

Parla Stefano Cianciotta, presidente dell'Osservatorio infrastrutture di Confassociazioni

# Tav: costi-benefici, così non va

## In 4 ore dal Nord al Sud Europa: vogliamo restare isolati?

DI CARLO VALENTINI

«È davvero incredibile che non si riesca a guardare oltre il proprio ombelico, a ragionare in grande. Senza questo colpo di reni l'Italia sta scivolando, come stiamo registrando, verso la povertà. Vedrà che prima o poi i partner europei che contano ci abbandoneranno al nostro destino. Come si fa ad essere così ciechi sulla Tav, a usarla a fini elettorali quando la posta in gioco è tanto grande. Con la Tav, Milano e Torino diventerebbero il centro dell'Europa che si trasforma in una grande metropoli che collega entro un decennio in 4 ore o poco più Londra e le città italiane del Nord, cioè il Nord e il Sud dell'Europa. Nel mondo si stanno costruendo grandi megalopoli che aggregano persone, e quindi talenti, e calamitano investimenti. L'Europa non può avere megalopoli ma può rispondere accorciando le distanze (anche culturali) tra le sue grandi città»: **Stefano Cianciotta** è docente all'università di Teramo e presidente dell'Osservatorio sulle infrastrutture di Confassociazioni (riunisce 362 associazioni professionali non organizzate negli ordini e 126 mila imprese). Ha scritto (assieme ad **Alberto Brambilla**) il libro *I No che fanno la decrescita* (Guerini editore). Snocciola le cifre: «Gli investimenti in infrastrutture hanno mobilitato nel 2018 il 14% (9,5 miliardi di dollari) del pil mondiale mentre in Europa siamo ad appena il 2,7% del pil e in Italia addirittura all'1,8%. È drammatico che nessuno se ne preoccupi salvo poi accorgersi con sorpresa che c'è la recessione».

**Domanda. Sulla Tav anche un'analisi tecnica, che dovrebbe essere oggettiva,**

**è diventata fonte di litigio.**

**Risposta.** Un'attenta valutazione dei costi e dei benefici doveva sforzarsi di inglobare tutti gli aspetti del progetto: da quelli di tipo trasportistico (in termini di minori e maggiori tempi di percorrenza e costi legati alle alternative modalità di trasporto) a quelli sanitari, legati agli effetti generati dalla riduzione del trasporto merci su gomma e alla relativa riduzione di emissioni inquinanti, con un calcolo preciso dell'impatto ad esso associato. Ed ancora alla quantificazione degli effetti moltiplicativi di sistema che l'opera sarà in grado di generare con l'inserimento del Paese nelle reti lunghe di trasporto europeo.

**D. Quindi sarebbe necessario codificare una volta per tutte i criteri di valutazione delle infrastrutture?**

**R.** L'Italia, a differenza di altri Paesi, è poco incline all'utilizzo di metodologie finalizzate ad una valutazione preventiva dei progetti. Ha deliberatamente deciso di non dotarsi di un sistema di linee guida di valutazione degli investimenti pubblici. Un tentativo fu fatto nel 2012 (decreto ministeriale del 3 agosto) ma il testo normativo è rimasto lettera morta.

**D. Quanto alla Tav, il referendum potrebbe essere una via d'uscita?**

**R.** Si sta confondendo la legittima richiesta di partecipazione dei cittadini nei processi decisionali con il fatto di addossare ad essi una decisione strategica per la competitività del Paese. La sensazione è che per superare un No che esce da un'analisi costi-benefici manchevole, e per non scontentare una parte di società che invece ritiene essenziale la realizzazione dell'infrastruttura, si voglia attribuire un potere decisionale smisurato ai cittadini, che potrebbero anche ignorare completamente l'oggetto della discussione.

**D. La Tav è un esempio**

**clamoroso ma lei ha sottolineato come in tutta Europa ci sia un gap infrastrutturale.**

**R.** L'Europa dovrebbe diventare un unico grande Continente-Stato, magari a fiscalità agevolata per attrarre nuovi investimenti, sull'esempio della Polonia che ha chiesto alla Ue di trasformare le sue 14 Zone Economiche Speciali (un unicum europeo) in Paese interamente a fiscalità agevolata. Se l'Europa mettesse insieme le forze arriverebbero capitali da tutto il mondo.

**D. Invece non ci si riesce a mettere d'accordo neppure sulla Torino-Lione...**

**R.** Chi tra gli esponenti del governo fa affermazioni semplicistiche contro la Tav e contro le infrastrutture riduce una questione strategica a una competizione Torino-Lione quasi fosse una partita di calcio. La globalizzazione non è paziente e l'Italia (e l'Europa) stanno giocando col fuoco perché rinunciando alle infrastrutture perdono competitività che difficilmente poi riuscirebbero a riconquistare. Gli effetti sulle economie saranno assai gravi.

**D. Il suo è un grido d'allarme.**

**R.** Dall'inizio della crisi (2008) in Italia gli investimenti pubblici sono diminuiti di oltre un terzo, quelli per le infrastrutture, che nel 2009 raggiungevano quota 29 miliardi, nel 2017 ammontavano a soli 16 miliardi. Mentre il resto del mondo in questo decennio ha scelto di investire sulle infrastrutture per assecondare una nuova fase di sviluppo, l'Italia negli ultimi dieci anni è andata nella direzione contraria. Disinvestire nell'ultimo decennio nelle infrastrutture è costato ogni anno al Paese almeno un punto di Pil, secondo l'analisi del nostro Osservatorio. In più

c'è la crisi che si è scaricata sul settore delle costruzioni. Ci si allarma per la crisi occupazionale poi si chiudono gli occhi su 600 mila posti di lavoro persi nelle costruzioni negli ultimi dieci anni, forse sarebbe stato e sarebbe anche ora meglio mettere soldi lì piuttosto che nei sussidi e nelle mance elettorali.

**D. Perché questo accanimento contro le infrastrutture?**

**R.** Prima il referendum per chiudere le centrali nucleari nel 1987, come se un ipotetico incidente al confine francese mettesse l'Italia al riparo da una potenziale catastrofe nucleare, poi dal 1992 un'accelerazione (per gli episodi di corruzione) contro le opere pubbliche e la necessità di intensificare i controlli e disciplinare le procedure (**Antonio Di Pietro** nel 1997 divenne ministro delle Infrastrutture), infine la deriva ambientalista con le battaglie dal 2007 in poi contro trivelle e gasdotti, che hanno aperto la strada al No a tutto. Non ci siamo fatti mancare niente e se oggi l'economia è in pappa sarebbe opportuno fare un esame di coscienza (anche se è più facile costruirsi dei nemici esterni contro cui inveire).

**D. Forse occorre un salto di qualità culturale.**

**R.** Sì, a parte riconquistare la consapevolezza della loro importanza è sbagliato considerare le infrastrutture alla vecchia maniera, come piattaforme puramente fisiche, oggi esse debbono essere ecosistemi di servizio, tra gli esempi vi sono il nuovo porto di Rotterdam, l'aeroporto di Zurigo, la stazione ferroviaria di Chamartin a Madrid.

In Italia dobbiamo modificare la percezione delle infrastrutture. Le parole più utilizzate nel Codice degli Appalti sono corruzione e Anac, a conferma che le infrastrutture sono ancora concepite e valutate come la metafora del malaffare.

Twitter: @cavalent



**Stefano Ciacciotta**

