

L'ARTICOLO

«Senza infrastrutture entrare in Europa rimarrà un sogno»

LORENZO NECCI

DOPO ANNI di rassegnata accettazione, o di sconsiderata esaltazione, del «non sistema italo», si comincia finalmente a far strada a vari livelli l'idea che l'Italia ha un problema serio di competitività con gli altri paesi europei; e che questo problema è largamente influenzato e connesso alla dotazione infrastrutturale dei vari sistemi nazionali che compongono l'Unione europea. La fideistica visione sovranazionale degli anni passati, spesso divenuta retorica dell'Europa, viene oggi riconsiderata con realismo, sulla base del confronto con altri paesi e di un'analisi più fredda dei costi e dei benefici della scelta europea. Maastricht, con il suo vincolante calendario e con i criteri rigidi di conformità, non lascia infatti più molto spazio né alle illusioni né ai rinvii. L'Italia è inserita da molti anni nello spazio economico europeo che, dopo la caduta del muro di Berlino, comprende ineluttabilmente anche l'Est ex comunista. L'Unione europea, anche se realizzata a due o più velocità, in due o più tempi, è dunque una realtà di cui l'Italia deve finalmente prendere atto ed agire in modo conseguente. Bisogna in primo luogo renderci conto che, da tempo, una parte importante dello spazio politico tradizionalmente considerato tipico della sovranità del paese è stato ceduto ad una nuova realtà sovranazionale, di cui abbiamo scelto volontariamente di far parte. La rivoluzione delle nuove tecnologie, in particolare quelle legate all'informazione, la tanto esaltata (ma non troppo compresa) mondializzazione dell'economia, la nuova logica economica della società neo-industriale, o dei servizi, sono fenomeni epocali che coinvolgono tutti gli aspetti della vita delle nazioni, delle organizzazioni e degli individui. In questo quadro è necessaria un'analisi approfondita dalla quale emerge il fatto che l'Italia soffre di un evidente ritardo nella condizione generale delle sue infrastrutture. Quelle immateriali in primo luogo: esse attengono all'architettura istituzionale del paese, al sistema di gestione dello Stato, alle autonomie, al sistema fiscale, giudiziario, democratico. La modernizzazione delle istituzioni è vitale per la stessa sopravvivenza del paese, ed è al centro del dibattito politico attuale. Non si può certo ignorare che nelle prossime settimane il paese è chiamato ad elezioni generali, è la terza consultazione in quattro anni, senza aver definito nuove regole elettorali e nuovi istituti della democrazia in grado di consentire un efficiente governo della cosa pubblica. C'è tuttavia la speranza che il dibattito in corso prima o poi giunga in porto. Quelle materiali, in secondo luogo: esse attengono alle reti fisiche, di mobilità, di telecomunicazioni, di educazione, di gestione del territorio, di ambiente. Su queste si fa tuttora molta retorica. Pur essendo generalizzata l'opinione che siamo in grave ritardo nella disponibilità di infrastrutture, e che un loro ammodernamento è essenziale, le risposte sono del tutto inadeguate, casuali, prive di logica, svirilizzate nel continuo riproporre interventi a pioggia. Continuano a mancare le scelte; mancano le priorità, manca la politica di sistema. L'investimento nelle infrastrutture e nelle reti è ancora molto alto in Italia ed è ben maggiore della media comunitaria, ma la sua efficacia è molto bassa. Sia per le modalità di allocazione delle risorse e per la dimensione degli interventi sia per la gestione dei sistemi, quasi sempre considerati un monopolio a livello nazionale, regionale e comunale. Quindi privo di concorrenza e di alternative, senza reale riscontro sul mercato.

Una recente, esemplare, analisi del mercato della logistica integrata e dei trasporti effettuata dalla Confetra (la Confederazione del trasporto) e dalla Federtrasporto offre uno spaccato impressionante della situazione del paese nel settore. Il costo complessivo per la mobilità di persone e merci si avvicina ai 300mila miliardi; cifra che rappresenta una quota rilevante del prodotto interno del paese. Nel settore operano oltre 150mila imprese, con una media di addetti di 2.1 per ognuna. La gran parte di esse hanno un fatturato che si colloca intorno a 250 milioni (sic!) per anno. Il 64 per cento del fatturato aziendale è nelle mani di operatori stranieri; quindi meno del 40 per cento è nelle mani di operatori nazionali.

