

L'ANALISI

Come si fa ad avere oggi nostalgia dell'Iri?

Sul tavolo dei competenti ministeri ci sono in questi giorni dossier di vitale importanza per il sistema economico del paese, sui quali mi pare che manchino idee.

C'è il dossier dello stato delle infrastrutture esistenti, ma il tema non può essere solo revocare le concessioni a un concessionario autostradale, perché poi bisognerebbe trovarne un altro o trasferire la gestione all'Anas col rischio di cadere dalla padella nella brace, visto lo stato in cui versano le reti gestite dall'Anas che, nel frattempo, nonostante le grandi professionalità tuttora esistenti all'interno, è dovuta confluire nelle Ferrovie dello stato per evitare il default.

Anche per i dossier Ilva e Alitalia si respira voglia di ritorno allo stato imprenditore, tant'è che sul punto si è richiamata addirittura l'esperienza dell'Iri: se serve, perché no?

Ciò che stupisce non è soltanto il surreale richiamo a un istituto nato nel 1933 (c'era Mussolini al governo e Keynes non aveva ancora pubblicato la sua *Teoria Generale*), ma è soprattutto la motivazione offerta a supporto. L'esperienza dell'Iri (in pratica le «partecipazioni

DI MARCELLO GUALTIERI

statali») rappresenterebbe un modello positivo perché, nel periodo del boom economico, le aziende guidate dallo stato avrebbero trainato lo sviluppo tecnologico e la modernizzazione dell'industria del paese. Questa argomentazione è totalmente infondata.

Le serie storiche dimostrano che durante il boom economico (dal dopoguerra al primo shock petrolifero) si è registrata una crescita della produttività e una riduzione del gap tecnologico tra l'Italia e i paesi concorrenti, ma ciò è avvenuto solo grazie all'introduzione

Non è stato motore dello sviluppo ma bensì del deficit

di nuove tecnologie da parte dei privati e non delle aziende statali. Negli anni '70, quando è venuta meno l'introduzione di innovazioni da parte dei privati, è iniziato il declino del paese proprio perché sono mancati gli investimenti pubblici in tecnologia: le risorse si sono sprecate per mantenere in vita aziende decotte, che facevano di tutto (dai panettoni al tonno in scatola) per bruciare i soldi dei contribuenti italiani.

Questo è quello che insegna la storia economica del paese e, difatti, Ilva e Alitalia provengono esattamente dalla gestione statale.

© Riproduzione riservata

IMPROVE YOUR ENGLISH

How does one get nostalgic for the IRI today?

On the table of the competent ministries these days there are dossiers of vital importance for the economic system of the country, on which I think there is a lack of ideas. There is the dossier of the state of the existing infrastructures, but the topic cannot be only to revoke the tender to a motorway concessionaire, because then it would be necessary to find another one or to transfer the management to Anas. The risk is to fall from the frying pan to the embers, as seen its conditions had to be merged with the Railways of the State to avoid the default, in spite of the great professionalism still existing inside. Even for the dossiers Ilva and Alitalia the idea is to go back to the State-entrepreneur, so much so that on the point has even called the experience of IRI: if necessary, why not?

It was not the engine of development but of the deficit

What is surprising is not only the surreal call to an institute born in 1933 (there was Mussolini in the Government and Keynes had not yet published his «General Theory»), but it is above all the motivation offered to support the idea. The IRI's experience (in practice, the «state shareholdings») would represent a positive model be-

cause, during the economic boom, state-owned companies would have driven the technological development and modernization of the country's industry. This reasoning is untrue.

The historical events show that during the economic boom (from the post-war period to the first oil crisis) there was a growth in productivity and a reduction in the technological gap between Italy and the competing countries, but this happened only thanks to the introduction of new technologies by private individuals and not by state-owned companies. In the '70s, when the introduction of innovations by private individuals failed, the decline of the country

started precisely because there was a lack of public investment in technology: resources were wasted to keep alive dead companies, which did everything (from panettone to canned tuna) to burn the money of Italian taxpayers.

This is what the economic history of the country teaches. Ilva and Alitalia come from public management indeed.

© Riproduzione riservata
Traduzione di Carlo Ghirri

IL PUNTO

Servizio di trasporto elettrico a guida autonoma a Merano

DI SERGIO LUCIANO

È passata semiosservata una piccola-grande notizia, molto significativa e quasi simbolica: l'attivazione in Italia (Italia si fa per dire, Merano è Alto Adige, cioè un altro pianeta rispetto allo standard della penisola) di un servizio di trasporto automobilistico pubblico effettuato con un veicolo elettrico a guida autonoma. Sperimentale, d'accordo: ma funzionante al 100%. Con l'assicurazione che lo copre con una polizza RcAuto meno cara dello standard, perché l'Intelligenza artificiale ai comandi non si distrae e non parla al telefonino. E con un tragitto di linea aperto al pubblico lungo il fiume Passirio.

