

L'analisi

PAOLO VIANA

COSTI-BENEFICI
È SIMBOLO DI
UNA POLITICA
D'INDECISIONE

Costi o benefici? Novello Amleto, il governo (per ora) non sa decidere.

L'indecisione diventa parossistica allorquando i Sì Tav contrappongono all'analisi di Toninelli la loro controanalisi: la terza legge della dinamica – ad azione corrisponde reazione uguale e contraria – non prevede affatto che la seconda prevalga, eppure affidarsi alle "analisi" dei "tecnici" sta diventando una moda. A quella del professor Ponti il governo attribuisce ormai un significato escatologico. E probabilmente eccessivo. Eppure, tutto dipende da questo attesissimo vaticinio. Come se il dio-numero e il suo sacerdote, il "tecnico", potessero sostituirsi alla politica e legittimare decisioni strategiche che una parte, quando vince le elezioni e governa, ha il diritto di assumere; e che, parimenti, ha il dovere di assumere. Certo, i conti si sono sempre fatti. Prima di costruire un'opera e anche durante la sua costruzione. Li fece Giuseppe Francesco Medail da Bardonecchia, il primo cui venne in mente di bucare il Fréjus per farci passare i treni. Li rifece Carlo Alberto che doveva metter mano al portafoglio. Ci lavorò Quintino Sella, uno che i conti li sapeva fare. L'ultimo fu Cavour, che diede l'impulso decisivo al tunnel ma non lo vide finire, perché morì dieci anni prima. Nessuno di loro si sognò di buttare soldi già spesi. Il traforo ferroviario del Fréjus costò settanta milioni di lire, quando un operaio guadagnava poco più di una lira al giorno. Ne morirono 48 di operai che ci lavoravano, ma a falcidiarli fu il colera e non l'amianto o l'uranio, un pericolo che secondo taluni avrebbe dovuto fermare i lavori anni fa. Questo giornale racconta da anni la

battaglia ambientale dei No Tav e i progetti economici dei Sì Tav, senza tacere le ragioni degli uni né quelle degli altri. I quali continuano a non capire come il resto d'Italia non riesca proprio a vedere nella linea Torino-Lione solo un problema "valsusino" o l'interesse – legittimo, finché legale – di un consorzio di imprese e di politici torinesi, bensì un'opera d'interesse nazionale, decisa dai Parlamenti di due Paesi e cofinanziata dall'Unione europea. In queste ore Bruxelles ci ricorda che ogni ritardo comporterà la restituzione di quei soldi (più multa), ma non è solo un problema finanziario. Per smantellare un'infrastruttura che è già un cantiere e che unisce l'Italia al resto d'Europa più di mille correzioni alla legge di bilancio, non bastano quattro conti di un "tecnico", che come ha spiegato il professor Boitani su questo giornale non saranno mai neutrali. Le imprese italiane, i viaggiatori italiani, i lavoratori italiani che con questo strappo saranno tagliati fuori da traffici e opportunità globali devono sapere chi ringraziare, chi votare e chi non votare alle prossime elezioni. Sotto questa luce, l'analisi costi-benefici diventa il simbolo di una classe politica talmente indecisa da appellarsi agli elettori ad ogni piè sospinto, per non pagare il dazio di scelte che esita (o forse non sa) prendere: un'analisi costi-benefici oggi, un referendum domani e naturalmente primarie e sondaggi a piacere. Senza dimenticare di consultare i like di Facebook, moderna arte aruspicina. Ma, pensando nel piccolo, che giudizio daremmo di un idraulico che prima di cambiare una guarnizione convoca la famiglia del cliente perché lui non sa sceglierla?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

