

PERCHÉ ALLA FINE VINCERÀ LA TAV

di MARCO IMARISIO

Il 4 giugno del 1989, guidato dal verde Alex Langer, nasceva il primo nucleo della protesta. Trent'anni dopo poco è cambiato, e il Piemonte, chiunque vinca alle Regionali, ha già scelto: l'opera si farà

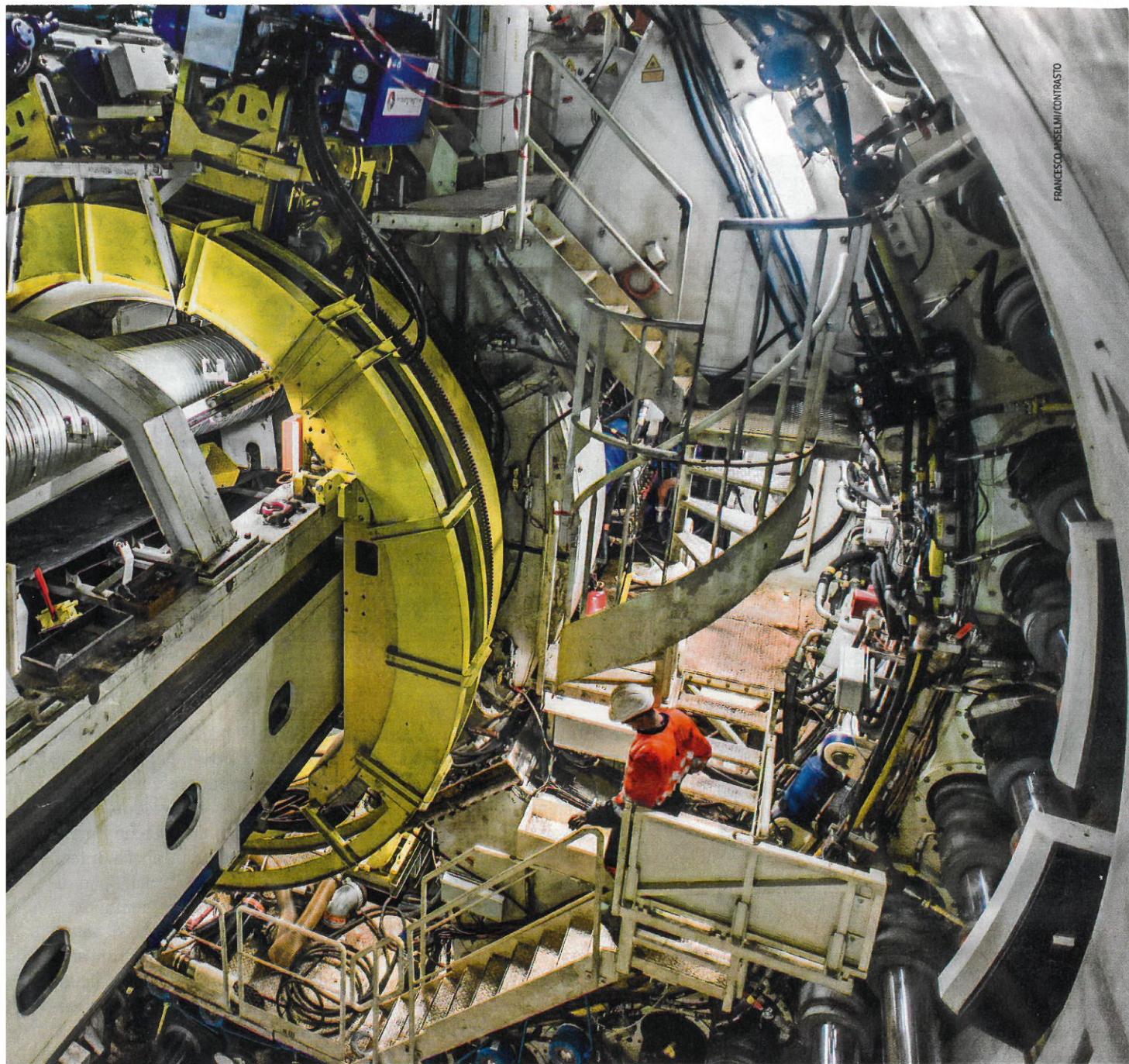


Alex Langer salì in cima alla Vetta d'Italia, che in tedesco si chiama Klockerkarkopf, portando nello zaino una targa per il cambio di generalità. "Europaspitze – Friede den Menschen, Bruderschaft mit der Natur – Die Grünen / Vetta d'Europa – Pace tra gli uomini e con la natura – I Verdi".

