

UN'ALTRA ITALIA

Strade, Tav, reti: il Paese che non c'è

di **Giorgio Santilli**

Non ci sono solo gli scandali e la corruzione a isolare il mondo degli appalti dalle persone comuni. Il punto è che cittadini e imprese hanno smarrito totalmente la ragione profonda e primaria della infrastruttura nel vivere quotidiano.

Continua > pagina 3

L'ANALISI**Giorgio Santilli**

Il Bel Paese (con Tav, **suolo** e acquedotti) che non c'è

> Continua da pagina 1

Sanno che con le loro tasse pagano i costi di quelle opere, non di rado gonfiati da tangenti e varianti. E sanno che, se l'opera si realizza sotto casa loro, per un certo numero di anni - in genere non inferiore a dieci - dovranno sopportare i disagi del cantiere. L'impatto ambientale è diventato più importante della stima dei benefici dell'opera. La retorica e la disinformazione - alimentate dal malaffare e dalla rabbia dilagante - imperversano, nessuno capisce più il valore della infrastruttura «bene comune». Claudio De Vincenti, viceministro allo Sviluppo economico e studioso di queste cose da decenni, usava qualche giorno fa un'immagine tanto folgorante quanto ovvia. «Se l'acqua bene comune arriva direttamente dal buon Dio, bisogna realizzare acquedotti e impianti per portarla nelle case dei cittadini». È facile prendersela con gli aumenti

della tariffa idrica (che è comunque la più bassa d'Europa) ma i 60 miliardi di investimenti mancati in quel settore significano sempre 35% di perdite nella rete, il 35% di italiani senza depurazione (dal 2015 cominceremo a pagare multe salate per alcune centinaia di milioni di euro l'anno come effetto delle infrazioni Ue e allora il conto sarà chiaro a tutti), pezzi del Sud ancora senza acqua in estate.

Nessuno assolve gli sprechi e neanche i costi maggiorati delle opere - che spesso nascono dalle trattative private che eludono o spazzano via qualunque forma di concorrenza - ma sarebbe utile una riflessione anche su quello che si perde rinviando o cancellando le infrastrutture. Forse non servono i grandi numeri, come quello dell'Osservatorio sui costi del non fare, che parla di 50 miliardi di costi l'anno per il «non fare». Le analisi costi-benefici, pur se rigorose, non catturano l'attenzione di chi viaggia in treno o fa la fila imbottigliato al casello. Spiegare per bene che l'Alta velocità fra Torino e Napoli avrebbe ridotto da tre ore e 50 minuti a 2 ore e cinquanta minuti (2 ore e mezza quando aprirà il sottopasso di Firenze) avrebbe forse spazzato via almeno una parte delle polemiche più pretestuose sulla realizzazione dell'opera. E una cultura più attenta a queste analisi spazzerebbe via anche temi come quelli che un asse Alta velocità Torino-Napoli taglia fuori il Sud (il risparmio da Bari a Roma è sempre di un'ora oggi e un'ora e mezza fra un paio di

anni) o penalizza i pendolari (che hanno due binari più sulla vecchia linea storica).

Il Governo stima in 20 miliardi l'anno nel «Def infrastrutture» il costo aggiuntivo della logistica per la mancata realizzazione delle grandi opere. E forse, senza voler monetizzare a tutti i costi, si potrebbe fare un conto della perdita di vite umane per la mancata realizzazione di quella grande infrastruttura del territorio fatta di opere spesso piccole che è il piano di difesa del **suolo**. Senza contare il danno economico di intere aree

spazzate via da alluvioni e disastri naturali. E se poi si vuole estendere l'infrastruttura anche alla politica di prevenzione e di sicurezza, dovremmo interrogarci sul perché terremoti violentissimi in Giappone spesso non fanno vittime mentre scosse ben più contenute da noi diffondono morte e danni.

 @giorgiosantilli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DISINFORMAZIONE

L'opera non è valutata come «bene comune» e l'impatto ambientale è più importante della stima dei benefici