

Gli investimenti restano al palo «Serve chiarezza nelle regole»



Una fase del confronto durante le assise SERVIZIO FOTOLIVE/Fabrizio Cattina

Mimmo Varone . 29.06.2019

La domanda avrebbe in sé qualcosa di ottimistico. Le risposte nemmeno un poco. Tornare a parlare del Paese reale, che poi vuol dire affrontare le questioni vere, sarebbe sacrosanto, ma per ora pare impresa impossibile. Che si veda dal punto di vista di un banchiere come il consigliere delegato Ubi Banca Victor Massiah, o di un uomo che ha sott'occhio l'universo mondo dell'automotive come il direttore Audi Italia Fabrizio Longo, o ancora di un protagonista delle infrastrutture come il vice presidente dell'omonima impresa Michele Pizzarotti, la risposta vira al pessimismo. Sono tre punti di vista, peraltro, che rimandano a un contesto vitale per l'economia bresciana, e di certo non scelti a caso per la tavola rotonda durante l'assemblea generale Aib al Brixia Forum sotto l'auspicio di «Una nuova stagione» difficile da vedere all'orizzonte. È emerso il quadro di un Paese che non riesce ad aprire i cantieri della Tav Brescia-Verona (e degli altri più grandi o più piccoli) neanche dopo una gestazione trentennale. Di un'Europa dell'auto pressoché bloccata dalla suggestione elettrica e di un'industria bresciana che intorno all'auto gira, indotta a rallentare (parecchio) gli investimenti in attesa di capirci qualcosa. Non c'è da sorridere. IL MODERATORE Sebastiano Barisoni, vice direttore di Radio 24, i problemi li conosce bene, e in fondo non si aspetta molto di diverso da quel che dicono. Pizzarotti che con Cepav2 costruisce il tratto Tav Treviglio-Verona è finito nel pantano dei costi/benefici. «Nel 2018 avevamo firmato l'atto integrativo e pensavamo di partire con gli espropri per la Brescia-Verona ma dopo 10 mesi siamo ancora fermi per via dell'analisi incombenza - dice - e speriamo che le Olimpiadi invernali smuovano qualcosa». La sua è la seconda impresa italiana con un fatturato di 1,5 miliardi e un portafoglio di 7 miliardi, metà in casa e metà all'estero. Si è aggiudicata nel 2014 l'autostrada Campogalliano-Sassuolo, e anche quest'anno sono rimasti fermi per i soliti costi/benefici. «Ora se li sono inventati per ciascuna delle quattro tratte separate come se si facesse un pezzo e poi si potesse finire nei campi - commenta - c'è di che innervosirsi». In un Paese dove si mette in discussione quanto programmato da vent'anni, come se le analisi inventate oggi non fossero state già

fatte nel corso del tempo, «non c'è da aspettarsi più niente - rincara - si è superato il limite». Sul fronte automotive si sa, Brescia fornisce Audi e i principali gruppi tedeschi. «Assistiamo a un rallentamento per il ritardo in cui siamo sull'ibrido/elettrico - ammette Longo - alcuni accelerano gli investimenti, che sono elevati, ma la questione è complessa e l'elettrico è solo l'aspetto più suggestivo, che ha portato a una percezione del tutto irrazionale del diesel tant'è che con il dirottamento sui motori a benzina sono aumentate pure le emissioni di Co2, e ciò rende nervosi e frustrati». Per Longo ci sarebbero da cambiare 14 milioni di euro 3 che ancora circolano in Europa, ma ora si punta ad altro senza pensare che la transizione, anche per la dipendenza da materie prime come litio, cobalto e grafite, richiederà una quindicina d'anni. A Brescia il nuovo vento si è sentito subito, e Massiah non può che certificare il «congelamento» degli investimenti, nella speranza che riprendano. «Fino all'anno scorso Brescia batteva la Lombardia sulla crescita, dall'estate scorsa assistiamo a una riduzione della domanda di impieghi - dice - d'altronde se si vuol fare un gioco interessante bisogna capirne le regole, e se queste cambiano di continuo diventa difficile». Non è un caso per il banchiere che gli investimenti risultino congelati «soprattutto in settori come quello delle infrastrutture che richiedono tempi lunghissimi». Come uscirne? Massiah auspica che lo spread scenda grazie a un rapporto rispettoso con l'Ue, per avere tassi normali che permettano a tutti di operare con buon senso. Longo vorrebbe un tavolo per ridisegnare l'ecosistema urbano e capire il ruolo dell'auto nel futuro. Pizzarotti si aspetterebbe quanto meno una decisione sulla Torino-Lione «per andare avanti su cose programmate senza vivere alla giornata». Ma sono tutte cose da Paese reale. •