

Internazionale

Wu Ming 1, dalla val di Susa

Un racconto-inchiesta in tre puntate.

<http://www.internazionale.it/reportage/2016/02/22/no-tav-lotte-val-di-susa> (22 Febbraio 2016)

<http://www.internazionale.it/reportage/2016/03/01/ovest-no-tav-val-di-susa> (1 Marzo 2016)

<http://www.internazionale.it/reportage/2016/03/15/no-tav-val-di-susa> (15 Marzo 2016)

Ovest. Venticinque anni di lotte No Tav in val di Susa

Wu Ming 1, scrittore



Prima puntata di un racconto-inchiesta in tre parti (22 Febbraio 2016)

“Un posto in prima fila”

Alle 11.15 del 27 gennaio 2016, sotto un cielo denim chiaro, dopo aver attraversato il borgo di Chiomonte e raggiunto la riva sinistra della Dora, ci presentammo al checkpoint di via dell’Avanà, poco oltre la centrale idroelettrica.

La centrale. Sorella piccola delle montagne, sposa del fiume dal 1910, era stata nutrice delle industrie della val di Susa e di Torino. Si stagliava, virata in seppia e fiera del suo lavoro, in cartoline d’epoca vendute su ebay, e gli scolari venivano ancora a vederla, ad ammirarla, perché era stata una grande opera di quelle sensate, *lei*, e funzionava ancora, serviva ancora, *lei*. Altre opere lì nei paraggi, invece... *tsk*.

Al posto di guardia, una triste casupola esalò fumo biancastro e tre poliziotti blu di Prussia, che subito fermarono l'auto. Usarono la terza persona plurale come pronomi di cortesia e il verbo "favorire" nell'accezione tipica delle guardie: "Favoriscano i documenti. Dove stanno andando?".

Fu allora che cominciò il battibecco.

Volevamo andare prima alla Maddalena, la cascina sull'orlo del cantiere-fertilizzio, poi ai terreni posseduti dai No Tav in località Colombera, per unirli a uno dei famosi "pranzi del mercoledì". Con noi c'erano due dei 1.400 proprietari, Guido e Nicoletta.

Si chiamava la Colombera perché, sulla collina, si ergeva una torre abbandonata e ammantata di rampicanti che era servita, appunto, da colombaia. Un tempo ce n'erano tante, sparse in tutto il nord Italia, da Ventimiglia a Venezia. Si allevavano colombi per vari motivi: per mandarli in giro con messaggi; per addestrare gli stormi e farli volare in apposite competizioni; per farne richiami da caccia; per mangiarli... e per tutte queste cose insieme. E poi, i colombi erano belli. Erano magici. Ricordavo colombe bianche uscire in un frullo d'ali dalle maniche di Silvan. Mariano, il mio amico mago, mi aveva raccontato di un illusionista alcolizzato che aveva perso i sensi poco prima dello show e, crollando al suolo, aveva schiacciato tutte le colombe che portava nascoste nel blazer, prigioniere.

Alla mia domanda su chi avesse allevato colombi in quella torre, Abraracourcix aveva sciorinato informazioni: "Fino al 1713 Chiomonte e la val Clarea erano terra di confine tra il regno di Francia (e prima ancora il Delfinato) e le terre dei conti di Savoia... È probabile che ci fosse una guarnigione, e che questa allevasse piccioni per poter comunicare con le guarnigioni di Oulx e Briançon. In seguito la torre è rimasta, e probabilmente i colombi erano allevati per cibarsene".

La Colombera mi faceva pensare al mago etilista dell'aneddoto: solinga, piena di fantasmi di uccelli da diporto, stava proprio sul ciglio di un dirupo e sembrava vacillare, sbilanciata da un cappuccio di rampicanti. Quanto al dirupo, s'affacciava su un orrido. Scendevi una scalinata e arrivavi alla sorpresa: uno specchio d'acqua sotterraneo che pochi conoscevano. Figurava già, con il nome di Lago piccolo, nella *Carta topografica in misura della Valle di Susa e di quelle di Cezane e Bardonneche divisa in nove parti*, realizzata dai cartografi sabaudi tra il 1764 e il 1768. Era acqua risorgiva della Dora, sbucava lì passando per chissà quali anfratti, limpida, perfettamente trasparente e dunque verde smeraldo, come il fondo nel quale l'occhio andava a distendersi.

Nel 2008, quand'era ministro dei trasporti tale Antonio Di Pietro, nei pressi della Colombera doveva sbucare ben altro: il (ratatapan!) "tunnel di base" della Torino-Lione. Si parlava anche di un viadotto attraverso le Gorge della Dora. Il movimento aveva avuto l'idea di comprare il terreno, dividendolo poi in 1.397 minilotti da meno di un metro quadro, ciascuno proprietà di un attivista. L'intento era complicare le procedure di esproprio; in subordine, si voleva stabilire un nuovo avamposto. La prima festa dell'acquisto collettivo, chiamata Compra un posto in prima fila, si era svolta il 30 marzo 2008, una delle tante giornate memorabili nella storia e nella tradizione orale dei No Tav.

Nel giugno dello stesso anno si era fatto il bis a Venaus: 1.500 acquirenti No Tav per il terreno dov'era sorto il presidio più famoso, quello sgomberato dalla polizia il 5 dicembre 2005 e riconquistato tre giorni dopo da una moltitudine mai vista prima, un'alluvione di corpi che aveva travolto e messo in fuga le forze dell'ordine. Era stata la vittoria più importante, quella che aveva costretto l'avversario a cambiare piani, a ritirarsi dalla bassa valle e salire, inerparsi, cercare una gola in alta valle dove andarsi a rintanare.

Il terzo acquisto di massa era avvenuto più alla chetichella. Nel gennaio 2010, i No Tav avevano appreso che il cantiere del "cunicolo geognostico", quello sbaraccato a Venaus quattro anni prima, avrebbe aperto in val Clarea, tra Giaglione e Chiomonte, accanto ai piloni dell'autostrada, nei pressi della cascina che i valligiani chiamavano – per via di un'immagine di donna affrescata su un muro – La Maddalena. Sessantaquattro No Tav erano andati dal notaio e avevano comprato un terreno proprio dove la bestia voleva riaprire le fauci. Un terreno fino a quel momento oscuro e ingrato, ma strategico per contrastare gli

invasori nonché, di lì a poco, destinato alla celebrità: la “particella numero 31, foglio XV, seminativo di 889 metri quadri”.



Gli attivisti controllano il cantiere di val Clarea, 5 settembre 2015. (Michele Lapini)

Un ultimo raduno per l’acquisto di terreni minacciati si era svolto in un gelido e fradicio giorno d’ottobre del 2012, su un prato di San Giuliano di Susa. Più di mille persone a fare la fila sotto pioggia e nevischio, per presentarsi una alla volta davanti al notaio – lo stesso notaio delle volte precedenti, Roberto Martino, uno che in quelle circostanze doveva divertirsi un mondo – e comprare un metro quadro di terra a testa. Prezzo: 15 euro. Il regista Daniele Gaglianone aveva immortalato l’evento per includerlo nel suo documentario *Qui*.

Un animale bellissimo

L’acquisto più strategico si era rivelato il terzo, perché lo scontro si era rapidamente spostato in val Clarea. Il movimento aveva stabilito un presidio permanente, che nella tarda primavera del 2011 si era evoluto nella

Libera / Repubblica / della Maddalena.

Pronunciare quel nome ancora emozionava, i valsusini lo scandivano, lo facevano sembrare una poesia. Un esperimento di lotta e autogestione avanzatissimo, un minuscolo Rojava – che infatti in curdo vuol dire ovest – nel west della provincia di Torino. Due mesi che riempivano il movimento di nostalgia: dalla proclamazione del 23 maggio allo sgombero poliziesco del 27 giugno.

Il 3 luglio, il movimento aveva provato a ripetere il felice exploit di Venaus, di riprodurre quell’onda umana, travolgere gli usurpatori di terra e riprendersi la repubblica. Ma la val Clarea non era il fondovalle, e stavolta le forze dell’ordine erano pronte. Dopo una lunga giornata di avanzate, inseguimenti, nubi di lacrimogeno, manganellate e schermaglie nei boschi, la cornamusa dei No Tav aveva dovuto suonare la ritirata. Del vecchio presidio era rimasta una baita dove i No Tav facevano i

turni, circondati dal cantiere che cominciava a ribollire, escrescere, sbuffare spore che divoravano il bosco.

Il 27 febbraio 2012, il cantiere aveva attaccato anche la baita. Durante l'assalto era avvenuto uno degli "incidenti" più noti della lotta No Tav: il contadino Luca Abbà, proprietario di uno dei metri quadri che il cantiere andava usurpando, era salito per protesta su un traliccio dell'alta tensione. Inseguito da un poliziotto, si era spostato sempre più su, finché non aveva preso la scossa ed era precipitato a terra, entrando in coma.

Luca si era salvato. I Cattolici per la vita della valle pensavano fosse anche merito loro: il Signore aveva ascoltato le loro preci. Beghine che pregavano per la salvezza di un anarchico! Il movimento No Tav era un animale bellissimo.

Assediare gli assediatori

Da allora i nemici si erano asserragliati in quella gola ed erano cambiati i rapporti tra movimento, popolazione della valle e grande opera. Non più la sfida in campo aperto, come ai tempi della battaglia del Seghino – 31 ottobre 2005 – e della riconquista di Venaus. Non più la militarizzazione appariscente del territorio e del consesso civile, con posti di blocco ovunque e forme di controllo odiose. No, da quel momento si trattava di inventare forme di creativa e capillare pressione sul cantiere.

L'articolo 19 della cosiddetta legge di stabilità 2012 – legge numero 183 del 12 novembre 2011 – aveva dichiarato il cantiere e l'area circostante "aree di interesse strategico nazionale", equiparandole a zone militari, e come zone militari erano presidiate e difese. Non si trattava più solo di poliziotti: lungo i recinti e nei boschi si aggiravano militari di vari corpi, dagli alpini della Brigata Taurinense ai cacciatori di Sardegna, unità speciale dei carabinieri.



Il pacifista Turi Vaccaro nel cantiere mentre fa "la verticale" davanti ai funzionari di polizia, 5 settembre 2015. (Michele Lapini)

Nel mio primo racconto No Tav per Internazionale – [Folletti, streghe, santi e druidi in val Clarea](#), del marzo 2013 – avevo passato in rassegna svariate invenzioni e tattiche di guerriglia del movimento: campeggi, preghiere di gruppo, riti pagani, apparizioni di spiritelli, “battiture” e tagli delle reti... Ma c’era una grossa lacuna: erano rimasti fuori i “gesti profetici” del siciliano Turi Vaccaro, veterano di tutte le lotte pacifiste e antimilitariste da Comiso 1981 in avanti, anzi, da prima ancora.

Il 4 agosto 2011 Turi, penetrato nella “zona rossa” che cingeva il cantiere, era salito su un grande cedro. Era rimasto lassù, tra i rami, per due giorni e due notti, in sciopero della fame, bevendo solo la sua urina, comunicando con i No Tav tramite note scritte che appallottolava e gettava oltre la recinzione. In una delle ultime si leggeva: “Vorrei restare quassù, ma mi rimangono poche energie per continuare il digiuno e per resistere, soprattutto se ci sarà ancora una notte con pioggia e vento”. Si sarebbe “arreso” solo a don Luigi Ciotti, aveva detto poco dopo. Quest’ultimo – grandissimo performer – non si era fatto attendere: giunto in val Clarea, era salito su un’autoscala dei vigili del fuoco. Il prete e il santo si erano abbracciati a venti metri d’altezza, e Turi era sceso tra gli applausi del popolo No Tav.

Poco tempo dopo, senza una ragione difendibile, il cedro era stato abbattuto. La vendetta dei potenti sbeffeggiati deturpa il mondo.

Il 4 marzo 2012, una settimana dopo la caduta di Luca Abbà, Turi si era arrampicato sullo stesso traliccio. Ci era rimasto appollaiato tutta la notte. Le guardie, ancora scottate per le polemiche sul 27 febbraio, non avevano osato salire. Nessun tentativo di trascinarlo giù.



Il pranzo del mercoledì dei No Tav alla Colombera, 27 gennaio 2016. (Michele Lapini)

Il 5 settembre 2015 Turi aveva eluso la sorveglianza ed era apparso all’improvviso nel cantiere, a due passi dai poliziotti allibiti, a torso nudo e in calzoncini, la barba grigia, i capelli lunghi e caldi di sole, nelle mani una bandiera No Tav, inatteso e più che mai incongruo, come un ologramma, però tangibile. Prima che le guardie potessero battere le ciglia due volte, si era messo nella posizione yoga del Sîrsâsana, quella che noi profani chiamiamo “la verticale”.

Una delle più recenti forme di pressione sul cantiere erano appunto i “pranzi del mercoledì”, e noi avevamo fame, e rieccoci dov’erano rimasti i nostri corpi mentre il pensiero spaziava: al checkpoint di via dell’Avanà.

Avevamo tutto il diritto di passare, ma i blu di Prussia ci tennero fermi a lungo mentre facevano controlli, telefonate, sentivano questo o quel funzionario del tale ufficio... Infine, ci dissero che chi non possedeva terreni non poteva entrare.

“Loro sono proprietari terrieri?”, ci chiesero, usando precisamente quell’espressione.

