

Sì Tav, No Tav. E poi?

Si è perso il senso delle proporzioni se un'opera forse secondaria è divenuta il tema centrale della nostra democrazia

Professor Sabino Casseese, Sì Tav o No Tav? L'alternativa merita qualche riflessione. La prima: si è perduto il senso delle proporzioni. Trascinato dalla campagna

LA VERSIONE DI CASSESE

elettorale permanente, interna al governo, il tema sta assorbendo le energie dell'esecutivo, che rimane bloccato, dando al paese una immagine di guelfi e ghibellini in perenne lotta, ma strenuamente attaccati al potere. Un'opera pubblica forse secondaria - a paragone di quel che c'è da fare - diventa il tema centrale della democrazia italiana. *(segue a pagina quattro)*

Senso delle proporzioni

L'attuale maggioranza non distingue tra governo e Stato. I governi passano, lo Stato resta

(segue dalla prima pagina)

Ma, in assenza dell'opposizione, non le pare utile una dialettica interna?

Fa dell'ironia? Questa è la parodia della democrazia. Centomila persone (forse me-

LA VERSIONE DI CASSESE

no) tengono bloccate sessanta milioni di persone. Infatti, il M5s ha un numero di iscritti certificati che è di poco superiore a centomila. Sono loro che hanno sposato la causa No Tav. Ma hanno anche sposato la causa della democrazia diretta. E allora, perché non sentire l'opinione dei dieci milioni di votanti per il M5s? Anche a non voler sentire l'opinione dell'elettorato (il popolo), ha notizia di consultazioni sul tema, svolte tra gli iscritti certificati del M5s?

La terza riflessione su questa vicenda infinita?

L'incapacità dell'attuale maggioranza di distinguere tra governo e Stato. I governi passano, lo Stato resta. E' per questo che occorre assicurare la continuità. Per questo vengono rispettati i trattati internazionali, le alleanze, le regole del gioco. Se queste vengono cambiate a ogni governo, da ogni maggioranza, torniamo ai tempi delle tribù nomadi.

Ma questo è il governo del cambiamento.

Il contratto del governo prevedeva che occorresse "ridiscutere integralmente" il progetto, non che occorresse accantonarlo. Ridiscutere significava forse riesaminarlo con i contraenti, Francia, Unione europea.

Può voler dire anche ridiscutere all'interno, nel governo.

Ma non al punto da farlo diventare un og-

getto di contenzioso infinito. Questo mette in luce una incapacità di governare e mette in luce il carattere fondamentale elettorale di tutta la discussione, il bisogno del M5s di farsi sentire dall'alleato, di cui teme la prevalenza politica, nonché dal proprio elettorato, che si sentirebbe tradito dal vertice. Ma qui ritorniamo a quel che dicevo prima: come viene accertato questo orientamento della base, sia pure quella interna, degli iscritti certificati? Non è piuttosto una tenzone interna al vertice dello stesso Movimento?

Ma questa è una questione simbolo.

Proprio per questo più grave. Il ministro delle "non infrastrutture" e dei "non trasporti" insegna al paese come "non" dotarsi di infrastrutture. Infatti la costruzione di tutte le infrastrutture, anche quelle locali (Roma docet) è bloccata da questa ansia di "non" fare. Quale differenza con coloro che hanno messo insieme l'Italia!

Qual è la differenza?

Legga i dibattiti parlamentari sul rinnovo delle concessioni ferroviarie, svoltisi in Parlamento nel corso del primo quarantennio di storia unitaria (fino al 1905, data del riscatto delle concessioni, le ferrovie erano affidate a privati). Vi troverà un parametro fondamentale: le ferrovie dovevano assicurare un beneficio, quello di unire gli italiani. Fatta l'Italia, bisogna fare gli italiani, si è detto a lungo. Ebbene, la costruzione della rete ferroviaria doveva servire per avvicinare gli italiani di questo "Paese lungo" (espressione che risale alle invasioni musulmane). L'analisi costi-benefici tiene conto della nuova esigenza, quella di avvicinare gli italiani agli abitanti degli altri paesi?

