



ESPONENZIALMENTE

di **Stefano Cuzzilla***

Sulla Tav vinca il buon senso

Sono serviti più di sessant'anni per costruire la Salerno-Reggio Calabria, l'Autostrada del Mediterraneo, "la grande via del traffico e del lavoro che unisce il settentrione e il meridione del Paese", come recitava la targa posta a Salerno il 21 gennaio del 1962 dall'allora presidente del Consiglio dei ministri, Amintore Fanfani. Le disavventure di quest'opera hanno attraversato la storia della mia generazione. Oggi con la Tav sembra ripetersi l'incubo e io mi chiedo se i nostri figli siano destinati a rivivere l'esperienza tortuosa. Le similitudini ci sono tutte. Ieri si trattava di unire il Paese, con una strada che dal nord industrializzato arrivava fin al sud agricolo. Oggi si tratta di realizzare l'Europa, con il corridoio Helsinki-Valletta, collegando la Mitteleuropa all'area mediterranea.

La geografia per noi rappresenta un'opportunità. Un'opportunità che non cogliamo adeguatamente. L'Italia potrebbe porsi come fulcro logistico del passaggio di merci e persone, e invece tentenna. Rischiamo di perdere perfino i 300 milioni di investimenti europei, insieme alla credibilità del Paese di fronte agli investitori internazionali. Chi scommetterebbe mai su un Paese che cambia continuamente le regole, che è indeciso sul da farsi, che si tira indietro di fronte a impegni internazionali? Manca ancora il tunnel di base di Tav, lungo circa 60 chilometri. I bandi, lo sappiamo, sono

a rischio. Parliamo di gare che sono state aperte, per ora, per una cifra di 2,3 miliardi di euro, ma che sono minacciate dalla cosiddetta clausola di dissolvenza di cui si discute moltissimo e legittimamente.

La rilevanza dell'opera va però oltre il calcolo economico e oltre l'indagine costi-benefici che ci riferisce di uno scollamento di 7 miliardi di euro.

Andrebbero conteggiati, e non lo si è fatto, le ricadute positive in termini occupazionali, sulla competitività territoriale, gli effetti sulle economie locali e sulla sostenibilità ambientale. Sabotare la Tav, che è riduttivo indicare semplicemente come Torino-Lione, significa chiudere uno dei canali dei flussi eurasiatici. Significa danneggiare la portualità di Genova, già oggi in perdita di traffico per il crollo del viadotto Polcevera. Penalizzare tutto il Triveneto che aspetta un collegamento con l'ovest europeo. Ricordiamoci che la Francia è il nostro

primo partner commerciale in Ue e che oggi il 90% del traffico si muove su gomma. Dovremmo stringere questa alleanza, piuttosto che metterla in discussione.

Pensiamo a ciò che è avvenuto ad Aquisgrana il 22 gennaio scorso, quando i due leader Merkel e Macron si sono stretti la mano in un patto europeista e industriale che avrebbe un sapore nostalgico, se non fosse così preoccupante per il non-ruolo assegnato al nostro Paese. Di fatto, Germania e Francia si sono promessi di realizzare un sistema produttivo coordinato, in grado di porsi come un soggetto privilegiato e trainante a livello intercontinentale, ad esempio con la Cina della Via della Seta. Non a caso, alcuni *focus* dell'accordo puntano su settori economici essenziali come energia, difesa, infrastrutture. Come a prepararsi all'implosione sovranista della prossima Europa, i due grandi hanno espresso un pensiero strategico lungimirante. L'esclusione dell'Italia si inserisce in una figurazione europea che ci vede retrocedere. La classe manageriale che opera nel settore dell'industria e dei trasporti non può restare in silenzio, non può non affermare, perfino scendendo nelle piazze, che le opere vanno realizzate perché da questo dipende anche il ruolo del nostro Paese come potenza europea.

*Presidente **Federmanager**