“No, io faccio il fotografo”, rispose Michele.

“E Lei?”, domandarono a me.

“Io faccio lo scrittore”.

“E Lei?”, rivolgendosi a Mariano.

“Scrittore anch’io”, e per fortuna non aggiunse “illusionista”.

Prima che le guardie chiedessero a tutti che lavoro facessero, Guido, Nicoletta e Simone cominciarono a protestare: “L’ordinanza del prefetto vieta l’accesso a quest’area solo dopo le 19, non avete nessun motivo per impedirci di passare”.

Quelli si riattaccarono al telefono, e poco dopo riferirono: “La dirigente comunica che, *per la loro incolumità*, devono lasciare sgombro questo passaggio e uscire da quest’area”.

“Ah, sì? Bene, fatela venire qui, *la dirigente*. Noi intanto chiamiamo i nostri avvocati”.

Forse li aveva insospettiti il numero, perché eravamo in sette: io, Michele, Simone, Filippo, Mariano, Guido e Nicoletta. Chissà cosa stavamo complottando!

Nel prosieguo del battibecco, arrivarono a dire che l’ordinanza da noi citata non era più valida, ché ogni giorno il prefetto ne emetteva una nuova. Una simile prassi ci parve dispendiosa e poco plausibile, così chiedemmo di vedere l’ordinanza di quel giorno. Dissero che non ce l’avevano.

Telefonammo all’avvocato Valentina Colletta, del Legal team No Tav. Disse che avrebbe chiamato direttamente la prefettura.

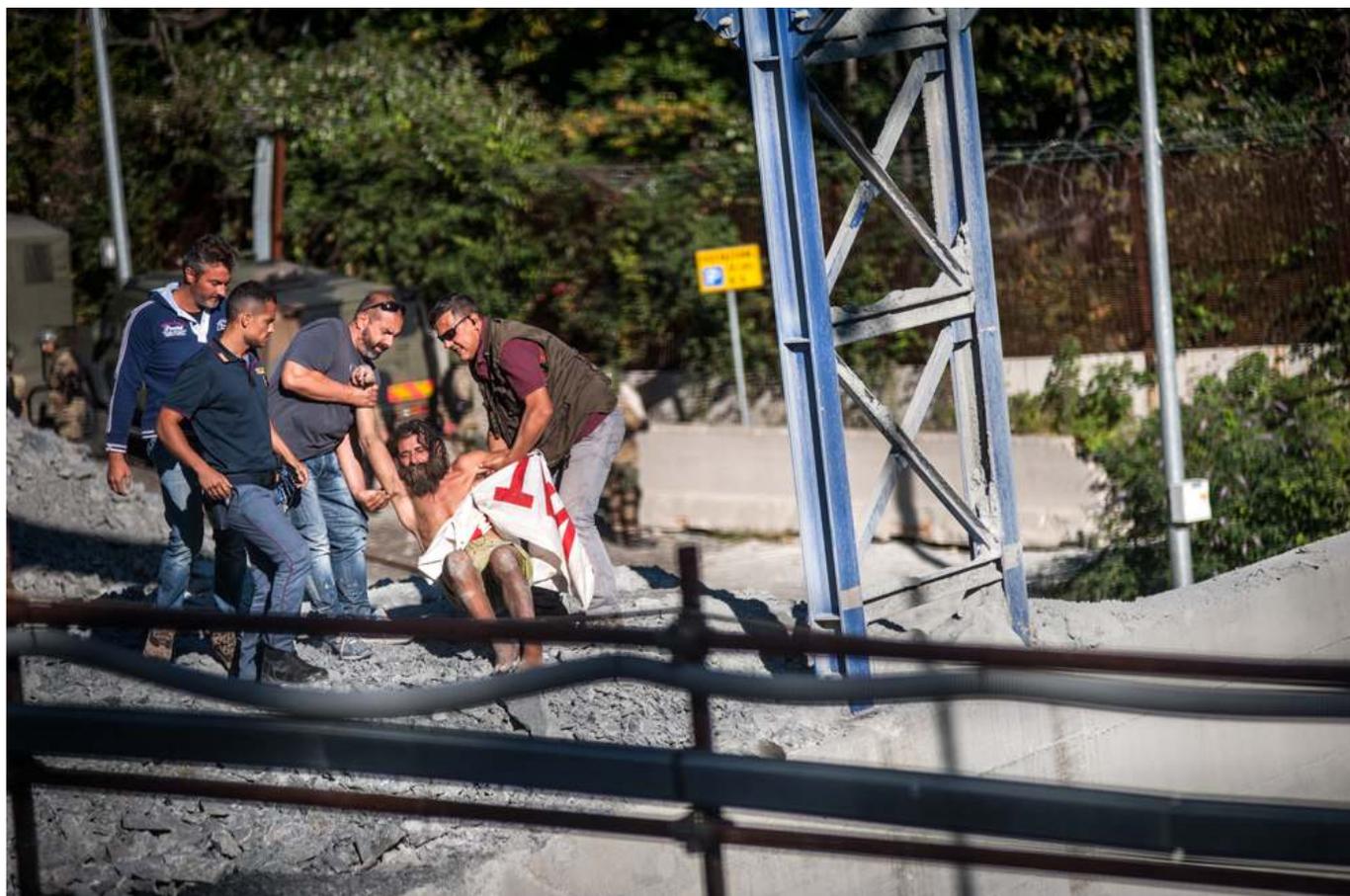
Mentre aspettavamo, qualcuno mi chiese: “Che articolo hai in mente di scrivere?”.

Per rispondere, doveti riavvolgere il nastro.

Sentenzaiola

Mentre il 2015 affievoliva, e dopo una gragnuola di notizie che avevano ammaccato la reputazione in loco di alcuni vip torinesi ma non erano arrivate nel resto d’Italia, proposi a Internazionale un nuovo racconto sulla lotta in val di Susa. Da tempo lavoravo a un libro-*monstre* sul movimento e sentivo l’urgenza di fare un compendio. Un punto della situazione.

A un quarto di secolo dai primi vagiti di protesta, a che punto si trovava il movimento No Tav?



Turi Vaccaro viene trascinato via dalla polizia, 5 settembre 2015. (Michele Lapini)

Nel novembre 2015 il Tribunale permanente dei popoli (Tpp), dopo un impegnativo lavoro istruttorio e un lungo dibattito, aveva dichiarato:

"In val di Susa si sono violati i diritti fondamentali degli abitanti e delle comunità locali. Da una parte, quelli di natura procedurale, come i diritti relativi alla piena informazione sugli obiettivi, le caratteristiche, le conseguenze del progetto della nuova linea ferroviaria tra Torino e Lione...; [i diritti] di partecipare, direttamente e attraverso i suoi rappresentanti istituzionali, nei processi decisionali relativi alla convenienza ed eventualmente al disegno e alla costruzione del Tav; di avere accesso a vie giudiziarie efficaci per esigere i diritti sopra menzionati. Dall'altra parte si sono violati diritti fondamentali civili e politici come la libertà di opinione, espressione, manifestazione e circolazione, come conseguenze delle strategie di criminalizzazione della protesta...[Ci sono state] violazioni che sono il prodotto di azioni deliberate e pianificate: la diffusione di informazioni contenenti falsità e manipolazione dei dati relativi alla necessità, alla utilità, all'impatto dei lavori; la simulazione di un processo partecipativo con l'istituzione dell'Osservatorio per il collegamento ferroviario Torino Lione, che arriva a escludere i dissidenti e ad annunciare un accordo [con le amministrazioni locali] inesistente... Pratiche amministrative, legislative, giudiziarie, di polizia che includono anche la persecuzione penale sproporzionata e la imposizione di multe eccessive e reiterate, l'uso sproporzionato della forza"

Parole durissime, motivate in un [dispositivo di sentenza](#) che il movimento aveva subito diffuso in rete, distribuito in migliaia di copie a stampa... e veicolato in modi "alternativi".

La sera del 10 novembre il mio gruppo guerrigliero preferito, il Nucleo pintoni attivi (Npa), aveva organizzato una "sentenzaiola", un lancio di copie della sentenza – arrotolate a mo' di pergamena e legate con nastri rossi – oltre la recinzione del cantiere Tav. Hai visto mai che un poliziotto s'incuriosisce e la legge? Macché, come donar sangue a una pietra. Di là dal filo spinato, solo sguardi vacui e sogghigni spenti. I poliziotti avevano preso le "pergamene" e le avevano rilanciate ai mittenti. Nel mentre, un

attivista leggeva la sentenza al megafono, ma hai presente quando uno ostenta di non volerti ascoltare, si mette le mani sulle orecchie e salmodia qualcosa tipo *lololololololololololo*? Ecco, così. E i Pintoni s'erano forse fatti scoraggiare? Avevano perso anche solo un'oncia di buonumore? Non sia mai. Allontanatisi dal cantiere, avevano portato una copia della sentenza alla caserma dei carabinieri di Susa, e avevano chiesto che fosse protocollata.

Erano attivisti in gran parte over 60, con svariati over 70 e perfino qualche over 80. Il gruppo prendeva il nome dal "pintone", la bottiglia di vino da due litri. La sigla Npa, vagamente "lottarmatesca", intendeva prendere per i fondelli quei cronisti, opinion-maker e uomini di legge che amavano dipingere una val di Susa in balia di imprecisati terroristi. Un unico grande covo.

Repressione e intimidazione

Il Tribunale permanente dei popoli era un tribunale d'opinione che indagava sulle violazioni dei diritti umani e delle libertà civili. Era nato nel 1979 su iniziativa di Lelio Basso, l'autore del comma più bello e utopico della costituzione italiana, il secondo dell'articolo 3:

“È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del paese”.

Il Tpp operava sulla scia del Tribunale Russell I, fondato da Bertrand Russell per indagare sui crimini di guerra degli Stati Uniti durante la guerra del Vietnam. Successive incarnazioni del Tribunale Russell si erano occupate delle dittature latinoamericane (Cile, Brasile, Uruguay), della questione palestinese e dell'etnocidio dei popoli amerindi. Anche il Tpp si era dato parecchio da fare, conducendo inchieste e tenendo sessioni in mezzo mondo.

Nell'autunno del 2015, accettando l'invito del Controsservatorio Valsusa, il tribunale si era insediato a Torino, aveva ascoltato decine di ore di testimonianze, acquisito relazioni di ingegneri geologi economisti giuristi... Aveva anche contattato i proponenti e difensori della grande opera, i quali avevano risposto schermendosi nel modo più banale e passivo-aggressivo: “Non abbiamo niente da dire, è tutto scritto nei documenti”.

I membri del tribunale avevano cercato di visitare il cantiere Tav... e toccato con mano il clima di repressione e intimidazione che circondava l'opera. “Nella loro visita alla zona”, si leggeva nel dispositivo della sentenza “i membri di una delegazione del Tpp sono stati trattati come potenziali delinquenti. Ciò rende evidente che gli effetti sulla vita quotidiana degli abitanti sono stati enormi...”.

“Il tribunale aveva fatto richiesta ufficiale al direttore dei lavori”, mi avrebbe raccontato l'attivista Ezio Bertok, “ma l'accesso era stato negato con vari pretesti. Abbiamo accompagnato la delegazione ai bordi del cantiere... Sono stati sottoposti a controlli di documenti, attese lunghe, registrazioni, continua osservazione con telecamere... Decine e decine di funzionari della Digos circondavano i giudici. Un atto intimidatorio, e secondo me anche stupido”.



I No Tav davanti alle recinzioni del cantiere-fortilizio, val Clarea, 5 settembre 2015, . (Michele Lapini)

Sapevo bene di che parlava, era capitato anche a me nel gennaio 2014, quando avevo accompagnato in val Clarea Mark Savage e Lucy Ash, due giornalisti della Bbc. Una squadra di forzuti in mimetica e occhiali neri, con fare ostile, aveva circondato i due attoniti reporter e li aveva costretti a cancellare le foto del cantiere appena scattate con i telefonini. “Questo è un luogo pubblico dove si eseguono lavori pubblici spendendo soldi pubblici”, aveva commentato Mark. “Anche soldi dell’Unione europea. Io sono un cittadino dell’Ue, quei soldi escono dalle mie tasche e non posso vedere come vengono spesi?”. Vagliela a spiegare, agli inglesi, la legge di stabilità 2012.

I mezzi d’informazione mainstream nazionali avevano ignorato la sentenza del Tpp e quelli locali avevano tentato la via dell’irrisione, ma per il movimento era un risultato da valorizzare, una certificazione degli sforzi compiuti, un pieno riconoscimento delle ragioni di chi si opponeva alla grande opera.

Nel frattempo, dopo mesi in cui si era cercato di far passare l’idea di una valle “ormai pacificata”, nei pressi del cantiere erano ripresi gli scontri; lo scrittore Erri De Luca era stato inquisito per i contenuti di una sua intervista contro il Tav, processato per istigazione a delinquere e infine assolto perché il fatto “non sussisteva”; la corte di cassazione aveva smontato gli impianti accusatori di diverse inchieste contro il movimento, escludendo le fattispecie dei reati con finalità di terrorismo; il pool anti-No Tav messo in piedi dal procuratore Giancarlo Caselli – in valle li chiamavano “i pm con l’elmetto” – aveva sollevato tali e tante critiche negli ambienti del diritto e in una parte dell’opinione pubblica, che il nuovo procuratore Armando Spataro – non certo una “colomba” – aveva deciso di smantellarlo. Il 22 dicembre 2015, La Stampa aveva titolato: “Finita un’era, la Procura cambia strategia”. Insomma, era il momento buono per passare di nuovo qualche giorno in valle, fare sopralluoghi e interviste, raccontare come stavano il movimento No Tav e – per sineddoche – il variegato movimento contro le grandi opere dannose, inutili e imposte, a un anno dal decreto definito “SbloccaItalia”. Nome che mi aveva sempre fatto pensare a un purgante.

