

Recensione tratta da

www.wumingfoundation.com/giap/2016/12/contro-la-politica-della-paura-rovesciare-passando-da-sotto-wm1viaggionotav/

Nello scorso speciale su Un viaggio che non promettiamo breve

(<http://www.wumingfoundation.com/giap/2016/12/la-sconfitta-di-renzi-le-vittorie-notav-e-una-reticensione-di-gian-carlo-caselli-wm1viaggionotav/>), abbiamo riportato la recensione apparsa su «Il Fatto Quotidiano» del 4 dicembre a firma del meteorologo e climatologo **Luca Mercalli**. Si trattava però di una versione ridotta, risultato di tagli redazionali. Luca ci ha mandato la versione integrale, che merita di essere letta. Eccola. Il titolo è nostro.

Luca Mercalli

Come fanno a dormire i sì Tav?

Non è affatto breve il viaggio che promette questo libro, sia perché si tratta di un volume di oltre 600 pagine, note escluse, sia perché analizza 25 anni di frustrazione di una comunità che non è soltanto della Val di Susa ma del mondo: quella vessata dalle grandi opere inutili e dannose.

Wu Ming 1 mi ha dedicato una copia definendola una «ricognizione», e a questo corrisponde questa narrazione di fatti tutti veri, tutti documentati. E' una lunga cronaca che emerge inattesa da un territorio alpino fino a vent'anni fa conosciuto a stento per gli sport invernali dell'alta valle, Sestriere, Bardonecchia, zone peraltro non interessate dal progetto di Nuova Linea Ferroviaria Torino-Lione (il TAV, per chi è del posto, è giustamente al maschile, e non la TAV come la chiama il resto del Paese). Qui affiora invece la sezione medio bassa della Val di Susa, quella che si apre su Torino, misto di natura meravigliosa ad alta quota, abbandono delle borgate montane, industrializzazione e villettizzazione del fondovalle, pendolarismo, spaesamento culturale, lotte operaie e battaglie partigiane, pervasive infrastrutture di trasporto (un «corridoio», come viene spregiativamente definito dai teorici dei traffici), grandi appetiti facinorosi e piccole meschinità. Un bel crogiolo sociale che ha creato ibridazioni sorprendenti, da tempo latenti, poi esplose con l'imposizione da parte del potere economico torinese, a partire dal 1991, di un progettone-panettone che già allora appariva così indispensabile e strategico che non è ancora fatto e tutti vivono bene lo stesso.

Wu Ming dalla piatta Bologna ha esplorato per tre anni boschi martoriati dai reticolati bellici, cantieri difesi da militari armati, e presidi di resistenza civile bollati della peggior etichetta terroristica. Riassumere i dettagli in poco spazio non è possibile, quindi sintetizzo due cose.

La prima, semplicemente di metodo: come residente di valle, come componente del gruppo di tecnici contro il Tav Torino Lione, come militante NoTav dal 1998, confermo che dati e fonti sono affidabili e verificate. Una vera ricognizione!

La seconda: la lettura mi lascia soprattutto il senso di una storia di uomini e donne, persone «normali», pensionati, professionisti, docenti, amministratori, studenti. Cittadini, insomma, che di fronte all'ennesimo assalto alla terra (non solo alla loro piccola terra, questo sarebbe Nimby, ma alla Terra in generale, perché hanno studiato e capito che questo modello di sviluppo è insostenibile), si sono uniti, hanno tirato fuori coraggio, hanno rischiato sulla propria pelle e pagato un prezzo repressivo e giudiziario sproporzionato. Non hanno ancora sconfitto «l'Entità», la mostruosa megamacchina che promette magnifiche sorti e progressive che ormai fanno sorridere anche gli ingegneri, ma hanno acceso una fiaccola di consapevolezza ben più importante di quella effimera torcia olimpica transitata vigliaccamente per la valle nel 2006 (dettagli nel libro).