Il nome italiano della montagna più a Nord del nostro Paese non gli piaceva. L'aveva battezz-

ata così l'irredentista trentino Ettore Tolomei. Langer invece sognava un mondo senza frontiere, immaginarie o reali. Anche per questo era in campagna elettorale per le Europee. Aveva appena radunato a Trento gli ambientalisti giunti da tutto l'arco alpino e insieme avevano lanciato un documento comune per lo sviluppo sostenibile e la salvaguardia dell'ambiente del più grande

sistema montuoso del continente. Nella sua scalata, il militante pacifista, cristiano e marxista, sempre in viaggio perpetuo, per una volta non era solo con i suoi occhialini, lo zaino e i suoi ideali. Insieme a lui c'era un gruppo di amici e di militanti. Alcuni venivano da una valle poco nota del Piemonte, un lembo estremo d'Italia al confine con la Francia. Tornarono a casa convinti della



Il cantiere per

costruire la Tav,

la linea ad alta

velocità che

dovrebbe unire

Torino a Lione

Lunga 235 km,

avrà treni che,

dentro il tunnel

viaggeranno fino

a 220 orari

necessità di mobilitarsi contro l'ipotesi, all'epoca non c'era neppure un progetto, di un treno veloce destinato ad attraversare il loro territorio per salire fino a Lione. Era il 4 giugno 1989, il giorno del convegno. Poco importa che a causa del maltempo il compianto Langer sia riuscito a salire in vetta solo il mese seguente, per lasciare la targa con un messaggio di fratellanza europea che nulla

ha perso in attualità e urgenza, anzi. La data di nascita è quella. Da allora, tutto è cambiato. Tranne il movimento No Tav.

Il dibattito

L'anniversario tondo non verrà festeggiato, perché i movimenti ancora vivi non celebrano i compleanni. E poi, come si usa dire il momento è delicato, una di quelle fasi che non si capisce

bene cosa succeda. L'unica certezza è che comunque vadano le prossime elezioni regionali, vince la Tav, intesa come volontà di farla, di andare avanti nei lavori. Al punto che dopo il furore ideologico degli ultimi mesi, il dibattito sulla Torino-Lione è sparito anche dallo scenario piemontese. Per estenuazione, certo. E per non rimarcare le evidenti somiglianze tra Sergio Chiamparino

LA PROTESTA INFINITA



FRANCESCO ANSELMI/CONTRASTO

2005



MAX FERRERO / AGF

2010



GIULIO LAPONE/AGF

2015



STEFANO GUIDI/LIGHTROCKET VIA GETTY IMAGES

2019

Il primo nucleo anti TAV (che significa Treno ad Alta Velocità) si è formato nel giugno del 1989, ma le prime proteste organizzate risalgono agli anni 2000. È dell'8

dicembre 2005 lo scontro più clamoroso (in alto), avvenuto nel cantiere di Venaus



e Alberto Cirio, i due candidati principali, sul tema più delicato, incombente anche se temporaneamente rimosso. Entrambi favorevoli, entrambi pasdarán dell'opera nonché consapevoli del loro ruolo testimoniale. Gli unici palazzi che contano in questa lunga storia sono ormai quelli romani.

Le crisi aperte

La sordina sulla Tav, imposta per scelta autoconservativa del presidente del Consiglio in nome e per conto della coalizione gialloverde, si è estesa ai problemi della regione. Alle tante crisi aziendali ancora aperte, alle delocalizzazioni, fino all'assenza di una politica industriale capace di dettare la rotta del dopo-Fiat. Come se oltre la Tav non ci fosse nulla. Con la sua ambiguità dichiarata, il tira e molla di questi mesi sulla Torino-Lione ha accentuato la sensazione che il Piemonte intero sia merce di scambio: vi si può rinunciare nel nome della

sopravvivenza del governo. Perché pesa poco. Perché avendo perso ogni rappresentanza politica, non ha più nessuno capace di farsi ascoltare. Perché ha una classe dirigente incapace di farsi sistema. Lo stallo sulla Tav è diventato lo stallo del Piemonte.

