei più fomentati è Marco Imarisio, inviato del «Corriere della Sera», che il 23 marzo 2013 sprona il Centrosinistra a rompere gli indugi e a fare presto, prestissimo, prima che arrivino i barbari a bloccare l'agognato buco: «Chi spera di blandire i 5 Stelle usando il Tav come merce di scambio, magari con un sotterfugio del rallentamento dell'opera, dimostra di non aver capito che la posta in gioco va ben oltre un buco nella montagna ai bordi di una valle remota». Salvo che per gli abitanti di quella valle remota, s'intende.

L'8 agosto 2014, pur di non dare la colpa alle ricette fallimentari dell'amato premier Matteo Renzi, il columnist de «La Stampa» Gianni Riotta spiega che «la colpa del declino è di tutti noi». Renzi, l'eroe, ci ha provato «a scuotere i cittadini dal torpore malinconico in cui sprofondano» (forse con la riforma costituzionale che doveva abolire l'elezione dei senatori e con quella elettorale «Italicum» che copiava le liste bloccate del Porcellum per i deputati). Ma, «malgrado gli sforzi di Monti, Letta, Passera e Padoan, Renzi, Padoan (due volte, ma si abbondano! *nda*), l'«agenda» non parte». E perché non parte? Perché – spiega Johnny – quegli stronzi di italiani «non vogliono infrastrutture» con la scusa delle «mazzette per corrotti mafiosi». Basta, «è ora di dirsi che la colpa è nostra. Dalla Tav a Messina», dobbiamo «accettare il cambiamento». Ecco, lui vorrebbe pure il Ponte sullo Stretto, per buttare altri 10 miliardi oltre ai 20 previsti per trasportare merci inesistenti alla velocità della luce da Torino a Lione e ritorno: tutta roba che ci restituirebbe «la speranza e l'entusiasmo». Negli stessi mesi si scopre che il consorzio Venezia Nuova, nato per costruire un'altra grande opera inutile, il Mose, era finito a finanziare un romanzo di Riotta. Che ora deve averne pronto un altro, ambientato

fra Scilla e Cariddi o forse nel buco fra Torino e Lione. Un poema in endecasillabi sciolti.

Il 27 dicembre 2015 «La Stampa» consiglia ai suoi lettori una meta turistica imperdibile per le vacanze di fine anno: «Tav, il cantiere si apre a turisti e valligiani. Si entra gratis». Altro che Monte Bianco, Dolomiti, Mar Rosso o Maldive: il buco (che non c'è) è l'ottava meraviglia del mondo.

I barbari alle porte

Poi, purtroppo, nel 2016 la No Tav pentastellata Chiara Appendino viene eletta sindaco di Torino dopo i traforatori Chiamparino e Fassino. E, siccome le disgrazie non vengono mai sole, nel dicembre del 2017 l'Osservatorio sul Tav della Presidenza del Consiglio, diretto dall'architetto Paolo Foietta, è costretto ad alzare bandiera bianca con un report al governo Gentiloni:

Non c'è dubbio che molte previsioni fatte quasi dieci anni fa, in assoluta buona fede, anche appoggiandosi a previsioni ufficiali dell'Unione europea, siano state smentite dai fatti, soprattutto per effetto della grave crisi economica... Lo scenario attuale è, quindi, molto diverso da quello in cui sono state prese a suo tempo le decisioni... La domanda che i decisori devono farsi è: «Al punto in cui siamo arrivati, avendo realizzato ciò che già abbiamo fatto, ha senso continuare come previsto allora? Oppure c'è qualcosa da cambiare? O, addirittura, è meglio interrompere e rimettere tutto com'era prima?»

Poi però si risponde che, pazienza, il Tav va fatto lo stesso. Eppure la prevista saturazione del traffico merci sulla Torino-Modane, diversamente da quel che è accaduto col Gottardo in Svizzera, non si è mai verificata. Anzi tuttora i treni merci vi transitano carichi di container perlopiù vuoti. E chi pagherà i danni allo Stato per i 4-500 milioni buttati per potenziare inutilmente la vecchia galleria? Anche l'aumento dei Tir nel traforo del Fréjus è una panzana: nel 2017 l'hanno attraversato 740 mila mezzi pesanti, stessa cifra di vent'anni prima. Come scrive sul «Fatto» il professor Francesco Ramella, «l'attuale capacità disponibile è sovrabbondante e sarà ulteriormente incrementata a breve con l'apertura al traffico della seconda canna del traforo stradale del

Fréjus. Anche qualora l'attuale ripresa dovesse proseguire, non si verificherebbero criticità per almeno mezzo secolo. Ogni giorno percorrono l'autostrada tra Torino e il confine francese poco più di 11.000 veicoli contro i 33.000 della Torino-Piacenza: si tratta dunque di una infrastruttura poco utilizzata».

Lo sanno anche altri personaggi insospettabili. Nel 2017, su lavoro, info, Carlo Cottarelli, principe di tutte le spending review, firma l'appello di Marco Ponti e di altri 41 professori del Politecnico di Milano al ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio (PD), che si accinge a buttare decine di miliardi in grandi opere senza uno straccio di studio sui costi e i benefici per scremare quelle inutili da quelle utili. Titolo: «Meno arbitrio nell'uso delle risorse pubbliche». Svolgimento: «Analisi indipendenti evidenziano come... la nuova Torino-Lione e la linea Napoli-Bari mostrino flussi di traffico, attuali e prospettici, così modesti da poter escludere che sia opportuno realizzarle nella forma prevista». Firmato, tra gli altri, Ponti e Cottarelli. Segnavi questi due nomi: il primo verrà incaricato dal successore di Delrio, il pentastellato Toninelli, di guidare un pool di esperti per analizzare i costi e i benefici del Tav, e boccherà l'opera senza appello; il secondo, candidato addirittura da Mattarella a guidare un governo tecnico istituzionale nei giorni difficili della crisi post-elezioni del 2018, cambierà prontamente idea e, nel giro di poco più di un anno, da fiero anti-Tav diventerà un fervente pro Tav.

Il 4 marzo 2018 i 5 Stelle vincono le elezioni con quasi il 33 per cento dei voti; vanno al governo con la Lega e impongono ai neo-alleati un Contratto di governo che recita: «Con riguardo alla Linea ad Alta Velocità Torino-Lione, ci impegniamo a ridiscuterne integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia». Ma bloccare l'inutile opera non dovrebbe essere un problema neppure per i leghisti, visto che in Valle, negli anni più duri delle contestazioni e delle repressioni, il Carroccio è sempre fieramente No Tav. Nel 2005-2006 la Lega Nord (si chiamava ancora così) diffondeva volantini e manifesti col suo simbolo e le scritte cubitali: «Stop Tav», «Stop Tav dalla nostra Valle». Roberto Maroni difendeva i No Tav sulla Padania: «Non sono i no global. La protesta della Valsusa non va ignorata, bisogna comprendere le ragioni della gente... Quando c'è una rivendicazione sensata non si può mandare la polizia e basta». Mario

Borghesio, europarlamentare, urlava «Tav uguale mafia». E il futuro governatore Cota: «Due pesi e due misure. Se a protestare è la gente del Nord (i No Tav, *nda*), prima o dopo arriva il manganello, se invece i tumulti avvengono al Sud, i metodi per un ritorno all'ordine si fanno decisamente più leggeri e sfumati».

Del resto Salvini era anche contro le trivelle petrolifere in mare fino al referendum del 2016, in cui fece campagna per il Sì con la maglietta da attivista No Triv. Non solo: la Lega era pure contro gli inceneritori un po' in tutta Italia. Ora Salvini cita, sui rifiuti, il «modello di Brescia» (il più grande e più cancerogeno inceneritore d'Italia) e si scorda il Contratto di governo che s'ispira al modello opposto di Treviso. Lì nel 2010 il primo consigliere dei 5 Stelle in un capoluogo, David Borrelli, fece approvare con i voti determinanti della Lega un ordine del giorno anti-inceneritori. Con risultati strepitosi. Treviso ha chiuso i due termovalorizzatori e ora produce 386 chilogrammi di rifiuti pro capite (contro una media italiana di 497 ed europea di 477), con una differenziata dell'85 per cento e una taxa rifiuti di 185 euro pro capite (la media nazionale è 304). Merito della Lega, che seguì sulla strada dei «rifiuti zero» i neonati 5 Stelle, quando la Provincia era guidata da Luca Zaia, ora governatore del Veneto. E merito anche di Laura Puppato, allora sindaca PD di Montebelluna, e della sua consulente Paola Muraro (poi assessore della giunta Raggi, costretta alle dimissioni da una campagna di stampa oscena e da un'inchiesta della Procura di Roma basata sul nulla). Ancora il 10 marzo 2017 Salvini elogiò pubblicamente i suoi consiglieri regionali umbri Fiorini e Mancini, che si battevano «contro l'inceneritore di Terni voluto da Renzi», con mega-manifesti («Ambiente e salute, non mandiamoli in fumo»); «Grazie per quello che state facendo dentro il palazzo, da fuori mi arrivano tante testimonianze di fiducia e solidarietà. Grazie Lega, perché sulla salute non si scherza, ci sono in ballo posti di lavoro, c'è in ballo la salute di tanti figli». Lo stesso accadeva l'anno prima in Lombardia, dove l'assessore all'Ambiente, la leghista Claudia Terzi, si batteva non solo contro la costruzione di nuovi termovalorizzatori, ma addirittura per smantellarne di già esistenti («rivedere tutta l'impiantistica»). Idem in Toscana, col no dei leghisti agli inceneritori di Firenze e Grosseto. E pure in Liguria, dove Edoardo Rixi, oggi viceministro delle Infrastrutture, tuonava contro il progetto dell'inceneritore Scarpino a Genova:

«La decisione dei politicanti di Centrosinistra sul termovalorizzatore vuole aiutare i compagni Bassolino e D'Alema a risolvere i problemi delle discariche sature nel Mezzogiorno. Ma non tiene conto delle decine di migliaia di cittadini che subiranno danni alla salute». Battaglie perfettamente coerenti con un movimento fortemente radicato sul territorio. Ora invece, appena tornata al governo nella nuova versione nazionalista salviniana, la Lega rinnega tutte le sue battaglie e diventa Sì Tav, Sì Triv e Sì Inceneritori. Viene eletta a ultimo santo patrono del Partito Trasversale degli Affari, che ne frattempo ha perso per strada i suoi referenti Forza Italia e PD e guarda a Salvini ultima speme. Con tutti i giornaloni al seguito.

Torino, Italia

Il primo campanello d'allarme per la Banda del Buco squilla il 29 ottobre 2018, quando la maggioranza 5 Stelle in Consiglio comunale a Torino approva un simbolico ordine del giorno per proclamare il capoluogo piemontese "città No Tav" e chiedere al governo il blocco dell'opera. In piazza Palazzo di Città si fronteggiano manifestanti No Tav venuti dalla Val di Susa e un drappello di torinesi pro Tav reclutati dal PD, dal Centrodestra e dall'Unione industriali. La polizia li tiene separati e blocca gli accessi al Palazzo civico, mentre all'interno tutti i consiglieri del PD e delle liste fiancheggiatrici (Moderati e Cantiere Civico) danno in escandescenze e vengono espulsi dall'aula (compreso l'ex sindaco Piero Fassino). Da Roma esulta il vicepremier Luigi Maio: «Bene la votazione del Consiglio comunale di Torino sul Tav! Presto io e Danilo Toninelli (ministro delle Infrastrutture e Trasporti, nda) incontreremo Chiara Appendino per continuare a dare attuazione al contratto di Governo». Matteo Renzi, ex No Tav convertito al Tav come l'altro Matteo, parla di «giorno segnato da una decisione incomprensibile e masochista del M5S, una forza politica che continua a fare del male all'Italia e a farsi del male». Sulla stessa linea, tanto per cambiare, Silvio Berlusconi: «Il no alla Tav è un modo di procedere che non ha nessun senso». E Salvini, già dimentico del Contratto che ha sottoscritto: «La Tav si farà e basta». Eppure gli basterebbe interpellare i suoi deputati piemontesi Alessandro Benvenuto ed Elena Maccanti, l'uno presidente della commissione Ambiente e Lavori pubblici e l'altra capogruppo in commissione Trasporti, che solo un mese prima hanno di-

chiarato a una sola voce: «Vanno sospesi i bandi di gara per l'appalto del tunnel di base in attesa dell'analisi costi-benefici: se dimostrerà che i costi superano i benefici, ne trarremo le conseguenze».

Giornaloni e giornalini, all'unisono, iniziano a raccontare di un Nord Italia "in rivolta", sull'orlo della guerra civile, per la pretesa dei 5 Stelle di fare ciò che hanno promesso fin da quando sono nati. Lo sapevano benissimo i torinesi quando elessero sindaco la Appendino e gli italiani quando tributarono al M5S il 25,5 per cento nel 2013 e il 32,7 per cento nel 2018, che il Movimento si proponeva di bloccare il Tav. Quindi, se ci riuscirà, non farà altro che mantenere una promessa consacrata da valanghe di voti. Si chiama democrazia, e anche coerenza.

