



ZERO RISCONTRO Si torna a parlare della cura del ferro come "volano per l'economia", ma i dati dimostrano che non esiste una correlazione diretta

Non sarà l'Alta velocità a far decollare il nostro Pil



condizione sufficiente per garantire la crescita. Possiamo altresì aggiungere che il trovarsi in prossimità di una linea AV non è condizione necessaria allo sviluppo: la performance migliore tra le Province italiane negli anni successivi al 2008 è quella di Bolzano il cui capoluogo dista 250 km dalla più vicina stazione AV e il cui Pil è cresciuto quasi il doppio rispetto a Milano e sei volte tanto quello di Roma.

Si può, dunque, crescere molto (almeno in termini relativi) senza binari veloci e decrescere avendone a disposizione in abbondanza. E, per tornare ai valichi alpini, si può banalmente constatare come la forte crescita dell'export degli scorsi anni non abbia trovato alcun ostacolo nella indisponibilità di linee ferroviarie più prestanti rispetto a quelle odierne. Ostacoli che, forse, verranno paradossalmente introdotti domani per indurre le imprese a utilizzare servizi di servizi ferroviari altrimenti non competitivi con quelli su gomma sebbene gravati da elevatissimi pedaggi e che dovrebbero essere ridotti.

DOBBIAMO concludere che le infrastrutture non abbiano alcun impatto positivo sulle prospettive di sviluppo di un territorio? Certamente no, ma appare evidente che una miglior dotazione infrastrutturale non sia un elemento determinante. Occorre quindi valutare con attenzione i singoli progetti per comprendere se il costo da sopportare sia giustificato o meno e non buttare il cuore, o meglio, il portafoglio del contribuente oltre l'ostacolo prospettando inverosimili miracoli economici.

Sono dunque necessarie serie analisi costi-benefici. E, considerato che una parte significativa delle ricadute positive di cui si tiene conto in queste valutazioni non hanno impatti sulla produttività, si può ritenere che ben difficilmente un progetto che non superi questo esame possa contribuire positivamente alla crescita mentre è certo che, nel caso di ferrovie e metropolitane, vada ad accrescere la zavorra del debito.

Twitter: ramella_f

» FRANCESCO RAMELLA

In un articolo pubblicato il 30 gennaio sul *Sole 24 Ore* che riprende i risultati di uno studio di Ennio Cascetta, già alla guida della Struttura tecnica di missione del Ministero dei Trasporti con il ministro Delrio, si rilancia con forza la tesi secondo la quale, per riprendere il sentiero della crescita, serve somministrare con urgenza all'Italia un'ulteriore dose di "cura del ferro": se si dovesse perdere ancora tempo, si rischierebbe di arrivare troppo tardi con gravi conseguenze per il paziente. Servono più linee ad Alta velocità, più metropolitane e valichi di base per attraversare le Alpi. Infatti, le Province il cui capoluogo è servito da collegamenti AV crescono molto di più di quelle che ne sono prive. Senza valichi rischiamo poi di vedere frenato il nostro export. Ma è davvero così? È realistico pensare che una migliore dotazione di ferrovie e metropolitane possa avere un effetto macroscopico sulla crescita del Paese? Se così fosse, avremmo già dovuto averne un riscontro.

IL SALTO DI QUALITÀ della rete di lunga percorrenza è stato in larga misura completato dieci anni fa. E risalgono allo stesso periodo forti investimenti nella rete metropolitana e nei nodi ferroviari di Torino e di Napoli. Ahimè, dal completamento della AV a oggi di crescita ne abbiamo vista assai poca: dopo essere precipitati, i livelli di reddito non sono ancora risaliti al livello pre-recessione. Si può certo sostenere che senza Alta Velocità l'evoluzione sarebbe stata ancora peggiore ma è indubitabile che l'AV non abbia rappresentato, come ripetuto con insistenza da più parti, un "volano per l'economia".

Tale conclusione non dovrebbe stupire più di tanto se si guarda al bacino di influenza della nuova infrastruttura. Non vi è dubbio che, anche grazie all'apertura al mercato, questo segmento dell'offerta di trasporto abbia avuto una crescita rapidissima ma non dovremmo dimenticare che esso soddisfa una piccola nic-

chia della mobilità. Si tratta di poco più di 150 mila viaggi al giorno. Su mille italiani ve ne sono meno di 2 che salgono su un Frecciarossa o Italo. Per quanto possa essere precisa la produttività di queste persone che prima si spostavano in aereo o in auto o che non effettuavano il viaggio, è davvero difficile pen-

-3,2%

La riduzione del Pil in provincia di Napoli tra 2008 e 2016

sare che questo effetto possa avere dei riflessi macroscopici sul Pil nazionale. E sono una piccola minoranza anche coloro che utilizzano i servizi ferroviari locali: *Repubblica*, due giorni fa, titolava così un articolo nel quale si dava conto del Rapporto annuale di Legambiente, "Pendolaria": "Sempre più italiani in treno: cinque milio-

ni mezzolousano ogni giorno". Un vero e proprio *fake number*. Il dato corretto, consultabile con un clic sul sito dell'Istat, è di poco superiore al milione. Un italiano su 60, dunque. In Lombardia, la Regione che dispone probabilmente della migliore offerta di trasporto, sono solo 5 su 100 gli spostamenti sui binari.

