

Più infrastrutture ed energia nucleare ecco i ritardi che il Paese deve colmare

O.Giannino - Il Messaggero - 29-12-10

È necessario dare più efficienza al settore pubblico che troppo spesso non favorisce il dinamismo dei privati

Crescita, crescita, crescita. Tutti concordano. Crescere solo dell'1% l'anno e per anni eterna il debito pubblico elevato, rinvia al 2015 il pieno recupero dei 35 trimestri di produzione industriale perduta e il ritorno del potere d'acquisto andato in fumo prima e dopo la crisi. Ma chi e come può fare cosa, per crescere di più? «A questa domanda, da noi le risposte divergono più che altrove», risponde il professor Francesco Forte. «Delle due grandi scuole che hanno fatto la storia del '900 a differenza di altri non abbiamo importato il meglio, ma il peggio. Del keynesismo, abbiamo applicato una distorta prassi del deficit pubblico permanente con alte tasse, invece di un deficit limitato a quando le cose vanno male ma poi pienamente da recuperare quando le cose vanno bene, con pareggio di bilancio, basse tasse e bassa spesa. Del liberismo offertista, che rimise in piedi la Gran Bretagna della Thatcher e gli Stati Uniti con Reagan. non abbiamo mai fatto tesoro. Ne diffidiamo in nome della presunta maggior coesione sociale di uno Stato pesante. I risultati sono tre. Cresciamo poco. Le classi dirigenti esitano, di fronte alle discontinuità necessarie. E tutti chiedono allo Stato, invocando risorse che però non ci sono».

Le risorse pubbliche scarse per gli anni a venire sono la cornice da tenere bene a mente. Dopodiché, bisogna distinguere le esternalità negative che frenano la crescita e che per essere ridotte e rimosse necessitano di interventi di medio e lungo periodo, dalla scossa che invece al mercato della produzione, dell'export e dei consumi può essere impressa a breve termine. Oggi, limitiamoci al primo punto. Che, per essere risolto, non si accontenta di un governo con le idee chiare e con una maggioranza stabile per una legislatura almeno, come vedremo domani per la crescita a breve domani.

I sovraccosti strutturali di lungo periodo si chiamano essenzialmente energia, trasporti, logistica, infrastruttura digitale. Ad essi si affiancano sovraccosti immateriali altrettanto tipici del sistema-Italia: inefficienza della giustizia civile che leva valore ai contratti e alle obbligazioni tra privati, pervasività della pubblica amministrazione, regolazione inefficiente e vincolistica dei mercati, a cominciare da quella del lavoro ma nell'ordine anche delle professioni e, più in generale, della concorrenza a cui restano estranei interi settori della vita italiana, con alti costi di produzione e bassa efficienza al cliente finale.

"Per risolvere questi problemi serve coerenza pluriennale, una convergenza di fondo dell'intera politica e della maggioranza della società italiana", dice Ugo Arrigo, che insegna teoria delle scelte collettive alla Bicocca di Milano. "Le riforme a costo zero sono quasi sempre un'illusione. Dall'inefficienza energetica alle 4mila municipalizzate pubbliche che perdono miliardi, dagli ordini professionali che restano corporativi alle liberalizzazioni, in ogni campo scegliere l'apertura sottrae pezzi di formaggio ai molti topi che della bassa crescita fanno rendita di posizione. E' questa l'amara verità". A parole sono tutti d'accordo. Ma a ogni elezione ciascuno smonta quanto appena varato dal predecessore, per incassare i voti degli scontenti.

Andrea Gilardoni di Agici Finanza per l'Impresa, società di consulenza specializzata nel campo delle utilities, ha messo in piedi ormai da più di cinque anni l'Osservatorio sui costi del non fare, che mobilita il meglio delle competenze tecniche italiane su materie come energia, trasporti, infrastrutture e servizi idrici, e puntualmente aggiornala minor crescita dovuta al ritardo che continuiamo ad accumulare su ciascuno di questi capisaldi "fisici" della crescita. L'ultimo aggiornamento è di 4 settimane fa. La mancata o ritardata realizzazione delle opere costerà all'Italia, stima l'osservatorio, 331 miliardi di euro di qui al 2024. Sono più di 20 punti di Pil di minor crescita in 15 anni. In altre parole: la crescita passerebbe da 2% a oltre il 2% l'anno, se non fossimo prigionieri di due fattori. Il primo è la paralisi politico-amministrativa. Il secondo, continua Gilardoni, è l'errore intorno a chi paga. Tutti continuano a incolpare il freno a mano tirato da Tremonti, quando le opere dovrebbero essere realizzate soprattutto da privati in project financing. Ai privati però bisogna offrire certezza su tempi realizzativi, costi realizzativi in linea coi progetti, e remuneratività certa della gestione e ammortamento delle opere stesse. Cioè tutto ciò che differenzia negativamente l'Italia dal mondo avanzato e in via di sviluppo. E che finora nessuna riforma del codice degli appalti è riuscita a realizzare.