Ma i giornaloni, mentre massacrano il M5S nelle pagine dispari perché è incoerente nel non bloccare il gasdotto Tap (regolato da un trattato internazionale che comporta rischi di possibili risarcimenti fino a 20 miliardi in caso di recesso), in quelle pari lo bastonano perché è coerente e vuole bloccare il Tav. «Repubblica»: «Il M5S dichiara guerra alla Tav. Rabbia di imprese e sindacati», «Sarà la marcia dei centomila». «La Stampa»: «Torino vota lo stop all'Alta velocità. La piazza protesta: una vergogna», «Rischiamo costi severi nel Nord» (commento di Mario Deaglio in Fornero), «Adesso un'altra marcia dei 40 mila». «Corriere della sera»: «Una cultura economica che disprezza la crescita, un colpo basso alla città», «Giunta No Tav, divorzio dalla città». «Messaggero»: «Chi blocca il Paese: il partito del no», «A rischio 8.000 posti di lavoro, come esportiamo senza infrastrutture?». «Il Giornale»: «Golpe grillino, stop alla Tav», «Una marcia dei 100 mila per dire sì alle grandi opere». Sinceramente sgomento dinanzi a un movimento che mantiene addirittura un impegno preso con gli elettori, il direttore del «Corriere della Sera» Luciano Fontana lo denuncia sdegnato: «È ormai evidente che il ministro delle Infrastrutture sta usando tutti i cavilli possibili per bloccare la Tav, come ripetutamente promesso dai 5 Stelle in campagna elettorale». Un vero scandalo.

La parola agli esperti

La propaganda terroristica del partito-ammucchiata Calce&Martello, che affratella la "sinistra" di scuola Marchionne (il PD dei Chiamparini e dei Fassini), FI, Lega, triade sindacale, Confindustria, coop bianco-rosse

e mafie varie inizia a vaneggiare di fantomatiche "penali" da pagare e di miliardi (due, o forse tre) da restituire non si sa bene a chi, nonché di un "referendum" da lanciare contro l'«isolamento del Nord-Ovest», di un «rischio Brexit per l'Italia». Tutte scemenze rilanciate dalla grande stampa: la stessa impegnata almeno da due anni – da quando in tutto il mondo gli elettori si son messi a votare all'incontrario del pensiero unico mainstream – in tragicomiche campagne contro le fake news che gonfierebbero le vele e le urne dei "populisti" e dei "sovraniisti", ovviamente al soldo della Russia di Vladimir. Putin. E intanto sparano ogni giorno fake news a profusione, che poi sono le vecchie care balle di pura razza italiana.

Mattia Feltri su «La Stampa» favoleggia di un «treno per persone e merci»: invece, dopo la svolta dall'alta velocità all'alta capacità, il trasporto di persone sul Tav è un'eventualità sempre più remota.

Aldo Cazzullo, il tuttolgo del «Corriere della Sera» che risponde ai lettori nella pagina che fu di Indro Montanelli, ha le idee chiare: «Il collegamento con la Francia è importante. Per andare da Torino a Parigi più velocemente, per non sovraccaricare il traffico su gomma, per creare lavoro...» (2 agosto 2018). Posto che Cazzullo, non essendo una merce, ben difficilmente potrebbe salire sul Tav, gli occupati nel cantiere esplorativo sono 4 mila e, stando allo stesso sito dell'Osservatorio governativo sul Tav (favorevolissimo all'opera), con gli eventuali lavori per il tunnel di base salirebbero di 450 unità. Quindi costerebbero circa 2,5 milioni di euro per ciascuno: il più alto costo del lavoro mai visto nella storia. Tanto che converrebbe di più pagarli un po' meno per spaccare pietre e poi reincollarle. Christian Rocca de «La Stampa», già noto per le sue campagne a base di fake news in favore delle guerre all'Afghanistan e all'Iraq, riesce a scrivere restando serio: «Dicono che collegare l'Italia all'Europa con treni ad Alta velocità sia dannoso per Torino e per il Paese... Nell'epoca della diffusione delle fake news, il compito della stampa non può essere quello di riportare asetticamente dichiarazioni palesemente false. Il dovere civile dei media è quello di dire chiaramente che si tratta di bugie» (2 novembre 2018). Pare quasi che attualmente Italia e Francia siano scollegate e chi intendesse raggiungere l'una partendo dall'altra fosse costretto a giorni e giorni di camminate, valicando le Alpi a piedi, o a dorso di mulo, o magari di elefante come Annibale. Quindi, se Rocca volesse davvero smascherare le fake news, potrebbe informarsi e cominciare dalle sue.

Aldo Grasso, ottimo critico televisivo del «Corriere della Sera», di cui però si ignorano le competenze in tema di infrastrutture, sostiene che il Tav «è una delle opere più importanti che l'Europa aspetta da anni», nell'ambito di una non meglio precisata «piattaforma logistica del Nord Ovest». Eppure l'ha spiegato bene non il movimento No Tav o il M5S, ma il sito lavoce.info, fondato da Tito Boeri: «La Commissione Ue non ha mai chiesto che l'attraversamento delle Alpi avvenga su una linea ad alta velocità: sia a Est sia a Ovest le merci possono tranquillamente continuare a viaggiare su reti ordinarie, come da Lione a Parigi». Lo stesso Grasso ripete a pappagallosi ciò che scrivono i quotidiani a edicole unificate, «Stampa pubblica» e «Corriere» in primis: se rinunciassero al Tav, lo Stato italiano dovrebbe svenarsi in "penali", "multe" e "restituzioni" chi dice di uno, chi di due miliardi. Che, se fossero veri, varrebbe comunque la pena pagarli, per risparmiarne una decina. Senza contare la bizzaria di interrogarsi sempre su quanto costerebbe non fare il Tav, e mai su quanto costerebbe farlo (almeno fino all'analisi costi-benefici disposta da Toninelli).

In ogni caso nulla di ciò che abbiamo riportato nelle citazioni qui sopra è vero. Non c'è un solo contratto o accordo col governo francese, con l'Unione europea o con imprese appaltatrici che parli di penali. L'Italia, del tracciato italiano, può fare ciò che vuole. La legge 191/2009, art. 2, comma 232 lettera c prevede che «il contraente o l'affidatario dei lavori deve assumere l'impegno di rinunciare a qualunque pretesa risarcitoria eventualmente sorta in relazione alle opere individuate... nonché ad alcuna pretesa, anche futura, connessa al mandato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi». Quanto alla Ue, finanzia solo lavori ultimati: dunque, se il Tav non si facesse più, l'Italia non dovrebbe restituire un euro, ma si limiterebbe a non incassare i fondi per un'opera inesistente. Quando il Portogallo si sfilò dal progetto Tav, non sborsò un cent alla Spagna né all'Ue. Idem la Francia: si finge interessata al Tav, ma ha sospeso fino al 2038 i cantieri sulla tratta nazionale (anche per i fulmini della sua Corte dei Conti) e per quella internazionale (il tunnel di base) non ha mai erogato la sua parte di finanziamenti. Senza l'ombra di una penale.

Ma, a dispetto dei trattati, dei contratti, dei dati e delle cifre, la cosiddetta informazione continua spudoratamente, goebbelsianamente a mentire, nella speranza che alla fine le menzogne facciano breccia

nell'opinione pubblica. Il Tav diventa la panacea e i No Tav i colpevoli di tutti i mali dell'Italia. Per «Libero», sono responsabili addirittura degli incendi boschivi: «La Valsusa brucia nell'indifferenza di no-Tav e grillini» (articolo di Filippo Facci, 31 ottobre 2018). Invece l'opera, sostanzialmente ferma da quasi trent'anni, basterebbe da sola per risolvere il Pil e bloccare la recessione: così almeno giurano i trombettieri, sparando cifre a casaccio. «Tav, Tap, Ilva: lo stop costa 60 miliardi» («Il Sole-24 ore», 28 luglio 2018). «Dalla Tav all'Ilva, i no di Di Maio ci costano 50 miliardi» («il Giornale», 28 luglio 2018). «Fréjus come il Ponte Morandi. La Tav creerà flussi economici», dice l'ingegnere francese Jacques Gounon, intervistato il 7 novembre 2018 da «La Stampa», giornale talmente Tav-entusiasta da non accorgersi della jettatorietà dell'accostamento con il viadotto di Genova appena crollato su 39 morti e 16 feriti. E talmente devoto alla setta del Tav da riesumare addirittura il Ponte di Messina, come se quest'altra inutilissima opera fosse stata bloccata dai grillini e non dal centrosinistra e dal centrodestra al governo fino al 2018: «Grandi opere, tutti i no del M5S. Dalla Tav al Ponte sullo Stretto, 13 importanti infrastrutture che saranno bloccate» («La Stampa», 30 novembre 2018).

Una delle vette più alte toccate dai fuochisti e macchinisti a mezzo stampa la raggiunge Paolo Griseri, ex cronista del «manifesto» da anni accasato a «Repubblica». A lui secca addirittura che si dica «il Tav». E dedica alla questione di genere una parte di uno dei suoi tanti *fact checking* (anzi *fake checking*) sull'argomento: «La Tav, essendo una linea, è femminile» (14 novembre 2018). Purtroppo Tav è l'acronimo di Treno ad Alta Velocità, dunque è maschile. Se fosse l'acronimo di Linea ad Alta Velocità, sarebbe Lav. Ma per «Repubblica» dev'essere per forza femmina. Come le sue belle madamine. Invece la Fiat (Fabbrica Italiana Automobili Torino) di Mirafiori era maschile perché era uno stabilimento. In un sedicente *fact checking* che risulta un *fake checking*, lo stesso Griseri si spinge a sostenere che «il tunnel di base della Tav Torino-Lione c'è già». Invece non esiste: quello che gli han fatto vedere sul versante francese è uno scavo esplorativo (come confondere la Tac con l'intervento chirurgico).

Intanto il bistrattatissimo (anche da se stesso) ministro Toninelli, visto il dissidio Lega-5 Stelle, commissiona l'annuncio e programmato (dal contratto di governo) al professor Marco Ponti e ad altri

cinque esperti di economia dei trasporti l'analisi costi-benefici sul Tav. E anche la Lega Salvini si rimette a quella. Così il governo Conte fa quel che avrebbero dovuto fare i governi degli ultimi trent'anni prima di buttare quasi 2 miliardi in progetti, carotaggi e tunnel geognostici per un'opera inutile. Subito la prospettiva di veder andare in fumo il grande affare allarma la Banda del Buco, che in cuor suo sa benissimo di battersi per un'opera tanto costosa quanto inutile. E decide di portare un po' di gente in piazza a Torino sabato 10 novembre: ufficialmente contro l'ordine del giorno del Consiglio comunale, in realtà in favore di Salvini e contro Di Maio per scongiurare l'attuazione del Contratto di governo. Una guerra preventiva all'analisi costi-benefici, che non promette nulla di buono per il partito degli affari. I vecchi partiti, dal PD a Forza Italia, ridotti ai minimi termini alle ultime elezioni, sanno però di non avere alcuna forza di mobilitazione. Così si inventano un movimento «civico» e «apolitico», il comitato «Sì Torino va avanti», capitanato da sette signore della buona borghesia, ben incistate nei salotti buoni, che si prestano a fare da paravento. Le sette «madamine», pur totalmente digiune dei minimi rudimenti sull'opera che dovrebbero difendere, vengono subito pompate dalla grande stampa come le «donne-motore della protesta contro la decrescita» (Maurizio Molinari, «La Stampa»), le capofila del «Partito del Pil», della «Rivolta del Nord», dell'«Onda rosa» (copyright «La Stampa»), della «Rivoluzione femminile» e della «Nuova marcia dei 40 mila» (cifra simbolica annunciata ancor prima che la manifestazione si tenga, per evocare la storica sfilata dei quadri intermedi della Fiat che nel 1980 misero in ginocchio i sindacati per la gioia di Agnelli e Romiti).

In realtà quel giorno, in piazza Castello, si contano un po' meno di 25 mila persone (un torinese su 35, un piemontese su 177), ma ormai s'è deciso che sono 40 mila prim'ancora che escano di casa. Infatti, l'indomani, «Repubblica» titola a caratteri cubitali in prima pagina: «La marcia dei 40 mila pro Tav. Manifestazione anti-ideologica contro la giunta Appendino», «Un'opposizione senza partiti». Titolo, quest'ultimo, in lieve contraddizione con quello accanto: «La Lega tra la folla». In effetti, nella piazza apolitica e apartitica, sfilano ben nascosti dietro le madamine il vero organizzatore della marcia, l'ex sottosegretario berlusconiano Mino Giachino (sul palco ad arringare la folla con le signore), la capogruppo

forzista alla Camera Maria Stella Gelmini, l'ex sindaco PD Piero Fassino e moltissimi esponenti pidini, forzisti e leghisti amorevolmente affratellati, senza dimenticare il presidente dell'Unione Industriali Dario Gallina. Ma i giornali non ci fanno caso, con titoli, cronache e commenti che parrebbero eccessivi anche per la battaglia del Piave. «La Stampa» esce in edizione straordinaria con una sovracopertina speciale di quattro pagine, dai titoli cubitali «Torino, l'altra Italia», «Riscossa civile». E, beninteso, tutto spontaneo, niente di partitico, per carità. «Niente che rimandi alla propaganda delle rispettive botteghe. Si è lasciato spazio alla riscossa civica, senza etichette» («Il Messaggero»). «Intravisti (sic, *nda*) tra la folla Mariastella Gelmini, Piero Fassino e alcuni deputati leghisti piemontesi, senza rabbia (sic, *nda*)» («Corriere della Sera»).