Era una guerra di mondi, e per giunta asimmetrica. Il 6 novembre 2015, mentre il Tpp ascoltava testimonianze a Torino, il premier Renzi aveva estratto dal cilindro il coniglio del ponte sullo stretto di Messina. Sguardi colmi d'orrore: la bestiola era in putrefazione.

Il direttore aveva risposto: “Ok”.

Poi aveva aggiunto: “Porta con te un fotografo”.



Il partito del Tav

Già il giorno prima, 26 gennaio 2016, avevamo toccato un confine del cantiere. Dall'alto delle palizzate, le spire di filo-rasoio fremevano e irradiavano minacce. Eravamo scesi fino alla baita – quella che era stata l'ultimo residuo di libera repubblica – senza che nessuno ci fermasse, arrivando a piedi da Giaglione. Con noi c'erano Maurizio e Irene.

Maurizio era un giornalista indipendente. Tempo addietro aveva scritto un libro d'inchiesta, *Chi comanda Torino* (Castelvecchi, 2012), che aveva fatto discutere sin dal titolo. “Sono stato criticato per l'uso transitivo del verbo”, mi aveva detto, “ma rende bene l'idea, nella Torino del dopo Fiat c'è una catena diretta che va dai padroni della città a tantissimi esecutori materiali”. Diversi uffici legali, su mandato di politici e uomini d'affari menzionati nel libro, avevano rastrellato le pagine in cerca di pretesti per querele o cause civili, ma non avevano trovato nulla. Il libro era una distesa nitida di fatti, e Maurizio citava tutte le fonti.

Chi comanda Torino me l'aveva consigliato il comitato Spinta dal Bass: “Leggilo, può servirti a mettere a fuoco certi *cui prodest* della Torino-Lione”.

Nel 2012, Pagliassotti identificava il “partito del Tav” con “l’élite che ha comandato Torino negli ultimi vent’anni e che, recentemente, ha preso le redini del paese”. Si riferiva ai centri di potere – enti, banche, fondazioni e atenei – dai quali provenivano svariati ministri del governo Monti, un esecutivo molto “torinese” targato Intesa Sanpaolo e Politecnico. La maggioranza che sosteneva quel governo vedeva già insieme il Partito democratico (Pd) e una parte di centrodestra, ma Pagliassotti invitava a guardare più in là, a più esplicite “larghe intese”, a un esperimento in corso in val di Susa.

Alle elezioni amministrative di Avigliana, il comune più popolato della valle, il Pd si sarebbe presentato insieme al Popolo della libertà, in chiave esplicitamente contraria al No Tav. “Sarà un caso”, aggiungeva Pagliassotti, “ma Avigliana è la città del sindaco di Torino, Piero Fassino.”

All’epoca, Matteo Renzi era solo il sindaco di Firenze, il “patto del Nazareno” era di là da venire e ancora non si parlava di Partito della nazione, ma la val di Susa era da tempo un laboratorio politico, e lo era per tutti, da un lato e dall’altro del filo-rasoio. Nelle soluzioni adottate per arginare i No Tav, Pagliassotti vedeva il futuro politico di Torino e del paese.

Nel maggio 2012 il Partito della nazione favorevole al Tav era stato sconfitto dalla lista civica Avigliana città aperta, ma la strada da seguire era ormai indicata.

Ora Maurizio Pagliassotti stava scrivendo un nuovo libro, un’inchiesta sul potere delle fondazioni bancarie. “Sono loro i veri padroni delle città”, mi aveva detto al telefono, “perché sono i padroni del debito. Le amministrazioni contano sempre meno, sulla poltrona di sindaco potrebbe esserci chiunque, potrei esserci anch’io, è uguale”.

“Domani sono in valle, riusciamo a fare quattro chiacchiere? Mi servono aggiornamenti rispetto a quel che scrivevi nel 2012”.

“Volentieri, dove ci vediamo?”.

“Ti va di unirti a una scampagnata?”.

Penne nere

Poco oltre Giaglione, scoppiammo a ridere vedendo una scritta sulla centralina dell’A32. Era un distico di settenari a rima baciata, ma l’ultima parola l’avevano coperta, affinché il “bacio” non si posasse su una certa parte del corpo.

“Alpino
paparazzo,
fotografa
.....”.

Chissà perché non avevano cancellato l’intera scritta. La censura aveva ottenuto l’effetto opposto: repressa da una mano di vernice bianca, la rima esplose nella testa come un razzo contro un palazzo, erompeva dalla centralina come un pupazzo a molla, *dick-in-the-box*.

Già, gli alpini.

Solo il giorno prima, al Sestriere, alcuni dimostranti antimilitaristi e No Tav avevano rovinato l’inaugurazione dei campionati sciistici delle truppe alpine, aprendo uno striscione che doveva aver mandato di traverso la grappa a più di una penna nera:

“Dall’Afghanistan alla val Susa, fuori la casta militare”.

CasaPound, sul suo organo Il primato nazionale, l'aveva definita: "Un'altra offesa agli Alpini, un'altra prova di attivismo anti-italiano di cui avremmo fatto volentieri [sic] a meno".

La spiegazione dei fascisti-del-terzo-millennio era, al solito, "tirata via". La presenza degli alpini tra i guardiani del cantiere-fortilizio aveva causato malumori e proteste anche in soggetti poco imputabili di "antitalianità", ovvero tra un gran numero di vecchi appartenenti al corpo.



Verso il cantiere-fortilizio, venendo da Giaglione, il 26 gennaio 2016. (Michele Lapini)

Il 24 luglio 2011, un mese dopo lo sgombero della libera repubblica, un raduno di alpini No Tav aveva riempito le vie di Chiomonte e approvato il testo di una lettera aperta alle più alte autorità militari. La missiva, indirizzata all'allora capo di stato maggiore della difesa generale Biagio Abrate e all'allora comandante della brigata alpina Taurinense, generale Francesco Paolo Figliuolo, era firmata "Ufficiali, sottufficiali e alpini in congedo della val Susa appartenenti al Movimento No Tav", e diceva:

"Come noto, a far data dal 19 luglio u.s., truppe appartenenti alla Brigata Alpina Taurinense sono giunte, quale supporto alle forze dell'ordine nella sorveglianza/gestione... del cosiddetto cantiere per il tunnel geognostico, alla Maddalena di Chiomonte... La popolazione locale ha percepito da subito la presenza delle Truppe Alpine a difesa di un'opera che vede la contrarietà della stragrande maggioranza dei valligiani, come una vera e propria occupazione militare della propria terra... Riteniamo inconcepibile che l'Esercito venga utilizzato per regolare questioni che la politica ha originato e poi, per via della sua incapacità, non riesce più a controllare... [Tale dispiegamento ha] aspetti vessatori proprio nei confronti della popolazione locale che, ricordiamo, ha dato decine di migliaia di alpini ed artiglieri al nostro Esercito e, come si può vedere nelle lapidi presenti in ogni comune, anche migliaia di morti nelle varie guerre a cui il nostro Paese ha partecipato".

Un'evidente allusione agli alpini No Tav l'aveva fatta pochi mesi dopo il gruppo teatrale Oblivion. Dopo la caduta di Luca Abbà dal traliccio, Alessandro Sallusti aveva definito l'attivista No Tav "un Cretinetti". Gli Oblivion avevano risposto al direttore del Giornale ribattezzandosi Brigata Cretinetti. Con quel nome,

avevano composto e cantato in coro una canzone alpina, *La piccola vedetta piemontese*. Nel video caricato su YouTube portavano cappelli da alpini, maschere da Zorro e corpetti gialli da soccorso stradale.

Dimmi vedetta che cos'è che vedi in Val di Susa
Dimmi vedetta che cos'è che vedi in Val di Susa
C'è un contadino sopra il palo che difende il suo paese
C'è anche un gendarme sopra il palo che difende il suo paese
Dimmi vedetta che cos'altro vedi in Val di Susa
Dimmi vedetta che cos'altro vedi in Val di Susa
Vedo il gendarme che
suona la carica
lui vuol salire un po' più in su
e il contadi-ino
prende la scarica
e da quel palo lui cade giù

Ma i militari più detestati erano i cacciatori di Sardegna. Si aggiravano in val Clarea fin dai primi giorni dopo lo sgombero della Maddalena, e avevano partecipato alla battaglia del 3 luglio 2011. Uno di loro era stato rinviato a giudizio con l'accusa di aver bastonato un manifestante già ferito e bloccato a terra. Per i cacciatori, il movimento aveva coniato uno slogan ad hoc:

"Ti credi un duro, vai per sentieri, ma sei pur sempre dei carabinieri"

Al governo c'è un numero

Dopo la camminata ci spostammo a Susa, nel primo bar che trovammo, dove Maurizio ci raccontò su cosa stava lavorando.

“Se Torino ha un miliardo e mezzo di debito con Intesa Sanpaolo e il primo azionista di Intesa Sanpaolo, la Compagnia di San Paolo, finanzia l'apertura degli asili nido della città, il meccanismo è semplice e ovvio. E così per mille altre cose. Lo stato sociale in questa città è rappresentato dalla Compagnia di San Paolo e dalla fondazione Cassa di risparmio di Torino (Crt). Loro hanno le chiavi della città, qualunque cosa accada. All'interno delle fondazioni poi ci sono uomini nominati dai partiti e dalle camere di commercio, quindi si crea quest'intreccio, lo stato è sostituito da un amalgama ambiguo... Le istituzioni non soggiacciono più al diritto pubblico, ma a quello privato, quello delle imprese. Una città può fallire, come se fosse un negozio. E infatti i primi segni del fallimento ci sono. Torino è tra le città con il maggior numero di aste immobiliari. A Torino ti puoi comprare un alloggio con cinquemila euro. Torino in cinque anni ha venduto quasi tutto quello che c'era da vendere. Ha venduto il patrimonio Unesco, ha venduto l'inceneritore, ha venduto i servizi. Sono scesi di trecento milioni nel debito della città, che è quello che governa in questo momento. Al governo c'è un numero, o un algoritmo. È di questo che sto scrivendo”.

E la Torino-Lione? Che rapporto c'era tra i poteri della città e il buco in val Clarea? Perché l'establishment torinese si era a tal punto identificato con la grande opera?

“Ci sono tanti motivi. Ragioni economiche: all'inizio l'alta velocità era un grande affare Fiat, oggi si tratta degli appalti a ditte e cooperative amiche. E c'è quello di cui mi sto occupando: la finanza, il sistema del debito. L'architettura economica di questa grande opera è enigmatica, ma io ho un'ipotesi, mi sono fatto un'idea di dove andrà a parare il partito del Tav, finanziariamente parlando. E poi ci sono i moventi ideologici. Per esempio, i conti da regolare con le lotte degli anni settanta: molti soggetti di quelle lotte, dopo le sconfitte, dalla città si erano spostati in valle. Il potere torinese – politico, mediatico e giudiziario – era convinto di essersene liberato per sempre e quando se li è ritrovati davanti è andato fuori di testa. Oggi questo establishment e lo stato tentano di salvare la faccia, perché in valle hanno incontrato

una resistenza popolare, eterogenea, variegata, che li ha obbligati più volte a cambiare piani. Cercano di non farlo capire, e di estrarre comunque valore dalle vittorie dei No Tav”.

“Ecco, appunto”, mi inserii. “Di solito in Italia si cantierizza la grande opera senza discutere, si asfalta e cementifica per l’anima del cazzo e se qualcuno si oppone viene trattato da fastidioso menagramo, basta con il partito dei no che blocca il paese! Dopodiché, ci si lamenta a cose fatte, o a cose lasciate a metà, in ogni caso quando è troppo tardi. Con la vittoria di Venauis del 2005 i No Tav hanno rallentato i piani della controparte, permettendo a sempre più persone di vedere le magagne della Torino-Lione *prima* che fosse cantierizzata. Come si estrae valore da questa vittoria?”.

Maurizio ci spiegò la sua ipotesi. Dopo averla sentita, la ruminai a lungo dentro la testa. Il conflitto, pensai, si giocava tutto sui tempi. Lo avrebbe vinto chi fosse rimasto in piedi nella cronotempesta di previsioni, ritardi, avviamenti, slittamenti, tendenze, accelerazioni, rallentamenti, interruzioni, stalli, scadenze, proroghe e scommesse alla cieca sul futuro.



Il checkpoint di via dell’Avanà visto dall’autore e dai suoi compagni bloccati dalle forze dell’ordine, 27 gennaio 2016. (Michele Lapini)

Alla vecchia maniera

Quella mattina del 27 gennaio, al checkpoint di via dell’Avanà, il sole e l’assurdità si avvicinavano ai loro zenit.

“State impedendo l’accesso a persone che poi lo scriveranno su giornali e libri”, disse Simone. “Quando verrà fuori che l’ordinanza dà ragione a noi, ci farete una figuraccia”.