Il solo mix energetico italiano basato su gas e combustibili fossili ci fa chiudere il 2010 con un deficit di settore nella bilancia commerciale di 51 miliardi di euro, prossimo ai 56 del 2008 quando il barile schizzò però a 140 dollari, rispetto agli 85 attuali. Il solo no al nucleare dal referendum del 1987 a oggi ci è costato quasi tre punti di Pil, tra mancato sviluppo del know how, ricerca ed export. ricaduta sulle bollette degli oneri di conversione.

"Nell'energia un modesto sblocco c'è, tra rigassificatori e scelta nucleare, sempre che venga implementata". aggiunge Gilardoni. "11 più dei 331 miliardi di costo del non fare viene da autostrade e ferrovie, termovalorizzatori e compostatori di rifiuti, acquedotti e impianti di depurazione". Il calo delle costruzioni, il mancato avvio delle piccole opere e delle autostrade come delle tangenziali a pedaggio è netto da tre anni e a doppia cifra, malgrado le promesse. Se continuiamo di questo passo, questo solo segmento peserà per 121 miliardi di euro di maggiori costi e minor crescita nel quindicennio. Il ritardo del comparto idrico pesa per altri 26 miliardi, e il referendum demagogico in nome dell'acqua pubblica potrebbe significare una nuova mazzata, ulteriormente allontanando le risorse dei privati necessarie per il miglioramento di efficienza delle reti. che sono a perdita record in tutta Europa. Sulla parte apicale del sistema portuale italiano, i porti liguri e quelli alto-adriatici che dovrebbero rappresentare i due assi per intercettare flusso intermodale verso il Cento Europa facendo risparmiare dai 5 ai 6 giorni di navigazione rispetto ai porti nordeuropei, non si è trovato il modo di rendere bancabile una parte anche limitatissima delle risorse fiscali da essi generate, per finanziare le opere necessarie e invogliare i giganti mondiali della logistica a riorientarsi verso l'Italia. Continua a essere più conveniente per le imprese padane approvvigionarsi da Rotterdam, che da Genova.

C'è poi l'amplissimo capitolo delle esternalità negative immateriali. Quelle che dipendono direttamente dal potere pubblico e che ci spingono vergognosamente verso il basso di tutte le graduatorie internazionali del Doing Business, si tratti di quelle redatte dall'OCSE o da Freedom House e dal Wall Street Journal. Da quattro anni l'Istituto Bruno Leoni ha preso a elaborare un indice delle liberalizzazioni italiane, in cui si paragonano 15 diversi settori rispetto a quello rispettivo più liberalizzato in Europa.

Dal mercato elettrico alla tv, dai mercati finanziari al trasporto aereo, dal mercato del lavoro a quello del gas naturale, dal fisco agli ordini professionali, dalla PA al trasporto locale, dai servizi postali alle isole, dalle ferrovie alle autostrade, ai servizi idrici. L'Italia come somma dei 15 settori resta ferma da 4 anni a un livello di apertura pari a 49, fatto 100 il livello dei più liberalizzati. Di fatto, spiega Carlo Lottieri dell'IBL, le liberalizzazioni sono quasi ferme. "La politica continua a vederle come una questione redistributiva, di trasferimento di potere dai produttori incumbent ai consumatori, con tutta la sensibilità alle ragioni organizzate di chi ha rendite di posizione". Infatti, i benzinai sono aumentati di oltre 2 mila unità oltre i 22 mila in Italia mentre in tutta la Germania sono 15 mila per 80 milioni di cittadini. Sui taxi, la rincorsa a soddisfare i tassisti è sempre aperta. Come gli avvocati, con la controriforma esaminata in Parlamento. "La politica continua a non capire che le liberalizzazioni non sono solo redistribuzione ma crescita aggiuntiva, attribuzione di potere d'acquisto maggiore al consumatore attraverso i più bassi prezzi, ma anche ai nuovi concorrenti che si determinano sul mercato".

Pensate alla sola questione della banda larga. La velocità di trasmissione offerta agli italiani resta molto bassa, un terzo del Paese è ancora tagliato fuori anche dal meno rapido ADSL su rame, il capitale ICT delle imprese italiane è cresciuto nel decennio precrisi solo del 10% annuo, rispetto al 16% britannico. Se nei prossimi 5 anni dovessimo recuperare il gap col Regno Unito, ne deriverebbero 4 punti di Pil di crescita aggiuntiva, lo 0,8% all'anno. Ma politica e regolatori non riescono a sbloccare una rete avanzata in fibra a cui possano concorrere tutti i player privati del settore, a costo partecipato e ciascuno remunerando coi clienti aggiuntivi il proprio investimento. Perché l'ex monopolista blocca tutti. E' una buona fotografia di come in Italia si antepongano le rendite attuali di alcuni che si pagano con minor crescita per tutti, alle maggiori possibilità per tutti che mettono però a rischio rendite consolidate.