«Repubblica» canta liricamente le gesta del berlusconiano Giachino, già vice del prode Lunardi dal 2008 al 2011: «Non l'avrebbe mai immaginata, Mino Giachino da Canale d'Alba, una piazza tanto piena ai suoi piedi». «Il Sole 24 ore» apre il microfono al padroncino Gallina: «Vogliamo che ci sia almeno un rappresentante delle forze economiche e sociali all'interno della struttura tecnica di missione del ministero incaricata di effettuare l'analisi costi-benefici». Perché un rappresentante di interessi privati dovrebbe decidere per il governo, fino a prova contraria pubblico, non è ben spiegato. Così come risulta incomprensibile e un tantino puerile la pretesa delle esuberanti madamine di essere ricevute nientepopodimeno dal presidente della Repubblica Sergio Mattarella, per «chiedergli un garante super partes nella commissione che deciderà il Tav» («La Stampa»); spiegargli le inesistenti «penali e quanto ne conseguirebbe» («Repubblica»); e declamargli le loro citazioni preferite di Camillo Benso conte di Cavour («Maestà, dobbiamo governare anche per quelli che non capiscono», gli fa dire sul Tav «Il Messaggero»).

Con tutto il rispetto che si deve a 25 mila pacifici manifestanti, è piuttosto bizzarro pensare che essi possano contare più dei 10.935.998 italiani che hanno votato per i 5 Stelle (No Tav) nel 2018 e dei 202.754 torinesi che nel 2016 hanno eletto la sindaca No Tav Chiara Appendino contro il Sì Tav Piero Fassino. Anche se vigesse, al posto del suffragio universale, il «piazometro», questo sarebbe vinto di gran lunga dai No Tav, che negli anni hanno portato in piazza ora 40 ora 50 ora

100 mila persone, e non se li è mai filati nessuno. A parte, si capisce, i manganelli della polizia.

Invece c'è chi spera che la poderosa piazza torinese rovesci l'odiato esecutivo giallo-verde: «Messaggio al governo» («Corriere della Sera»), «Spallata al governo» («il Giornale», su cui il direttore Alessandro Sallusti scrive – restando serio – che si manifestava «per la libertà», oltretutto per dire a Salvini di smetterla di «tenere il piede in due scarpe» e di tornare alla casa del Papi). Siccome i Sì Tav sostengono un'opera economicamente insostenibile, è tutto un inno alla «competenza» contro «l'incompetenza» pentastellata. Ma che dico competenza: «Una sfida per la modernità», s'intitola l'editoriale del direttore de «La Stampa» Maurizio Molinari: chi, dati alla mano, dimostra che il Tav è un pessimo affare è a suo dire «un luddista del XXI secolo», nemico persino della «creatività dei singoli» e dello «Stato di Diritto». Valori invece intrepidamente difesi dalle madamine e dagli *umarell* riuniti in piazza Castello (quasi tutti maschi di una certa età, a caccia di nuovi cantieri).

Anche l'editoriale del «Corriere» esalta la «piazza interclassista che non si rassegna al declino», perché poche balle: la questione non è che non abbiamo miliardi da buttare né merci da trasportare, bensì che «o si sta dentro i flussi internazionali di persone/merci o si rinuncia alla crescita». E ho detto tutto. Dunque ora nessuno si sognerà più di cacciare dubbi: «Torino si è ricongiunta con la sua anima più profonda: città laboratorio. Sabato 10 novembre è un inizio» («La Stampa»). «La manifestazione ha segnato una svolta. Bloccare la Tav sarà molto difficile e l'ennesima marcia indietro dei 5 Stelle sarà forse inevitabile» («Repubblica»). «In piazza a Torino e a Roma (contro la sindaca Raggi, *ndr*) l'Italia che vuole farcela», esulta Luciano Fontana, direttore del «Corriere». Non ce n'è più per nessuno. I No Tav sono dati definitivamente per sconfitti dai 25 mila spacciati per 40 mila.

Michele Serra, su «Repubblica», si augura che la loro disfatta e «il loro isolamento non generi disperazione o violenza, inutili e dolorosi strascichi». Si sa che le Brigate rosse sono sempre dietro l'angolo. Ma si rassegnino: «Opporsi allo sviluppo non serve a niente se non si hanno in mente le alternative». Tipo quella di risparmiare una paccata di miliardi per destinarli in opere utili. «Il Messaggero» sente addi-

rittura le voci, come Giovanna d'Arco: «In piazza si canta la canzone di Battisti: *Sì, viaggiare*. Per l'Europa, per il mondo, velocemente». E «Repubblica» cita le parole di un ispirato studente di ingegneria dell'automobile: «Il mio lavoro e la mia vita mi porteranno forse lontano. Ma domani voglio poter lavorare altrove e tornare facilmente nella mia città». Se si trasforma in una merce, come Cazzullo, ce la può fare. Magari non proprio «domani», ma dopodomani senz'altro.

Il Partito del Pilu

I No Tav si organizzano e annunciano una contromanifestazione per l'8 dicembre. Due giorni prima, il 6, Corrado Formigli intervista a *Piazzapulita* (La7) un tizio in evidente stato confusionale, che litiga con la grammatica, la sintassi e la logica, e gli dedica tutti gli onori che nemmeno si dovrebbero alla Pizia di Delfi in procinto di rompere le acque e sgravare l'oracolo. Il tipo, che tenta invano di compitare qualche pensiero di senso compiuto, risulta essere Vincenzo Boccia, nientemeno che presidente della Confindustria. Così almeno recita la didascalia in sovrimpressioni, onde evitare che uno spettatore distratto lo scambi per un parcheggiatore abusivo in fregola di dottrine economiche. Il noto tipografo ereditario salernitano ignoto ai più è asceso due anni e mezzo prima alla guida di Confindustria a maggior gloria del renzismo, di cui ha cantato le lodi per qualche mese, fino alla débâcle referendaria del 4 dicembre 2016. Lui, in caso di vittoria dei No, ha previsto un'epocale catastrofe per l'Italia. Infatti da allora l'Italia ha conosciuto puntualmente i due anni di maggior crescita degli ultimi dieci. Boccia è così: le azzecca tutte. Ha anche esaltato come riforme epocali il Jobs Act e le altre boiate renziane, poi rivelatesi leggendari flop. Sempre ora, invece di tacere, continua a pontificare. La sconfitta dei suoi referenti alle elezioni del 2018 l'ha portato prima a tentare l'abbordaggio di Salvini, poi a trascinare la sempre governativa Confindustria all'opposizione. E così gli italiani possono godersi la farsa di quei simpatici buontemponi miliardari con l'aquilotto sullo stemma, il culetto al caldo e il cappello in mano sotto Palazzo Chigi che si atteggiavano a squatter emarginati e montano sulle barricate, manco fossero un centro sociale, solo perché hanno trovato un governo che non prende ordini da loro. Minacciano scioperi e serrate, cortei e

marcette. Mandano avanti improbabili madamine. Lanciano «manifesti». Inscenano «stati generali». Si fanno ribattezzare dai loro giornali «Partito del Pil» e addirittura (su «La Stampa») «rappresentanti di 13 milioni di italiani» (che poi sarebbero i loro sventurati dipendenti, mai interpellati da nessuno). E, fra tutte le battaglie che potrebbero ingaggiare per rilanciare l'economia, scelgono il Tav Torino-Lione. Se si interpellano a uno a uno i soci di Confindustria, a parte qualche ditta torinese interessata ai subappalti, rispondono tutti che del Tav se ne infischiano. Ma Boccia va in tv a spacciarlo per il toccasana che rilancia l'Italia, anche se fino alla marcetta della madamine ne aveva parlato distrattamente due sole volte in tutta la sua vita. Mena vanto perché Salvini (ministro dell'Interno la cui attinenza con i trasporti sfugge ai più) l'ha invitato al Viminale «per un caffè» (sono soddisfazioni). E continua a predicare la «cultura della crescita» come se ne sapesse qualcosa. E come se l'Italia non fosse sempre sull'orlo della bancarotta proprio perché è stata sempre amministrata come Confindustria.

Sotto la sfortunata presidenza Boccia, la confederazione degli industriali italiani s'è fumata definitivamente il suo giornale, «Il Sole 24 ore», e s'è vista arrestare il presidente siciliano Antonello Montante, noto simbolo dell'antimafia finito in manette per mafia. «Il Sole», da sempre in mano al Partito del Pil, ha accumulato 340 milioni di perdite in dieci anni, passando dai 570 milioni di fatturato nel 2008 a 220 e taroccando pure i dati sulle copie vendute e sugli abbonamenti. Intanto il Partito del Pil non si accorgeva di ciò che molti suoi soci, siciliani e non, sapevano da anni: e cioè che Montante, orgoglio e vanto della Confindustria «legalitaria», trafficava coi mafiosi (contribuendo però almeno lui al Pil che, com'è noto, ingloba anche i proventi della criminalità organizzata: l'unico settore merceologico dove l'Italia non teme rivali).

Un vero e serio Partito del Pil, anziché sull'inutile Tav, punterebbe su ben altre infrastrutture trasportistiche, quelle sì utili per l'occupazione e lo sviluppo. Per esempio, la manutenzione della rete autostradale e ferroviaria (la meno utilizzata d'Europa sia per le merci sia per i passeggeri). Il potenziamento della Ventimiglia-Genova e delle ferrovie meridionali ferme a livelli da Terzo mondo. La soluzione a strozzature e colli di bottiglia sulle linee di confine a Nord, come quelle di Domodossola e Chiasso, che rendono praticamente inutile il nuovo traforo del Gottardo. Lo scioglimento

di nodi inestricabili come quelli stradali e ferroviari di Milano. Il potenziamento dei disastrati treni-pendolari. Opere a basso costo e ad alta occupazione di cui nessuno parla mai.

I No Tav sono il triplo: tutti zitti

L'8 dicembre, un mese dopo le madamine e gli umarell, a Torino sfilano i No Tav. Da piazza Statuto a piazza Castello, si contano dalle 70 alle 80 mila persone. Quelle sì apolitiche e spontanee, visto che nessun partito né giornalone ha lanciato la manifestazione, censurata anzi da tutti. Per strada non si vedono politici noti, a parte il vicesindaco M5S di Torino Guido Montanari, bersagliato da tutti (PD in testa) perché osa sfilare con la fascia tricolore a tracolla. Se valesse la regola della marcia delle madamine (siccome vanno in piazza, il Tav si deve fare), qui ce ne sarebbe a sufficienza per affermare il principio opposto (siccome i No Tav sono il triplo dei Sì Tav, le ragioni per non farlo sono tre volte più convincenti di quelle per farlo). Ma l'indomani la marcia viene pressoché ignorata da tutta la stampa. «Repubblica» alla marcia dei Sì Tav, aveva dedicato l'apertura della prima pagina e all'interno, tre enormi articoli su due pagine. Ora ai No Tav, che sono quasi il triplo, riserva un riquadro basso in prima pagina: «A Torino anche i No Tav fanno il pieno» e un virgolettato, quasi che i numeri non fossero un fatto, ma un'opinione: «Siamo più delle madamine». All'interno un solo pezzo a pagina 12. Idem il «Corriere della Sera». A novembre, maxi-apertura con gigantografia della folla («Torino riempie la piazza di Sì Tav») e richiami ad altri due articoli di commento e analisi; all'interno, altre due intere pagine, la 6 e la 7. Ora, in prima, solo un titolino defilato sotto quello della manifestazione romana di Salvini: «Sfilano migliaia di No Tav: il M5S non può tradire»; e all'interno due pagine molto lontane dalle prime (la 18 e 19). «La Stampa», che di Torino è il quotidiano storico, dedicava ai Sì Tav una sovracopertina di quattro pagine, più altre cinque di cronache, interviste, commenti e rassegne fotografiche delle migliori facce in piazza. Sui No Tav, invece, una fotina in prima pagina, accanto a quella del comizio di Salvini a Roma (infinitamente meno partecipato), e un solo titolo onnicomprensivo: «La marcia dei No Tav riempie la piazza di Torino. E Salvini seduce i romani». All'interno, solo due pagine, corredate da un box che prova a spiegare come le piazze dei pro e degli anti Tav, a distanza di un mese nella stessa città, siano «imparagonabili», ergo non ha

senso parlare di numeri (chissà perché). Ancor più lillipuziano lo spazio riservato da «Il Sole 24 ore»: in prima un titoletto («I No Tav fanno il pieno»), ben diverso da quello di un mese prima, quando la prima pagina dell'organo di Confindustria era dominata dalla gigantografia dei Sì Tav in piazza visti dall'alto. «Il Messaggero», a novembre, aveva la prima pagina dominata dalla foto e dal titolo «La piazza dei Sì Tav, trentamila in piazza per chiedere sviluppo», seguita da altre due con ben tre pezzi. Invece questa volta in prima pagina non ha neppure una riga: nemmeno una notizia in breve (in compenso c'è persino un titolo sui Gilet gialli che manifestano per l'ennesimo sabato in Francia). Per trovare qualcosa, un articolo solitario, bisogna inoltrarsi fino a pagina 12.