“I signori sono giornalisti iscritti all’Ordine?”, chiese una guardia.

“No”, risposi io. “L’abbiamo già detto, siamo scrittori”.

“Allora stanno facendo esercizio abusivo della professione”.

“Quale professione? Quella di scrittore?”.

Mentre il Legal team faceva telefonate per smentire i blu di Prussia e la “dirigente” che li muoveva a distanza, io chiacchieravo con Guido Fissore, uno dei fondatori dei Pintoni Attivi.

“Com’è nata l’usanza dei pranzi del mercoledì?”.

“Prima facevamo le colazioni del mercoledì, la mattina presto, proprio dove siamo adesso, con la tavola imbandita davanti al cancello, perché non si poteva entrare. Abbiamo cominciato nell’estate del 2014. Quando è cambiata la stagione, si è spostato tutto a mezzogiorno, perché la mattina presto faceva freddo. Ogni volta chiedevamo di accedere ai nostri terreni, e facevamo azioni di disturbo. C’è un’ordinanza del comune di Chiomonte, fatta nel 2005, che vieta il passaggio su via dell’Avanà ai mezzi più pesanti di trentacinque quintali, così fermavamo i camion grossi – camion da trentacinque tonnellate, non quintali – e leggevamo ai conducenti il testo dell’ordinanza. La controparte ha minacciato di denunciarci per ‘violenza privata’, quindi abbiamo segnalato la questione al comune, c’è stata anche un’interrogazione al consiglio comunale. L’abbiamo fatto notare anche ai carabinieri, ma hanno detto che doveva occuparsene la stradale”.

Intanto erano arrivati altri proprietari di metri quadrati diretti alla Colombera.

“Co a capita ‘nbele si?!”.

“Non vogliono far passare il fotografo e gli scrittori”.

“E che novità sarebbe?”.

Il capannello s’ingrandiva e rumoreggiava, e i blu di Prussia erano sempre più nervosi.

La maggior parte dei presenti aveva i capelli grigi, perché in valle si stava verificando un fenomeno inusuale: la crescente radicalizzazione dei più attempati. Il momento rivelatore si era avuto nella notte tra il 12 e il 13 settembre 2015, quando un gruppo di persone incappucciate aveva attaccato il cantiere con fuochi artificiali e petardi, dopo aver bloccato i cancelli con catene e lucchetti per impedire alle guardie di uscire. Le forze dell’ordine avevano risposto con il cannone ad acqua, e quand’erano riuscite a intervenire avevano fermato nove persone.

Poliziotti e militari erano rimasti di stucco nello scoprire, sotto i cappucci, non visi da giovinastri del “blocco nero”, ma baffoni bianchi e fronti rugose. Il drappello era composto da settantenni. Che ci provassero, Libero e Il Giornale, a chiamare “figli di papà” quei facinorosi dalle mani grosse e callose, il fisico di chi ha sulle spalle quarant’anni di lavoro in fabbrica o nei campi.

I “giovinastri”, dal canto loro, erano a casa o al presidio di Venaus, al telefono con gli avvocati, preoccupatissimi per i loro nonni.



Il pranzo del mercoledì alla Colombera, 27 gennaio 2016. (Michele Lapini)

I fermati avevano chiesto di essere portati in caserma, ma le guardie ci avevano pensato bene: già s'erano fatte prendere per il naso da una brigata di vecchietti, figurarsi le pernacchie se li avessero portati in cella. "Andate a casa, circolare, non c'è più niente da vedere qui."

Il video dove due degli assaltatori rivendicavano l'azione era straniante. "Quel che vogliamo fare", dicevano, "è distruggere quel cantiere di merda. Abbiamo visto che è attaccabile e continueremo ad attaccarlo. Chi semina vento raccoglie tempesta, e noi siamo la tempesta". Dichiarazioni di fuoco fatte da due pensionati.

In tutte le zone d'Italia, i pensionati guardavano i cantieri. Nello slang di Bologna li chiamavamo "umarells", lieve anglicizzazione del felsineo "umarell", ometto. In val di Susa, gli umarells non si limitavano a guardare i cantieri: li assaltavano.

"Pochi mesi fa", continuò Guido, "la nuova ordinanza ha permesso l'accesso ai terreni, così abbiamo spostato il pranzo alla Colombera. Noi entriamo e loro ci controllano a distanza. I venerdì sera, invece, facciamo la cena qui davanti al cancello, è importante fare pressione, rendere visibile la struttura militare. Qui dentro, di fatto, tra tutti e quattro i turni lavora appena un centinaio di persone, mentre le forze dell'ordine sono sempre più del doppio, ed è una presenza costosissima".

Già. Quanto costava alla collettività quello spiegamento di forze per difendere il cantiere di un'opera che, plausibilmente, non sarebbe mai stata finita e anzi, a dirla tutta, a un quarto di secolo dai primi annunci non era nemmeno cominciata?

"Mi dica a cosa serve quel buco"

Che cantiere era, nel 2016, quello in val Clarea?

Molti italiani credevano fosse già il cantiere della Torino-Lione, perché i mezzi d'informazione parlavano genericamente di "cantiere della Tav". A proposito, in valle nessuno coniugava "Tav" al femminile. Era sempre *il* Tav, era un potere celodurista, tutto foia esibita (il buco! Il buco!) e muscoli gonfiati con il compressore.

In una puntata della trasmissione televisiva *Servizio pubblico* condotta da Michele Santoro, l'attivista No Tav Lele Rizzo aveva indicato un fermo immagine del cantiere e, a dispetto delle continue interruzioni di Giorgia Meloni, era riuscito a cogliere alla sprovvista il dirigente del Pd Ernesto Carbone, chiedendogli a bruciapelo: "Lei lo sa a cosa serve quel buco che stanno facendo? Solo quello le chiedo. Mi risponde alla domanda? Io sono un cittadino, ho l'opportunità di farle questa domanda, alzo la mano e chiedo. Lei lo sa a cosa serve quel buco? Lo sa che non passerà di lì il treno? Molti credono che quella sia già la galleria del treno. Lei è un deputato, difende quest'opera, quel buco costa un sacco di soldi... Ce lo sa dire a cosa serve?".

Carbone non aveva saputo rispondere.

E gli italiani lo sapevano, a che serviva quel buco?

No.

Nominalmente, quello della Maddalena era un tunnel geognostico, cioè un cunicolo esplorativo, per analizzare gli strati di roccia sotto il massiccio dell'Ambin – ricco di uranio e radon – e provare lo scavo con la "Talpa". Se un lontano giorno si fosse realizzato il tunnel di base, la galleria sarebbe servita come canna di servizio in caso di incidenti o guasti, un ulteriore accesso per poter giungere all'area di sicurezza sotterranea chiamata Clarea.



Umarells No Tav alla Maddalena, il 27 gennaio 2016. (Michele Lapini)

I cunicoli esplorativi, di solito, si scavavano paralleli al tunnel di base, per avere una stratigrafia simile a quella che si sarebbe incontrata nell'opera vera e propria. A Venaus sarebbe stato così, ma il movimento

aveva spazzato via il cantiere nel 2005. Il tunnel geognostico della Maddalena era inclinato di circa 60 gradi rispetto al tracciato del tunnel di base. Secondo il movimento e diversi esperti, ciò rendeva palese che la scelta della val Clarea era stata di ordine militare, non ingegneristico.

Di quel tunnel geognostico non avevano mai reso pubblico il progetto esecutivo. Era stato presentato come “variante” del progetto di Venaus, che era completamente diverso. Di conseguenza, non c’era stato bisogno di rifare la gara pubblica e l’appalto era stato confermato alla Cmc, megalocooperativa ex “rossa” che era sempre definita “di Ravenna” ma era una multinazionale con sedi anche in Sudafrica e negli Stati Uniti.

Il tunnel di base apparteneva a un futuro vago. Per giunta, era solo una parte dell’opera: 60 chilometri da Bussoleno a St. Jean de Maurienne su una tratta complessiva di 280 chilometri. Quando dal tunnel di base si passava a parlare della Torino-Lione, l’opera perdeva i suoi contorni e andava a sciogliersi in una zuppa acida dalla quale fumigava una foschia viola di date, scadenze, decenni... *Purple haze, all around / Don't know if I'm comin' up or down...*

In una sera d’autunno del 2014 avevo intervistato il naturalista Luca Giunti, genovese trapiantato in val di Susa, molto ferrato sugli aspetti tecnici della questione Tav. Mi aveva raccontato di un incontro a Roma, alla presenza dell’allora ministro delle infrastrutture Lupi – non ancora incappato nello “scandalo Rolex” – e l’allora commissario per la Torino-Lione, Mario Virano.

“L’Unione europea per le grandi opere ha messo 5,5 miliardi, però ci sono 28 progetti europei che devono dividersi quei soldi. Per la Torino-Lione l’Italia vuole 3,4 miliardi, più altri 3,4 miliardi per il traforo del Brennero. Impossibile. L’ho detto a Virano e lui ha risposto: ‘Ma questo è il budget 2014-2020. Noi chiederemo all’Ue quello che può finanziarci in questo settennato, riservandoci di chiedere un altro finanziamento dal budget 2020-2027’. Io ho ribattuto: ‘Scusi, da progetto i lavori dureranno 14 anni tra anticipo, scavo e armamento, è il 2014 e non avete ancora cominciato, e lei mi sta dicendo che andrete non solo al 2027, ma anche al 2035?’. E lui mi ha risposto di sì. Il ministro mi ha tolto la parola prima che potessi dire a Virano: ‘Lo vada a raccontare in televisione che il tunnel di base – un pezzo di soli 60 km su 280 – avrà uno degli ultimi finanziamenti nel budget 2027-2035 e forse non vi basterà nemmeno e dovrete andare al 2035-2042!’”.

La triste saga della Torino-Lione era cominciata nel 1991 e c’erano ormai gli elementi per definirla “la Salerno-Reggio Calabria del nord”. In realtà era ingiusto: con tutti i limiti, i ritardi, i problemi e gli scandali, la Salerno-Reggio Calabria *serviva a qualcosa*, mentre si sarebbero sudate diciannove canottiere prima di trovare un tecnico competente e terzo – cioè non interessato direttamente al progetto né pagato per giustificarlo – disposto a definire “utile” la Torino-Lione.

Leggendo i giornali o guardando la tv, sembrava che il consenso intorno all’opera fosse totale, fatta eccezione per qualche “nemico del progresso” perso tra le montagne. Gli italiani non sapevano che nel mondo tecnico e scientifico si erano alzate molte voci critiche sul progetto, perché quelle voci non erano passate nei mezzi di informazione mainstream. Le avevano sostituite quelle di Stefano Esposito o di Roberto Cota.

L’11 ottobre 2013 più di cento docenti e scienziati avevano inviato una lettera aperta al presidente della repubblica Giorgio Napolitano:

"Valutazioni critiche, oltre che da tecnici e ricercatori come alcuni degli scriventi, sono state espresse a più riprese, nelle forme proprie, anche da organismi quali la Corte dei conti italiana e, sul lato francese, dalla Cour des Comptes, l’Inspection Générale des Finances, il Conseil Général des Ponts et Chaussées, la Direction Générale du Trésor, gli ex presidenti del Réseau Ferré de France e della SnCF. Alle obiezioni si è per lo più risposto con slogan, affermazioni ideologiche e retorica, rifiutando ogni confronto basato su una metodologia scientifica oggettiva... Abbiamo già firmato altri appelli, promosso conferenze scientifiche in sedi

accademiche, pubblicato libri, chiesto ascolto alla stampa, a politici e pubblici funzionari, ma senza alcun effetto. Ci rivolgiamo perciò a Lei nella sua veste istituzionale di massima carica della Nazione..."

Sulla risposta del Quirinale, i firmatari si erano divisi. Qualcuno parlava di "silenzio assoluto", altri sostenevano di aver udito rumore di sciacquone.



Il cambio della guardia al cantiere-fortilizio, il 27 gennaio 2016. (Michele Lapini)

È un tuo diritto andare a Lione!

Negli anni novanta la retorica sulla Torino-Lione ruotava intorno ai passeggeri: "Arriveremo a Lione in due ore!". Si parlava di quasi otto milioni di viaggiatori all'anno sulla nuova direttrice. Sulla linea storica viaggiavano già treni per Lione, compreso il Tgv francese, ma non bastavano, anzi, la linea era descritta come prossima all'intasamento. Simone mi aveva mandato un ritaglio della Stampa datato 15 ottobre 1991, il titolo gridava: "Treni ad alta velocità subito o sarò tardi. / L'attuale linea Torino-Lione è quasi satura".

Su quel periodo avevo ascoltato una testimonianza dell'ingegner Claudio Cancelli, ex docente del Politecnico di Torino:

All'epoca andavo spesso a Lione, perché collaboravo con la loro università. Su quei treni non c'era mai nessuno, e infatti li hanno tolti. Le linee dirette tra Torino e Lione le hanno tolte. A sentire la propaganda, invece, era tutto uno sfrecciare avanti e indietro, frotte di manager, un traffico tale da rendere necessaria una nuova linea, altrimenti quei poveri uomini d'industria sarebbero stati costretti a scriversi o parlarsi con il computer, o per telefono. No, dovevano per forza incontrarsi di persona.

