IL PIANO SEMPLIFICAZIONI

Dalle grandi opere dieci punti di Pil Ma gli economisti sono scettici

Il programma del governo non convince gli esperti
Ponti: "Sbagliato investire nei trasporti"
Micossi: "Maggioranza in difficoltà"

di **Roberto Petrini**

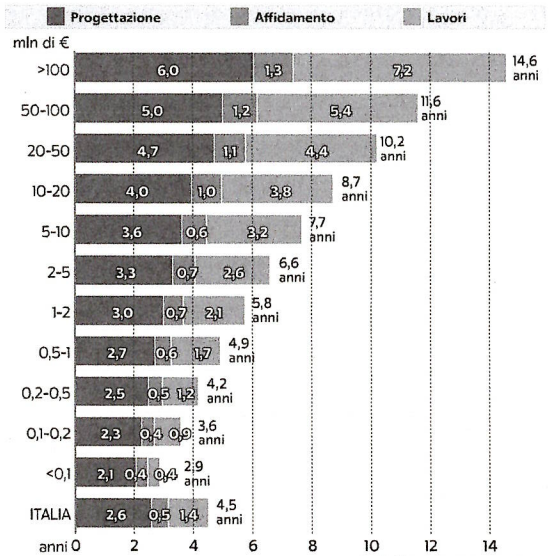
ROMA – Una spinta da 200 miliardi, più di 10 punti di Pil oppure una manovra destinata a produrre un impatto inferiore del previsto? «Un flop», dicono sottovoce alcuni economisti. «La madre di tutte le riforme», ribattono dal fronte del governo. Il giorno dopo il varo della deregulation degli appalti è questo il vero tema: il decreto semplificazioni è in grado di tradursi in carburante per il nostro Pil che cala al ritmo dell'11 per cento? Si alzano voci critiche molto dure e sono pochi coloro che rinunciano ad esprimere almeno qualche dubbio.

Il premier Conte, durante la conferenza stampa post Consiglio dei ministri, non si è sbilanciato e non ha rivelato le stime custodite nei cassetti del Tesoro. Certo l'esecutivo ci conta molto: già nel Piano nazionale di riforma, appena confezionato, l'effetto degli investimenti pubblici e privati darebbe un impulso aggiuntivo, rispetto alla scenario-base, di 2,4 punti nel 2026 e di 5 punti dopo 15 anni. Ma queste cifre potrebbero anche mettersi velocemente in movimento ed aumentare: grazie all'articolo 2 che conferisce poteri di deroga alle stazioni appaltanti, con impatto diretto su opere già finanziate di Anas e Rfi e in virtù dell'articolo 9 del decreto, quello dei commissari, che aprirebbe la strada alle 130 opere strategiche da 200 miliari che beneficerebbero anche delle risorse del Recovery Fund. Infine si conta molto sull'ambita short list riservata al Dpcm di Conte che dovrebbe individuare i 50 commissari straordinari ad "alta velocità".

Tutto sulla carta ma il rischio di un flop c'è e lo sollevano molti operatori ed economisti, alcuni dei quali per nulla teneri con il piano del governo. Tra i più critici, Marco Ponti, di parte perché da sempre no-Tav, professore al Politecnico e oggi presidente della Brt onluss, e senza peli sulla lingua: «La scelta sbagliata è investire in opere che riguardano i trasporti nel momento in cui la domanda, per ragioni demografiche e di riduzione del Pil, è in netto calo. Senza contare – aggiunge – che l'occupazione prodotta dai grandi lavori, grazie alle tecnologie vale solo il 25 per cento di ogni investimento. Un altro esempio? Anche le talpe che scavano le gallerie vengono prodotte in Cina e non in Italia».

Non si tirano indietro neanche economisti come Stefano Micossi, direttore generale dell'Assonime. Quanto Pil può fare il decreto semplificazioni? «Io la metterei così: quanto Pil pensa di poter fare Conte con questo provvedimento quando lui stesso ha difficoltà di muoversi all'interno della sua maggioranza?».

I tempi di attuazione delle infrastrutture a seconda dei costi e delle fasi

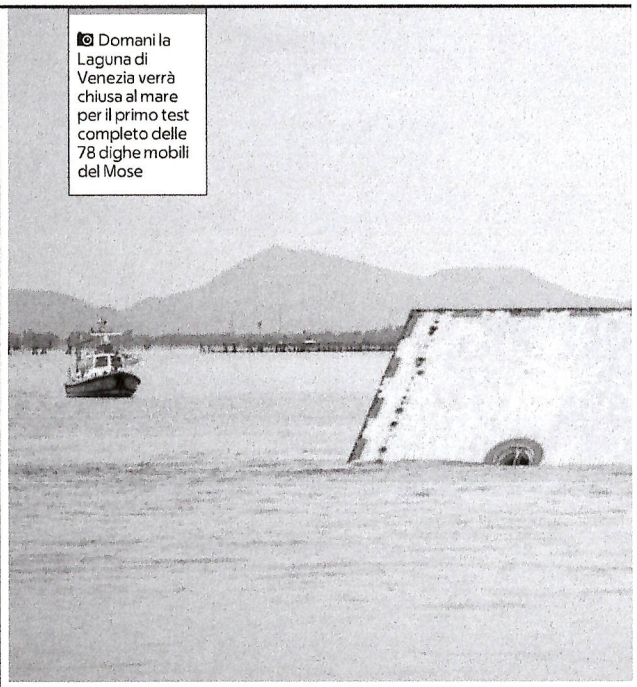


FONTE: ELABORAZIONI DPS-UVER

▲ **Paola De Micheli**
La ministra delle Infrastrutture durante la presentazione del decreto Semplificazioni