Dunque i No Tav sono il triplo, ma non contano nulla. Infatti l'indomani Salvini, che dopo la marcia della madamine e degli umarell si faceva forza per esaltare la Grande Opera, ora non spende una parola per il corteo che l'ha umiliato. E anzi riceve al Viminale, non si sa bene a che titolo, una delegazione di imprenditori pro Tav capitanati dal solito Boccia.

Con una simile «informazione», vien da domandarsi che cosa diavolo sappia del Tav quella brava gente che va in piazza a manifestare a favore. Un'idea la fornisce Patrizia Ghiazza, una delle sette madamine, subito promossa a starlet da talk show e a protagoniste di interviste quotidiane. La Ghiazza, di professione cacciatrice di teste, fa il giro dei giornali e delle tv ed esibisce tutta la sua incompetenza a *Otto e mezzo*, su La7, ospite di Lilli Gruber. Testuale: «Né io né le altre organizzatrici siamo competenti per poter entrare nel merito degli aspetti tecnici e ambientali dell'opera». Non male, per la portavoce di un movimento «apolitico», «apartitico», «anti-ideologico» e squisitamente proiettato al «merito» e agli aspetti «tecnici» del Tav.

I Sì Tavor

L'analisi costi-benefici del pool di tecnici capitanato da Marco Ponti è attesa per i primi giorni dell'2019. Così, prima di Natale, i giornalisti No Tav scatenano una nuova guerra preventiva dei giornali pro Tav per delegittimarla. Se ne incarica Paolo Griseri di «Repubblica», giocando di sponda con il PD: «La partita truccata della Tav: nella commissione Toninelli cinque membri su sei erano per il no. Le dichiarazioni pubbliche di chi sta valutando costi e benefici dell'opera.

Il dossier del PD: gli esperti "super partes" si sono espressi più volte negando l'utilità della Torino-Lione» (16 dicembre 2018). In pratica, chi ha sempre ritenuto inutile il Tav perché – dati alla mano – economicamente non regge, non sarebbe imparziale. Per essere riconosciuto come *super partes*, un tecnico dovrebbe aver sempre detto sì al Tav pur sapendo che è inutile; oppure dovrebbe dire ora sì al Tav, dopo aver sempre detto no perché lo riteneva inutile. In pratica, gli unici esperti imparziali sono quelli che tradiscono le proprie convinzioni e i criteri scientifici per piegarli alle opportunità politiche del momento, oppure quelli che non ne sanno nulla. Come dire che gli scienziati Pro Vax, per esempio il celebratissimo professor Roberto Burioni, non sono imparziali perché sono sempre stati Pro Vax.

Il «Corriere» invece applica un criterio di imparzialità esattamente opposto. Se, per «Repubblica», Ponti è un cialtrone perché ha sempre detto no al Tav, per il «Corriere» è un cialtrone perché una volta aveva detto sì e ora dice no. I dati del 2018 (quelli ufficiali dell'Osservatorio del governo, notoriamente pro Tav, ma ben calcolati) su cui si basa l'analisi sua e dei quattro colleghi non contano nulla. Infatti nessuno prova neppure a smentirli: conta quel che diceva Ponti parecchi anni prima, quando la situazione economica era diversa dall'attuale. Antefatto: Gian Antonio Stella scopre che nel 2012 il professor Ponti confermò con il collega Andrea Boitani un articolo possibilista sul Tav. Secondo i canoni di «Repubblica», questa sarebbe la migliore smentita della sua partigianeria e la prova della sua imparzialità. Invece no, tutto il contrario: per il «Corriere», Ponti è un voltagabbana, dunque è inaffidabile (ma non nel 2012: soltanto ora che si appresta a firmare l'analisi negativa sul Tav). Lui, con pazienza, risponde citando la frase del 2012 che ha eccitato il «Corriere»: «Se i conti sembrano indicare che i costi siano ancora superiori ai benefici, la differenza si è molto ridotta...» E ne spiega il senso: «La nostra valutazione, basata sui pochi dati ufficiali allora disponibili, rimaneva negativa, anche se meno negativa, data la riduzione dei costi fatta (con il nuovo tracciato ridotto, *nda*). Cioè uno spreco minore di soldi pubblici. Dicevamo poi che se, nonostante lo spreco, fosse stata presa una decisione, era meglio accelerare i tempi ed evitare di far crescere i costi, aumentando lo spreco. Ora abbiamo avuto dati molto più aggiornati e precisi, proprio provenienti dall'Osservatorio di governo dell'architetto Paolo Foisetta.

E, come devono fare studiosi degni di questo nome, sia le conclusioni di allora, sia quelle del mio gruppo ora si basano sui numeri, non su ideologie. Come ho scritto moltissime volte, io, avendo fatto analisi costi-benefici per quarant'anni, credo che se avessi fatto valutazioni basate su ideologie avrei avuto una carriera internazionale assai più breve». Il tipico approccio dello scienziato, che analizza i dati disponibili in quel momento e poi ne trae le conclusioni, senza preconcetti nell'un senso né nell'altro.

Ormai è evidente che il Tav è divenuto una perfetta parabola della demenza collettiva dei nostri tempi. Tutti quelli bravi e competenti dicono che i 5 Stelle sono ignoranti, nemici della scienza, inseguitori di fake news e complottismi vari, peggio dei rettiliani e dei terrapiatristi, zotici populistici che preferiscono vellicare i peggiori istinti plebei piuttosto che affidarsi agli studiosi e agli esperti. Così Toninelli (No Tav) incarica sei scienziati di studiare i costi e i benefici del Tav. Salvini (Sì Tav) dice che l'opera la farebbe, ma si atterrà al responso degli esperti. I giornali che magnificano la scienza, la competenza, la spending review e tutto quanto sappia di tecnico dovrebbero esultare. Invece no, perché sanno benissimo come andrà a finire se si guardano i numeri: si scoprirà che l'opera sarebbe un bagno di perdite e non s'ha da fare. A questo punto, siccome l'esito non è quello sperato dai padroni, il PD e dunque Salvini (o viceversa) e la grande stampa se ne infischiano degli scienziati e della spending review e si inventano un altro diversivo per aggirare l'analisi costi benefici: un referendum popolare, non si sa bene per chi e su cosa. È il tipico atteggiamento anti-scientifico: siccome gli scienziati dicono no, gli amici della scienza decidono che non allora vale e i nemici del populismo si affidano al popolo confidando nella disinformazione generale da essi stessi diffusa a piene mani.

Madamine usa e getta

Il 9 gennaio 2019 la squadra di Ponti&C. consegna al governo committente l'analisi costi-benefici sul Tav. Dalle indiscrezioni, trapela soltanto che è ampiamente negativa, ma il testo e le cifre restano top secret perché il ministro Toninelli, prima di renderli pubblici, vuole farli tradurre il dossier e consegnarlo alle altre istituzioni interessate

all'opera: il governo francese e la Commissione europea.

La reazione della Banda del Buco non si fa attendere: il 12 gennaio 2019, ecco la seconda manifestazione torinese dei Sì Tav. Questa volta le forze politiche, economiche e finanziarie, che in novembre si erano nascoste dietro le madamine e gli umarell, escono allo scoperto. Infatti la partecipazione è ancor più ridotta della volta precedente. Quella che i giornaloni ora chiamano "Onda Arancione" (prima era "Rosa") conta non più di 15-20 mila manifestanti. Forse qualcuno ha capito che l'opera più inutile della storia dopo il ponte sullo Stretto non si farà mai. Forse qualcuno s'è stufato di farsi strumentalizzare da un sedicente «movimento spontaneo» che in realtà è il paravento spintaneo dei soliti, vecchi, marci poteri torinesi e nazionali. I quali ora sono costretti a gettare la maschera e a scoprirsi i volti perché a maggio si vota per la Regione e il Parlamento europeo e qualche prestanome devono pur candidarlo. In piazza Castello sveltano un centinaio di sindaci del Nord con la fascia tricolore, ma stavolta nessuno trova nulla da ridire. Invece l'8 dicembre, quando il vicesindaco M5S di Torino Guido Montanari osò sfilare con tanto di fascia accanto ai No Tav, fu linciato con la sindaca Appendino da opposizioni e giornali. Piero Fassino tuonò: «È una penosa ipocrisia, quella fascia è un simbolo istituzionale, il tricolore non può essere usato come foglia di fico per coprire le proprie ambiguità. La sindaca si preoccupa più di assecondare la sua maggioranza che dell'interesse di tutti i cittadini torinesi». E il dioscu Sergio Chiamparino rincarò: «La Appendino è in minoranza su tutti i temi. Il mio rammarico è che non tenga una posizione da sindaca di tutti». Il governatore piemontese del PD si appellava anche al cripto-alleato Matteo Salvini: «È lui che deve imporsi con i 5 Stelle per il Tav». E ora viene accontentato.

Così, dopo mesi di flirt e fuitine clandestine, il Partito Trasversale del Cambiamento fa coming out, ufficializzando in piazza la Grande Ammucchiata: accanto al leggendario Mino Giachino, lobbista ed ex sottosegretario forzista, ci sono 33 sigle imprenditoriali e prenditoriali sempre a caccia di soldi pubblici. C'è l'aspirante segretario del PD Martina, a braccetto con Chiamparino e gomito a gomito col governatore forzaleghista ligure Giovanni Toti. C'è il forzista Alberto Cirio, candidato di centrodestra a governatore del Piemonte. Ci sono i parlamentari PD, per nulla imbarazzati di sfilare con la forzista Gelmini e con

vari deputati e senatori leghisti, compreso il segretario piemontese e capogruppo alla Camera Riccardo Molinari, che non perde occasione per mentire: «La Lega è sempre stata a favore della Tav, lo sapevamo già quando abbiamo firmato il contratto di governo». Doppia balla: nel Contratto di governo, la Lega ha firmato l'impegno sul Tav a «ridiscuterne integralmente il progetto»; ed è falso che sia sempre stata Sì Tav. Anzi, era anti. Come del resto lui, fino all'ottobre 2018.

Passano due giorni e le edicole sfornano una nuova maxi-balla fresca di stampa: quella della "mini-Tav". Il primo a partire è «Il Messaggero», il 14 gennaio: «Ecco il piano B per la Tav: risparmi da 1,5 miliardi. Minori costi con il ridimensionamento della stazione Susa e spalmando le spese». Il giorno 16 il «Corriere» va giù a fotocopia: «La spinta per la "mini Tav" anche dagli esperti di Toninelli». L'indomani riecco «il Messaggero»: «Anche Toninelli ora apre alla Tav low cost». E all'unisono, il Giornale: «La Lega accelera sulla Tav. Ipotesi "Torino-Lione light" per contenere i costi». Il gioco è semplice: inventarsi fantomatici "piani B" per dipingere i 5 Stelle come titubanti, spacciati, tentati dalla grande opera che tutto il mondo ci invidia. E così da costringerli a continue dichiarazioni, smentite, rettifiche, che innescano repliche sempre più indignate dei leghisti. Insomma, buttare tutto in caciara, così che quando usciranno i numeri dell'analisi costi-benefici nessuno ci faccia più caso.