Il racconto colpisce per l'intollerabile sospensione della democrazia che si vive in questa contrada: pestaggi, arresti, processi, pene esemplari che non sono applicate in altri contesti ben più bisognosi di giudizi severi. E pure giornalisti che tramano per depistare le indagini con figuracce esemplari. Molte



gaffes della milizia fanno sorridere: imputati identificati sommariamente che al momento di una baruffa, di un blocco stradale erano altrove e hanno potuto dimostrarlo con un biglietto aereo! Molti altri che invece sono finiti nell'ingranaggio trituratore della "furia giudiziaria" anche per una sola parola, il caso di **Erri De Luca** su tutti, o del carabiniere pecorella, trascurabile rumore di fondo della storia che non avrebbe dovuto passare alla storia. Invece Wu Ming alla fine chiarisce il vero nocciolo della questione, che è in parte un grande affare di poteri tecno-cementizi sui quali si insinua l'ombra della truffa, come dimostrato dai meno risonanti processi a ditte locali pro-Tav in odore di malavita, dall'altro è la sfida dello Stato ai cittadini: lo stesso procuratore **Marcello Maddalena** ha dichiarato che «realizzare la Torino-Lione, giusta o sbagliata, utile o inutile che fosse, era per lo Stato una questione di principio». E il deus ex machina **Mario Virano** concede da parte di Telt, la società costruttrice, il "riconoscimento del dissenso e della piena legittimità purché espresso nella legalità".

Ecco qui la chiave di volta di 25 anni di protesta: chi costruisce la superferrovia dà per scontato che le sue ragioni siano inattaccabili, e dice alla gente, protestate pure, ma io vado avanti lo stesso perché lo Stato mi autorizza. I cittadini protestano ma non ottengono l'analisi seria e imparziale dei dati tecnico-scientifici che da più parti sconfessano i criteri di utilità e redditività della grande opera e la loro frustrazione è più che comprensibile. La giustizia assume che l'opera possa anche essere sbagliata o inutile, ma indaga solo sui lanci di pietre, mai su quel punto, che è invece quello fondamentale per una saggia gestione del patrimonio territoriale e finanziario dello Stato. Se lo facesse, i numeri parlerebbero chiaro e tutto il castello cadrebbe, la lotta terminerebbe con il trionfo della razionalità e del buon senso, ovvero l'impiego ottimale della linea storica sottoutilizzata e la visione di un nuovo paradigma economico non basato sulla crescita continua dei consumi e dei transiti ma sul loro contenimento, come auspica la stessa Unione Europea con l'introduzione dell'economia circolare. Questo sarebbe un bel favore della giustizia allo Stato, la vera questione di principio, non la sconfitta dei cittadini avveduti che per disobbedienza civile talora hanno scagliato pietre e fuochi d'artificio contro i lacrimogeni. Per frustrazione.

Mi chiedo come fanno a dormire gli uomini SìTav, difesi sì dalle truppe militari e dai tribunali, ma sotto l'influsso pernicioso del disprezzo di decine di migliaia di persone, che vogliono solo veder trionfare la verità e un progetto di sviluppo del territorio più sobrio e proficuo del gigantismo penetrativo celodurista della Tunnel Boring Machine. La fresa lunga 255 metri, pesante 380 tonnellate, dotata di 47 lame rotanti che ingoiano 2,2 Megawatt è stata chiamata «Gea» senza conoscere la mitologia di questa dea primordiale e tenebrosa delle potenze terrestri. Porta male.

Ho letto questo libro su treni regionali, in particolare da Bergamo a Mantova mentre un guasto a Cremona provocava lunghi ritardi. Mentre le pagine di Wu Ming favoleggiavano di supertunnel alpini che porteranno lavoro e progresso, sui cessi murati della piccola stazione semiabbandonata di Castellucchio, che nel 1874 erano però aperti, leggevo una squallida scritta di un writer, una citazione forse di Gandhi: «Fino a quando il potere dell'amore non supererà l'amore per il potere il mondo non conoscerà pace». I valsusini tentano di costruire un nuovo amore per questa terra martoriata, a cominciare da quella sotto i loro piedi. La ricognizione di Wu Ming 1 consegna alla storia questo tentativo di sconfiggere "l'Entità" che non sappiamo se avrà successo.