FARE DEBITO BUONO

Draghi non può fare un «whatever it takes» anche per le infrastrutture

FRANCESCO RAMELLA
ingegnere

Nei *cahiers de doléances* renziano tra i temi che hanno portato al fallimento delle trattative per la formazione di un esecutivo Conte III si menziona l'alta velocità. Sembra essersi ripetuto il copione già visto nell'estate del 2019 quando sulla Tav si consumò la rottura tra Lega e M5s.
È peraltro curioso che lo scontro abbia come oggetto un'unica infrastruttura. Per tutte le altre linee c'è infatti un consenso trasversale e gli stessi grillini sono tra i più ferventi sostenitori degli investimenti in Italia meridionale. Per prendere a prestito le famose parole del presidente del Consiglio incaricato, si potrebbe dire in tema di investimenti infrastrutturali l'approccio di tutti i partiti è quello del «whatever it takes».

Gli obiettivi

Per tornare a Italia viva, qualche giorno fa l'ex ministra Teresa Bellanova si chiedeva retoricamente: «Possiamo continuare con questa cosa che per andare da Roma a Milano ci vogliono tre ore e mezza e per andare da Roma a Lecce ce ne vogliono sei anche se la distanza è la stessa?». Sulla stessa lunghezza d'onda Paola De Micheli secondo la quale nessun cittadino italiano dovrebbe trovarsi a più di cento chilometri di distanza da una linea ad alta velocità.
E perché non a cinquanta oppure duecento? Nelle "valutazioni" di quasi tutti i politici si guarda solo ad un lato della medaglia, quello dei benefici per il singolo utente e si ignorano i costi. Il fatto che tra Milano e Roma si sposti un numero di persone che è intorno a venti volte superiore a quello che si registrerebbe tra la capitale e Lecce nel caso i tempi di spostamento fossero identici sembra essere un dettaglio del tutto trascurabile.
Sarà dello stesso avviso anche Mario Draghi? Intervenendo la scorsa estate al Meeting di Rimini l'ex presidente della Bce parlò di debito buono e di debito cattivo. Molti giornali all'epoca scrissero che il debito buono è quello per infrastrutture e ricerca.
L'affermazione era in realtà più circostanziata; il riferimento era infatti alle «infrastrutture cruciali per la produzione». Sembra abbastanza evidente che non tutte le nuove strade o ferrovie rientrino in questa definizione.
Più recentemente, in un'intervista al Corriere della Sera, Draghi è tornato sull'argomento sostenendo che: «Quel che bisogna valutare è se un progetto è utile o no. Se supera certi test che riguardano il suo tasso di rendimento sociale, come anche nell'istruzione o nel cambiamento climatico, oppure è semplicemente il frutto di una convenienza politica e di clientelismo».
Il tasso di rendimento sociale è precisamente quanto si cerca di stimare attraverso le analisi costi-benefici. Ed è quello che nessun decisore politico sembra volere conoscere probabilmente perché potrebbe fare a pugni con le ragioni del consenso locale e di breve periodo.
Per tornare ai desiderata di Renzi: tra la Torino-Lione e la Gronda di Genova c'è un abisso. Il primo progetto è disastroso, i benefici rappresentano meno del dieci percento dei costi da sostenere. E non è certamente "cruciale per la produzione" delle imprese italiane che esportano in Francia o in Spagna il disporre di un trasporto ferroviario più efficiente di quello attuale ma che rimarrebbe comunque inferiore a quello su gomma e che sarebbe preferito a quest'ultimo solo in ragione degli esorbitanti pedaggi previsti per l'utilizzo della rete autostradale e dei trafori alpini. Gli unici reali benefici sarebbero goduti da poche migliaia di passeggeri che risparmierebbero un'ora di tempo per recarsi in Francia.
La Gronda di Genova, al contrario, pur essendo un progetto sovradimensionato rispetto alle reali necessità, è socialmente auspicabile grazie alla riduzione della congestione stradale; i benefici superano i costi.
Non è possibile, dunque, definire aprioristicamente "buono" il debito per investimenti ma bisogna valutare caso per caso. E il fatto che oggi il denaro costi pochissimo non è ragione sufficiente per sprecarlo.
Rimane, infine, da segnalare un paradosso. Vi è da parte di molti il timore che cattivi progetti possano non ricevere l'approvazione della Unione europea. Ma non si può dire che fino ad oggi i parametri di giudizio per l'utilizzo dei fondi europei siano stati così severi. Esempio preclaro è proprio quello della Torino-Lione. La Commissione europea non ha mai sollevato obiezioni di fronte ad analisi che, per fare tornare in qualche modo i conti, si appoggiavano su previsioni di domanda del tutto inverosimili e sconfessate dagli stessi promotori del progetto. Si può anzi supporre che la disponibilità di un contributo europeo sia stata una delle ragioni che ha reso ancor più una disamina oggettiva del progetto: «tanto paga l'Europa».
C'è da augurarsi che l'esperienza non abbia a ripetersi. Ma *quis custodiet custodes?*

©RIPRODUZIONE RISERVATA

Salvo per uso personale e' vietato qualunque tipo di redistribuzione con qualsiasi mezzo.