Il 26 gennaio il solito Griseri su «Repubblica» annuncia una notizia, fra squilli di tromba e rulli di tamburo che nemmeno sulla defunta «Padania»: «Tav, la controanalisi di Salvini: "Costa meno finirla che fermarla"». E «La Stampa» a ruota: «Contro-dossier di Salvini: la sospensione della Tav ci costerebbe 24 miliardi». E «Il Messaggero»: «Non completare la Tav può costare 24 miliardi». Ecco il dossier della Lega. Cioè: nemmeno conosce ancora l'analisi costi-benefici del governo, e già si spara una fantomatica contro-analisi targata Lega (che fa parte del governo). Peccato che il documento non esista, né tantomeno un qualche calcolo minimamente plausibile che porti alla cifra-monstre di 24 miliardi. Si tratta di vecchi dati gonfiati dai costruttori e dai loro consulenti a libro paga, nonché dell'Osservatorio del vecchio governo ormai scaduto, riciclati dai leghisti e passati alla stampa Sì Tav (tutta). Ma tanto basta per fare un altro po' di casino. «Repubblica», che nelle pagine pari strepita contro il fasciorazista Salvini appena imputato per seque-

stro di persona dal Tribunale dei ministri nel caso della nave Diciotti, in quelle dispari magnifica l'“indagine parallela” del compagno Matteo. Anzi: anzi «meglio, un accertamento ulteriore... Quasi una misura prudenziale l'indagine commissionata dai leghisti a un gruppo di esperti coinvolgendo anche professori dell'università di Milano e avvocati di Roma... Ed ora quell'analisi parallela sembra aver dato i suoi frutti... L'offensiva leghista sulla Tav sembra lanciata e promette di proseguire». Ed Eugenio Scalfari impartisce la sua apostolica benedizione al nuovo asse Chiamparino-Salvini: «Guardate la vicenda di Torino e della Tav: Salvini è decisamente a favore mentre Di Maio è contrario. La sinistra democratica in questa vicenda è impersonata da Sergio Chiamparino che ha lo stesso obiettivo di Salvini. Personalmente penso che Salvini e Chiamparino... perseguano l'utilità non solo di quella regione ma di tutto il circuito europeo di cui le ferrovie veloci fanno parte» («Repubblica», 3 febbraio). Ma non c'è solo la «Repubblica» del Capitano. Anche il «Corriere» stravede per il vicepremier leghista, come dimostra questo estasiato ditirambo di Marco Imarisio dal titolo «Il leader-operaio con i “nemici” del Movimento». Svolgimento: «Matteo Salvini arriva a piedi... Naturalmente il capo della Lega, con la giacca della Polizia, posa per selfie e foto assortite... Sorride insieme a Virano e Fioletta, gli uomini dei quali i Cinque Stelle chiedono la testa da sempre. Al momento dei saluti, gli operai gli riservano un applauso lungo tre minuti che rimbomba nel tunnel. Avrà i suoi difetti, ma quando gli avversari-alleati politici gli offrono un goal a porta vuota, non si fa pregare» (2 febbraio 2019). Più che una cronaca, una dichiarazione d'amore.

«La Stampa» fa anche di più. Dopo mesi di campagne anti-Salvini per i suoi legami con Putin e le sue fake news prodotte direttamente a San Pietroburgo che disturbano gli amici atlantisti del direttore Maurizio Molinari e il fido Gianni Riotta, il giornale degli Agnelli-Elkann adotta Salvini per qualunque uso e incombenza. Anche come critico musicale. Nei giorni del Festival di Sanremo, pubblica addirittura due interviste-scendiletto al vicepremier leghista di argomento canoro. L'incipit della prima è straziante: «Salvini è tornato a casa dopo una giornata che definisce “delirante”. Mangia troppo, tardi, disordinato e dorme cinque ore a notte». Che vita, povera stella. «Si cucina pasta con il ragù confezionato e tonno fresco che gli ha portato un amico dalla Puglia. Tutto insieme? Sì e poi il cedro affettato con il miele so-

pra». Non fa in tempo a finire il boccone, che già parte, a tradimento, la prima domanda da ko dell'intervistatrice: «Ma lei sa di aver vinto a suo modo il festival? Era il invitato di pietra, si parlava molto di lei». Lui “ride”, e ne ha di che. Ma si becca un uppercut in pieno mento: «Pio e Amedeo parlavano di lei e lei si è fatto la foto con loro alla tv. Le sono piaciuti?». Poi una raffica di ganci destri e sinistri: «Ma allora Baglioni le piace?». «Sentendo *E tu* l'altra sera con chi avrebbe voluto stare accoccolato ad ascoltare il mare?» (terribile allusione ai 177 migranti sulla nave Diciotti nel porto di Catania; ma lui, furbo, non raccoglie). «Ma la sua vita è più spericolata oggi o quando ha preso la Lega morente ed è partito in tour per l'Italia?». «I suoi cantanti preferiti?». «Questo festival la diverte?». «C'è una canzone che ha segnato un momento importante della sua vita?». «Aspetta qualche appuntamento musicale più di altri?». «Va ai concerti con suo figlio?». «Baglioni si è detto lusingato per avere una persona tanto illustre come spettatore. Bisio ha detto che lei è simpatico... Non starà diventando troppo popolare?». Manca il classico «Lei come fa a essere così bravo?», ma solo perché Salvini, in coma diabetico, indica la porta alla croniksta-stalker con la punta del mitra mentre affoga nella saliva.

Lo stesso atteggiamento schizofrenico, assume il PD che, mentre dà del fascista a Salvini per le politiche sui migranti e sulla sicurezza, e minacciando una mozione di sfiducia individuale per rimuoverlo da ministro dell'Interno, nello stesso Parlamento che dovrebbe sfiduciarlo tenta di adescarlo per fargli votare una mozione pro Tav. «Salvini venga in Parlamento e voti la Tav con noi» (Paolo Gentiloni, «La Stampa», 14 gennaio 2019). Poi naturalmente il PD non presenterà alcuna mozione contro l'amico Salvini: la sostituirà con un'altra contro il nemico Toninelli.

Intanto, da Torino giungono purtroppo cattive notizie: le madamine dell'“Onda Rosa” (o “Arancione” che fosse), notoriamente spontanee, apolitiche, apartitiche, trasversali e postideologiche, perdono anche l'ultima maschera e baruffano come comari goldoniane. Motivo: la loro portavoce, Patrizia Ghiazza ha depositato tra il lusco e il brusco il marchio arancione per una “Lista dell'Onda”, che alle Regionali piemontesi farà da portatrice d'acqua a Chiamparino. Con buona pace del loro vero ispiratore, il berlusconiano Giachino, furibondo per il tradimento delle sue marionette. La vicepresidente del comitato «Si Torino va avanti», Giovanna Giordano,

annuncia che non seguirà la Ghiazza in Regione e mastica amaro per l'uso del simbolo arancione: lei infatti – confida straziata ai giornali – ha acquistato «un sacco di camicie e giacche arancioni» e intende fermamente «continuare a indossarle». Per Carnevale, sarà perfetta.

Alta Voracità

Il 12 febbraio, finalmente, viene pubblicata dal ministero delle Infrastrutture l'analisi integrale costi-benefici sul Tav realizzata dal prof. Ponti e dagli altri quattro studiosi del suo pool: Paolo Beria, Alfredo Drufuca, Riccardo Parolin e Francesco Ramella. Il sesto, Pierluigi Coppola, s'è dissociato e non ha partecipato alla stesura. Sono 80 pagine di calcoli, dati, cifre, tabelle, analisi economiche e formule matematiche che tagliano la testa al toro: 1,4 miliardi già sprecati bastano e avanzano per chiuderla lì, visto che l'opera ne costerebbe altri 13 (al netto delle consuete varianti e spese extra in corso d'opera all'italiana) e comporterebbe alla fine una perdita economica di 7 o 8. Altro che Pil, altro che crescita, altro che sviluppo. Un bagno di sangue di denaro pubblico. Un ennesimo mega-buco finanziario per un inutile mega-buco nelle Alpi. Un Paese serio, dinanzi a simili dati, la farebbe finita per sempre. A meno che altri tecnici del valore di quelli interpellati dal governo non riuscissero a confutare, dati alla mano, l'intero dossier. Invece siamo in Italia, e il coro dei vedovi e delle prefiche ricomincia a strillare. A cercare scuse. E a sparare cifre a casaccio e notizie false.

Le prime reazioni frignanti della Banda del Buco all'atto di morte del Tav sono peggio di quelle dei No Vax o dei fan di Stamina dinanzi alle evidenze scientifiche (ma questi, almeno, non si piccano di essere moderni, istruiti, scientifici, competenti). Nessuno che contesti un solo numero, un solo calcolo. Tutti strillano e basta, come le prefiche e i vedovi inconsolabili. L'analisi dimostra che i benefici del Tav sarebbero di 800 milioni, non di 20 miliardi come giurava Telt? E vabbè, pazienza. Le merci necessarie per giustificare l'opera dovrebbero essere 25 volte quelle attualmente circolanti, e anche in quel caso il Tav resterebbe in perdita, visti i 2 mila Tir giornalieri che passano dal Fréjus (addirittura il triplo dei 6mila transitanti sulla deserta e fallimentare Brebemi, per non parlare degli 80mila che percorrono quotidianamente la tangenziale di Torino)? Massi, dai, arrotondiamo. La CO2

risparmiata sarebbe appena lo 0,12 per cento del totale delle emissioni nazionali? Che sarà mai. Il guadagno di tempo da Milano a Lione sarebbe di 1 minuto e 20 secondi? Vuoi mettere. Da una parte i dati scientifici, dall'altra le supercazzole.

Per «Repubblica» l'analisi dei cinque esperti ministeriali sarebbe inattendibile perché «il sesto, Pierluigi Coppola, non ha ritenuto sottoscrivibile il documento: una spaccatura che mette in discussione la terzietà delle conclusioni». I giornali fanno a gara a definire la commissione «spaccata» solo perché uno su sei s'è sfilato. Cioè: cinque dicono una cosa in 80 pagine di calcoli, uno ne dice un'altra in una letterina di 6 paginette in cui si dissocia dai colleghi ma si dimentica di indicare le sue cifre, e chi ha ragione? Ovviamente il sesto: «l'unico a non aver espresso in precedenza una opinione negativa sul progetto» («Repubblica»). Coppola, intervistato, magnificato, portato in trionfo dalla stampa come un eroe di guerra, sarebbe imparziale perché è sempre stato pro Tav, mentre gli altri cinque no perché sono sempre stati anti. Come se un tizio si facesse visitare ogni anno, il medico gli dicesse ogni volta che ha il colesterolo alto e quello, all'ennesima conferma, gli strillasse che è prevenuto e non è imparziale perché dice sempre la stessa cosa (le diagnosi sul colesterolo, com'è noto, sono una variabile indipendente dal tasso di colesterolo).

Un altro bel vedovo, l'ex capo dell'Osservatorio di governo Paolo Fioetta, parla di «analisi-truffa». Smentisce almeno un calcolo? No, però argomenta che «i tecnici hanno attaccato il carro dove voleva il padrone». Il guaio è che Ponti non ha padroni e lavora gratis, mentre Fioetta un padrone ce l'aveva: i governi pro Tav che lo pagavano, finché Toninelli l'ha prepensionato. Per Chiamparino, affidare l'analisi a Ponti & C. «è come affidare a Dracula la sorveglianza sulla banca del sangue». Buona questa, infatti non è sua: è una battuta di Beppe Grillo su Antonio Gava ministro dell'Interno. Ma qui l'unico Dracula è Chiamparino, che svuotò le casse del Comune di Torino con le Olimpiadi del 2006 e ora vorrebbe proseguire l'opera con le casse dello Stato. Cifre che smentiscano Ponti e gli altri vampiri, nemmeno mezza.

Il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia, invece, un numero lo dà: «L'apertura di questi cantieri a regime determina 50 mila posti di lavoro». Peccato che sia falso: l'occupazione prevista dalla stessa Telt per il Tav è di 450 addetti aggiuntivi agli attuali 4 mila

scarsi, per almeno dieci anni. Il che significa, che, per un'opera da almeno 13 miliardi, ciascun lavoratore verrebbe a costare la bellezza di 3,2 milioni. Ma sentite il solito Imarisio: «Le cifre catastrofiche citate nel documento – scrive sul “Corriere”, senza smentirne nemmeno una – non corrispondono affatto alla verità assoluta, ma alle personali convinzioni del gruppo di studiosi... Per citare lo stesso prof. Ponti, i “suoi” risultati sono frutto di studi e metodi personali». Ma va? Un analista utilizza i suoi metodi, addirittura quelli personali, anziché – puta caso – quelli delle madamine. E non fa manco una telefonata a Imarisio. Ma sarà legale?

Non sapendo più a che santo votarsi, i giornali si attaccano a Coppola, che diventa in men che non si dica una star mondiale. Interviste, ritratti, retroscena sull'eroe che vuole il Tav a dispetto dei santi e dei numeri. «Il Sole 24 ore» saluta in lui l'intrepido «commissario dissidente». Il «Corriere» lo vezzeggia come un impavido «prof dissidente di Tor Vergata». Per Repubblica, questo Solženicyn del buco «ribalta completamente i risultati dell'indagine di Ponti» e addirittura convincerà il Parlamento «che quella di Ponti non è un'analisi oggettiva». Per «La Stampa», il suo «contro-dossier elenca sette criticità “per ordine di rilevanza” nel rapporto Ponti e illustra al mondo gli effetti balsamici del buco nelle Alpi. Basterà forarla un altro po', e la montagna stillerà latte e miele. «Per Coppola i benefici supererebbero di 300 milioni i costi» («Il Sole 24 Ore»). Anzi no, di più: «Il saldo è positivo di almeno 400 milioni» («Corriere»), «Nel contro-dossier vantaggi per 400 milioni» che «potrebbero diventare 500» («La Stampa»). Ma che dico, signore mie, mi voglio rovinare: «Tav, il contro-parere di Coppola: “Positiva fino a 2,4 miliardi”» («Repubblica»). Come si vede, diversamente dalle altre volte, i gazzettieri del Tav non hanno coordinato le balle e ne sparano una diversa dall'altra, passando disinvoltamente da 300 a 400 milioni, da 500 milioni a 2,4 miliardi senza fare un plissé. Poi «Il Fatto Quotidiano» va a controllare cos'ha scritto Coppola nel suo “contro-dossier” di ben sei pagine. E scopre che non c'è un solo numero, una sola tabella, un solo calcolo. E i 300 milioni del «Sole»? E i 400 che potrebbero diventare 500 di «Stampa» e «Corriere»? E i 2.400 di «Repubblica»? L'eroico dissidente non ha mai scritto una sola di queste cifre. Alla fine lo ammette persino «La Stampa»:

«Coppola non ha messo numeri o predisposto tabelle». Forse ha lasciato dei puntini di sospensione, o degli spazi vuoti, affinché i giornali li riempiano con numeri a piacere, tirandoli ai dadi.

