

## QUELLO CHE MANCA AL PAESE

di OSCAR GIANNINO

**T**L maltempo colpisce du-

ramente l'Italia. Mette sotto schiaffo le sue città, le sue strade, autostrade, ferrovie. Incide duramente nel suo fabbisogno energetico, con i tagli d'emergenza alle imprese energivore effetto dei minori approvvigionamenti dall'Est, tagli che appesantiscono un già severo momento di contrazione dell'economia. Fioriscono le polemiche. Ed è ovvio che le responsabilità personali e dei vertici di questa o quella pubblica amministrazione o società debbano essere nel tempo accertate e chiarite. Ma è inutile illudersi. Non è con inchieste amministrative e tribunali che ne verremo a capo. Non sta a me assolvere nessuno, ma la foga dedicata agli attacchi al Comune di Roma o alla Protezione civile, o a Moretti capozzienda delle Ferrovie, rischiano tutti di portarci rissosamente fuori dalla questione essenziale. Liti-ghiamo all'italiana, quando il problema è la mancata infrastrutturazione dell'Italia.

Da anni e anni è sempre più così. Il potenziamento delle reti infrastrutturali italiane avrebbe dovuto costituire una priorità assoluta della politica economica. Invece la spesa corrente pubblica è salita mentre quella per investimenti è scesa. Cervelottiche procedure amministrative e molteplici facoltà di impugnative hanno allontanato la finanza privata dall'impiego di capitale in opere dai tempi di realizzazione e dai ritorni sempre più incerti. Il gap è diventato sempre più grave.

Nel 1970 la nostra rete autostradale era di circa 3900 km e nel 2008 raggiungeva i 6.600, la Francia passava dai 1.553 km agli 11.042 km, la Spagna dai 387 km ai 13.515 km. Nel 1981 eravamo gli unici ad avere l'Alta velocità insieme alla Francia. Oggi, anche se siamo riusciti a realizzare una

rete Av accettabile e ancora incompleta, siamo dietro Germania, Francia e Spagna. Abbiamo fatto proliferare decine di aeroporti, tra acerrimi campanilismi e grande spreco di energie, a vantaggio di altri hub e compagnie europee. In campo energetico, abbiamo aggravato con scelte emotive la nostra già altissima dipendenza energetica, senza riuscire a imporre in Europa che l'Italia divenisse almeno l'hub meridionale continentale del gas dal Nordafrica, dalla Turchia e da molti rigassificatori che abbiamo in molti casi progettato senza riuscire a renderli operativi.

La Legge obiettivo del 2001 fu un primo tentativo di invertire la tendenza. Presto arenatosi, di fronte al proliferare di mille progetti invece di poche decine davvero prioritari, in carenza di risorse finanziarie. Con il Titolo V della costituzione e la sua competenza concorrente anche in materia infrastrutturale ed energetica, abbiamo aggiunto un'altra gabbia ai tanti ostacoli pubblici già esistenti. Poi si è passati al Programma delle infrastrutture strategiche, ma anch'esso è andato via via superfetando, fino a 390 opere per un costo stimato in oltre 367 miliardi. Un libro dei sogni. Le risorse disponibili saranno al più il 30%. Se ci fermiamo alle opere approvate dal Cipe, il loro costo complessivo ammonta a oltre 130 miliardi, di cui però solo 72 sinora stimati disponibili.

Con coperture tanto parziali, le opere o non partono oppure partono solo per tagliare i nastri di un cantiere, ma non si fanno. In alcuni casi irrisorie, con l'evidenza di rendere sostanzialmente impossibile pensare di completare i progetti in tempi ragionevoli, tenendo comunque conto che il piano originario della Legge obiettivo aveva un orizzonte decennale e che ora è diventato quasi ventennale. Di tutti questi fallimenti è figlia la contrazione della spesa infra-

strutturale che l'Associazione nazionale costruttori stima del 39,5%, negli anni Duemila. E deve derivarne una conclusione ovvia: la responsabilità è stata insieme della destra come della sinistra. E no, non è più con una nuova lista di opere ancora da completarsi che si risolve il problema dell'Italia le cui reti cadono a pezzi. Il governo Monti ha ereditato questa pessima situazione, e ha dichiarato di voler mettere la questione al centro della sua agenda. In particolare è Corrado Passera a dover fare la differenza. L'accentramento del ministero dello Sviluppo con quello delle Infrastrutture nasce proprio da questa priorità. Occorre un cambio energetico su alcuni colli di bottiglia, e i primi segni si iniziano a vedere nei decreti emanati dal governo. Servono i project bond per finanziare le opere, serve la retrocessione ai porti di parte del gettito Iva per finanziare le opere, serve una drastica semplificazione degli ostacoli pubblici perché decolli un vero partenariato pubblico-privato nella finanza di progetto. Deve essere la finanza privata, italiana ed estera, visto che quella pubblica è in ginocchio, a poter essere messa in condizione di coprogrammare e realizzare gli investimenti necessari. Bisogna farle ponti d'oro, non riservarle impugnative ai Tar. La fiscalità generata da nuove infrastrutture è tutta addizionale e va in buona parte riservata a finanziare le nuove opere. I rendimenti infrastrutturali, in termini di

prezzi e tariffe a fronte degli investimenti realizzati, non devono più cambiare ogni sei mesi e a ogni stormir di fronda governativa, come accade ai concessionari autostradali. Sull'energia, è una vera rete europea del gas l'interesse prioritario per accrescere il ruolo italiano in Europa, visto che continueremo altrimenti a pagare un deficit estero tra i 5 e i 7 punti di Pil l'anno per



questa sola voce, a seconda del prezzo del barile.

Capisco che le liti attirino più attenzione. E che Passera da solo non possa neanche lui fare i miracoli. Ma è tempo di tagliare con la spada di decisioni energiche troppi nodi accumulati nel tempo. Altrimenti, a ogni nevicata e mazzeggiata, a ogni pioggia extra-norma e a ogni picco di temperatura, la vecchiezza delle reti italiane sarà sempre più il declino dell'Italia.