

OutlookEconomia2019

LE INFRASTRUTTURE INCOMPIUTE

Il braccio di ferro tutto politico su infrastrutture considerate strategiche per l'Italia finirà molto probabilmente con la loro realizzazione

GRANDI OPERE NON FARLE COSTEREBBE 60 MILIARDI

Umberto Mancini

In alto, il rendering del nuovo ponte di Genova progettato da Renzo Piano. Nel tondo, il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Danilo Toninelli. A destra, il cantiere della Tav

Non farle costerebbe agli italiani 60 miliardi di euro. Ma non si tratta solo di un danno economico e di immagine. Rinunciare alla grandi infrastrutture, dalla Tav alla Tap, al Terzo Valico all'Ilva, avrebbe, il condizionale è d'obbligo, un impatto sull'economia reale, ovvero sui commerci, sull'occupazione, sullo sviluppo stesso del Paese che le fredde cifre non possono incarnare. Eppure il rischio di una marcia indietro c'è stato e, probabilmente c'è ancora, anche se più limitato e circoscritto.

Da un lato, va sottolineato, è più che legittimo cercare di ottenere i massimi risparmi possibili, evitando sprechi e inefficienze; dall'altro vanno valutate però anche le spese legate ad eventuali stop, soprattutto per opere già in fase di realizzazione o comunque considerate strategiche per il Paese. Del resto sono i sindacati ad aver lanciato per primi l'allarme. «È una cosa incredibile che opere come la Gronda - ha tuonato recentemente Annamaria Furlan, segretario generale della Cisl - siano ancora bloccate dopo anni di attesa».

Già perché, sempre restando nell'area genovese, non procedere con il Terzo Valico, avrebbe messo a rischio migliaia di po-

Il paradosso

Sulla realizzazione delle infrastrutture resta ancora da risolvere il nodo della Torino-Lione. «Nei prossimi giorni arriverà il parere della Commissione costi e benefici», ha ribadito il ministro Toninelli, respingendo le accuse del Pd che ha invece chiesto di scioglierla per il modo «sfacciatamente partigiano» con il quale sono stati nominati i suoi componenti. Il paradosso è il suo presidente, Marco Ponti, scelto dal ministro proprio perché dichiaratamente contrario alla realizzazione della Tav. Spetterà comunque al governo, nella sua collegialità, esprimere il giudizio finale, di là dei risultati della Commissione.



sti di lavoro, oltre 4 mila, accentuando l'isolamento dell'Italia dal resto d'Europa. Il progetto prevede la costruzione di un collegamento ferroviario Alta velocità/Alta capacità tra Genova e Tortona, per 54 chilometri, 39 dei quali in galleria. L'opera, finalizzata a migliorare i collegamenti del sistema portuale ligure con Nord Italia ed Europa, è suddivisa in 6 lotti, interamente finanziata per il costo di 6,2 miliardi, mentre circa 2,5 miliardi sono già stati spesi. Opera, va detto, appaltata per circa l'80% e realiz-

+

zata per il 25 per cento. Nel Contratto di governo Lega-M5S, dopo un lungo tira e molla (Lega favorevole, M5S contrari), è spuntato un ambiguo sì con riserva che alla fine è diventato un disco verde definitivo.

Insomma, pericolo scongiurato visto che l'ok, dopo l'analisi dei costi-benefici del dicastero dei Trasporti, è arrivato quasi in extremis. Fermarsi, anzi tornare indietro, sarebbe potuto costare oltre 6 miliardi al Tesoro, come certificato dall'Avvocatura dello Stato, chiamata in causa proprio per "pesare" il possibile danno.

Quanto alla Gronda siamo sugli stessi valori. Ma anche la Tap, nonostante il fuoco di sbarramento grillino, è alla fine passata. Fermarla avrebbe comportato circa 40 miliardi tra penali e sanzioni per violazioni contrattuali. Troppo per invertire il percorso del gasdotto transadriatico che porterà, a completamento dell'opera, in Italia e in Europa il gas azeri a costi particolarmente competitivi.

Al centro dell'attenzione c'è adesso la Tav. La Torino-Lione, come noto, ha assorbito risorse per circa 1,5 miliardi. E l'ultima delle gallerie geognostiche è in fase di scavo sul versante francese, dove si avanza al ritmo di 17 metri al giorno, in asse con il tracciato del futuro tunnel di base. Ma cosa accadrebbe in caso di dietrofront? La prima partita economica che si aprirebbe se il governo italiano decidesse di rinunciare all'opera sarebbe tutta in salita. Metà delle risorse spese provengono dall'Ue, il resto è suddiviso tra Italia e Francia. Con quest'ul-

tima e con l'Unione si dovrebbe negoziare una restituzione, come ha più volte precisato Bruxelles, con tutte le incognite derivanti. La seconda partita è legata ai ricorsi delle aziende che si sono già aggiudicate gli appalti, hanno impegnato risorse, commissionato studi, assunto personale e che non staranno di certo con le mani in mano. Per non parlare del tema, forse più scottante, dei posti di lavoro che andrebbero in fumo. La Torino-Lione è nella fase iniziale di affidamento delle gare: degli 81 lotti previsti, 24 sono stati assegnati e 7 sono in corso, per un totale di 240 milioni impegnati sull'opera, secondo l'ultimo aggiornamento di Telt, il consorzio che gestisce l'operazione. Per capire come andrà finire bisognerà aspettare il verdetto della Commissione speciale istituita presso il Mit - peraltro finito sotto accusa per i gravi dubbi sollevati sul livello



di "inquinamento" dei suoi componenti: la scelta finale è comunque demandata a Palazzo Chigi. Certo è che per la messa in sicurezza dei cantieri e il contestuale ripristino delle condizioni di sicurezza servirebbero almeno 200 milioni, mentre nella valutazione conclusiva andrebbe inserita la partita degli 813 milioni assicurati dall'Europa per coprire il 40% della spesa nella prima fase di lavori. L'Italia così rinunciarebbe alla sua parte dell'opera, ma la Francia sicuramente punterebbe i piedi volendo rivalersi completando il quadro che vede in circa 2 miliardi il costo provvisorio della rinuncia: provvisorio perché, considerando i possibili contenziosi aggiuntivi, il costo finale potrebbe superare 3 miliardi.

La sfida è anche qui tutta politica. Con i pentastellati ottusamente critici e la Lega che invece, insieme alle organizzazioni imprenditoriali e ai sindacati, vuole andare avanti, magari apportando piccole modifiche per risparmiare sulle stime iniziali (8,6 miliardi il costo complessivo). Come finirà? Un indizio può venire dalla vicenda Ilva: nonostante il pressing dei 5Stelle e le finte giravolte del suo leader Di Maio, alla fine ha prevalso la soluzione già delineata dal governo Gentiloni. Del resto, chiudere il più importante stabilimento siderurgico sarebbe costato almeno 3,4 miliardi. Per non parlare della cancellazione degli investimenti pianificati (oltre 2,4 miliardi tra ambiente e tecnologie) e del destino di oltre 10 mila lavoratori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



+

NON PORTARE A COMPIMENTO TAV E TERZO VALICO COMPORTEREBBE IMPATTI NEGATIVI SUL FRONTE OCCUPAZIONALE OLTRE A GRAVI CONSEGUENZE SU QUELLO DEI RISARCIMENTI



3

In miliardi di euro è quanto peserebbe sui conti italiani smontare l'operazione Tav

4

In migliaia sono i posti di lavoro che si perderebbero qualora il Terzo Valico non vedesse la luce