Poiché lo *storytelling* sugli otto milioni di passeggeri che dovevano andare a Lione non convinceva nessuno, tutta la retorica si era spostata sul trasporto merci. Si vaticinava un enorme, soprannaturale

aumento dei “flussi” tra Italia e Francia. Se non si fossero adeguate le infrastrutture saremmo andati incontro al baratro, Apocalisse, “il Piemonte isolato dall’Europa”.

In realtà, i flussi di merci tra Italia e Francia erano in calo strutturale, com’era logico tra due paesi confinanti con economie avanzate molto simili, e la linea storica – ammodernata da poco – era sottoutilizzata. Inoltre, in nessuna parte del mondo le merci viaggiavano su linee di alta velocità.

Ma nessuna obiezione importava. Si cominciò a dire che dovevamo agganciarci al “corridoio ferroviario Lisbona-Kiev”, per l’Italia era questione di vita o di morte, progresso o declino! La linea che collegava la capitale portoghese a quella ucraina era divenuta un tormentone mainstream e lo era rimasta fino al 2012, anno in cui Luca Rastello e Andrea De Benedetti, in un devastante reportage intitolato *Binario morto*, avevano dimostrato che il “corridoio ferroviario Lisbona-Kiev” non esisteva né sarebbe mai esistito.

Corridoio o non corridoio, l’opera andava fatta. Serviva un treno per Lione. Volevamo o no l’Europa, il Progresso e quant’altro? Agli italiani si raccontava che pochi arretrati valligiani erano contro un treno, una cosa incredibile, che c’era di male in un treno? Non si diceva che la val di Susa viveva da più di cent’anni in simbiosi con la ferrovia, era una valle di pendolari e ferrovieri. Non si diceva che un treno veloce attraversava già la valle: il Tgv Parigi-Milano passava sei volte al giorno, collegando Lione a Torino, fermandosi anche a Oulx e Bardonecchia.

Secondo i proponenti, la grande opera avrebbe cominciato a produrre vantaggi economici nel 2073. C’era solo da avere pazienza, mancavano poco meno di sessant’anni. *You got me blowin’, blowin’ my mind /Is it tomorrow, or just the end of time?*

Come aveva scritto Rastello, previsioni del genere erano più simili a oroscopi. “Prendiamo 55 anni avanti a noi e ribaltiamoli indietro”, mi aveva detto Luca Giunti. “Nel 1960 io avevo un anno, in casa avevamo i telefoni a muro ed era già una rarità. Da me non c’era il televisore, che è entrato solo nel 1970 con i mondiali di calcio del Messico, una tv in bianco e nero con un solo canale che si accendeva girando una manopolina”.

In ogni caso, la previsione sul 2073 si basava su stime di crescita del prodotto interno lordo e del traffico merci che la realtà andava smentendo di anno in anno.

Secondo molti osservatori, la controparte sapeva benissimo che la linea ferroviaria Torino-Lione non sarebbe mai esistita.

Roberto Vela di alta velocità ferroviaria se ne intendeva come pochi. Ingegnere infrastrutturista, una vita alla Fiat Engineering, tra le altre cose aveva seguito progettazione e realizzazione dell’alta velocità Torino-Milano. Andato in pensione nel 2009, era entrato nella commissione tecnica Torino-Lione della Comunità montana valle Susa e val Sangone. Quando l’avevo intervistato, mi aveva detto: “La mia generazione non vedrà mai la Torino-Lione, e nemmeno la tua. Anche perché non esiste in nessun programma di spesa, tranne il tunnel di base e un pezzetto tra Torino e Avigliana. Il resto è demandato oltre il 2035. Quel collegamento Torino-Lione non esisterà in questo secolo. Più in là non so”.

“Se non vogliono davvero realizzare l’opera, qual è il fine?”.

“L’obiettivo è drenare denaro pubblico. Si comincia qualcosa che ogni anno prende duecento, trecento, quattrocento milioni di euro di denaro pubblico, e lo si spende. L’importante è iniziare a spendere. Una volta che si è iniziato a spendere, diventa difficile dire: ‘Ora non spendiamo più, lasciamo solo un buco o dieci chilometri di binario’. Quello che dicono è: ‘Intanto facciamo un pezzettino, poi vedremo’. L’esempio è proprio la Salerno-Reggio Calabria: si è continuato a spendere per cinquant’anni”.

Pagliassotti, in quel bar di Susa scelto a casaccio, aveva aggiunto dettagli inquietanti:

“Queste grandi opere sono garantite dallo stato: magari per la Torino-Lione verrà prodotto un *project bond* emesso da un istituto di credito privato, oppure direttamente da una società di capitali, magari addirittura composta da partecipate. E da chi sarà assicurato questo bond? Sempre dallo stato. È un meccanismo perverso che simula la presenza dell’investitore privato che in realtà non esiste. Io ne sono convinto: faranno il *project bond* del ponte sullo Stretto, il *project bond* per l’alta velocità, e per tutto ciò che necessita di un simulato investimento del privato, quando in realtà i soldi sono tutti pubblici. La Cassa depositi e prestiti (Cdp) potrebbe essere quella che assicura questo tipo di prodotti finanziari. Questo perché dentro la Cdp ci sono il ministero del tesoro – con una quota azionaria dell’80 per cento – e le fondazioni bancarie. In particolare compagnia di San Paolo, fondazione Mps, fondazione Crt e fondazione Cariplo, ovvero i conclave della politica all’interno di banche di sistema come Intesa SanPaolo, Unicredit e Monte dei Paschi di Siena”.

“Quindi”, lo avevo interrotto, “faranno un bond per un’opera che non sarà mai realizzata...”.

“Questi prodotti finanziari, per ottenere spazio sul mercato privato, devono in ogni caso offrire rendimenti elevati. Non ha alcuna importanza se i tempi esecutivi di un progetto vengono dilatati nel tempo, anzi: per funzionare, il meccanismo necessita di tempi infiniti e costi infiniti. Questi processi finanziari servono a distruggere lo stato, a renderlo vittima di un debito immenso, inesigibile. Servono a creare una situazione di crisi permanente, impalcatura necessaria a ogni tipo di privatizzazione. Le grandi opere si fanno anche e soprattutto per questo”.

Le grandi opere si fanno anche e soprattutto per questo.

E i francesi?

Mi aveva risposto Roberto Vela:

“Ai francesi importa poco, loro spendono una miseria, la maggior parte glielo spendiamo noi. Della sezione transfrontaliera noi spendiamo, al netto del contributo dell’Unione europea, il 58 per cento, quando l’Italia ha solo il 20 per cento di tracciato nel suo territorio e per i trattati internazionali quello che sta in Francia è proprietà francese e quello che sta in Italia è proprietà italiana. I francesi, spendendo una miseria, hanno qualcosa, serve o non serve. È il primo esempio di opera transfrontaliera che viene pagata soprattutto dallo stato che ne avrà la parte più piccola”.

In ogni caso, anche in Francia il progetto era stato bocciato più volte da commissioni d’inchiesta e da tecnici indipendenti, oltre che dalla corte dei conti.

Sono cose che capitano

Simone ricevette sul telefono il testo dell’ordinanza prefettizia. Diceva: “È mantenuto il divieto di circolazione... sulla via dell’Avanà di Chiomonte dalla Centrale Elettrica sino al piazzale del museo archeologico, dalle ore 19.00 alle ore 8:00 di ogni giorno”. Ordinanza valida fino al 30 gennaio.

La dirigente, una signora piccola e bionda dall’accento pugliese, arrivò di persona e disse: “L’ordinanza non è chiara, se l’avessi fatta io l’avrei scritta diversamente”. A noi, invero, sembrava chiarissima.

La signora tornò al posto di guardia. La vedemmo parlare al telefono, confabulare coi blu di Prussia, infine muoversi di nuovo verso di noi.

“Allora,” disse al nostro capannello, “tra cinque minuti facciamo entrare tutti, anche i giornalisti [sic], c’è da aspettare cinque minuti ché arriva la Digos, perché la questura ha mandato la Digos, va bene? Poi vi fanno entrare, poi rivedono un po’ quest’ordinanza, l’aggiustano un po’, ché potevamo evitare ‘sta figura di mmerda...”.

“Sono cose che capitano”, la consolammo. “Figure di merda ne abbiamo viste anche di più grosse”.

“Lasciamo perdere, io parlo di questa cosa qua, di altre cose non ne rispondo, comunque, dài, abbiate pazienza cinque minuti e poi i colleghi vi... Ok?”.

“Ok”.

Procurato allarme

Fu così che, con la pazienza dei forti e grazie all'intervento del Legal team, superammo il blocco illegittimo dei blu di Prussia. Rimontammo in groppa ai cavalli e, alla buon'ora, imboccammo via dell'Avanà. I succhi gastrici cantavano sotto le giacche, ma non era ancora tempo di mangiare: prima di andare alla Colombera, volevamo visitare la Maddalena, proprio la cascina sul ciglio del cantiere, quella che nel 2011 aveva dato il nome alla Libera repubblica.

Sotto il cielo appena screziato di cirri, pensavo al racconto che avrei scritto, e al libro che mi scorreva nelle dita e prendeva forma tra accidenti e false partenze, tenendomi compagnia da tre anni. Avevo già raccolto una quantità di materiali spropositata, sul confine dell'inassimilabile, eppure continuavo a intervistare, a leggere, a buttare giù appunti che poi infilavo nell'imbuto. Maurizio mi aveva affidato una grossa valigia marrone. Dentro, c'erano tutti i volantini prodotti dal movimento No Tav dal 1991 al 2014. Due grossi trolley avevano trasportato a casa mia tutte le annate della rivista *Dialogo in valle*, uscita dagli anni settanta ai novanta. Pagine affollate di avi, fratelli maggiori, prodromi del movimento. Erano così tante le cose da raccontare, e continuavano a succedere, ne accadevano ogni giorno, anche di esaltanti, di commoventi, fuori dei radar dei grandi mezzi di informazione, che si occupavano della lotta solo quand'era attivabile una precisa cornice di senso: “i violenti contro lo stato”.

Via dell'Avanà prendeva il nome da un vitigno autoctono, ma da quando c'erano il cantiere e la zona rossa, produrre vino era una fatica di Sisifo.

C'era una volta un'azienda vinicola, la cooperativa Clarea, che aveva i vigneti poco fuori Chiomonte e la cantina sociale alla Maddalena. Dava lavoro a tre famiglie e a una ventina di stagionali. Il 27 giugno 2011, senza alcun preavviso, i soci si erano ritrovati la cantina chiusa e l'area tutt'intorno cinta dal filo-rosso. Uno di loro, Andrea Turio, aveva più volte raccontato la scena e spiegato i danni subiti: “Siamo rimasti scioccati dall'irruenza, dalla presa di possesso... Nel giro di due ore, per il nostro lavoro è cambiato tutto, eravamo spaesati e nessuno ci dava risposte. Da quel momento, ci è stata vietata la vendita diretta, prima i clienti venivano qui, assaggiavano...”.

Ben presto, la zona rossa aveva inglobato il 90 per cento dei terreni lavorati dalla cooperativa: “Subiamo controlli per accedere ai nostri stessi vigneti. Dobbiamo comunicare alla questura i nomi delle persone che vengono a fare la vendemmia. La prima volta, su quindici che dovevano vendemmiare, ci hanno detto che potevano entrare in tre, gli altri non erano autorizzati. Abbiamo dovuto aspettare ore prima che si sciogliesse la cosa, ore di lavoro buttate via!”.

“Loro il vino continuano a farlo”, mi aveva detto Abraracourcix. “Però quando la cantina era aperta, la domenica c'era la fila di macchine che andavano su a comprare. Adesso...”.

Alla Maddalena, dal 2004 al 2011, c'era anche il Museo archeologico di Chiomonte, coi reperti dell'insediamento tardoneolitico della val Clarea. Pure quello aveva chiuso i battenti. Ubi maior minor cessat, e tutto era minor al cospetto del monarca Tav. Del museo restava solo il sito web, che accoglieva i visitatori con l'annuncio: “Il museo e il sito archeologico sono momentaneamente chiusi. Ci scusiamo per il disagio. Sarà nostra cura aggiornare il sito qualora vi fossero variazioni e novità”.

Novità non ce n'erano: il cantiere era lì per restare a lungo e il sito obsoleceva tristemente. Il link “Visite guidate e attività di laboratorio per le scuole con la guida di archeologi” non era più nemmeno cliccabile.

La zona della Maddalena era abitata già nel quinto millennio avanti Cristo. C'erano acqua, sole e terra fertile, ma era sempre stata una zona franosa. Gli insediamenti erano in ripari sotto roccia. Più o meno nella seconda età del ferro (quarto secolo avanti Cristo), una frana più grossa del solito aveva allontanato gli abitanti, ma i ripari erano stati usati fino all'ottocento, dai pastori della valle. Guardando intorno li potevi distinguere.

Il cantiere, dunque, ringhiava ai piedi di una grande "paleofrana" che ancora si muoveva, lenta, "quiescente", in bilico sul mondo. Vagando sui crinali, lo sguardo isolava massi grigiazzurri, grandi trenta volte un menhir di Obelix. Sembravano guerrieri seminudi appostati tra le foglie, in attesa di calare sul nemico.