Passato lo choc del *day after*, la Banda del Buco si organizza un po' ed elabora nei giorni seguenti un altro argomento davvero poderoso: l'analisi di Ponti&C. sarebbe sballata perché ha calcolato 1,6 miliardi di mancati introiti per lo Stato con l'eventuale passaggio delle merci da gomma a rotaia per le mancate accise sui carburanti e i mancati pedaggi autostradali. Coppola infatti questo computo non voleva inserirlo. Ma, quando il governo chiede l'analisi costi-benefici di una grande opera, è ovvio che voglia sapere quanto guadagnerebbe, quanto spenderebbe e quanto perderebbe. Infatti anche l'Osservatorio governativo sul Tav ha sempre tenuto conto delle mancate accise e dei mancati pedaggi nelle sue analisi, senza destare polemiche. E uno degli esperti ministeriali, Paolo Beria, ricorda di aver fatto altrettanto nell'analisi sul sistema-traffico di Milano commissionatagli dalla giunta di Giuseppe Sala (PD), senza che nessuno la ritenesse viziata. In ogni caso, anche senza le mancate accise e i mancati pedaggi, il Tav resterebbe in perdita per 5,5-6,5 miliardi. Ma gli ex difensori della scienza, ora che la scienza dà loro torto, smettono di credere alla scienza e si comportano come nell'era più oscurantista delle monarchie assolute: se il re riceveva un messaggio sgradito, faceva ammazzare il messaggero.

Il 14 febbraio si rifà vivo Salvini. Dice di aver letto l'analisi costi-benefici, che però «non mi ha convinto». E questo è un bel guaio. I professori Ponti&C., si erano illusi che, per convincerlo, bastasse sottrarre dalla carissima offerta la scarissima domanda e tirare giù il totale. Avevano anche sentito dire che, in tempi di ristrettezze e recessione, non convenisse buttare 7-8 miliardi in un'opera inutile, con tutte quelle utili che i cittadini attendono da una vita. E si erano fatti l'idea che la spending review fosse una cosa buona, vista anche la popolarità acquisita dal professor globetrotter Carlo Cottarelli, che nel 2018 stava addirittura per diventare premier senza un solo voto in Parlamento. Ma non avevano calcolato che l'analisi costi-benefici sul Tav, come peraltro i testi delle canzoni di Sanremo e le sceneggiature di Montalbano, deve convincere Salvini. Che purtroppo non si è convinto. Quali punti, in particolare, il noto economista padano intenda contestare, non è dato sapere: vincendo la proverbiale ritrosia alle telecamere, il vi-

cepremier leghista s'è limitato a un laconico «più le merci e le persone viaggiano veloci, meglio è». Nessuno l'ha informato che da decenni, fra Italia e Francia, le persone viaggiano velocissime sul Tgv, mentre che una merce arrivi un'ora prima o un'ora dopo a Lione o a Parigi non frega niente a nessuno. Ma può darsi che Matteo Pitagorico, oltre ai noti poteri taumaturgici, disponga anche di virtù medianiche e riesca a colloquiare con le rape, le patate, i pomodori, i ravanelli e le mozzarelle (soprattutto di bufala, suo ramo di competenza), e abbia appreso dalla loro viva voce che sulla tratta Torino-Lione adorano l'ebbrezza della velocità. E non vedono l'ora di montare su un «acceleratore di mozzarelle», come Beppe Grillo chiama il Tav nei suoi spettacoli.

Resta da capire quale, fra le centinaia di calcoli del pool Ponti, non abbia persuaso Salvini. Forse, a lasciarlo interdetto, è stata quest'espressione matematica: « $SO=SMx(1-d)x(1-t)$ ». Tutto il resto gli fila liscio come l'olio, ma « $SO=SMx(1-d)x(1-t)$ » no: non riesce proprio a digerirlo. Perché i professori, forse insufflati da Toninelli, hanno inserito quei due segni meno, per giunta fra parentesi? Non potevano metterci due più, in nome dell'ottimismo della volontà? Gatta ci cova. E quella x minuscola, cosa vorrà mai sottintendere? Ponti non gliela racconta giusta.

Il 18 febbraio, per l'angolo del buonumore, «La Stampa» pubblica un pezzo storico dal titolo irresistibile: «Traforo del Fréjus. Così Cavour vinse la battaglia per la Tav dell'800». E così anche il conte Camillo Benso è arruolato per la pugna contro l'analisi di Ponti&C.

Il 19 febbraio i giornali sfornano un'altra patacca. Repubblica: «Tav, un miliardo in più dall'Europa. Cresce il finanziamento Ue e il risparmio per l'Italia». «Corriere»: «Mossa della Ue: più finanziamenti a favore della Tav. Così salterebbe l'analisi costi-benefici», «La Ue finanzia le tratte nazionali». Tav, così salta l'analisi costi-benefici. Chiamparino: Bruxelles pronta a coprire il 50 per cento di 1,7 miliardi. «La Stampa»: «Tav, pressing di Parigi: più fondi dall'Europa. Chiamparino: Bruxelles finanzia il 50 per cento delle tratte nazionali, l'Italia risparmia 850 milioni». Un affarone, signore mie: come non approfittare dei saldi di fine stagione? Salvini abbocca subito come un tonno: «L'Europa finalmente ha fatto una cosa giusta». La sua fonte, e quella del trio delle meraviglie «Repubblica»-«Corriere»-«Stampa», è Chiamparino, che l'ha appena saputo nientemeno che

dal vicepresidente della regione Auvergne-Rhône-Alpes Etienne Blanc. Peccato che sia una balla sesquipedale: a stretto giro, lo stesso giorno il governo francese smentisce seccamente e «con stupore» che «ci sia qualsiasi decisione nuova della Commissione europea riguardante il finanziamento del progetto».

Il 21 febbraio i 5 Stelle e la Lega approvano in Parlamento una mozione che impegna il governo a rispettare il Contratto: cioè a «ri-discutere integralmente il progetto Tav» con la Francia. Il che non impedisce a Salvini e ai suoi pappagalli leghisti di fingere che non sia successo nulla e di ripetere che il Tav si farà, «ma dopo le Europee». Pur di nascondere la notizia della mozione, l'indomani «La Stampa» titola su una fantomatica iniziativa congiunta degli industriali settentrionali (che non avendo alcuna rappresentanza in quanto tali non possono certo dire o decidere alcunché tutti insieme): «Tav, le imprese del Nord minacciano la serrata: "Non fermate i cantieri"». Poi, nell'articolo, si scopre che le «imprese del Nord» sono molto più modestamente un certo «Corrado Alberto, leader delle piccole imprese torinesi», che peraltro non parla mai di serrata. Però il cronista de «La Stampa» scrive che medita (per ora da solo e fuori virgolette) «un'ora di fermo produzione al giorno o uno sciopero fiscale». Non se ne saprà mai più nulla.

Parigi non paga, ma pressa

I giornali raccontano di un «pressing» incessante, al ritmo di almeno un «ultimatum» al giorno, del governo francese più che mai ansioso di costruire la sua porzione di tunnel di base: «Tempo scaduto», «Roma decida», «Fate presto». Ma sono balle anche quelle: i francesi sono talmente impazienti che non mettono un euro per l'opera da diversi anni. L'Italia ha stanziato, nella legge di Stabilità del 2013 (l'ultima del governo Monti), i suoi 2,63 miliardi (il 27 per cento del totale di 9,63 miliardi). La Ue, dopo aver finanziato studi e lavori, ha messo a disposizione 570 milioni (il 6 per cento, che però verterà solo a opera ultimata). Il governo francese, invece, zero euro. Quindi Telt non può bandire le gare, in forza della Convenzione tra Italia e Francia del 30 gennaio 2012, ratificata dai rispettivi Parlamenti. L'articolo 16 recita: «La disponibilità del finanziamento sarà una condizione preliminare

per l'avvio dei lavori delle varie fasi della parte comune italo-francese della sezione internazionale». Condizione preliminare non realizzata per la morosità di Parigi: nessuna programmazione finanziaria futura è prevista su base pluriennale da parte dell'agenzia pubblica francese Aftf, che ha pagato i lavori avviati finora. E dire che Roma, per invogliare la recalcitrante Parigi a imbarcarsi nell'inutile opera, le ha già fatto un regalino mica da ridere. La delibera 67/2017 del Cipe (ministro Graziano Delrio, governo Gentiloni) ha stabilito che i 9,6 miliardi di costo preventivato per il solo tunnel di base, ben il 57,9 per cento lo paghi l'Italia e solo il 42,1 la Francia (disparità incredibile, tantopiù che il tunnel insiste per il 78,2 per cento in territorio francese e solo per il 21,8 in quello italiano). Non solo: la delibera Cipe autorizza la spesa dei 5,5 miliardi per cinque «lotti costruttivi non funzionali» del buco che, presi singolarmente, sono inutilizzabili se non a opera ultimata. Lavori che sarebbero inutili in caso di revisione o sospensione dell'opera. Infatti il Cipe, per legge, avrebbe potuto finanziarli solo se anche la Francia avesse stanziato la sua quota: cosa che tuttora Parigi non ha fatto, né si sa se e quando la farà. Dunque la delibera è in forte odore di illegittimità. In ogni caso, in base agli accordi italo-francesi di cui sopra, le gare per i lavori definitivi della «sezione transfrontaliera» (il tunnel di base) non possono partire e il problema dev'essere affrontato dalla Cig (Commissione intergovernativa Italia-Francia) perché Parigi onori gli impegni. Oppure perché i due governi mettano finalmente una pietra sopra a un'opera che ormai non conviene a nessuno.

Ma naturalmente Telt (la società italo-francese che deve realizzare l'opera) se ne infischia e continua a fingere che sia l'Italia (anzi, i 5 Stelle), e non il governo francese a bloccare tutto. Il suo Cda annuncia addirittura che l'11 marzo bandirà le prime gare di appalto per la parte francese del tunnel di base (per un totale di 2,3 miliardi). E il governo, salvo approvare una legge che al momento non ha la maggioranza per passare (la Lega non la voterebbe), non può far nulla per annullare quei bandi. Toninelli sostiene che, in base alla legge francese, quelle gare possono essere bandite e poi revocate in un secondo tempo. Ma, per annullarle, bisognerebbe dimostrare che una situazione eccezionale di «interesse pubblico» è sopraggiunta in seguito ai bandi di gara, e qui tutte le carte sono già sul tavolo. Dunque sorgerebbero contenziosi fra Roma e Parigi, limitando la possibili-

tà per l'Italia di tornare indietro rispetto al nuovo fatto compiuto. Dunque il governo Conte deve decidere. Entro l'11 marzo. E i 5 Stelle mettono sul piatto la sopravvivenza del governo giallo-verde, pur di non cedere su un punto che appartiene al loro stesso Dna. Tantopiù che sono l'azionista di maggioranza dell'esecutivo e che, soprattutto, il No al Tav è scritto in tutti e tre i documenti ufficiali prodotti sul tema dalla coalizione di governo: il Contratto programmatico, l'identica mozione approvata dall'intera maggioranza in Parlamento e l'analisi costi-benefici del ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Una palla al giorno

La Banda del Buco capisce che si sta giocando tutto e, tramite i giornalisti sottostanti, spara balle a raffica per creare il caos totale e provare a spaccare non solo 5 Stelle e Lega (già spaccati di loro), ma anche i pentastellati al loro interno (che invece sono compatti sul No, da Conte a Di Maio, da Grillo a Casaleggio, da Di Battista alla sinistra interna che fa capo a Fico). È lo stesso giochino che fu tentato dalla grande stampa a fine 2016, alla vigilia del no grillino a un altro mega-affare in perdita: quello della sindaca di Roma Virginia Raggi alla candidatura per le Olimpiadi del 2024. Bastò inventarsi che alcuni assessori erano favorevoli, o che la Raggi o Grillo o Di Maio o Casaleggio stavano cambiando idea, o che studiavano un progetto "low cost". In realtà erano tutti uniti sul No. E No fu. Ora si replica.