Anche trent'anni fa si votava per le Europee. Anche trent'anni fa c'era l'abbinamento con alcune consultazioni locali, che spazzarono via una generazione di sindaci considerata collusa con le società che costruirono la A32 Torino-Bardonecchia. Il peccato originale è forse nel primo tunnel, nell'autostrada del Frejus conclusa nel 1986, che divise la Valle di Susa in due, portò tante promesse mancate e nessun indennizzo. La diffidenza verso la politica e la volontà di rendere impermeabile alle sue lusinghe il nucleo originale dei No Tav vengono da lontano. Claudio Giorno è uno di quelli che seguì Alex Langer sulla montagna. Nel 1989 fondò il Comitato Habitat, il



Piazza Castello, Torino: è il 10 novembre del 2018. Migliaia di manifestanti vengono chiamati dal comitato «Sì Torino avanti» a schierarsi contro le politiche della giunta guidata dalla sindaca grillina Appendino

seme da cui nacque il movimento No Tav. A 69 anni, vive ritirato nella sua casa di Borgone, piena di libri e ritagli di giornale, un mausoleo alla carta stampata. «Noi pre-Tav fummo traditi dal Pci sull'autostrada. Divenuti No Tav, fummo traditi da Rifondazione comunista, quando l'allora ministro Paolo Ferrero ci portò in delegazione da Romano Prodi, salvo fare marcia indietro pochi mesi dopo. Poi venne Pecoraro Scanio, che alla Sacra di San Michele fece il fioleto: mai con la Tav. Dopo, ci disse che governare è complicato. E forse aveva ragione. I vincoli dell'esercizio del potere impongono porcate indigeribili».

I Cinque Stelle

L'unica eccezione è stata fatta per i Cinque Stelle. I No Tav hanno spesso appoggiato il movimento di Beppe Grillo, che rivendica di avere la lotta all'alta velocità nel proprio codice genetico. Se Giorno non si è mai fatto grandi

illusioni, fedele al motto «non abbiamo governi amici», il suo vecchio compagno di ambientalismo Alberto Perino pensava invece che fosse amore. «E invece era davvero un calesse. Ammetto di essermi illuso. Credevo che i Cinque Stelle sarebbero riusciti a portare avanti le nostre idee, ma non hanno avuto alcun coraggio. Ci avevano promesso che avrebbero azzerato tutto, a ogni costo. Hanno acconsentito a far partire i bandi di gara per il tunnel, sparando un po' di fumo. Finora non si sono mostrati diversi da chi li ha preceduti. Pagheranno per questa posizione ambigua. Non ci fregano più».

«I torinesi sono monumenti, valsusini mezzi di trasporto». L'originale della frase è filtrato dal dialetto. Ma proprio l'incapacità di capire il carattere diverso della valle rispetto al capoluogo ha sempre creato un errore di prospettiva che ancora persiste. Ogni volta che organizzano una manifestazione parte la conta,

per vedere quanto il fronte della protesta risulti sfrangiato. Pochi mesi fa sono stati capaci di portare trentamila persone a Torino. La convinzione di incarnare al tempo stesso una tradizione antifascista, il cristianesimo di base e l'orgoglio sindacale dei vecchi ferrovieri che popolavano la valle, ha reso il movimento No Tav insensibile alle scosse del tempo, ai compagni di viaggio di una vicenda locale, radicata e unica. Dopo le elezioni cadrà il velo della finzione steso dal governo sull'ineluttabilità dell'opera. Ma questo non significa la fine della storia. I No Tav sono nati quando c'era ancora il Muro di Berlino, c'era la Prima Repubblica, e nessuno immaginava che sarebbe arrivata la Seconda, figurarsi la Terza. Internet non esisteva, i social neppure. Sono più vecchi dei Cinque Stelle, della Lega e di qualunque altro partito in Italia. Conoscono la virtù della pazienza. Sanno aspettare.