Qualcuno aveva segnalato il pericolo? Sì. Nel maggio 2013 le associazioni Legambiente e Pro Natura avevano presentato un esposto alle procure di Torino e di Roma. Lo avevano inviato, per conoscenza, anche al Nucleo operativo ecologico (Noe) dei carabinieri, alla corte dei conti e all'Agenzia regionale per la protezione ambientale (Arpa). Nell'esposto facevano notare che Lyon-Turin Ferroviaire (Ltf) non aveva protetto il cantiere con le apposite reti paramassi.

Ltf aveva schernito l'esposto a mezzo stampa e affermato che le reti c'erano eccome. Mario Cavargna, presidente di Pro Natura Piemonte, e Fabio Dovana, presidente regionale di Legambiente, avevano replicato che quelle non erano protezioni antifrana, bensì "recinzioni precarie posate per ordine della prefettura di Torino, a garanzia dell'ordine pubblico. Recinzioni aventi caratteristiche tecniche assolutamente diverse e finalizzate ad altri scopi e di certo non funzionali alla sicurezza fisica dei lavoratori addetti al cantiere ed alla sua vigilanza".

A breve giro, Ltf aveva montato le protezioni, a riprova – se ve ne fosse stato bisogno – che non si era provveduto prima. A quel punto si era mossa la procura di Torino, guidata da Gian Carlo Caselli. Per vederci chiaro nella vicenda? No, per denunciare Cavargna e Dovana! I due avevano "procurato allarme", reato disciplinato dall'articolo 658 del codice penale, punibile con l'arresto fino a sei mesi o con un'ammenda fino a 516 euro.

La denuncia aveva sconcertato l'opinione pubblica della valle e il mondo dell'ecologismo piemontese. Pro Natura aveva evocato un precedente:

"Cinquant'anni fa una grossa frana si staccò dal monte Toc precipitando nell'invaso del Vajont, con la conseguente tracimazione di acque che travolsero Longarone, Erto e Casso provocando quasi duemila morti. La giornalista dell'Unità [Tina Merlin, ndr] che aveva avuto il coraggio di preannunciare il pericolo fu accusata di 'procurato allarme', processata e poi assolta. Ma i duemila morti rimangono sulla coscienza di coloro che non ascoltarono l'allarme preventivo".

Il 18 maggio 2013, Cavargna e Dovana avevano segnalato un altro problema: la strada di collegamento da Giaglione a Chiomonte, costruita a servizio del cantiere, non era stata approvata dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe) né figurava in alcun progetto esecutivo. Per asfaltare quella parte di pendio che scendeva a Chiomonte si erano abbattute più di seicento piante d'alto fusto. Un bosco annichilito dalle lame del cantiere, scomparso come plancton tra i fanoni di una megattera.

Nel dicembre 2013, dopo un sopralluogo insieme a tecnici e parlamentari, la Comunità montana valle Susa e val Sangone aveva deliberato che "gli esposti di ProNatura, Legambiente e [il parlamentare del Movimento 5 Stelle] Marco Scibona contro alcune carenze nel cantiere del Tav alla Maddalena, e sulla nuova strada da Chiomonte a Giaglione, sono fondati e non frutto di fantasie".

Un gabinetto degno di questo nome

Finalmente, il pranzo del mercoledì alla Colombera.

Ci ristorammo col cibo, che era ottimo, e con le chiacchiere. Il luogo, nonostante la vicinanza del mostro, era bellissimo, ma la tristezza che mettevano le guardie... Appostate col gippone su una cavedagna, ci controllavano da lontano mentre mangiavamo, bevevamo, ridevamo... E così tornai a chiedermi: quanto costava tutto quell'apparato di [neolingua] sicurezza [/neolingua]?

Nel 2011 il segretario dell'Ugl polizia Luca Pantanella aveva dato una cifra: "Ogni giornata di vigilanza al cantiere costa al contribuente novantamila euro. Soltanto per le spese di vitto sono già stati spesi cinquecentomila euro. Sono spese che, con un'altra politica nei confronti della vicenda Tav, potrebbero essere ridotte o addirittura evitate completamente".



Alberto Perino, nel racconto Abraracourcix, il 27 gennaio 2016. (Michele Lapini)

E all'epoca il cantiere non era "sito di interesse strategico", non c'erano ancora – per dirla col generale Claudio Graziano – i "quattrocento soldati... uomini di grande esperienza, che hanno prestato servizio all'estero, in Afghanistan, in altri scenari internazionali, alle prese con situazioni complesse e delicate".

All'inizio del 2015, per il cantiere, il Cipe aveva stanziato 30 milioni di euro in più rispetto al preventivo dei lavori. Soldi extra interamente destinati alla sicurezza: filo-rasoio, luci per sbiancare la notte, cani da guardia elettronici, assistenza alle forze dell'ordine e altro.

La sicurezza sembrava essere il principale "indotto" del Tav. L'ingegner Vela me l'aveva detto, che ormai le grandi opere come la Torino-Lione difficilmente creavano posti di lavoro: "Mentre ai tempi del New Deal, ipotizzando a cento la spesa dei lavori pubblici, 80 andava a manodopera e materiali e 20 in tecnologia – forse anche meno, perché di tecnologia ce n'era poca –, oggi è esattamente il contrario: l'80 per cento è tecnologia, il resto manodopera e materiali. Quello che è sbandierato come volano per l'economia non può esserci: sono cambiati i tempi, le modalità".

"Eppure dicono che crea lavoro...".

“Questo puoi dirlo se metti mano ai tetti delle scuole, togli l’amianto, fai gli impianti elettrici, rifai le fognature o l’acquedotto in un centro urbano, quello sì. Lì c’è una componente di manodopera e materiali, perché anche i materiali sono manodopera, è tutta una catena. Ma se prendi una Talpa in Austria o in Norvegia e la piazzati in un cantiere, gli operai che si avvicenderanno a gestirla saranno venti, forse trenta.”

E nel cantiere che aria si respirava?

Da tempo il comitato Spinta dal Bass si era messo d’impegno a monitorare i dati sull’inquinamento dentro e intorno al cantiere. Periodicamente, recuperavano e pubblicavano rapporti sugli sforamenti nelle quantità di polvere, amianto, silice cristallina... Non era facile avere dati sui rilevamenti ambientali interni al cantiere, il Servizio di prevenzione e sicurezza degli ambienti di lavoro (Spresal) non li rendeva pubblici perché era in corso un’indagine coordinata dal pubblico ministero Raffaele Guariniello.

“I dati che spesso facciamo uscire”, mi aveva detto Simone, “riguardano perlopiù la centralina Arpa sul piazzale della Maddalena. Quella restituisce fino a un certo punto la condizione interna al cantiere, perché è posta più in alto, e il vento soffia spesso da monte. Per le polveri hanno avuto un inizio catastrofico, nel 2013 i valori erano spesso oltre i limiti, poi, anche in seguito alle campagne fatte da noi, a inizio 2014 le cose sono un po’ migliorate: hanno asfaltato tutte le piste, hanno cominciato a bagnare abbondantemente lo smarino che portavano fuori, a innaffiare le strade, a lavare le ruote...”.

Ergo, la situazione dei lavoratori del cantiere era migliorata grazie al lavoro d’inchiesta dei No Tav.

Nel luglio 2014 il segretario del Sindacato autonomo di polizia (Sap) Gianni Tonelli e il suo vice Massimo Montebove si erano recati al cantiere, per verificare le condizioni in cui toccava lavorare ai poliziotti. Al termine della visita, Tonelli aveva dichiarato: “I colleghi sono stati posizionati nella zona peggiore, in pieno cantiere e nel piazzale ove transitano e manovrano i mezzi d’opera in mezzo a rumore e polvere. Cifre iperboliche vengono spese per questa opera avveniristica, ma non si trovano quattro spiccioli per dare dignità alle nostre esigenze fisiologiche, fornendo un gabinetto degno di questo nome”.

Risposta a breve giro del direttore di Ltf Maurizio Bufalini: “I wc ci sono, il servizio di pulizia viene svolto e abbiamo sempre adempiuto alle richieste fatte dalla questura. Accetto poco la critica sulla sporcizia, perché così come nelle case private, molto dipende da chi usa i bagni”.

Traduzione: per Ltf non erano i bagni a essere sporchi, erano i poliziotti a essere degli zozzoni.

Montebove, via Twitter, aveva più volte attaccato i No Tav che andavano a “passeggiare” nei pressi del cantiere:

"Mentre i #notav si divertono a passeggiare a Chiomonte, la gente muore perché non ha un lavoro o per colpa della crisi... #Stopsuicidi

Rieccoli i #notav. Dopo aver svernato al soldo di mamma e papi, tornano tra i boschi coi primi caldi. Soliti 4 gatti #nonaveteuncavolodafare

Ma chi è che di notte passeggia x la valle e alla gente per bene rompe le palle? Sono i #notav, è scontato: certa gente ha mai lavorato? :-)"

Eppure, era anche e soprattutto grazie alle “passeggiate” dei No Tav – alla costante opera di monitoraggio della situazione – che le condizioni di lavoro nel cantiere erano migliorate. Anche per i poliziotti che il Sap rappresentava.

Nei suoi tweet, Montebove andava ben oltre l’ingratitudine:

"#ServizioPubblico bello vedere un programma dove gente senza cervello, dai #notav ai #nomuos, ha facoltà di dire cazzate. Viva la democrazia #notav bisogna sciogliere il "movimento" come il partito fascista, è l'unico modo x fermare la deriva violenta ed eversiva #scioglierenotav"

Se non si era proprio tentato di "sciogliere" il movimento No Tav, i tentativi di schiacciarlo non erano mancati.

La corsia preferenziale

Dal 2011, per fatti connessi alla lotta in val di Susa, la procura di Torino aveva inquisito un migliaio di manifestanti. Le condanne in primo grado erano state circa duecento. I processi ai No Tav – anche le udienze più insignificanti, anche quelle dov'erano imputati sindaci e assessori della valle – si tenevano nell'aula bunker del carcere delle Vallette, realizzata per ospitare processi di mafia o terrorismo. Dentro e fuori dell'aula, la presenza delle forze dell'ordine era vistosa, soverchiante. Il pubblico veniva fotografato e filmato con ostentazione da agenti in borghese. A volte la partecipazione da spettatore a un processo No Tav era finita in rapporti di polizia come esempio di condotta "sospetta".



Venaus, il presidio No Tav sulla strada provinciale 210, 26 gennaio 2016. (Michele Lapini)

Anche quando gli imputati venivano assolti, le immagini dell'aula bunker erano passate in tv, dando l'idea che si stessero affrontando criminali pericolosi e pronti a tutto, gente da tenere in aula legata e con la mordacchia tipo Hannibal Lecter. E magari avevano processato Mauro Russo e Simona Pognant, ovvero i sindaci di Chianocco e Borgone, due delinquenti talmente incalliti da presentarsi al dibattimento con la fascia tricolore. Accusati di avere spintonato un poliziotto durante lo sgombero del presidio di Venaus, Russo e Pognant erano stati assolti "perché il fatto non sussiste"

Le Vallette non erano solo un mesto contenitore di processi sovradimensionati: restavano una prigione, e i No Tav erano sottoposti con grande frequenza alla custodia in carcere. La procura non la intendeva come

extrema ratio, ma come “minimo presidio idoneo a fronteggiare in modo adeguato... consistenti e impellenti esigenze cautelari” (da un’ordinanza del 20 gennaio 2012).

Fino alla fine del 2015, dei processi contro i No Tav si era occupato un gruppo ad hoc di pubblici ministeri, un “pool” capeggiato da un duumvirato: Andrea Padalino e Antonio Rinaudo. Il pool istruiva i processi avviandoli – questa la critica degli avvocati difensori – lungo una sorta di corsia preferenziale: mentre i No Tav venivano rinviati a giudizio e processati in tempi rapidissimi, altre indagini si smarrivano nel grande nulla, specialmente quelle su reati commessi *contro* i No Tav.

Durante le manifestazioni o ai presidi, le forze dell’ordine avevano commesso numerose violenze ai danni dei manifestanti. Come si era comportata la procura in quelle occasioni?

Il Legal team rappresentava e tutelava, anche con denunce, esposti e altre iniziative, gli interessi di No Tav feriti e percossi dalle guardie. Molto spesso, la procura e il tribunale di Torino ignoravano le querele contro agenti, funzionari e dirigenti di polizia, oppure archiviavano i procedimenti con motivazioni [eufemismo] discutibili [eufemismo]. Il tutto, nel silenzio dei grandi mezzi di informazione. A parlarne, erano quasi solo i siti del movimento.

Valentina Colletta, l’avvocata che ci aveva aiutati a superare il check-point, l’avevo conosciuta nell’autunno 2015. Un gruppo di avvocati e videomaker stava realizzando un documentario, per far conoscere un aspetto meno noto dell’assistenza legale ai No Tav, e volevano mostrarmi il montaggio provvisorio.

Il documentario – titolo di lavoro: *Archiviato. L’obbligatorietà dell’azione penale in val di Susa* – durava mezz’ora e metteva in sequenza diversi casi di reati non perseguiti. Una voce fuori campo accompagnava, spiegandone il contesto, episodi di violenza poliziesca che non avevo mai visto prima – immagini filmate che il team aveva allegato a esposti e querele – intervallate da didascalie come questa:

"Chianocco, 29 febbraio 2012.

Fatti: percosse.