Il piano sblocca appalti è pieno di ambizioni, come sottolinea la ministra dei Trasporti De Micheli che insiste sulla velocità di treni, porti e aerei. Ambienti più vicini al governo sottolineano l'importanza dell'effetto moltiplicatore degli investimenti pubblici, come lo chiamano gli economisti. Dà la possibilità calcolare a quanto corrisponde la spinta sul Pil di una spesa in opere pubbliche: ebbene, il rapporto è 1,1-1,2. Significa che se si investe un punto di Pil, pari a 18 miliardi, il risultato sarebbe più di un punto di Pil di crescita. Con 200 miliardi significa più di dieci punti di Pil a regime, cioè a tragitto concluso.

Ma le dosi di scetticismo crescono soprattutto per l'incertezza che ancora aleggia sul provvedimento che è stata varato con la formula sospensiva del "salva intese". Criticata dal giurista Sabino Cassese che ha definito il Consiglio dei ministri un semplice «organo di ratifica». Con cautela anche Umberto Bertelè, professore emerito al Politecnico e per nove anni alla guida dalla vecchia Tav, una delle opere pubbliche che l'Italia è riuscita a fare, avanza qualche dubbio. «I testi definitivi ancora non ci sono, ma posso dire che negli anni ho visto molti provvedimenti volti a semplificare il sistema, ma la caratteristica comune è che dopo un po' si vanificano. Ci vuole attenzione, manutenzione, altrimenti poi prevalgono le antiche pratiche». ©RIPRODUZIONE RISERVATA



Domani la Laguna di Venezia verrà chiusa al mare per il primo test completo delle 78 dighe mobili del Mose

L'analisi

Semplificare è impossibile se per farlo servono 148 decreti

di **Sergio Rizzo**

Bruno Tabacci ha fatto i conti, e li ha snocciolati in Parlamento. Nove decreti del presidente del Consiglio dei ministri. Quindici decreti attuativi del ministero dell'Economia di concerto con altri ministeri. Diciotto decreti attuativi del ministero dell'Economia. Quarantuno decreti attuativi di vari ministeri di concerto con il ministero dell'Economia. Sessantacinque decreti attuativi di altri ministeri, anche questi in concerto fra loro. Per un totale di centoquarantotto.
Dunque non bastano 266 articoli, con un numero sterminato di commi che si stendono lungo 495 pagine. Per mettere in moto quella cosa mostruosa che hanno chiamato decreto Rilancio saranno necessari altri 148 provvedimenti. Sempre, naturalmente, che nel passaggio parlamentare il numero non lieviti ancora come la panna montata. Risultato: più che rilanciare l'economia quel decreto finirà ancora una volta per rilanciare la burocrazia. Tutto questo, ironia della sorte, mentre il governo Conte due ha appena sfornato un altro sterminato decreto battezzato "Semplificazione", con la solita premessa: "Salvo intese". Formula magica che si usa quando un decreto si deve comunque fare per ragioni di consenso, ma chi lo firma non è d'accordo nemmeno sulle cose essenziali. Il bello è che quella formuletta non si esaurisce nemmeno nei teatrini politici ai quali sempre più spesso si appioppano nomi roboanti al solo scopo di impressionare l'opinione pubblica, indipendentemente dai risultati. Dal decreto "Salva Italia" del governo di Mario Monti allo "Sblocca Italia" dell'esecutivo di Matteo Renzi si dipana un filo rosso che sbuca nel "Dignità" di impronta grillina per approdare al "Cura Italia" contiano. E dopo aver attraversato una imprecisata serie di leggi e decreti "Semplificazione" con il corollario del "Rilancio" promette anche un'"Italia Veloce". Ma sempre con una costante: quella di centinaia e centinaia di decreti attuativi senza i quali le leggi dal nome roboante non partono, e quando partono (di solito in ritardo), lo fanno in modo completamente diverso da com'era previsto.
Prendiamo i 13 decreti legge emanati per l'emergenza coronavirus fra migliaia di commi e rimandi a vecchie leggi e regi decreti: per diventare operativi avrebbero avuto bisogno di 165 decreti attuativi, dei quali ne sono però stati emanati, secondo un'analisi di Openpolis, una trentina appena. Il fatto è che i decreti attuativi non sono altro che il riflesso di quella formuletta "Salvo intese" sulla burocrazia. Quando la politica non riesce a mettersi d'accordo, ecco che spesso il problema viene ribaltato sugli uffici ministeriali. Nemmeno questi, però, riescono sempre a mettersi d'accordo, tecnicamente a trovare "il concerto". Meno che mai nei tempi previsti dei 30, 60 o 90 giorni fissati per la nascita dei decreti attuativi dalle norme di legge, e senza nessuna conseguenza visto che per chi non rispetta i termini non esiste alcuna sanzione. E se poi cambia la maggioranza e cambia anche il governo prima che quei provvedimenti vedano la luce, capita pure che restino per sempre al buio. Con il secondo tempo del "Salvo Intese" che finisce così, nel solito rassicurante oblio. ©RIPRODUZIONE RISERVATA