

GRANDI OPERE IN STAND BY

IL VALORE DELL'INCERTEZZA

di **Giorgio Santilli**

Torna a riproporsi nel governo il nodo Tav che sarà però sciolto (o si intreccerà definitivamente) soltanto a settembre-ottobre, quando sarà pronta l'analisi costi-benefici che il ministro Toninelli ha avviato

per tutte le grandi opere già programmate. Un nodo politico perché esaspera i conflitti fra Lega e M5s (e fra le loro basi elettorali). Ma anche un nodo economico e dello sviluppo.

—*Continua a pagina 2*

L'ANALISI

L'incertezza e i costi per il sistema economico

Giorgio Santilli

—*Continua dalla prima pagina*

Perché tiene in stand by un intero settore da cui ci si aspetta il rilancio in tempi stretti del Pil (quello degli investimenti pubblici) se insieme a Tav ci sono in discussione il terzo valico, l'Av Brescia-Padova, il Tap, l'aeroporto di Firenze e così via. Senza contare che *sub iudice* c'è pure l'Ilva di Taranto, oggetto di trattativa a sé con il gruppo indiano Arcelor Mittal, vincitore della gara svolta dal precedente governo e messa in discussione dall'attuale.

Sul territorio, tra le imprese, c'è preoccupazione per le decisioni che prenderà il governo. Le infrastrutture sono non solo prioritarie in sé (al Pil italiano manca l'apporto degli investimenti pubblici ridotto del 25% in dieci anni) ma anche strumento fondamentale di efficienza del sistema economico perché consente puntualità e velocità di consegna delle nostre merci in Italia e all'estero. Sace calcola che il gap infrastrutturale e logistico provoca perdita di export per 70 miliardi.

Il governo vuole fare una review dei piani infrastrutturali ereditati. L'operazione è legittima perché un governo deve poter correggere la rotta tracciata inserendo le proprie priorità. Toninelli, per altro, l'ha

affrontata con razionalità dichiarando che «le infrastrutture sono volano di sviluppo» e che avrebbe mandato avanti quel che era giusto e avrebbe corretto quel che riteneva da correggere. Un atteggiamento «laico» contraddetto a volte da qualche post minaccioso che guarda più ai propri elettori che all'interesse generale del Paese. Quel che è importante è non fare di questi temi un oggetto di battaglia politica fine a se stessa. Il richiamo all'analisi costi-benefici è giusto ma fra i costi e i benefici non dovrebbero essere inclusi i sondaggi presso i propri elettori.

Alcune priorità indicate da Toninelli vanno comunque in direzione di una modernizzazione: più tecnologia che consente di fluidificare il traffico a costi ridotti rispetto a opere pesanti; più servizi di mobilità per passeggeri e di logistica per imprese (l'infrastruttura, in fondo, non è altro che un «contenitore» di servizi - che però vanno esplicitati e sviluppati); più attenzione alla domanda di cittadini e imprese; potenziamento del trasporto locale; riduzione di costi; manutenzione; piattaforme digitali per progettare, realizzare e comunicare meglio; più partecipazione dei cittadini. Questi elementi è giusto che entrino nella valutazione: troppo a lungo ne sono rimasti fuori e dove erano stati «abbozzati» (per esempio nella project review e nel débat public del precedente governo) vanno tradotti in risultati.

Quel che va però evitato è un blocco assoluto di quanto si sta facendo, in attesa che arrivi l'analisi costi-benefici. La nostra economia ha bisogno di accelerare, non di fermarsi. Le forze politiche sottovalutano spesso l'impatto del tempo delle loro politiche sull'economia come dimostra l'errore clamoroso fatto dal governo Renzi nel non prevedere un periodo transitorio (di almeno un anno) per l'entrata a

regime del codice appalti e l'errore non meno clamoroso fatto da questo governo sul «decreto dignità» prevedendo l'applicazione delle nuove norme ai contratti in essere (solo in queste ore si sta ponendo riparo con un periodo transitorio). Per evitare di fermare tutto servono non solo analisi costi-benefici, ma anche idee chiare su dove si vuole andare e come fare sintesi. Perché rivedere un piano aeroportuale che è una delle migliori cose fatte negli ultimi 20 anni e ha colmato un vuoto trentennale? Giusto chiedere più attenzione ai pendolari. Ma senza negare il riconoscimento che il modello concorrenziale dell'Alta velocità ha dato non solo a risanare i bilanci Fs, ma anche a cambiare la mobilità in Italia. Basta leggere le quote modali del treno, dell'auto e dell'aereo di 10 anni fa e di oggi per capire che rivoluzione sia stata.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