Lesioni: frattura scomposta al piede sinistro, due interventi chirurgici con applicazione di placche e viti. Prognosi: 14 per cento di inabilità permanente.

Procedimento: mai avviato "

La visione era stata dura. Gli esempi erano, anche letteralmente, calci in faccia.

In val di Susa, il 2010 era stato “l’anno delle trivelle”. In diverse località, i sondaggi preliminari all’installazione del cantiere erano stati contestati con blocchi e presidi. Il 17 febbraio, a Coldimosso, le forze dell’ordine avevano caricato i presidiati, ferendone due in modo grave. A uno di loro, le manganellate in testa avevano provocato un’emorragia cerebrale, mandandolo all’ospedale con prognosi riservata. In teoria, la procura avrebbe dovuto perseguire d’ufficio il reato commesso, ma non era stata avviata alcuna indagine.

L’altro caso aveva uno strascico più tortuoso. Una manifestante già a terra era stata presa a calci e manganellate. L’avevano colpita anche al volto e le fratture delle ossa facciali avevano richiesto un intervento chirurgico. La donna aveva presentato querela, ma la procura aveva richiesto l’archiviazione, motivandola con l’impossibilità di identificare i poliziotti responsabili.

La No Tav non s’era persa d’animo: aveva richiesto che fossero interrogati i dirigenti presenti quel giorno, e contestato il modo in cui si erano fatte – o non fatte – le indagini, ovvero affidandole agli stessi organi di polizia coinvolti.

Il giudice, pur definendo “gravissime” e “inaccettabili” le violenze compiute dalle forze dell’ordine, si era rifiutato di sentire i dirigenti, sostenendo che questi ultimi, qualora avessero assistito alle violenze o addirittura vi avessero preso parte, certamente non l’avrebbero raccontato.

E così, di fronte al dovere di accertare se un testimone mentiva o nascondeva qualcosa, un giudice aveva trovato la soluzione più semplice: non ascoltiamolo! Semplice, no?

Sapevo già chi comandava le forze di polizia quel giorno a Coldimosso. Sapevo del suo cursus honorum. Eppure, nel ritrovare quel nome, una grandinata di ricordi si era abbattuta sulle pagine, ferendomi le mani.

Il vicequestore Spartaco Mortola.

Nel luglio 2001 dirigeva la Digos a Genova.

#JeSuisCompresseur

Alla fine del 2013, un compressore Atlas Copco XAHS 416 era diventato il mezzo meccanico più famoso d’Italia.

Andato a fuoco in una notte di maggio durante un attacco al cantiere, in altri tempi e luoghi il macchinario sarebbe stato un banale, freddo, inanimato oggetto del reato di danneggiamento, punibile con la reclusione fino a un anno e con una multa fino a 309 euro.

In altri tempi e luoghi, si diceva. Nella val di Susa del 2013, l’annerito compressore aveva subito una metamorfosi: descritto ogni giorno quasi come un essere vivente o addirittura senziente, il mezzo da cantiere si era svegliato al mondo nel ruolo di Vittima Del Terrorismo.

Il 5 dicembre, quattro attivisti poco più che ventenni erano stati arrestati e condotti in carcere. Sui grandi mezzi di informazione erano divenuti all’istante “terroristi”. La procura di Torino aveva formulato l’accusa in base all’articolo 270 sexies del codice penale:

"Sono considerate con finalità di terrorismo le condotte che, per la loro natura o contesto, possono arrecare grave danno ad un Paese o ad un’organizzazione internazionale e sono compiute allo scopo di intimidire la popolazione o costringere i poteri pubblici o un’organizzazione internazionale a compiere o astenersi dal compiere un qualsiasi atto o destabilizzare o distruggere le strutture politiche fondamentali, costituzionali, economiche e sociali di un Paese o di un’organizzazione internazionale [...]".

Quella definizione così vaga, quindi applicabile a una vasta gamma di azioni, risaliva a pochi anni prima: il ministro dell’interno del governo Berlusconi bis, Beppe Pisanu, l’aveva inserita nel “pacchetto sicurezza” del luglio 2005, sull’onda emotiva degli attentati nelle metropolitane di Madrid e Londra.

Nel capo d’imputazione dei quattro No Tav si leggeva che l’incendio del compressore intendeva arrecare

"un grave danno al Paese quanto all’immagine – in ambito europeo – di partner affidabile, quanto a progettualità e capacità di sviluppo, quanto a coesione del Paese nel suo interno e tra le forze sociali, quanto a fiducia nel metodo democratico per la composizione dei conflitti, quanto a sicurezza della collettività, nei suoi vari livelli".

Gli obiettivi perseguiti, continuava la procura, erano “intimidire la popolazione valsusina” e “costringere i pubblici poteri ad astenersi [dal] realizzare la nuova linea ferroviaria Torino-Lione”.

Un gesto certamente illegale ma dimostrativo, avvenuto su piccola scala e senza causare danni a persone, veniva gonfiato fino a diventare non solo una grave onta per l'Italia "in ambito europeo", ma il preludio dell'Armageddon.

Nella vicenda, tutto era fuori scala: gli arrestati rischiavano fino a trent'anni di prigione ed erano sottoposti al regime di detenzione Alta sicurezza As2: isolamento, colloqui e telefonate in numero ridotto, porta blindata sempre chiusa, niente tv né radio, posta filtrata...

Fuori scala anche la lista di parti offese indicate dai pm: in un crescendo da *Barbiere di Siviglia* (atto primo, scena ottava), partiva coi carabinieri di Sestriere e la polizia di Imperia, aumentava d'intensità con la guardia di finanza di Torino e il terzo reggimento alpini di Pinerolo, per arrivare al consiglio dei ministri e svariate altre istituzioni e corpi dello stato, con il gran finale dell'Unione europea. Nel processo contro i quattro, lo stato italiano si sarebbe costituito parte civile, mentre l'Unione europea avrebbe cortesemente declinato l'invito.



Il corteo passa sul ponte degli Scalzi, Venezia, 8 marzo 2016. (Michele Lapini)

La popolazione valsusina, sulla carta "intimidita" dal compressoricidio, aveva espresso solidarietà ai quattro prigionieri, lanciando una campagna politica di portata nazionale, ricevendo il sostegno di artisti, intellettuali, parlamentari e anche magistrati.

Poi, tra il 2014 e il 2015, la cassazione aveva smontato l'impianto accusatorio di Padalino e Rinaudo. Lo aveva fatto in due diverse sentenze e usando frasi inequivoche. La suprema corte aveva parlato di una "sproporzione di scala tra i modesti danni materiali provocati, la cui riparazione avrà richiesto poche ore, e il macro evento di rischio cui la legge condiziona la nozione di terrorismo", precisato che "l'equiparazione tra condotta illecita politicamente motivata e terrorismo è improponibile" e avvisato che "una dilatazione impropria della nozione di terrorismo rischia di condizionare meccanismi pienamente legittimi, sul piano costituzionale, di concorso nell'orientamento delle scelte politiche".

Prima di queste decisioni della cassazione, il clima intorno ai No Tav era stato il più plumbeo dall'inizio della lotta. Mai, negli allora ventitré anni di vita del movimento, ci si era trovati di fronte a un simile – per usare un'espressione anni settanta – “innalzamento del livello dello scontro”. Eppure era stato in quei mesi che la vita, sotto lo strato di brina, aveva ricominciato a brulicare, e la cappa di nebbia a farsi meno pesante. Uno strano episodio aveva fatto da “valvola a disco”, regolando la pressione, allentandola quando tutto, ma proprio tutto, suggeriva che dovesse aumentare.

“C'è sempre un'ora zero”

"Lo hanno aggredito sotto casa, quasi in centro a Torino. Strada residenziale, di negozi e palazzi. Erano in tre, avevano un cappuccio sul viso. Determinati. L'auto appena posteggiata. 'Servo dei servi dei servi' gli hanno urlato in faccia. E gli sono saltati addosso. Botte. Insulti. Poi, protetti dalla notte sono scappati, senza essere visti."

Era l'apertura in medias res di un articolo uscito su La Stampa del 12 aprile 2014. L'aggredito, indicato col solo nome di battesimo “Giuseppe”, era l'autista del pm Antonio Rinaudo. L'articolo proseguiva così:

"Che la matrice dell'aggressione sia quella dell'antagonismo più violento, quello che ha a che fare con gli scontri in val di Susa, le proteste contro i Cie e via scorrendo non ci sono dubbi. Anzi. Se mai si volessero cercare conferme basta leggere qui le parole che hanno urlato gli aggressori a Giuseppe 'Servo dei servi dei servi', un leit motiv sentito troppe volte in passato".

Non c'erano dubbi.

Anzi.

La Stampa riportava anche le dichiarazioni dei due “Pm con l'elmetto”. Andrea Padalino stabiliva un collegamento diretto tra l'aggressione e la prima udienza del processo per il compressore: “Questa, ormai, è l'atmosfera che si respira. Stanno tentando di far vedere che ci sono, che esistono. Il 22 maggio si avvicina e quella è una data chiave”. Antonio Rinaudo si poneva una domanda e si dava la risposta: “Se è vero che non hanno mai aggredito le persone? Certo, ma c'è sempre un'ora zero. Un momento in cui accade qualcosa di diverso che cambia il corso della storia”.

Il coro di allarme e riprovazione aveva rischiato di sfondare i timpani ai No Tav. I social network si erano gonfiati di ingiurie e non c'era stato opinion leader nazionale che non avesse detto la propria sui giornali o in televisione, condannando i violenti, i nuovi terroristi, un movimento che da troppi anni teneva in scacco il paese eccetera. Gli editoriali fradici di sdegno e le interviste ai pm erano interamente scritti all'indicativo, il condizionale era messo al bando, il congiuntivo si guardava intorno sgomento. Su Twitter, il solito Montebove del Sap aveva scritto:

"Solidarietà all'autista del p.m. Rinaudo, vittima del clima di violenza alimentato dall'ala dura #notav... Non ci fate paura, delinquenti!"

I No Tav, “saldi sullo scoglio della parola ‘noi’ in un mare di fischi e indignazione” (Vladimir Majakovskij, *Schiaffo al gusto del pubblico*), avevano definito l'intera storia “una bufala”. Sul sito notav.info si era smontata frase per frase tutta la ricostruzione dell'agguato fatta da “Giuseppe”, rilevandone le numerose incongruenze.

Un mese dopo si era scoperto... cosa? Che i No Tav non c'entravano? Di più: che i No Tav avevano ragione. Il 15 maggio La Stampa aveva titolato: “L'ex autista del magistrato ha inventato l'aggressione No Tav. Indagato per simulazione di reato: troppe contraddizioni tra il racconto e i riscontri”. La foto di un'aula di tribunale vuota era accompagnata da una curiosa didascalia: “Tristezza in Tribunale per gli sviluppi dell'indagine per l'aggressione dell'ex autista”. Nell'articolo si poteva leggere:

"Sono stati i pm e gli investigatori della Digos a nutrire i primi dubbi: non quadravano orari ed elementi, mancava persino una descrizione, anche sommaria, degli aggressori. E c'è il desiderio di aprire e poi chiudere subito questa pagina amara. Anarchici e No Tav non c'entrano niente. La 'colpa' forse è solo dello stress e della fatica di ogni giorno, impegnato com'era in turni massacranti della scorta del pm che aveva fiducia in lui."

Quando i No Tav erano diffamati e calunniati, la "pagina amara" andava chiusa subito. E con la "colpa" tra virgolette, sim sala bim, spariva il colpevole! Al massimo, c'era un "colpevole". Nondimeno, in valle si era festeggiato, brindando al foro nell'ennesimo palloncino di accuse infondate, e all'aria che ne usciva fischiando.

Anche perché lo sgonfiarsi di quella storia aveva coinciso con il primo pronunciamento della cassazione contro l'uso della fattispecie "attentato terroristico". E nel frattempo, il movimento aveva dato una prova di forza su un altro piano, lasciando la controparte sbigottita.

Tendere la mano

Poco tempo prima, il tribunale di Torino aveva condannato tre No Tav – uno dei quali era Abraracourcix – a pagare ben 214mila euro di danni a Ltf, per aver bloccato un sondaggio preliminare – indicato come S68 – su un terreno incolto presso l'autoporto di Susa. Era il "2010 delle trivelle", quel giorno a bloccare i lavori erano accorsi duecento attivisti, ma solo tre di loro avrebbero dovuto pagare i danni. Era stata la prima di alcune maxiammende che avevano preoccupato gli attivisti. "È come se negli anni dopo l'autunno caldo, per ogni picchetto davanti a una fabbrica, il padrone avesse chiesto un risarcimento agli operai", aveva detto qualcuno.

La via "pecuniaria" alla repressione era stata esaminata dal movimento in tutte le sue implicazioni. Ne avevo parlato con Maurizio Poletto, attivista No Tav e sindacalista Cgil a Bussoleno: "Moltissime persone, qui in valle, avevano messo in conto di poter finire in carcere, e per un periodo, sì, si poteva sopportare. Avevano messo in conto di respirarsi i gas, ma che la lotta possa far sequestrare la casa o il negozio è un salto di qualità. Noi comunque manteniamo il principio che 'si parte e si torna insieme', faremo le casse di resistenza, gli attivisti più esposti prenderanno precauzioni...".

