

“MODELLO GENOVA” Il governo pensa all'ennesimo sblocca cantieri, invece dovrebbe sostenere i redditi e avviare l'ammodernamento digitale del Paese

La ripresa dell'Italia non può passare dal cemento

» MARCO PONTI

Iniziamo da una ovvietà: è probabilmente un grave errore puntare per la ripresa post-virus su nuove opere civili, per una serie di motivi ripetuti all'infinito e mai smentiti da nessuno: le opere civili creano poca occupazione per euro speso, questa occupazione è temporanea, non sono tecnologicamente innovative, hanno tempi non rapidi (indipendentemente dalla burocrazia), sono poco aperte alla concorrenza, e perciò creano legami politici impropri, sono esposte alla malavita organizzata, quelle ferroviarie non hanno ritorni finanziari (problema grave se ci sono pochi soldi pubblici), sono generalmente dannose per **l'ambiente** (anche quelle ferroviarie, se non in casi del tutto eccezionali come la Milano-Roma Av). Molte sono di almeno dubbia utilità sociale.

Ma il colmo è il progetto governativo in corso, che intende sottrarre a ogni controllo reale con un "commissariamento" da uomo solo al comando, che non farà nemmeno gare per ridurre i costi, sul "modello Genova" usato per la ricostruzione del ponte Morandi. Tutto diventerà ancora più opaco e discrezionale, e questo nel settore che abbiamo sopra descritto, che per questo tipo di problemi è già uno dei più critici.

QUESTE COSE erano d'altronde

de già state osservate con toni allarmati da Raffaele Cantone quando era responsabile dell'Anticorruzione, ma sono fatti noti a tutti quelli che si occupano del settore. L'emergenza coronavirus così diventerebbe un colpo di fortuna per il solidissimo partito del cemento, che vedrebbe avverarsi la balla che "tanto i soldi sono già disponibili" (e le cifre sparate sono svariatissime, a riprova della solidità del concetto: si va dai 60 miliardi dei contratti di servizio delle ferrovie, ai 130 di Renzi, ai 200 della ministra De Micheli, ma di cifre ne sono circolate anche altre). Un bel po' di soldi, nostri, diventerebbero disponibili davvero, per loro.

Tutto questo, come se non ci fossero possibili alternative al cemento. Forse la prima e la più ovvia ce la suggerisce l'epidemia stessa: la rapida informatizzazione del Paese, a incominciare dalle scuole e dalle famiglie più disagiate, cioè soprattutto al Sud. Questo contribuirebbe anche a ridurre l'analfabetismo informatico, noto in inglese come *digital divide*, per sottolineare quanto oggi questo sia origine di diseguaglianze sociali ed economiche. Ma il problema notoriamente esiste anche per le imprese, soprattutto al Sud. I tempi dovrebbero anche essere più rapidi di quelli necessari per costruire infrastrutture senza gare, cioè affidate *brevis manu* ad amici fidati, o che riescono a convincere il commissario di turno a essere tali.

L'obiezione potrebbe essere solo che i computer e le altre infrastrutture necessa-

rie sarebbero in buona parte importati. Ma oggi non è il prezzo dell'*hardware*, in nessun campo, il problema. È quello di saper gestire una grande massa di informazioni, e con strumenti sofisticati, e questo vale sia per l'istruzione che per le imprese. Cioè il progetto dovrebbe integrarsi con un adeguato programma di formazione informatica.

Immediatamente dopo, l'altra ovvia alternativa è la manutenzione delle infrastrutture, ma anche del territorio: richiede molterisorse e crea molta occupazione, e in tempi più brevi di quelli richiesti da infrastrutture nuove. Qui snellire le gare avrebbe certo minori conseguenze negative. Per non parlare degli aspetti ambientali: basta osservare i danni e le vittime di una gestione idrogeologica inesistente, o addirittura controproducente, come spesso è risultata.

Qui l'obiezione potrebbe essere: occorrono nuove infrastrutture per fare fronte alla domanda di trasporto. Niente di meno vero: la produzione di merci tenderà (speriamo) a vederci operare in settori a sempre maggior valore aggiunto, che si traduce anche in valori maggiori per unità di peso (*value density*). Per i passeggeri, inutile osservare che la popolazione italiana è in calo, soprattutto al sud, è in fase di invecchiamento e i livelli di reddito (fattore determinante per la mobilità media) purtroppo non sembrano essere in crescita travolgente.

Un altro progetto a forte

contenuto tecnologico e ambientale è ancora nel settore dei trasporti: l'accelerazione di una rete nazionale di rifornimento per veicoli elettrici. Non si può dimenticare che il problema dell'autonomia dei veicoli elettrici economici (la Tesla certo non li ha) è oggi il maggiore ostacolo alla loro diffusione, e che accelerarne la diffusione determinerebbe economie di scala, in un circolo virtuoso.

Un'ultima opzione, da valutare con cura, è quella dell'incentivo diretto ai consumi (strategia nota come *Helicopter money*). Notoriamente ha due problemi: l'elevata propensione al risparmio degli italiani, che ne può ridurre l'effetto moltiplicatore, e la possibile quota che potrebbe riguardare beni e servizi prodotti all'estero. Ma almeno per il primo problema le categorie a più basso reddito ovviamente risparmiano meno, e non sembra che in uno scenario post-virus siano trascurabili gli aspetti distributivi, visto che le categorie più colpite saranno probabilmente quelle dei lavoratori meno protetti. Questa opzione potrebbe entrare più che legittimamente come componente di strategie di investimento.

Politicamente, per concludere, dovrebbe arrivare dall'attuale tragedia un messaggio complessivo: certo occorre soprattutto disporre di riserve finanziarie, ma anche di progetti nel cassetto ad alto contenuto tecnologico, o comunque strategici, diversi dal cemento, per sottrarci a un modello di sviluppo che senza esitazione oggi possiamo definire arcaico.



I numeri

60
miliardi di euro: è a quanto ammonta il contratto di servizio delle ferrovie

200
miliardi di euro in 15 anni: sono i soldi per i cantieri annunciati dalla ministra Paola De Micheli

130
miliardi di euro entro il 2030: la dotazione del piano per le opere pubbliche prevista durante il governo Renzi, quando Delrio era ministro alle Infrastrutture

.....



Poco utili
Le grandi opere civili producono poco lavoro. E ora sarebbero pure in deroga a tutto