Il 1° marzo i maggiori quotidiani italiani riciclano la maxi-balla del "mini-Tav", attribuendola al premier Giuseppe Conte, e già che ci sono s'inventano pure un'altra bufala: una «nuova analisi costi-benefici» commissionata dal premier che, diversamente da quella di un mese prima sulla perdita di 7-8 miliardi, annuncerebbe guadagni favolosi. In prima linea c'è «La Stampa», già house organ della Fiat e del Tav, e ora pure della Lega. Negli ultimi giorni si era specializzata nel virgolettare frasi mai dette dai 5 Stelle: «Di Maio: "Io leader per altri nove anni"» (sulla conferenza stampa in cui Di Maio diceva che sarà capo politico per altri quattro anni); «Il veto di Grillo e Di Battista: "Se dice sì (al Tav, ndr), sfiduciamo Di Maio"» (mai detto da nessuno dei due, visto che Di Maio non ha mai pensato di dire sì al Tav). Ora, a pagina 3, pubblica un'intervista a Conte che

dice soltanto: «Ponti ha fatto un supplemento di integrazione e io ho semplicemente detto che se fosse necessario, una volta riuniti intorno al tavolo con i ministri competenti e con i dossier e i documenti alla mano, potremmo chiedere un supplemento di indagine. Se dovesse emergere qualche profilo di quella valutazione costi-benefici che merita approfondimento, chiederò agli esperti che l'hanno redatta e, in piena trasparenza, condurremo questo percorso e comunicheremo il risultato». Acqua fresca, insomma. Ma l'articolo di retroscena nella pagina accanto fa dire a Conte una frase virgolettata che il premier non ha mai pronunciato: «Se (la nuova analisi costi-benefici, appena esclusa a pagina 3, *nda*) ci spingerà a una rivalutazione del progetto, siamo pronti a rivedere le nostre posizioni». Il resto lo fa il titolo: «Si blocca la trattativa sulla Tav. Linea snella per piegare il M5S. Intesa tra Palazzo Chigi e Salvini per un piano meno costoso. Il premier si è convinto dell'impossibilità di mettere una pietra tombale sull'opera». Anche il «Corriere» non ha dubbi: «Mossa di Conte sulla Tav. Il premier lavora al compromesso: sì all'opera, ma ridotta. Pressing su Di Maio», «La Tav (ridotta) del premier. Per Conte l'opera non si può bloccare: mi occuperò io della revisione». «Repubblica» è certissima: «Il governo prepara la mini-Tav. Nuova analisi per ridurre i costi» (come se i costi si riducessero cambiando il pallottoliere e non rinunciando alle opere inutili), «La nuova relazione dimezza gli svantaggi». Per «il Messaggero», il mini-Tav è già cosa fatta: «Conte riduce l'opera». Naturalmente, sia il «mini-Tav» sia la «nuova analisi costi-benefici» sono due panzane totali.

Il «mini-Tav», detto anche «Tav light» o «Tav low cost» viene spacciato per un «nuovo progetto» che farebbe risparmiare 1,7 miliardi. Invece è né più né meno che il progetto attuale, che risale al 2011, quando fu rivisto il tracciato della Torino-Lione rispetto a quello originario e molto più ambizioso (stimato in 15-20 miliardi di costi). Da otto anni, quando si dice «Tav» si intende quello che ora i buontemponi spacciano per il «mini-Tav», per giunta «nuovo». Sul quale non c'è più nulla da risparmiare né da tagliare. I Sì Tav se l'erano già venduto una volta per convincere tutti che quell'opera, da inutile e dannosa, fosse divenuta molto conveniente. Con una leggendaria supercazzola, la chiamarono «fasizzazione» e spiegarono che, facendo solo il mega-buco di 57,5 km nelle Alpi e i nuovi tratti di ferrovia per collegarlo ai vecchi binari di

Susa e Bussoleno, il costo dell'opera sarebbe sceso da 19-20 miliardi a «soli» 9,6 (quelli del tunnel): praticamente regalata. Restava da capire come i previsti 140 treni merci al giorno sarebbero arrivati al buco. E soprattutto perché, se un'opera è inutile quando costa 19-20 miliardi, dovrebbe diventare utile se ne costa 9,6. Ma, siccome le analisi costi-benefici all'epoca non andavano di moda (governavano i «competenti»), nessuno pose gli imbarazzanti quesiti. Una cosa comunque da allora parve certa, almeno nella vulgata Sì Tav: l'opera diventava «mini», «light», «low cost» e, senza il nuovo tratto ferroviario, sarebbe costato la metà. E tutti se la bevvero. Ora gli stessi si ribevono un taglio che c'è già stato e viene rivenduto per la seconda volta agli stessi boccaloni. Che ci ricascano.

Una scena degna di *Totòtruffa*, quando Totò vende la fontana di Trevi a Decio Cavallo e poi finge di rivenderla a Girolamo Scamorza. Il nuovo taglio – udite udite – che ci farà risparmiare «altri» 1,7 miliardi eliminerebbe la nuova tratta di collegamento fra Avigliana e Orbassano. Già, ma – come ha spiegato più volte sul «Fatto» Giorgio Meletti – la Avigliana-Orbassano era già stata «fasizzata» nel 2011, cioè rinviata al 2030 e condizionata al boom del traffico merci (che non è mai esistito né mai esisterà). Quindi gli immaginari 1,7 miliardi di risparmio erano già stati risparmiati – sempre sulla carta, cioè per finta – 8 anni fa. E ora raddoppiano: 3,4 miliardi, signore, mi voglio rovinare! Resta poi da capire che senso abbia scavare 57,5 km nelle Alpi per il tunnel di base e poi rinviare *sine die* la linea ferroviaria di collegamento con i binari esistenti in Francia e in Italia. Senza una via di accesso adeguata, si otterrebbe l'«effetto Brebemi»: quello che ha condannato la velocissima autostrada Milano-Brescia-Bergamo a restare per anni deserta perché difficile da raggiungere, non essendo raccordata né a Milano né a Brescia.

La «nuova» analisi costi-benefici altro non è che quella vecchia di Ponti&C. al netto dei costi per Francia e Ue, cioè calcolando solo quelli per l'Italia. L'ha chiesta Toninelli ai suoi tecnici per rintuzzare le solite polemiche leghiste sul fatto che i costi, i benefici e le perdite erano computati complessivamente, senza distinguere il versante italiano da quello francese ed europeo. Ponti e gli altri prof hanno impiegato poche ore a incorporare i dati italiani. Che, se possibile, sono ancor più negativi: se l'analisi complessiva, su 13 miliardi di spesa, calcola 7-8

miliardi di perdita economica, quella "italiana" comporta perdite per 3,5 miliardi su 2,9 miliardi di spesa (cioè l'Italia perderebbe addirittura più di quanto spenderebbe). Ma nulla è impossibile ai giornalonci. «La Stampa»: «Ecco la nuova costi-benefici sulla Tav. Considerando le maxi-penali, il saldo dell'opera diventa positivo». Peccato che le penali ("1,7 miliardi" più "4,7" di altre spese immaginarie) non esistono, né maxi né mini: come abbiamo già visto, i contratti d'appalto e i trattati con Ue e Francia non solo non prevedono, ma escludono sia penali sia fondi da restituire (l'Ue finanzia le opere finite: se non si fanno, non arrivano i fondi, punto). La verità vera è che il grosso della spesa non è per i binari di collegamento, ma per il buco (9,6 miliardi a preventivo). A meno che non si decida di "fasizzare" anche quello, scavandone solo metà e mandando i treni a sbattere contro la roccia.

Letti i giornali del 1° marzo, il premier Conte dirama una nota ufficiale di Palazzo Chigi che smentisce tutte le loro ricostruzioni, e soprattutto le dichiarazioni che gli ha messo in bocca «La Stampa»: «Il presidente del Consiglio non ha aperto a nessuna ipotesi di mini-Tav né ha mai richiesto un ulteriore contributo all'analisi costi-benefici dell'opera, contributo che è stato invece sollecitato dal Ministero dei Trasporti». Ma, anziché prenderne atto e scusarsi col capo del governo per avergli attribuito fra virgolette cose mai dette né pensate, «La Stampa» il 2 marzo insiste con altri racconti fantasy: «Rivolta 5 Stelle sulla Tav. Conte e Di Maio mettono sotto accusa Toninelli: "Il ministro dei Trasporti non ci ha dato il piano alternativo chiesto da mesi"». Il guaio è che, come abbiamo visto, non esiste alcun "piano alternativo" né alcuno, fra i 5 Stelle, l'ha mai preso in considerazione. Fioccano nuove smentite, che però «La Stampa», tanto per cambiare, spaccia per una «retromarcia di Conte». E, il 3 marzo, insiste: «Tav, dopo il dietrofront Salvini bacchetta Conte: "Così perde legittimità"». Quindi non è «La Stampa» che si è inventata tutto: è Conte che ha cambiato idea.

A oscurare la smentita di Conte, poi, provvedono altre bugie e provocazioni. L'ineffabile ministro dell'Economia Giovanni Tria, sempre più sdraiato sulla Lega, fa sapere dal Forum economico franco-italiano di Versailles che sul Tav «ci sarà un'evoluzione positiva e il governo sta andando verso quella direzione». E il suo omologo francese Bruno Le Maire, anziché spiegare come mai il suo governo non abbia anco-

ra stanziato un euro per il tunnel di base, invita l'Italia «a prendere posizione» alla svelta. Intanto Chiamparino e Salvini, ormai un duo collaudato, annunciano «un referendum sulla Tav tra i piemontesi». Il governatore PD vorrebbe tenerlo «il 26 maggio insieme alle elezioni europee e regionali», pro o contro «la scelta del governo di bloccare i lavori della Torino-Lione», in base «all'articolo 86 dello Statuto regionale». Ora – come spiega l'ex magistrato Livio Pepino – quel che ha in mente Chiamparino non è né un referendum né un voto per i piemontesi: l'articolo 86 dello Statuto della Regione Piemonte prevede una "consultazione" (peraltro solo consultiva, cioè non vincolante, cioè inutile) «di particolari categorie o settori della popolazione su provvedimenti di loro interesse». E qui non si sa quali siano i provvedimenti da contestare, visto che il governo non ne ha ancora adottato alcuno (salvo l'analisi costi-benefici, non certo soggetta a voto popolare). Ma soprattutto si ignora quali siano le categorie o i settori di popolazione interessati al Tav. A parte gli abitanti della Val di Susa, che verrebbero infestati per 10-15 anni dal mega-cantiere. Gli altri piemontesi, dai torinesi ai cuneesi, dagli astigiani agli alessandrini, dai novaresi ai verbanesi, hanno lo stesso interesse per il Tav dei lombardi, dei veneti, dei lucani o dei sardi, visto che tutti gli italiani lo pagherebbero caro e salato con le loro imposte. Ma, a tagliare la testa al toro, c'è il fatto che la Regione Piemonte, anche per promuovere questa ridicola "consultazione" tra non si sa bene chi e su che cosa, dovrebbe varare una legge ad hoc. E non l'ha mai varata, né avrebbe il tempo per vararla ora e per organizzare il voto, visto che la campagna elettorale sta per partire. Quindi non è un referendum né una consultazione, ma solo l'ennesima supercazzola di un candidato disperato a caccia di pubblicità. Un'altra arma di distrazione di massa. Ma non l'ultima.

Siccome ogni giorno ha la sua balla ad alta velocità, ora tocca al «Corriere» e a «il Messaggero». Il primo il 2 marzo titola in prima pagina: «Di Maio spinto al sì da numeri segreti». E il secondo: «Il sondaggio di Di Maio per il sì». Ma il più dettagliato, anzi definitivo è il «Corriere», grazie al suo retroscenista Francesco Verderami: «Folgorato sulla tratta Torino-Lione, Di Maio dirà sì alla Tav», perché «la stragrande maggioranza degli elettori grillini è favorevole all'opera ferroviaria». E non solo: tramite il «sondaggio» o «dossier» – ovviamente «segre-

to» per tutti, tranne per Di Maio (che «l'ha commissionato») e ovviamente per Verderami – questa massa incontenibile di grillini Sì Tav «esorta il vicepremier ad abbattere uno dei totem del Movimento». Quanti sono? «Il 70 per cento», «un plebiscito». Numeri che «confortano» il vicepremier pentastellato e l'hanno «convinto a tornare indietro». Verderami l'ha sentito pronunciare queste testuali parole, non a caso virgolettate: «E stavolta non si torna indietro» (quindi si torna indietro senza tornare indietro). Parole definitive, con cui il neo-Sì Tav Di Maio «imporrà la scelta politica... avendo cura di farla metabolizzare a chi è contrario». Un quadretto meraviglioso, se non fosse che si rivela subito completamente inventato. Tutti i 5 Stelle – Di Maio, Grillo, Casaleggio, Conte e Toninelli – ribadiscono quello che hanno sempre detto: il Tav non si fa. E l'indomani il «Corriere», come se niente fosse, mentre ritualmente «conferma le sue fonti», è costretto a titolare con disappunto a tutta prima pagina: «Tav, i 5 Stelle alzano il muro».