D'ALTRA PARTE, se analizziamo l'evoluzione della ricchezza prodotta nelle Province il cui capoluogo è sede di una stazione sulla rete AV, emerge un quadro assai disomogeneo. Tra il 2008 e il 2016 il Pil è aumentato del 13,4% nella Provincia di Bologna, del 3,2% in quella di Roma ed è diminuito del 3,2% a Napoli che ha fatto peggio della Campania nel suo insieme. Appare dunque evidente come il disporre di un collegamento ferroviario veloce per gli spostamenti di lunga percorrenza e di un servizio di più alto livello qualitativo per quelli locali non è affatto

IL LIBRO

Capitale Contro Clima: "La paura ti salva, ti salva sempre"

NAOMI KLEIN scrittrice, giornalista e attivista canadese, continua la sua lotta a difesa dell'ambiente, con il suo ultimo libro "Capitale contro clima", pubblicato da Castelvecchi, a gennaio 2020. Il punto di vista è quello di una madre che si preoccupa se il suo bambino avrà mai l'opportunità di vedere un alce, un pipistrello o una stella marina, protagonisti dei suoi libri di fiabe preferiti. Il cambiamento climatico in atto, è alla base del ragionamento, non permette più di darlo per scontato. Il 22 marzo 2015, l'attivista canadese ha tenuto una conferenza sulla democrazia e sulla sua emergenza globale d'elezione, con relativi risvolti ineluttabili: la fine di ogni futuro possibile per l'umanità, qualora non si cominci a prenderla sul serio. Mentre critica il capitalismo, invita l'intera civiltà occidentale alla responsabilità di ripensare "la natura stessa" del loro potere. Solo appellando alla paura di vivere su un pianeta che sta morendo, possiamo ancora cambiare le cose.



• **Capitale Contro Clima**
Naomi Klein
Pagine: 56
Prezzo: 9€
Editore: Castelvecchi

IL COLOSSO DELLE PULIZIE Il nuovo management guidato da Giuseppe Incarnato ha fallito prima ancora di cominciare

Manital, l'azienda è insolvente Ora sono a rischio 10 mila lavoratori

» ROBERTO ROTUNNO

La Manital, colosso delle pulizie e dei servizi alle imprese, è stata dichiarata insolvente dal Tribunale di Torino, che ieri ha deciso di ammetterla all'amministrazione straordinaria. Con questa sentenza i giudici scrivono nero su bianco quello che ormai era chiaro da tempo: il piano industriale presentato da Giuseppe Incarnato, proprietario che aveva acquistato l'azienda solo a ottobre 2019 con la promessa di risanarla e rilanciarla, non dava garanzie e non era credibile. Si apre quindi un nuovo capitolo per i 10 mila lavoratori che da mesi non ricevono gli stipendi e sono in presidio permanente. Dopo una lunga agonia, la situazione si è sbloccata, ma il cammino ora è tutto in salita. I creditori avevano presentato

istanza di fallimento. Tuttavia l'impresa che ha ancora molti appalti, per buona parte commesse della pubblica amministrazione: ministeri, sedi locali dell'Agenzia delle Entrate e di Poste Italiane per citarne alcune.

ECCO PERCHÉ i magistrati hanno deciso - piuttosto che sancire la morte - di toglierla dalle mani della I.G.T. Investimenti. Questo gruppo l'ha comprata dal precedente titolare, Graziano Cimadam, in un momento di grande difficoltà, con la Manital in preda a una grave crisi di liquidità e con i dipendenti a secco. L'operazione ha da subito destato dubbi. La so-

cietà di Incarnato, in precedenza imputato nel crac dell'Istituto dermatologico vaticano, aveva fatturato solo 77 mila euro nell'anno precedente e non sembrava avere quella forza necessaria. Il suo piano, tra l'altro, prevedeva di abbandonare la committenza degli enti pubblici e riposizionarsi sulle grandi aziende private, anche all'estero. Un'idea che è sembrata a tutti curiosa, poiché finora - come detto - la Manital doveva buona parte delle sue fortune allo Stato. Nel frattempo, si è assistito a uno smembramento dell'azienda: la perdita graduale di appalti, le sedi vuote, il personale privato persino dei mezzi per lavorare e dei fur-

gona. Uno scenario che ha portato gli addetti e i sindacati a chiedersi quali fossero le reali intenzioni della nuova proprietà. All'inizio di gennaio è anche scattata un'indagine per truffa che ha portato al sequestro delle azioni Manital.

ADESSO, DUNQUE, la palla passa ai commissari giudiziali, che avranno l'arduo compito di rimetterla in piedi e pagare le spettanze dei lavoratori (14,5 milioni di euro). Nei prossimi giorni, incontreranno i sindacati Filcams Cgil, Fisascat Cisl e Uil Trasporti. Non sarà semplice trovare il modo di mettere in regola tutti i salari, ma quantomeno da adesso in poi gli addetti non saranno più vittime di manovre ambigue.

© RIPRODUZIONE RISERVATA