

L'editorialePerché ci serve
Tre concetti
oltre la spesadi **Sandro Mangiaterra**

Scusate, ci sarà una ragione se tutte (ma proprio tutte) le associazioni di categoria, e pure i sindacati, da Torino a Trieste, sono favorevoli alla Tav senza se e senza ma. Persino Maurizio Landini, appena eletto segretario generale della Cgil, si è convertito sulla via dell'alta velocità: «Io personalmente avrei qualche dubbio, ma la mia organizzazione resta per il sì». Industriali, artigiani, commercianti e, perché no, i

lavoratori, sono abituati a fare di conto. La loro analisi costi-benefici è fatta da un pezzo. Non è frutto di commissioni discutibili che inanellano dati con criteri ancora più discutibili. E soprattutto non ha niente di ideologico, a differenza di quella tanto cara ai Cinque Stelle, intorno alla quale sta andando in scena un incredibile balletto politico. No. Il «popolo del Pil» ha le idee chiarissime da vent'anni, ben prima della Grande Crisi 2007-2017, e a maggior ragione oggi, con l'Italia sull'orlo di una nuova recessione: la Tav è

indispensabile per un Paese che vuole continuare a competere a livello internazionale. Punto e basta.

Per carità, la determinazione nel volere fermare le «mangiatoie» cui fa continuo e sprezzante riferimento il ministro Danilo Toninelli appare sacrosanta: non è concepibile che qualsiasi opera da Bolzano a Palermo alla fine venga a costare il doppio se non il triplo di quanto previsto. Altrettanto legittimo è provare a contenere l'ammontare complessivo della spesa.

L'editoriale

Perché ci serve in tre concetti

Magari provando a capire perché da noi l'alta velocità/alta capacità ferroviaria detenga il record mondiale di costo per chilometro: una media di 30 milioni per le linee finora ultimate, contro i 10 di Francia e Spagna. Perfetto. Ma una cosa è pretendere di vederci chiaro, un'altra è bloccare un'infrastruttura considerata strategica da tutto il Nord Italia. Con una compattezza e una trasversalità che non trova precedenti nella storia italiana. Vincenzo Boccia, presidente di Confindustria, continua a ripetere che sbloccare le opere significa mettere in circolazione 26 miliardi di

risorse già stanziato, che diverrebbero 30 con l'aggiunta della Tav. Nello specifico del Nordest, Confindustria Veneto sostiene che la Tav, non solo la Torino-Lione ma l'intero corridoio che attraversa la Pianura Padana, compresa ovviamente la tratta Brescia-Padova, vale tre punti del Pil regionale, qualcosa come 5 miliardi, dato eclatante, specie se proiettato sul lungo periodo. Più dei numeri, però, conta la visione. Se l'obiettivo è la crescita e non la decrescita (in)felice, le infrastrutture non possono essere viste come l'origine di ogni male. Al contrario, diventano uno strumento necessario, un punto di partenza, una sorta

di presupposto su cui progettare un nuovo modello di sviluppo. Mobilità fa rima con modernità. Spostare nel minor tempo possibile persone e merci è un fattore chiave di competitività e di attrattività di un territorio. Milano e Torino sono ormai un'unica metropoli. E l'alta velocità sulla dorsale appenninica, fino a Roma e Napoli, ha cambiato l'Italia come era avvenuto a metà anni Sessanta con l'inaugurazione dell'autostrada del Sole. Da qui il vento del Nord che spinge da sempre per la Tav e che negli ultimi mesi si è fatto addirittura impetuoso (vedi le manifestazioni di piazza).

Difficile che l'analisi costi-benefici del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti possa scalfire tre concetti chiave. La Tav serve all'Europa per sostenere un mercato interno di 500 milioni di cittadini-consumatori: non a caso la Commissione la finanzia in modo sostanzioso e davanti a uno stop pretenderebbe dall'Italia la restituzione dei contributi già concessi. Serve al Paese per iniziare a recuperare il gap con i competitor: secondo l'ultimo «Rapporto sull'economia globale e l'Italia», promosso da [Centro Einaudi](#) e Ubi Banca, la nostra distanza dalla Ue in termini di

investimenti non realizzati nel periodo 2009-2017 equivale a a 77 miliardi, come dire 8,1 punti di Pil, 0,9 all'anno, e 1,2 milioni di posti di lavoro persi sul nascere. Serve al Nordest per giocare ad armi pari con le aree più industrializzate del continente, Baden-Württemberg, Baviera, Rhône-Alpes, Catalogna: va ricordato che il valore dell'export del Triveneto supera gli 85 miliardi, oltre il 60% dei quali provenienti dai Paesi dell'Unione europea (per inciso, la Francia, alla faccia delle polemiche con Emmanuel Macron, vale 8 miliardi,

seconda solo ai 12,5 della Germania). Bisogna poi aggiungere un «piccolo particolare»: le autostrade scoppiano. Il traffico cresce o diminuisce in base all'andamento congiunturale. Per limitarci alle merci, comunque, nel 2018 i Tir sono aumentati del 3% lungo la A4 e del 5,3% sulla A22 del Brennero. La verità è molto semplice. Piaccia o no a Toninelli, c'è un Nordest che se ne frega, eccome, di andare a Lione. Anzi, ci va regolarmente, da anni. E tanto per cominciare vorrebbe dimezzare il tempo per arrivare a Milano.

Sandro Mangiaterra

© RIPRODUZIONE RISERVATA

