volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

«Deus vult!». Gli oscurantisti della Torino-Lione

Autore: Luca Giunti

Oramai non ci sono più dubbi. A denti stretti e sottovoce, lo ammette persino qualche decennale tifoso. La Torino-Lione è indifendibile, vecchia, superata. Chi è rimasto a sostenerla usa soltanto più argomenti reazionari e dottrinali. Sembra di ascoltare – molto in piccolo, per carità! *si parva licet componere magnis* – le tesi del Sant'Uffizio contro Galileo Galilei. Dogma contro scienza.

Gli ultimi mesi lo dimostrano limpidamente. Mettiamo in fila tre episodi.

1. In estate la Corte dei Conti europea ha pubblicato una relazione molto drastica su otto grandi progetti infrastrutturali, tra i quali spicca per difetto la Torino-Lione. Lo studio (www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2020/06/ECA-SR_Transport_Flagship_Infrastructures_IT.pdf) si avvale, tra tanti contributi, anche dell'analisi del prof. Yves Crozet dell'Università di Lione, recuperata con non poche difficoltà dalla testardaggine del movimento e delle sue articolazioni amministrative (www.presidioeuropa.net/blog/wp-content/uploads/2020/10/YCNote-CO2-it.pdf). La Corte e il docente sono stati severi: ritardo di tre lustri, finanziamenti persi, obiettivi non raggiungibili in tempo utile, bilancio ambientale fortemente negativo, presupposti manipolati e fantasiosi. Il tutto dimostrato con numeri, tabelle, grafici, citazioni, autorevole bibliografia. Normale pratica scientifica. Confutabile, certo, ma soltanto se si contrappongono argomenti altrettanto comprovati e robusti. La risposta della società TELT incaricata di scavare il nuovo traforo si trova in poche righe di un comunicato stampa (www.telt-sas.com/it/telt-chiarisce-i-punti-sollevati-dal-rapporto-della-corte-dei-conti-europea/): la Corte dei Conti si è sbagliata. Bon, basta così. *Sufficit*. O anche: *De minimis non curat praetor*.

2. A settembre è diventato palese e pubblico – ancora una volta grazie al movimento NoTav perché i proponenti non brillano mai per trasparenza e condivisione – un problema ben noto: a Salbertrand non sono disponibili le aree previste per il cantiere principale sul versante italiano. I cumuli di detriti, rifiuti, materiali vari che ne impediscono l'occupazione non saranno evacuati prima del 2024 o addirittura il 2027. Nel frattempo il materiale di scavo dovrà andare a Susa, rimangiandosi promesse e valutazioni ambientali. L'Unione Montana Val Susa, attraverso la sua commissione tecnica, ha preparato uno studio di 80 pagine approfondito e dettagliato (persino un po' noioso per i tanti calcoli e numeri, disponibile qui www.unionemontanavallesusa.it/Home/DettaglioNews?IDNews=170653) nel quale dimostra che una nuova valutazione di impatto ambientale è indispensabile e proceduralmente necessaria ai sensi di legge. Lo ha formalmente inviato ai Ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture, offrendo nel contempo e come sempre la disponibilità a riunioni tecniche per analizzare a fondo la questione. La risposta è stata fornita dal Ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli nell'audizione alla Camera del 14 dicembre: la quantità di smarino è la stessa, è quella prevista nell'intero scavo, non importa dove,

come e quando sarà trasportata; quindi probabilmente sarà sufficiente una verifica sbrigativa anziché una vera e completa valutazione di impatto ambientale (VIA). E la relazione di 80 pagine? È stata controdedotta e puntigliosamente confutata? Ma quando mai! Basta e avanza l'opinione del ministro. *Ubi major minor cessat*.

3. A dicembre le Commissioni Trasporti di Camera e Senato hanno esaminato il contratto di programma che deve essere stipulato tra FF.S. MIT e Telt per i lavori definitivi della Torino-Lione e i relativi finanziamenti. I parlamentari hanno convocato un folto numero di esperti, registrando i loro contributi [tutti disponibili sul sito di Camera e Senato]. Tra questi, anche il prof. Crozet la cui impietosa disanima è già online [www.notav.info/post/intervento-di-crozet-alla-camera-tav-torino-lione-classico-esempio-di-manipolazione]. Giuristi, economisti, esperti di traffico e di ambiente, hanno elencato, in base alle loro competenze, esperienze e autorevolezza, una serie di problematiche argomentate e solide. Ma nonostante falle giuridiche e amministrative, incertezze finanziarie, obiettivi falliti, il contratto verrà firmato senza difficoltà. E le criticità dimostrate in punta di scienza? Bazzecole, bagatelle, puntigli da azzeccagarbugli o da ragionieri noiosi. Resteranno nei verbali parlamentari a futura memoria senza alcuna replica adeguata o conforme agli standard internazionali. *Vox clamantis in deserto*.

Allora, ecco il punto. Da un lato troviamo numeri, dati, relazioni tecniche approfondite, esperti di vario titolo, professori universitari. In un normale dibattito scientifico, comune per metodo a tutto il mondo da oltre 400 anni (Galileo *docet*), ci si aspetterebbe che le loro argomentazioni venissero controbattute, discusse, ed eventualmente rigettate, sulla base di numeri, dati, relazioni, esperienze di campo, bibliografie, almeno di pari livello. Invece no. Quello che sarebbe pacifico e normale in ogni campo dell'umano sapere non vale nel caso della Torino-Lione. Qui siamo alle Crociate: *Deus vult*! Per proponenti e sostenitori è diventata un articolo di fede. Non è in discussione nessuna delle sue articolazioni. Le critiche ormai grandinanti che provengono da svariati settori vengono liquidate con qualche battuta, mai con argomenti altrettanto solidi e verificabili. Un rovesciamento grottesco e paradossale della normalità: i proponenti non dimostrano le ragioni dell'opera che propugnano, gli oppositori ne documentano danni e inutilità. Ideologia acritica contro analisi fattuali.

In ultima analisi, si tratta di una pervicace mancanza di rispetto per il territorio, i suoi abitanti e i suoi amministratori. E per la Logica. Ci interroghiamo sempre sulle ragioni di tale atteggiamento, da tre decenni adoperato da chiunque rappresenti la controparte. Sciatteria? Supponenza? Incompetenza? O semplicemente paura di affrontare la realtà e quindi di perdere faccia e quattrini? Non lo sappiamo; probabilmente un velenoso mix di tutte queste meschinità.

Sic stantibus rebus, cosa accadrà in futuro? Saranno ancora una volta i villici con i forconi a risolvere la contesa? Se accadesse, questa volta si troverebbero dalla parte della ragione e della scienza, gli altri da quella dell'oscurantismo e dell'ignoranza.