

FOCUS. PIÙ DEI TAGLI FISCALI, LE PROSPETTIVE DI CRESCITA LEGATE ALLE GRANDI OPERE

Infrastrutture, l'economia aspetta il New Deal

di **Marco Valsania**

Davanti al Congresso e al Paese sta provando i panni dell'ottimismo reaganiano. Ma Donald Trump ha in realtà in mente un modello più congeniale alla propria indole e carriera: Costruttore in capo più che Comandante in capo. Un ideale che cerca ispirazione a ritroso nel tempo e senza distinzione di partito: nel repubblicano Dwight Eisenhower padre della rete autostradale, citato esplicitamente, e forse più ancora nel democratico del New Deal Franklin Delano Roosevelt, antenato implicito. Almeno quando si tratta di mettere al centro del proprio mandato un'agenda economica decennale a base di infrastrutture per mille miliardi di dollari e il cui futuro potrebbe essere messo presto alla prova da un'iniziale tranche di iniziative tra i 100 o 200 milioni.

Trump, su questa iniziativa finora povera di dettagli, si gioca molto. È essenziale più della riforma delle tasse al suo populismo, nonostante sia poco amata dai tradizionali conservatori fiscali. E aiuta le scommesse dei mercati e della Federal Reserve sulla crescita, legittimando rialzi sia negli indicizzatori che nei tassi d'interesse. Gli ostacoli sono però seri quanto le ambizioni, dalle risorse alle stime dell'impatto. Nei disegni dell'amministrazione e del Congresso che dovrà trasforma-

li in legge, incentivi mirati attirerebbero capitali privati in ragione di un dollaro federale per 40 dollari privati. Un rapporto, temono gli scettici, che potrebbe rivelarsi un miraggio per le P3, le Public-Private Partnership. Senza contare che il normale effetto moltiplicatore della spesa pubblica in infrastrutture - 1 dollaro innesca 1,40 dollari di attività economica - minaccia di essere ridimensionato quando i fondi finiscono agli investitori, abbassando i loro costi del capitale e limitando i progetti ai più redditizi.

Per Trump passare alla storia come un nuovo "FDR" è improbabile fin dai numeri: Roosevelt a suo nome ha 78.000 ponti, 650.000 miglia di strade, 700 miglia di piste aeroportuali, 125.000 palazzi e persino 13.000 parchi giochi per i bambini. Opere entrate nell'iconografia americana, perché assieme agli operai aveva mobilitato gli artisti per celebrarle: dal Golden Gate Bridge in California all'aeroporto La Guardia di New York e alle colossali dighe dell'alto Mississippi. Ma il Presidente, mai timido nelle iperboli, ha promesso infrastrutture «secondo a nessuno» che rimpiazzino quelle oggi decrepite. E una folla di ingegneri e accademici, dirigenti aziendali, consulenti e investitori, si sta cimentando nel dar forma al primo test di un New Deal trumpiano. Barclays e CG/LA Infrastructure hanno identificato una decina di grandi e simbo-

lici progetti già allo stadio di idea, pianificazione o iniziale costruzione per un valore di 132,6 miliardi, altri alzano il tiro a 200 milioni. C'è a Manhattan un tunnel ferroviario da 23,9 miliardi per il Corridoio del Nordest Boston-Washington, con collegamenti ancillari allo snodo Gateway Project (7,5 miliardi) e al Port Authority Bus Terminal (8 miliardi). Più futuribile, tra New York e Washington, il "maglev", treno a levitazione magnetica da cento miliardi. Sulla costa occidentale il collegamento ad alta velocità in California tra San Francisco e Los Angeles coprirebbe 400 miglia in meno di tre ore al costo di 68 miliardi. Sempre in California il Bay Delta Conservation Plan Tunnels, nel trattamento delle acque, richiederebbe 25 miliardi.

In Texas è pianificato un tratto ad alta velocità da 240 miglia e dieci miliardi: la Central Railway collegherebbe in un'ora e mezza il 75% della popolazione texana e 52 tra le 500 maggiori aziende della Corporate America. Più modesta, 5,6 miliardi, una nuova rete di trasporto leggero in Maryland con 16 miglia di Purple Line legherebbe metropolitana e ferrovie attorno a Washington DC. In Colorado si conta l'autostrada I-70 Mountain Corridor, un tratto da 3,5 miliardi in parte "interrato" a Denver per dare spazio in superficie a parchi, giardini e mercati agricoli. A Washington State nuove corsie del Puget Sound Gateway Project

sono stimate in 2,8 miliardi. Anche ai confini del Paese, più di mura anti-immigrati, servono migliori collegamenti: il nuovo ponte tra Detroit e la città canadese di Windsor - il Gordie Howe International Bridge da 2,1 miliardi - aiuterebbe il passaggio di tre milioni di veicoli l'anno. E nei porti più del protezionismo urgono strutture logistiche: in Georgia e South Carolina il Jasper Ocean Terminal, da 4,5 miliardi, e in Louisiana il Porto of New Orleans da 1,2 miliardi. L'ambiente non sarà in testa alle preoccupazioni di Trump, ma progetti quali il risanamento del lago Erie a Cleveland - che coinvolge Salini Impregilo - appaiono indiscutibili. Project Clean Lake, da 3 miliardi, richiede sette nuovi sistemi di fognature e scarico. Se poi l'effetto serra non "scalda" l'amministrazione, i suoi effetti - un metro e mezzo di aumento del livello delle acque farebbe sprofondare il 96% della città - incoraggiano piani sul litorale oceanico: un Sea Wall a Miami, sull'esempio di Rotterdam in Olanda e dei suoi "cancelli" a protezione del porto, costerebbe 20 miliardi e troverebbe applicazioni altrove, da Charleston a New Orleans. Nuove dighe, 600 per un conto da 685 milioni, sono inoltre necessarie nella sola South Carolina per prevenire gravi inondazioni e danni dovuti al maltempo. Non sarà il New Deal, ma il lavoro non manca e le aspettative da non deludere neppure.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COME ROOSEVELT?

Il piano complessivo sarebbe di 1.000 miliardi, ma si partirebbe con una prima tranche da 200