CON IL MERCATO europeo, e con la mondializzazione dell'economia, sarebbe evidentemente assurdo gridare allo scandalo solo perché la bilancia commerciale del settore è pesantemente negativa. Però come non rilevare che in un settore quale quello dei servizi di trasporto l'Italia abbia una situazione di deficit commerciale pari a circa centomila occupati (più o meno)?

Siamo infatti ormai abituati ai deficit enormi nel settore energetico: noi abbiamo petrolio e non abbiamo voluto fare la scelta nucleare. La chimica è un'occasione ormai perduta, pur avendo investito tanto, e male, negli anni Sessanta e Settanta. Le alte tecnologie (elettronica, biotecnologia, materiali avanzati, spazio, telecomunicazioni) ci vedono in condizioni di grande svantaggio; irrecuperabile nella gran parte dei casi. La situazione purtroppo non è diversa in molti altri servizi, da quelli a più alto valore aggiunto a quelli più tradizionali. Il deficit complessivo nella bilancia commerciale dei servizi è pari a circa tre volte quello della logistica. Si tratta di una cifra iperbolica che supera l'insieme del deficit commerciale nell'energia, nella chimica e nelle tecnologie avanzate. È ben più che un segno; si tratta di una situazione grave, inaccettabile nel lungo tempo. Nell'era post-industriale e dei servizi tale situazione è la vera misura della competitività del paese e vede l'Italia in forte ritardo. Il settore dei servizi è fondamentale anche per la qualità della vita oltre che per la competitività sistemica dell'Italia. Nel lungo periodo questa situazione è dunque destinata ad avere gravi conseguenze per l'economia ed ancor più gravi conseguenze per i cittadini, costretti a pagare le inefficienze in termini di maggiori costi e minore qualità dei servizi. In conclusione: c'è un ritardo infrastrutturale serio che deve essere recuperato. La sua realizzazione richiede un eccezionale sforzo finanziario, imprenditoriale, sociale e di scelte nel territorio; le risorse pubbliche vanno associate a quelle private e la visione collettiva e sistemica deve imporsi sui localismi, i provincialismi ed i corporativismi passati. Una parte importante della cifra si può recuperare dando priorità e facendo scelte; uscendo dalla logica di dare a tutti un po'. Il resto va reperito sul mercato. Ma accanto a questo sforzo eccezionale va concepito e messo in atto un modo nuovo di gestire le infrastrutture, i sistemi e le reti. Un modo che sia in grado di privilegiare l'accesso di più soggetti; la gestione imprenditoriale; il mercato e la qualità percepita dai cittadini. Senza più nascondersi dietro monopoli e burocrazie; difese dell'esistente e della vecchia logica industriale. Non si può continuare ad avere la incredibile frammentazione rilevata nella logistica, come unica alternativa al monopolio. La dimensione dell'impresa deve essere europea e ciò si ottiene spedendo in soffitta i vecchi amesi della protezione e dell'assistenza; vivendo l'opportunità unica che ci è offerta dal grande mercato di riferimento europeo come condizione di sviluppo, di efficienza, di crescita. In questo modo si creerà una nuova imprenditorialità nella gestione dei servizi e si potrà recuperare l'intollerabile gap di oggi; evidenziato in modo oltraggioso dalla bilancia commerciale, vissuto ogni giorno dai cittadini e dalle imprese per l'alto costo e la bassa qualità dei servizi nel sistema Italia. L'investimento infrastrutturale crea di per sé alta occupazione e la diversa modalità di gestione dei servizi può recuperare una situazione grave di deficit e riportare in Italia centinaia di migliaia di posti di lavoro altrimenti perduti. Con un beneficio eccezionale per la competitività del sistema nazionale. Nello spazio politico-economico europeo l'Italia deve dunque, con priorità assoluta, riscrivere le due costituzioni che rappresentano l'ossatura del paese: quella politico-istituzionale e quella infrastrutturale-economica. Si tratta di una scelta non rinviabile che rappresenta la vera modernizzazione del paese nel nuovo scenario politico ed economico dell'Europa e del mondo. Si tratta di una scelta non rinviabile che rappresenta la vera modernizzazione del paese nel nuovo scenario politico ed economico dell'Europa e del mondo.

F
A
S
S
E
G
N
A

S
T
A
M
P
A

R
A
S
S
E
G
N
A

S
T
A
M
P
A

R
A
S
S
E
G
N
A

S
T
A
M
P
A

R
A
S
S
E
G
N
A

S
T
A
M
P
A

R
A
S
S
E
G
N
A

S
T
A
M
P
A