

Le 14 domande al governo sulla TavCOMMENTO - Paolo Cacciari

COMMENTO - Paolo Cacciari

Ecco i veri quesiti che la popolazione della Valle si pone sulla costruzione della Tav e ai quali il governo Monti dovrebbe rispondere, se davvero vuole accettare un confronto circostanziato e documentato. Perché o si assume il metodo (giusto) usato per bocciare le Olimpiadi di Roma o quello (sbagliato) dell'alta velocità in Val di Susa

Il governo ha pubblicato in Internet e dato alla stampa un documento con cui spiega le sue ragioni sul treno ad alta velocità Torino-Lione. Ne ha tutto il diritto. Anzi, si tratta di una uscita attesa. Peccato solo che abbia scelto una strana forma di comunicazione "non tecnica", ammiccante e di comodo. La formula, infatti, vorrebbe assomigliare a quella spesso usata nella comunicazione aziendale: le "Faq", Frequently asked questions. È un modo svelto ed efficace per facilitare l'uso di un prodotto tenendo conto delle capacità di comprensione dei clienti/utenti. Una sorta di istruzioni guidate per l'uso. Ma c'è un'etica deontologica anche nella comunicazione commerciale: per funzionare davvero le questions devono essere le domande che realmente si pongono i clienti alle prese con un nuovo prodotto, non quelle che l'azienda si immagina o preferirebbe le venissero rivolte. C'è una bella differenza! Nel primo caso - Faq davvero utili - l'azienda raccoglie in modo obiettivo i quesiti e si mette in relazione di ascolto con il cliente per cercare di adeguare la propria azione ai suoi bisogni, nel secondo caso - Faq farlocche - si tratta di un penoso tentativo di manipolazione da marketing: far credere che ogni problema sia superabile. Insomma, se davvero il governo avesse voluto avviare una operazione di verità e trasparenza avrebbe dovuto limitarsi a raccogliere in modo scientifico le domande vere più frequenti che si fanno gli abitanti della Val di Susa sul Tav da ventidue anni e, a queste, rispondere. Se ne è capace.

Le 14 sedicenti domande sono una brutta caduta di stile per un governo sedicente tecnico. O si è tecnici o si è imbonitori. O si accetta un confronto circostanziato e documentato, o "si fa politica" alla vecchia maniera. O si assume il metodo (giusto) usato per bocciare le Olimpiadi a Roma o quello (sbagliato) del Tav in Val di Susa.

Vi ricordate quando un bravo giornalista de la Repubblica incalzava quotidianamente Berlusconi con la stessa serie di domande (ovviamente rimaste inevase) sui suoi comportamenti? Bene, sarebbe una bella dimostrazione di obiettività e di servizio pubblico se lo stesso metodo venisse usato anche nel caso del Tav. Provo ad elencare alcune delle domande vere che si fa la popolazione della Valle.

1. Perché non è stata elaborata una analisi comparata preliminare tra varie ipotesi progettuali alternative (tra cui l'ammodernamento delle tratte esistenti che potrebbero assorbire una crescita da 4 a 8 volte i volumi di traffico attuali)? In tutta Europa si fa e si chiama Vas: Valutazione ambientale strategica. Perché il governo non la prevede?

2. Come fa il governo ad essere così sicuro che l'opera verrà comunque realizzata e che non avrà impatti ambientali negativi (ma è verosimile?) se ancora non esiste un Progetto definitivo e tantomeno vi è stata una procedura di Valutazione di impatto ambientale integrale (richiesta dalle Direttive europee) sull'intera opera?

3. Perché il progetto è stato approvato dal governo prima ancora di una analisi economica costi/ricavi?

4. Quali priorità si è dato il governo nell'opera di ammodernamento delle linee ferroviarie italiane, considerando che non si è dotato di un piano nazionale della mobilità?

5. Per quali ragioni tutte le tratte per Tav realizzate fino ad ora in Italia hanno totalizzato, a consuntivo, aumenti dei costi di sei, otto, dieci volte?

6. Per quale motivo è venuto meno il finanziamento inizialmente promesso dai privati per il 60 per cento, tant'è che ora nessuno più propone il project financing?

7. Di quanto tempo sarà abbreviato il percorso con il Tav sulla tratta Milano-Parigi e, di conseguenza, quale dovrà essere il costo reale del biglietto per passeggero trasportato per raggiungere il pareggio di bilancio della linea (ammortamenti e costi di gestione)?

8. Identico ragionamento va riproposto per quanto riguarda le merci: tempo risparmiato, costo per collo trasportato.
 9. Per quale motivo sono state scelte procedure "semplificate" nell'esecuzione dei lavori che non rispettano le normali procedure di informazione della popolazione interessata e nemmeno la normale tutela degli interessi dei proprietari dei terreni espropriati (occupati manu militari), evadendo persino l'applicazione di idonee misure di sicurezza del cantiere?
 10. Quali sono i piani e i costi dettagliati per le indagini epidemiologiche, il monitoraggio e lo smaltimento dell'"amianto sporadico" presente fino al 15 per cento nel materiale di scavo ("smarino")? E quali procedure verrebbero adottate nel caso ci si imbatta in una vena significativa di materiale uranifero?
 11. Quali misure saranno adottate per abbattere a zero l'inaccettabile aumento dal 10 al 20 per cento (previsto negli stessi studi dei proponenti) delle malattie cardiovascolari e respiratorie dovute agli anni di cantiere (come è già stato accertato in casi di lavori analoghi, per esempio al Mugello)?
 12. In forza a quali regole di trasparenza e buona amministrazione i lavori per realizzare la nuova galleria geognostica di Chiomonte non sono stati assegnati con regolare gara, preferendo invece il vecchio raggruppamento di imprese sorto per realizzare la galleria di Venaus cancellata dopo il 2005, che era profondamente diversa nel tracciato e molto meno costosa?
 13. Con quali risorse sarà possibile tenere aperta la ferrovia in quota (che serve i paesi e le località turistiche dell'alta valle) quando dovesse venire aperta la galleria di base (come dimostra ampiamente la sorte di treni pendolari, intercity e notturni cancellati dalla rete ordinaria per dare ossigeno all'attuale dorsale Tav)?
 14. Perché il governo non adotta processi di democrazia partecipativa, sul modello del débat public francese o analogo public hearing anglosassone, e si rifiuta di istituire un tavolo di valutazione tecnico super partes (per esempio, composto da persone estratte a sorte, sul modello delle giurie popolari) a cui cedere il potere decisionale?
- Fino a che il governo e i suoi sostenitori non vorranno rispondere a queste domande, i valsusini - e noi con loro - saremo autorizzati a pensare che le uniche vere ragioni per realizzare l'opera siano quelle delle lobby della movimentazione terra e del cemento.