

NO TAV

Giornalismo e «disinformazione» sulla Torino-Lione

Roberto Della Seta, Monica Frassonì, Beppe Gamba

Nella «guerra fredda» che si combatte da oltre un decennio sul progetto Tav Torino-Lione, l'informazione ha sempre giocato un ruolo rilevante. Così sul fronte del movimento no-Tav, specializzatosi in uno sforzo costante di «contro-informazione», e così dalla parte dei sostenitori dell'opera, che decisamente più rappresentati e influenti nelle cabine di comando dei grandi media fanno spesso ricorso agli strumenti classici della «disinformazione». È un esempio di disinformazione la pagina uscita su *la Repubblica* di alcuni giorni fa a firma di Paolo Griseri. L'articolo parte dalla seguente domanda retorica: perché mentre in Piemonte la ferrovia che buca la montagna è vista da molti come un disastro per l'ambiente e come un immenso spreco di denaro pubblico, in Svizzera invece il nuovo tunnel ferroviario del Gottardo - analogo per lunghezza e per costo - è stato accolto da tutti, Verdi ed ecologisti in testa, come un'opera «salvifica»? Domanda retorica perché per Griseri la risposta è scontata: la sola differenza tra le due vicende sta nel fatto che l'Italia è il Paese del Nimby, del localismo, del particolarismo, della conservazione, e invece in Svizzera ogni cittadino, gruppo, comitato sa riconoscere e far prevalere l'interesse generale e le esigenze del progresso.

Tra questa domanda e questa risposta Griseri infila una ricostruzione dei fatti tesa a dimostrare che a parte quell'unica differenza (Italia del Nimby contro Svizzera dell'interesse generale), per tutto il resto galleria Tav Torino-Lione e tunnel del Gottardo hanno caratteristiche - di impatto e vantaggio ambientale, di utilità trasportistica - del tutto analoghe. Ora, ci sono motivi rispettabilissimi per essere pro o contro la Torino-Lione, ma un giornalista esperto e competente che scrive sul tema dovrebbe guardarsi da un'eccessiva disinvoltura nel piegare alle proprie opinioni i fatti. Tra i due «buchi» nella montagna, quello piemontese e quello svizzero, sussistono in effetti differenze non proprio irrilevanti. Due su tutte, che per esempio spiegano il diverso giudizio degli ecologisti sull'uno e sull'altro. Prima differenza: i trend almeno decennali - dunque «depurati» dell'effetto congiunturale della crisi economica cominciata nel 2008 - dicono che il traffico delle merci sia stradale che ferroviario è in crescita lungo la direttrice transalpina nord-sud (Gottardo, Brennero, Sempione) e in calo sulla direttrice est-ovest (Fréjus, Ventimiglia): tra il 1999 e il 2010 (dati Alpi-fret) nel primo caso è cresciuto di 35 milioni di tonnellate trasportate, nel secondo è diminuito di 5; prevedibilmente questo andamento continuerà nel futuro, per la banalissima ragione che la direzione nord-sud è quella che collega l'Europa con i mercati in più rapida crescita (Medio Oriente, Nord Africa...), e ciò indica che l'attuale basso utilizzo della linea ferroviaria storica del Fréjus non è dovuto alla sua vetustà ma alla scarsa domanda e spiega perché è assai più utile investire miliardi nel tunnel del Gottardo che in quello italo-francese. Seconda differenza, ancora più vistosa: la Svizzera da anni ha una politica dei trasporti sistematicamente orientata a scoraggiare la mobilità delle merci su gomma a favore della ferrovia e da 15 anni ha una tassa sul traffico pesante (Ttpcp) in base alla quale un Tir con un carico di 40 tonnellate di merci paga sul tragitto Chiasso-Basilea oltre 300 franchi svizzeri (con questo gettito è stato in parte finanziato lo stesso tunnel del Gottardo); in Italia avviene esattamente il contrario: l'autotrasporto beneficia di larghissime sovvenzioni pubbliche (centinaia di milioni all'anno), e mentre si progetta di spendere alcuni miliardi per il tunnel ferroviario in Valle di Susa, contemporaneamente si sta scavando una seconda galleria autostradale sotto il Fréjus che porterà ad aumentare sensibilmente il traffico delle merci su gomma lungo quell'asse (finora in Svizzera analoghe proposte di raddoppiare il tunnel autostradale del Gottardo sono state sempre bocciate). Anche in terra elvetica, va detto, non mancano dissensi e proteste di fronte alle grandi opere: ma lì il dibattito è più trasparente e alla fine si decide per via referendaria. Magari il referendum può essere una buona idea anche per sciogliere la querelle sul Tav Torino-Lione...

Il 15 novembre a Torino (dalle 17, sala della Società Canottieri Armida) «Green Italia» organizza un confronto tra ecologisti e tecnici italiani, francesi, svizzeri. Griseri, senza rinunciare a nulla delle sue posizioni, potrebbe unirsi alla compagnia: magari riusciamo a far scricchiolare le sue granitiche certezze. * *Green Italia*