Ma quando il movimento aveva "teso la mano", se l'era ritrovata piena di soldi. I valligiani avevano partecipato in massa alle feste e cene di autofinanziamento, e sul conto corrente postale aperto per l'occasione erano arrivate donazioni da tutta Italia: i primi centomila euro in meno di due settimane, il resto in uno sprint che aveva pochi precedenti, forse nessuno. I tre condannati avevano versato col sorriso sulle labbra la cifra che avrebbe dovuto schiacciarli a vita.

Nel gennaio 2016, pochi giorni prima del nostro arrivo in valle, la corte d'appello di Torino aveva dimezzato l'entità del risarcimento. Ora toccava a Ltf, nel frattempo diventata Tunnel Euralpin Lyon – Turin (Telt), restituire ai No Tav 110mila euro.

Il vento aveva fatto il suo giro.

Il giorno della marmotta di Matteo Renzi

C'erano così tante cose da raccontare, troppe per lo spazio di un reportage o qualunque cosa fosse: com'era proseguito il processo per il compressore dopo la crisi dell'impianto accusatorio, che ne era stato del compressore (lo si dava per guarito e rivenduto)... Ogni giorno, fuori del radar dei mezzi di informazione nazionali, in valle si facevano passeggiate notturne, attacchi al cantiere, nuovi esposti, contestazioni a politici. Il movimento presentava libri e film, organizzava escursioni, laboratori per bambini, corsi di cucina, lezioni di filosofia. Un nugolo di eventi che faceva – in tutti i sensi – massa critica, teneva vive e salde le relazioni, formava ed educava in un processo circolare dove tutti erano maestri e tutti allievi.

Quello era *il* problema che rendeva difficile scrivere il libro: tutti i giorni accadeva qualcosa, ed è difficile fare la storia del presente. Dove mi sarei dovuto fermare? Perché una linea dovevo pur tracciarla. Speravo che il racconto per Internazionale mi aiutasse a trovare il finale.

Dopo il ritorno a Bologna cominciai a montare gli appunti, mentre Michele selezionava le foto. Il materiale era copioso, l'urgenza di raccontare e disvelare e fare il bagno in quella storia era irresistibile, e presto il racconto o qualunque cosa fosse diventò una miniserie in tre puntate.



La battaglia navale nel canale della Giudecca, Venezia, 8 marzo 2016. La polizia respinge con idranti le barche dei manifestanti. (Michele Lapini)

Quando fu annunciata per l'8 marzo una manifestazione a Venezia contro il vertice Renzi – Hollande, decisi che la terza puntata di *Ovest* sarebbe finita a Nordest. Dalla Dora all'Adriatico. Mi sembrava appropriato, per le stesse ragioni che rendevano disdicevole organizzare a Venezia – pensata sempre e solo come cornice – un vertice dove si sarebbe parlato (anche) di Tav – oltretutto di guerra, di politiche antimigrazione e quant'altro – e si sarebbe firmato il solito “storico accordo” eccetera.

Venezia, con gli sperperi del Mose e gli arresti eccellenti, era la città-simbolo degli scandali sulle grandi opere. Non solo: era il luogo del movimento No Grandi Navi, che con piccole barche si contrapponeva a vere e proprie città galleggianti, alte settanta metri e pesanti duecentomila tonnellate, mostri che umiliavano Venezia e mettevano in pericolo la laguna.

Quante volte era stato firmato “lo storico accordo sul Tav tra Italia e Francia”?

Dal 1991 – vertice italofrancese di Viterbo – al 2015 i due paesi avevano già “ratificato” l'accordo una buona decina di volte, e ogni nuovo passaggio dal via era per i media un fatto epocale, una pietra miliare, da qui si parte e non si torna più indietro. Leggere i titoli di giornale era straniante.

Nel 2001 dopo il vertice Amato-Chirac a Torino: “Amato e Chirac firmano la Torino – Lione”.

Nel 2012 dopo l'incontro Monti – Hollande a Lione: “TAV, Italia e Francia firmano l'accordo, la Torino – Lione si farà nei tempi previsti”.

Nel 2013 dopo il vertice Letta – Hollande a Roma: “Italia e Francia, la Tav tra Torino e Lione è una priorità”.

Nel 2015 dopo il vertice Renzi – Hollande a Parigi: “Non ci sono più ostacoli alla Torino – Lione, Renzi e Hollande hanno firmato l'accordo”.

Ogni volta era *Ricomincio da capo*, ma con personaggi più antipatici.

Mentre rimuginavo, mi venne in mente una presa di posizione di Renzi, contenuta nel suo libro del 2013 *Oltre la rottamazione*:

"Altro luogo comune: per creare posti di lavoro è necessario inventarsi l'ennesima grande opera. Le grandi opere sono state utili, per carità, talvolta anche solo per il loro valore simbolico... Ma le grandi opere non sono né un bene né un male in sé. Dipende da dove sono, quanto costano, quanto servono... Non credo a quei movimenti di protesta che considerano dannose iniziative come la Torino-Lione. Per me è quasi peggio: non sono dannose, sono inutili. Sono soldi impiegati male. La Tav rischia di essere un investimento fuori scala e fuori tempo".

Quello del 2015-2016, invece, era il Renzi dello SbloccaItalia e delle ennesime “storiche firme” dei consueti “storici accordi” sulla Torino-Lione.

Non che avessi problemi di disillusione o volessi porre questioni di “coerenza”: dalla prima volta in vita mia che lo avevo sentito parlare, non avevo mai, dico mai, creduto a una sola esternazione uscita dalle labbra di quell'uomo.

A lui e al primo ministro francese, i movimenti contro le grandi opere inutili stavano preparando un'accoglienza degna di Venezia. Perché anche le cornici a volte si ribellano, e rifiutano di inquadrare certe scene.

Par tera e par mar

La mattina dell'8 marzo, io e Michele prendemmo un treno per Venezia.

Detta così è semplice. La sera prima mi era venuto un febbre asinino, tremavo e battevo i denti come i martelletti di una macchina da scrivere. Mi rattoppai in qualche modo e, pieno di antipiretico, raggiunsi Michele alla stazione di Bologna.

Avvicinandoci al confine col Veneto, seguivamo su Twitter l'arrivo dei pullman No Tav partiti dalla valle la sera prima. Una foto mostrava i Pintoni vestiti da frati, in posa in un parcheggio. “Ora et sabota”, diceva la didascalia. Perfetto: nelle storie di Robin Hood c'era anche frate Tuck, e dava certe bastonate...

A Venezia ci accolse un tempo gelido e infame: il cielo era bianco metallizzato e il mondo intorno era pioggia fine, nebulizzata, incessante, spinta sotto i vestiti da spazzolate di vento improvvisate. Di sicuro il mio stato di salute non sarebbe migliorato, ma il corteo per le calli e sui ponti valeva ogni pena. Le manifestazioni a Venezia erano sempre un'esperienza diversa: non un serpentone, ma una biscia magra e lunga di persone e bandiere. Nei passaggi dove la fila diventava indiana, chi aveva striscioni doveva ripiegarli o girarli di lato. Chiacchieravo con Ernesto Milanese del manifesto e sentivo, sopra le nostre voci, altre voci crepitanti in megafoni, melodie che conoscevo ma che a Venezia suonavano nuove: “Laaavaalsuusapaurannehà!”. Non eravamo tantissimi, forse poco più di cinquecento, qualcuno diceva

mille, ma con noi c'era tanta altra gente, rimasta in valle o in città, ovunque visse, perché era un martedì mattina, giorno di lavoro.

Se la scelta di Venezia per il vertice era stata cartolinesca, nulla più della reiterazione di un cliché, vedevo la contestazione come un esempio – il mio amico Mariano sarebbe stato d'accordo – di Magic Experience Design. Venezia non era una cornice ma una città viva: non eravamo nella zona rossa militarizzata ma nel dedalo di calli di Dorsoduro, tra negozi e bar aperti, voci amplificate raccontavano di una città sempre più minacciata da interventi invasivi, disegnavano archi che partivano da lì e arrivavano in val di Susa, al Brennero, ovunque vi fosse una lotta contro una grande opera, e si parlava dei migranti sgomberati a Calais, di trivellazioni nei mari italiani e dell'imminente guerra in Libia, e il corteo era *par terra e par mar*, nel rio accanto a noi procedeva sull'acqua scura una decina di barche affollate con le bandiere No Tav e No Grandi Navi. A bordo c'erano anche anziani valsusini che non erano mai stati su una barca in vita loro, si stringevano nelle giacche per il freddo ma avevano occhi dilatati dallo stupore e dalla gioia di esserci.

La battaglia navale scoppiò poco dopo mezzogiorno. Ci stavamo muovendo verso Punta della Dogana, e le barche stavano ormai toccando il limite della zona rossa. Da un battello della polizia, le guardie cominciarono a sparare con l'idrante – un atto delinquenziale, in una giornata gelida come quella. Roba da causare decine di polmoniti. Altre guardie con le moto d'acqua tipo *Baywatch* speronavano le barche o “facevano l'onda” per bagnare gli attivisti. “Una versione acquatica della Clarea!”, esclamò alle mie spalle una voce femminile con accento piemontese. Dalla riva il corteo cominciò a lanciare impropri sui poliziotti, tutti presi nelle loro esibizioni muscolari. Una guardia era talmente dimentica del mondo attorno, legge di gravità compresa, che finì per cadere in acqua. “Non preoccuparti, galleggi!”, gli urlò qualcuno. “Anégate!”, gli gridò un altro, contraddicendo il primo. Dall'acqua del canale si alzava la tromba rossa di un fumogeno da stadio caduto di mano a qualcuno durante uno speronamento. “A sarà düra!”, si udiva dalle barche. Una guardia si avvicinò con la moto alla riva, guardandoci in pescecagnesco. Dall'amplificazione gli arrivò un benvenuto: “Finalmente diamo un senso alla tua vita, fallito!”.



Un poliziotto “fa l'onda” per bagnare i manifestanti in barca, Venezia, 8 marzo 2016. (Michele Lapini)

Io una scena così non l'avevo mai vista, figurarsi quei No Tav che non erano mai stati in barca e debuttavano con una battaglia degna di François l'Olonese, re dei bucanieri. Qualcuno aveva già mandato in rete brevi video, sui social si faceva il tifo per i "pirati della laguna". "Si può dire tutto dei compagni veneti", disse qualcuno, "ma non che non sappiano allestire uno spettacolo!" Magic Experience Design. Michele scattava foto, cercando di proteggere la macchina dalla pioggia con quello che chiamava "il preservativo", una busta di nylon picchiettata di gocce come un fiore mutante coperto di rugiada.

Poi si entrò in una fase di stallo e fronteggiamento che durò almeno un'ora: noi a terra e i pirati in mare. Io avevo i piedi ghiacciati e il vento riusciva a entrarmi sotto il cappello, passando per chissà dove. Sentivo che stava tornando la febbre.

Intanto, lo avrei saputo dopo, François Hollande dichiarava: "La Tav Torino-Lione è un tema che anima i vertici franco-italiani da una ventina d'anni. Matteo può essere quello che ha messo fine a tutte le discussioni propedeutiche a questi lavori. Comunque questo progetto diventa realtà".

Un tizio accanto a me aveva sulla schiena un cartello scritto in finto francese:

"Matteo Renzi fait un pompidou à Hollande avec le mal de gaulle".

Mi consultai con Michele, e decidemmo di rientrare.

Era quello il finale che cercavo?

"Deve avere i puntini"

L'ingegner Vela mi aveva detto: "Il tuo libro non può finire, deve per forza avere i puntini".

"Ma devo capire qual è l'ultima cosa che scrivo prima dei puntini".

"Non è semplice, perché è strano. È strano che la gente da vent'anni con alti e bassi si opponga. È strano che la protesta non sia limitata a quattro proprietari di casa. È strano che ci sia l'ambiente universitario e scientifico contrario. È strano che chi è contrario sia la gente informata e chi è favorevole sia la gente che ragiona per slogan. Di solito è chi è contrario a ragionare per slogan, e invece... 'Ce lo chiede l'Europa', 'Saremmo tagliati fuori dai traffici...'"

"Un'apertura psicologica all'Europa...".

"Dobbiamo trasferire da gomma a rotaia...". È il *Deus vult* di Pietro l'eremita. Mentre io posso argomentare su un discorso dei traffici, il rumore, le polveri...".

"Hai mai parlato delle motivazioni coi tuoi colleghi che la progettano?"

"Sì, mi han detto che non sta in piedi. Tutte le volte che abbiamo affrontato il discorso se abbia una giustificazione, la risposta è stata che no, non ce l'ha".

Dalla penultima volta che ero stato in valle, ogni tanto mi sorprendevo a canticchiare una delle canzoni di culto di Spinta dal Bass, *Ti ho visto in piazza* dei Truzzi Broders. Era una molto rimpianta band torinese degli anni ottanta, anch'io la ricordavo con affetto dai tempi in cui trasmettevo da una radio libera di Bologna.

E questa è una canzone senza finale come senza fine è il nostro sbatterci, il nostro vivere, il nostro amare.

Vivere, come un vortice di lavandino, come la fiamma di un cerino, che si consuma e a poco a poco poi scompare.

Vivere, come in un nido di serpenti, con le unghie e con i denti, aggrapparsi alla vita
per non farla più scappare,
per non farla più scappare,
per non farla più scappare.