Non è fantascienza: funziona. Poco distante, in Svizzera, a Sion, il servizio di un veicolo analogo è stato già stabilmente avviato, con grande successo di pubblico, dopo una lunga fase sperimentale superata senza incidenti. In Italia, ahinoi, ci vorrà un decreto ad hoc per risolvere (ammesso che ci riescano) i problemi di

privacy, di hackeraggio eccetera. E si sa che la burocrazia non ha intelligenza artificiale e anzi ha molta scemenza naturale. Ma tant'è.

Perché però la notizia ha comunque del clamoroso? Perché questa della guida

Quanto si dovrà aspettare nel resto dell'Italia?

autonoma è una di quelle innovazioni in controtendenza. Non ci sottrae tempo, ce ne regala tanto. Ci libera da incombenze inutili e ripetitive. Ci aiuta veramente a vivere! La maggior parte delle novità che ci arrivano dalla Silicon Valley e, in generale, dal sistema delle cosiddette invenzioni digitali, finge di migliorare la nostra vita ma in realtà ce la accorcia, appesantendola di vischiosità intellettuali e psicologiche.

La rete dei social network ci avviluppa il cervello in mille passatempo inutili ma difficili da accantonare. Dro-

ghe comportamentali escogitate per farci spendere e consumare. Molte delle asserite comodità grazie alle quali ci facciamo da soli i biglietti del treno o i bonifici in banca ci assorbono in realtà lo stesso tempo, se non di più, che perdevamo in fila nelle filiali, ma almeno socializzavamo. Il bombardamento di fake news e stupide fiction ci sottrae ore e ore e non ci arricchisce in nulla.

Emanciparci dall'obbligo di guidare noi l'auto mentre ci trasferiamo da un luogo all'altro è invece un vero regalo che la tecnologia ci fa. Anziché concentrarci sulla guida potremo conversare, leggere, scrivere, dormire. Scegliere in piena autonomia come vivere quel tempo liberato. Sollevati da un'incombenza impegnativa obbligatoria e noiosa, a parte qualche patito del volante che peraltro, spesso, diventa un pericolo pubblico. Ce ne vorrà, intendiamoci, prima che tutti si possa evitare la noia del volante: ma stiamo parlando di anni, non di decenni.

© Riproduzione riservata

LA NOTA POLITICA

Salvini ri-rompe col Cav e la Meloni

DI MARCO BERTONCINI

Matteo Salvini si smarca dagli alleati: da Giorgia Meloni (cui i sondaggi assegnano livelli che talora superano il fatidico 10%) e da Silvio Berlusconi (che per l'ennesima volta rivendica il ruolo di garante europeo per la Lega). Il Capitano intende rimettere entrambi al loro posto. Lo strumento più immediato e utile è il Mes, su cui ha creato un monumento propagandistico senza precedenti. Pochi giorni addietro ne conosceva l'esistenza una sparuta minoranza di addetti ai lavori: Salvini ne ha fatto il centro della politica, trovando sostegno nella maggioranza (su tutti, Luigi Di Maio). Si è aperta così la gara con la Meloni a chi spara di più su banche tedesche, Giuseppe Conte, i trattati. È bastato sentire l'intervento della responsabile di FdI alla camera per capire dai toni e dai contenuti, nonostante la brevità del

discorso, quale fosse la durezza della concorrenza.

Salvini ha così fornito, volutamente, l'impressione di rimangiarsi la svolta, se non filo-europea, chiamandola di cessata ostilità, per arrivare allo scontro diretto col presidente del Consiglio, col quale ha un conto da regolare fin dal discorso pronunciato contro il Capitano (pur con pacca sulle spalle). La partita con FdI è aperta addirittura in vista delle elezioni capitoline della primavera '21, per le quali Salvini ha già svolto manifestazioni, rivendicando al Carroccio la candidatura per il Campidoglio.

Quanto al Cav, nulla di nuovo. A Salvini ha sempre dato fastidio la sua pretesa di fungere da mallevadore nei confronti del detestato Ppe. Proprio adesso che viene agitata una nuova bandiera antieuropea, a Salvini (per dirla nel suo stile) rompe i... la solfa del vecchio saggio che tiene a bada il giovane scalmanato.

© Riproduzione riservata