

**Il nodo infrastrutture.** Tav e Terzo valico, il rischio di penali miliardarie e lo spreco di 15 anni di lavori

## IL PREZZO CHE LA LEGA (E IL NORD) PAGANO SULLE GRANDI OPERE

di **Giorgio Santilli**

Dopo l'allarme creato sui mercati in Europa per la proposta di cancellare 250 miliardi di debito (poi corretta e ridimensionata), ora sono le infrastrutture il crinale che fa esplodere le contraddizioni più gravi del contratto di governo fra Lega e M5s.

In particolare, le grandi opere ferroviarie come la Tav Torino-Lione

e il terzo valico Genova-Milano che dovrebbero garantire alle merci prodotte nel Nord Italia di raggiungere più velocemente e con servizi logistici intermodali più efficienti i mercati europei. Continua ► pagina 4



**Alta velocità** Uno dei cantieri della linea Lione Torino della Tav

# L'Italia in stallo

## SALTANO LE GRANDI OPERE

**Gli effetti.** Qualunque anche parziale ripensamento rallenta i lavori o rischia di bloccarli - In attesa della formulazione finale un danno è stato già fatto

# L'incertezza favorisce chi vuole cancellare l'opera

di **Giorgio Santilli**

► Continua da pagina 1

**E**tramite il collegamento al sistema portuale ligure quelli asiatici. In attesa di vedere quale sarà la formulazione finale del compromesso da equilibristi raggiunto fra le due forze politiche, si può già dire che in questo capitolo decisivo per lo sviluppo italiano, un danno è già fatto perché non ba-

sta eliminare la frase relativa alla sospensione dei lavori in corso della Tav per sostituirla con la volontà di una revisione radicale del progetto. Nella sostanza, cambia poco o niente. Sappiamo bene che queste opere hanno richiesto almeno 15 anni per progettazione, finanziamento, accordi bilaterali, intese nell'Unione europea, revisione dei progetti per abbassare i costi, interconnettere le nuove opere alla rete, far partecipare le piccole e medie imprese agli appalti: questi cantieri hanno bisogno di una ferrea volontà per andare avanti e qualunque, anche parziale, ripensamento rallenta i

lavori e addirittura rischia di bloccarli. È proprio su questa incertezza, d'altra parte, che gioca chi vuole cancellare l'opera. E all'Italia non serve un programma di governo annacquato per trova-



Peso: 1-6%, 4-16%

re convergenze vaghe perché questo porta all'inerzia e alla paralisi. C'è bisogno di un programma forte che punti sulle priorità fondamentali in modo chiaro e determinato.

Su questo crinale pericoloso del capitolo infrastrutture, dunque, la Lega pagherà un prezzo molto alto al Movimento Cinque Stelle che, d'altra parte, fa del "no alle grandi opere" la propria constituency. Per non parlare

della ricomparsa nel contratto di uno degli slogan grillini più radicali degli ultimi dieci anni, quello della "acqua pubblica" che rischia di mandare per aria non solo la nuova regolazione che ha rilanciato gli investimenti, non solo gli sprazzi di gestione virtuosa, ma anche i delicati equilibri su cui si fondano le grandi aziende multiutilities pubblico-private del Nord.

Dopo il trionfo della tattica post elettorale, con le tranquillizzanti affermazioni di Di Maio finalizzate a istituzionalizzare il Movimento e a legittimarlo nei

ruoli di governo, sono tornate posizioni ideologiche più radicali, collegate maggiormente ai messaggi e alla base elettorale. Se al Sud il rischio è quello di sposare l'assistenzialismo, al Nord una larga parte del Movimento si riconosce, se non addirittura in una ideologia "declinista", almeno in una cultura diffidente verso l'impresa e verso l'industria, in veti e freni allo sviluppo economico che i "No Tav" ben rappresentano. La cultura di governo che Di Maio prova a incarnare richiederebbe uno strappo da questi movimenti che, al momento, non sembra possibile.

La Lega è ben altro rispetto a tutto questo. È anzi un opposto difficilmente conciliabile, nonostante equilibristici e tattiche. Il successo elettorale al Nord di Matteo Salvini - e dell'intero centrodestra - ha radice nell'aver rappresentato non tanto istanze anti-sistema o "decliniste", quanto l'insoddisfazione e l'insofferenza di una larga quota di ceti produttivi - compresi molti im-

prenditori di ogni dimensione - desiderosi di crescere di più, di competere sui mercati internazionali, di liberarsi di quelle camicie di forza che non di rado la pubblica amministrazione applica al sistema economico. Le infrastrutture, le grandi opere, i lavori pubblici grandi e piccoli, i tempi autorizzativi lunghissimi per costruire un capannone, per non parlare del nuovo codice appalti, sono temi che la Lega e il centrodestra hanno saputo ben sfruttare in chiave anti-Pd. Rimproverando agli ultimi governi di non aver saputo rilanciare quegli investimenti pubblici produttivi che sono assolutamente necessari per irrobustire il Pil e per far fare al nostro tessuto produttivo un grande salto in termini di competitività. Una critica "costruttiva" a fare di più, molto di più, a fare più velocemente, a portare a compimento quel disegno infrastrutturale avviato proprio dal centrodestra 17 anni fa e mai compiuto fino in fondo. A fare di più, dunque, non di meno.

In questo disegno infrastrutturale si riconosce a pieno il Nord produttivo se il disegno ricomprende i grandi assi di collegamento con l'Europa. Non può essere certo considerato sufficiente, invece, un piano infrastrutturale minimale che puntasse soltanto alle piste ciclabili e alle piccole opere regionali o urbane, come vorrebbero i Cinque Stelle. Qui è il confine che la Lega non può ignorare e che rischia di rendere davvero inconciliabili, oggi e ancora di più domani, i programmi di Lega e M5S.

#### LAVORI PREPARATORI

Questi cantieri hanno richiesto almeno 15 anni per progettazione, finanziamento, accordi bilaterali, intese nell'Ue



Peso: 1-6%, 4-16%