

Il nuovo per Confindustria è il vecchio nel mondo

Inviato da Redazione

giovedì 01 maggio 2008

Ultimo aggiornamento giovedì 01 maggio 2008

http://www.greenreport.it/contenuti/leggi.php?id_cont=13249

30/04/2008

(Gli anacronistici appetiti e progetti che hanno sottoscritto in modo bipartisan i due schieramenti in lizza per il governo del Paese. A dispetto del buonsenso e delle vere necessità del Paese)

Il nuovo per Confindustria è il vecchio nel mondo

di Lucia Venturi

LIVORNO. Nella relazione che accompagna il programma di lavoro della prossima presidente di Confindustria, Emma Marcegaglia, che si insedierà nei prossimi giorni a capo dell'associazione delle imprese, viene rimarcata la «necessità di collegare la crescita ai problemi energetici e ambientali». Un'apertura importante da parte del mondo delle imprese verso la sostenibilità. Ma l'anima conservatrice confindustriale emerge, con grande forza, nell'editoriale che oggi scrive il direttore Maurizio Beretta in prima pagina sul Sole24Ore. Per la crescita, che viene indicata come obiettivo strategico per l'Italia, (e in questo non in dissonanza naturalmente con la neo presidente) è altrettanto strategico dare priorità alle grandi opere infrastrutturali.

Beretta scrive infatti che questa è una «leva essenziale per rilanciare l'insufficiente crescita economica», uno strumento necessario «per non vanificare gli investimenti in maggiore competitività delle imprese» per il fatto che «merci e materie prime restano ferme per ore su vie di comunicazione saturate e congestionate», «un buon affare per i contribuenti e i cittadini», «una scelta senza alternative se vogliamo evitare il rischio del declino», «un valore anche simbolico».

Naturalmente non dimentica di sottolineare che «analisi puntuali sono necessarie anche per scegliere le priorità d'investimento» e che «gli investimenti devono riguardare anche quei gangli vitali che sono le città». Forte del fatto che questo schema «sembra oggi condiviso da tutte le forze politiche rappresentate nel nuovo parlamento», l'appello di Beretta è quindi: avanti tutta col cemento. Senza perdere tempo a valutare costi e benefici dei progetti che riguardano almeno le infrastrutture già in campo, come invece richiama Roberto Perotti dell'Università bocconi qualche giorno fa (sempre sul Sole24 ore); e soprattutto senza permettere che la spinta propulsiva verso le grandi opere «modernizzatrici» venga intaccata da qualche scrupolo riguardo a quanto dovrà essere richiesto agli italiani per renderla possibile.

«Alla tipica famiglia di quattro persone vengono richiesti 4mila euro per l'Alta velocità» scriveva Perotti e l'abbattimento dell'1% delle emissioni grazie alla Torino Lione verrebbe a costare 16miliardi da ripartire tra i contribuenti, a fronte di una «perdita in valore attuale netta per la società di 25 miliardi, includendo i risparmi di tempo di percorrenza, le minori emissioni, la diminuzione degli incidenti stradali» continua Perotti «secondo l'unico tentativo di analisi costi-benefici seria della Torino Lione, di Remi Proud'Homme su la voce.info». Senza scomodare i problemi ambientali, sono quelli economici che mostrano quanto l'appello del direttore di Confindustria sappia di stantio.

Quanto richiami alla luce i vetusti modelli degli anni 50, l'epoca della (necessaria) ricostruzione del dopoguerra; del boom economico foriero di una nuova fiducia nel futuro, dopo il dramma del conflitto mondiale. Ma quanto siano invece assai poco innovativi e capaci di futuro nel mondo attuale, che ha un estremo bisogno di liberarsi di un modello economico assai datato, assecondato dagli aiuti di stato (che adesso interverranno anche per mantenere in vita con accanimento terapeutico la compagnia aerea di bandiera, a proposito della politica dei segni), per lasciare spazio ad una economia basata sull'innovazione tecnologica, sul minore utilizzo di materie prime (compreso il suolo), sull'innovazione dei processi, sullo sviluppo di energie alternative, sull'erogazione dei servizi anziché sul consumo, sulla conservazione e la crescita (quella sì moderna) del capitale naturale anziché sul suo depauperamento.

Un'economia che senza dubbio ha bisogno anche di una rete infrastrutturale efficiente, di trasporti su ferro per le merci e le persone. Ma sarebbe bene, nel confronto che Beretta fa con gli altri paesi europei sull'estensione delle ferrovie. non limitarsi solo all'alta velocità, quando abbiamo un paese che ha ancora intere linee ferroviarie a binario unico, collegamenti ottocenteschi tra le due sponde, quando si rarefanno, anziché intensificarsi, i collegamenti via mare, pur avendo l'Italia oltre 8000 chilometri di coste.

E' facile allora evocare anche il valore simbolico di certe opere, quali il ponte sullo stretto di Messina, su cui si riscaldano già gli appetiti (e non solo degli imprenditori di Confindustria), quando i benefici ricadono solo da una parte (quella delle imprese) e i costi (tanto per non cambiare) solo sulla collettività.