Naturalmente non alzano un bel nulla, visto che – almeno sul Tav – non si sono mai mossi di un millimetro dal No.

Il 3 marzo, a un anno dalla disfatta elettorale, il PD ha un nuovo segretario: il governatore del Lazio Nicola Zingaretti, incoronato alle primarie con quasi il 70 per cento dei voti. Promette di «voltare pagina» rispetto al renzismo, ma il primo giorno da leader decide di trascorrerlo a Torino, a braccetto con Chiamparino (l'ex renziano subito riconvertitosi a zingarettiano, come del resto Fassino), per rendere omaggio al totem del Tav. Lì intima al governo di far partire i bandi di gara e a Salvini di dissociarsi dai 5 Stelle per non «affossare il Nord». L'ennesimo assist da sinistra alla Lega. Il 6 marzo Conte convoca a Palazzo Chigi i due vicepremier litiganti, Di Maio e Salvini, e il ministro Toninelli per un vertice risolutivo. Il metodo sarà lo stesso seguito per sciogliere i nodi di altre due grandi opere invise al M5S, il Terzo Valico e il Tap: in entrambi i casi, malgrado l'analisi costi-benefici economica dei tecnici del ministero delle Infrastrutture fosse negativa, si è optato per autorizzarne la prosecuzione o la realizzazione per via dell'altra analisi, quella giuridica, che segnalava forti rischi di pagare miliardi di penali o di risarcimenti. Anche sul Tav – stabilisce Conte – si partirà dall'a-

nalisi costi-benefici economica e giuridica e si vedrà se reggerà alle contestazioni della Lega. Perciò, accanto al professor Ramella in rappresentanza del gruppo di lavoro di Ponti&C., sono presenti al vertice alcuni tecnici indicati da Salvini (fra cui il famoso Coppola, che si è dissociato dal lavoro di Ponti&C.), mentre Conte sottolinea la sua posizione «terza» portando con sé l'ingegner Fabrizio Curcio, ex capo della Protezione civile. La riunione va avanti fino alle 2 di notte, per oltre cinque ore, e ciascuno rimane sulle proprie posizioni. Ma alla fine Conte comunica di essersi convinto dell'inutilità-dannosità del Tav, perché l'analisi costi-benefici ministeriale ha retto bene allo «stress test»: Salvini e i suoi «esperti» non sono riusciti a contestare pressoché nulla con dati e calcoli convincenti. Il 7 marzo il premier convoca una conferenza stampa per ufficializzare la sua posizione contraria all'opera: «Alla luce dei forti dubbi emersi, l'unica strada è procedere a un'interlocuzione con i partner di questo progetto, Francia e Unione Europea, per condividere i dubbi e le perplessità». Anche perché – fa notare, parlando agli elettori «sovrani» della Lega e non solo – «c'è un'iniqua ripartizione degli oneri finanziari, giustificata col fatto che i francesi hanno una tratta nazionale più lunga», che però è sparita dai radar: né progettata, né finanziata né tantomeno realizzata, ma anzi rinviata alle calende greche fino al 2038. Di Maio annuncia ai parlamentari 5 Stelle in subbuglio: «Per noi i bandi di gara vanno sospesi perché stiamo ridiscutendo l'opera, come previsto dal Contratto». Salvini tuona che non se ne parla nemmeno: «Nessun ministro della Lega firmerà lo stop alla Tav. Vediamo chi, tra me e Di Maio, ha la testa più dura». E propone che Telt bandisca le gare fin da lunedì, sostenendo che eventualmente potranno essere revocate in un secondo momento. Ma qui ormai lo scontro non è più solo con Di Maio, bensì anche e soprattutto con Conte, che ha preso in mano il dossier e si è espresso contro la realizzazione dell'opera: dunque, se Salvini insiste, dovrà essere lui a sfiduciare il premier e a rovesciare il governo. I gruppi parlamentari 5 Stelle si dicono pronti a mettere sul tavolo la sopravvivenza della maggioranza giallo-verde. Anche perché, se l'11 marzo partissero i bandi nell'inerzia del governo, alcuni consiglieri comunali 5 Stelle a Torino hanno già annunciato che sfiducerebbero la loro sindaca, che non avrebbe più la maggio-

ranza. «Non c'è nemmeno da aprire la crisi di governo, perché è già aperta», dice papale papale il sottosegretario M5S Stefano Buffagni.

Dopo tre giorni e tre notti di lavoro, sabato 9 marzo Conte trova la soluzione che salva capra e cavoli e guadagna altri sei mesi di tempo per trattare con Francia e Ue, senza che partano i bandi veri e propri e senza esporre l'Italia alla perdita di fondi europei. In mattinata, mentre tutti i giornali danno per scontato che non potrà non autorizzare i bandi di gara, il premier scrive una lettera a Telt: «Il governo che presiede ha sottoposto a una nuova analisi costi-benefici il progetto infrastrutturale riguardante la linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Lione, in attuazione delle previsioni contenute nel 'Contratto di governo', che impegnano a "ridiscutere integralmente il progetto, nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia". L'analisi tecnica effettuata dagli esperti nominati dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti e le conseguenti considerazioni politiche sin qui effettuate, ci impongono di rivalutare la realizzazione dell'opera, la cui corrispondenza all'interesse pubblico non appare scontata. In ragione delle responsabilità che mi competono quale Presidente del Consiglio, vi invito ad astenermi, con effetti immediati, da ogni ulteriore azione che possa produrre, a carico dello Stato Italiano, vincoli di sorta... Vi invito a soprassedere dalla comunicazione dei capitolati di gara, al fine di evitare che soggetti terzi possano formulare offerte per la realizzazione dell'opera, condizionando, per tale via, le libere, definitive determinazioni che il mio governo si riserva di assumere nel prossimo futuro... Al momento appare necessario, da un lato, evitare di assumere impegni di spesa gravanti sull'erario italiano e, dall'altro, adoperarsi per non pregiudicare gli stanziamenti finanziari posti a disposizione dall'Unione europea. Tutte le prossime iniziative che vorrete intraprendere dovranno rispettare, pertanto, questa duplice esigenza avendo cura che sia garantita la piena reversibilità di qualunque attività giuridica o scelta operativa posta in essere».

Telt risponde poche ore dopo che l'11 marzo il suo Cda invierà gli «*avis de marchés*» (inviti a presentare candidatura, cioè manifestazioni di interesse da parte delle aziende candidate alle eventuali gare, ndr) relativamente agli interventi dei lotti francesi del tunnel di base, il cui ulteriore rinvio «oltre il mese di marzo com-

porterebbe la riduzione della sovvenzione europea di 300 milioni di euro». Ma la società costruttrice italo-francese obbedirà al premier congelando i bandi veri e propri: «La trasmissione dei capitolati per la presentazione delle offerte», prevista per prassi dopo sei mesi, sarà sottoposta al "preventivo avallo dei due governi" (italiano e francese). E senza oneri per nessuno nel caso in cui poi si decida di non fare i bandi: negli inviti c'è «l'esplicito riferimento alla facoltà per la stazione appaltante (Telt, ndr) in qualunque momento di non dare seguito alla procedura senza che generi oneri per la stazione appaltante, né per gli Stati».

Conte, intanto, scrive al presidente francese Emmanuel Macron e al presidente della Commissione Ue Jean Claude Juncker per chiedere un incontro urgente per ridiscutere gli accordi sul Tav e trasmette loro il testo del carteggio con Telt. Poi scrive un'eloquente nota su Facebook: «Oggi è stata una mattinata di intenso lavoro che ha prodotto i suoi frutti. Ho inviato una lettera alla Telt, società incaricata della realizzazione della Torino-Lione, invitandola ad astenersi, con effetti immediati, da qualsiasi ulteriore attività che possa produrre ulteriori vincoli giuridici ed economici per lo Stato italiano con riguardo ai bandi di gara. Ho chiarito che questo Governo e le forze politiche che lo sostengono si sono impegnati a 'ridiscutere integralmente' questo progetto e che abbiamo intenzione di interloquire con la Francia e con l'Unione europea alla luce delle più recenti analisi costi-benefici da noi acquisite. Ovviamente non vogliamo che nel frattempo si perdano i finanziamenti europei già stanziati. La società Telt mi ha appena risposto confermandomi che i capitolati di gara non partiranno senza l'avallo del mio Governo e del Governo francese e che, al momento, si limiteranno esclusivamente a svolgere mere attività preliminari, senza alcun impegno per il nostro Stato. Abbiamo promesso di tutelare esclusivamente gli interessi degli italiani... Lavoriamo in piena trasparenza perché non ci lasciamo condizionare dalle pressioni opache di gruppi di potere o comitati di affari. Fino a quando questo Governo sarà in carica, per quanto mi riguarda, sarà così. Sempre».

Dopo mesi di spadroneggiamenti, è il primo ceffone in faccia a Salvini, proprio nel giorno del suo quarantaseiesimo compleanno. Che però, terrorizzato dalla prospettiva di una crisi al buio alla vigi-

lia delle elezioni regionali ed europee e dai sondaggi che prevedono un suo forte calo nel caso di un ritorno con Berlusconi e il vecchio centrodestra, fa buon viso a cattivo gioco. E passa in poche ore dagli ultimatum ("I bandi devono partire lunedì") ai penultimatum («Farò di tutto perché l'opera si faccia»). Di Maio intanto ha una rara occasione per festeggiare: «Oggi abbiamo ottenuto un grande successo: il rispetto del Contratto di governo. Che non è un successo per una delle parti politiche, ma per gli italiani. Dobbiamo andare avanti con grande senso di responsabilità. Non si può pensare di continuare con la narrazione della crisi. "Andiamo fino in fondo", "vediamo chi ha la testa più dura" è folklore». Pur di non riconoscere la sconfitta, sia pur provvisoria, di Salvini i giornali spacciano la soluzione Conte per un mero "escamotage" da "Azzeccagarbugli", un "trucco", un "gioco di parole", addirittura "una truffa". Che non cambierebbe nulla, mentre invece cambia molto: le gare non partiranno senza il consenso dei due governi, potranno pure non partire e ciò, se avverrà, sarà a costo zero; e intanto parte il negoziato fra Conte, ormai definitivamente schierato contro il Tav a nome del governo, e i governi francese ed europeo per convincerli a rinunciare all'opera. Fra i quotidiani più impermeabili ai fatti c'è Repubblica, che nello stesso giorno (10 marzo) riesce a sparare una raffica di titoli che sembrano scritti direttamente da Salvini: «È la Lega a comandare», «Tav, escamotage di Conte ma i bandi partono domani», «Di Maio perde, Salvini non vince: il leader M5S non ottiene nessun rinvio, ma solo la promessa di rivedere l'opera. Il leghista è costretto a non infierire», «Fontana: "La Tav si farà"», «Dopo felpa e divise Salvini mette la giacca per proporsi statista. Prima l'uomo del popolo, poi quello delle istituzioni», «Giorgetti detta la linea sulla Tav: "Per bloccare l'opera serve un voto del Parlamento"». Manco fosse tornata in edicola «La Padania». Ma basta leggere le dichiarazioni furibonde dei fan più sfegatati del Tav per capire che il cambiamento di rotta c'è stato, anche se si tratta soltanto di un primo round in attesa delle risposte di Parigi e Bruxelles alle richieste del premier. Chiamparino, impegnato nell'ennesima manifestazione Sì Tav indetta da quel che resta delle "madamine" (300 persone) in piazza San Carlo a Torino, schiuma di rabbia: «La lettera di Palazzo Chigi invita Telt a non fare i capitoli d'appalto, lasciando aperto uno spiraglio non chiarissimo. È come se il governo dicesse di far partire le manifesta-

zioni d'interesse, sapendo già che i capitoli d'appalto non saranno mai affidati: una roba da Repubblica delle banane». Zingaretti strilla al «pasticcio indecente di cui il governo si deve vergognare». Il vicepresidente di FI e presidente del Parlamento europeo Antonio Tajani è altrettanto allarmato: «Non decidere significa isolare il nostro Paese e perdere centinaia di milioni di euro (rischio appena escluso dalla stessa Telt, *nda*). È mancato il coraggio di fare una scelta. Raccoglieremo le firme per il referendum: la Tav è necessaria, serve a creare lavoro». Se i Sì Tav sono così furiosi, come si può sostenere che nulla è cambiato?

Resta comunque inspiegabile – al netto di eventuali mazzette – quest'ossessione unanime, fanatica, ideologica se non addirittura religiosa, tipica di certe sette estremiste, per quel gigantesco pertugio nella montagna. Alcuni psicanalisti, di fronte a certi grattacieli e ad altri ecomostri fallici che deturpano le città, parlano di invidia del pene. Per gli adepti della Banda del Buco, non c'è altra spiegazione che l'invidia dell'ano.