

MENO INQUINAMENTO E PIÙ LAVORO

“Io, primo laureato in green economy sposo l’Alta velocità”

ANGELO PETTRONE

Il sistema delle infrastrutture pubbliche italiano analizzato nella mia tesi di laurea ci fornisce un dato imbarazzante rispetto all’indice di credibilità dell’Italia verso l’estero su questi temi. - P. 21

“IO, PRIMO LAUREATO IN GREEN ECONOMY, SPOSO L’ALTA VELOCITÀ”

ANGELO PETTRONE

Si sono laureati ieri all’Università «Suor Orsola Benincasa» di Napoli i primi quattro studenti italiani con il titolo di dottore in Green Economy. Uno di loro, Angelo Pettrone, che ha scritto una tesi sui benefici della Tav, ci racconta la sua ricerca.

Il sistema delle infrastrutture pubbliche italiano analizzato nella mia tesi di laurea ci fornisce un dato imbarazzante rispetto all’indice di credibilità dell’Italia verso l’estero su questi temi. Non c’è economista che non sostenga che si debba fare una forte cura dimagrante sulla spesa corrente per salvare quella in conto capitale. Un problema fondamentale di corretta gestione dei capitali di spesa che da noi è stato clamorosamente sovvertito.

Negli ultimi dieci anni abbiamo rinunciato a uno dei grandi motori dell’economia, l’investimento sulle infrastrutture, solo per-

Eppure esiste una disciplina normativa che ha lo scopo di verificare la sostenibilità finanziaria ed economico-sociale dell’investimento, finanziato con risorse appartenenti alla collettività, tramite l’Acb, l’analisi costi benefici. Analisi che il nuovo codice degli appalti pone alla base del Documento di programmazione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Su questo tema è esemplare il caso della Tav Torino-Lione. Anni di immobilismo dovuto a polemiche politiche e proteste stridono con l’evidenza dei numeri dell’analisi costi benefici evidenziata da numerose commissioni di esperti e da Enti di natura diversa. Meno traffico di Tir e quindi meno inquinamento, più capacità di trasportare a costi ridotti e nella massima sicurezza merci e persone verso l’Europa (il costo di attraversamento delle Alpi nel 2030 dovrebbe scendere del 42% rispetto a quello attuale), un incremento dell’occupazione (per ogni miliar-

ché non siamo stati capaci di tagliare sprechi e privilegi nella macchina corrente dello Stato. Dal 2009 al 2013 gli investimenti sono stati tagliati del 34%, mentre la spesa corrente primaria è cresciuta dell’1,7%. Dal 2013 al 2018, c’è stato un ulteriore taglio degli investimenti del 12,5% e un ulteriore aumento della spesa corrente dello 0,6% (dati Ance). Dieci anni che ci danno l’idea dell’arretramento del Paese sul versante della crescita. Dal 2004 a oggi i dati Eurostat dicono che la Francia ha speso in investimenti 606 miliardi di euro, la Germania 383, il Regno Unito 368, la Spagna 336, l’Italia 335. Nel 2004 l’Italia era seconda dietro la Francia. Poi anno dopo anno è scesa. Questi dati possono riconnettersi al fatto che nel nostro Paese spesso la valutazione dei progetti di investimento pubblico sembra vertere su ragioni politiche. Senza obiettive analisi di merito. Il che è la causa principale di questi risultati di decrescita.



do di euro investito potranno essere generati nei prossimi 10 anni 15 mila posti di lavoro e, al termine della sua realizzazione, l'occupazione supererebbe le 150mila unità) e uno sviluppo del Pil con un incremento pari al 1,6% entro il 2030. Va poi aggiunto che sul tema ambientale, caro a noi studenti del primo corso di laurea italiano in «Green Economy» ideato nel 2016 dall'Università Suor Orsola Benincasa di Napoli, con la Tav Torino-Lione la stima per l'abbattimento delle emissioni in atmosfera sarà di circa 26 milioni di tonnellate di anidride carbonica, non immesse nell'aria, dal 2020 al 2030, grazie al passaggio dal trasporto su gomma a quello su ferro.

Il mio lavoro di tesi si domanda quale amministratore di buon senso di fronte a questi benefici può voler bloccare la realizzazione di un'opera che non ha nemmeno controindicazioni di natura ambientale? —

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI