

LO SCENARIO CHE SI APRE

## RISCHIAMO COSTI SEVERI NEL NORD

MARIO DEAGLIO

Nel giorno in cui Torino diventa ufficialmente una «città No Tav», con il voto in tal senso del Consiglio comunale, nella piazza

antistante il municipio nasceva di fatto il «sì Tav»: mentre in Consiglio venivano espulsi i rappresentanti della minoranza che srotolavano cartelli a favore della Tav (una procedura qui non tollerata dalle stesse

forze politiche che la adottano abitualmente in Parlamento), in piazza si ritrovavano, oltre a normali cittadini, i rappresentanti ufficiali di un numero considerevole di associazioni economiche, e non solo.

## RISCHIAMO COSTI SEVERI NEL NORD

MARIO DEAGLIO

D'accordo, non è (ancora?) la marcia dei quarantamila ma è una presa di posizione pubblica, un netto segnale di passaggio dall'indifferenza all'impegno; solo il futuro dirà quanto quest'impegno sarà grande ed esteso.

Premesso che, in una società democratica, tutte le opinioni sono degne di rispetto e tutte dovrebbero essere espresse senza alzare la voce e senza disprezzare chi la pensa diversamente - e non dovrebbero quindi essere necessarie le forze dell'ordine schierate in assetto antisommossa per dividere i sostenitori delle due ipotesi, come è successo ieri a Torino -, una cosa dovrebbe essere chiara: non si tratta di stabilire se la Tav «ci piace» o «non ci piace», ma se la Tav è un vantaggio o uno svantaggio per il territorio che attraversa, la gente che vi risiede e vi risiederà in futuro, per il sistema economico che deve produrre quanto serve al territorio e alla sua gente per guadagnarsi da vivere e valorizzare la propria produzione in un mondo in cui gli scambi globali sono sempre più importanti.

Non si tratta, insomma, di decidere solo «col cuore», ma anche con «i numeri» e inoltre con la carta geografica. E non già con la carta geografica di oggi, bensì con quella che ci si può ragionevolmente attendere, di qui a venti-trent'anni o più, com'è indispensabile fare

per infrastrutture destinate ad essere permanenti. Un simile metodo fu di fatto adottato circa 170 anni fa per decidere la costruzione della ferrovia Torino-Genova e poi, circa quindici anni più tardi, per il Traforo del Fréjus, due infrastrutture ancora efficacemente in funzione oggi, che consentirono l'ingresso dell'Italia di Nord-Ovest nell'economia globale di allora. L'analisi costi-benefici che correttamente si intende effettuare deve tener presente che i benefici sono da considerarsi di lunghissimo periodo mentre i costi sono concentrati in gran parte nella fase iniziale.

Adottando questo metodo, per parlare di Tav e No Tav bisogna partire valutando gli effetti della Via della Seta che sta cominciando a cambiare gli assetti economici di Asia ed Europa e non considerare tanto se conviene «a noi», ossia oggi, ma a quali condizioni Torino, il Piemonte e l'intera Italia Settentrionale hanno una prospettiva credibile di inserimento in un contesto globale che determinerà la vita dei nostri figli e nipoti. Figli e nipoti che, specie se dotati di un appropriato titolo di studio, scappano all'estero (o anche, più semplicemente, a Milano) proprio perché questa terra sembra sempre meno offrir loro credibili prospettive di lavoro e di vita.

Si può naturalmente sostenere che uno-due giorni in più nel movimento delle merci, o mezza giornata in più nello spostamento delle persone che si avrebbero senza la Tav, non sono poi co-

si importanti. Il fatto è che ci troviamo a vivere in un'economia che, a torto o ragione, si gioca in tempo reale e il tempo è un elemento essenziale. Questo dovrebbe essere chiaro al Piemonte, che è riuscito a risollevarsi, almeno parzialmente, dalla crisi grazie alla forte espansione del settore agroalimentare e al largamente impreveduto boom del turismo. Di quanto peggiorerebbero le nostre prospettive se i prodotti piemontesi non arrivassero freschi e se i turisti decidessero di «saltare» Torino, le Langhe e le montagne perché troppo difficili da raggiungere? —

© BY NC ND AL CUN I DIRITTI RISERVATI

