

Le casse dello Stato sono vuote. I privati sono scoraggiati e non aprono il portafogli. La burocrazia mette troppi bastoni fra le ruote. Mentre perfino le amministrazioni pubbliche si pestano i piedi. L'elenco potrebbe andare avanti all'infinito, probabilmente senza che si riesca a scovare il male oscuro che da anni, ormai, ha fatto scivolare l'Italia in fondo alle classifiche internazionali delle infrastrutture.

Gelidi, restano i numeri che raccontano di un Paese fermo, a dispetto di tutte le promesse dei politici. L'Italia che ora pretende sconti sulle emissioni nocive, sconfessando nei fatti il protocollo di Kyoto, è lo stesso Paese che consuma per produrre energia elettrica tanto petrolio quanto l'India intera in 551 giorni, e che trasporta il 90% delle merci su gomma. E dove, ricorda uno studio sfornato giusto una settimana fa da Intesa San Paolo, ci sono 53 mila automobili per ogni chilometro di autostrada. Il 43,2% in più rispetto alla media europea, che è di 37 mila, e quasi il triplo rispetto alla Spagna (18 mila). Evidente che le automobili sono troppe.

Ma altrettanto evidente è che le nostre infrastrutture stradali non ce la fanno più. Tutti (o quasi) gli italiani (il 94%) vogliono andare in macchina.

Non c'è perciò da stupirsi che le nostre infrastrutture ferroviarie siano più arretrate di quelle di Spagna e Francia, dove i passeggeri che viaggiano con l'alta velocità sono rispettivamente il 38,3% e il 57,2% di tutti quelli che utilizzano il treno per gli spostamenti abituali, contro il 19% dell'Italia. Ma un tempo, almeno, il Paese europeo che aveva scelto, discutibilmente, di puntare sull'asfalto anziché sulle rotaie, aveva l'asfalto migliore d'Europa. Poi si è fermato ed è stato sorpassato anche da chi, come la Spagna, trent'anni fa era a livelli da sottosviluppo.

Nel periodo che va dal 1995 al 2005 la rete autostradale italiana si è allungata del 2%, contro una crescita media europea, spiega il rapporto, del 28%. Fa addirittura impallidire il confronto con la Spagna, dove l'aumento è stato del 60%. Dal 2000 al 2005 nel Paese iberico sono entrati in esercizio 2.300 chilometri di nuove autostrade. In tutta Italia, appena 64: neanche 13 l'anno. Che dire poi dei costi? Se per un chilometro di autostrada spagnola si spendono in media 14,6 milioni di euro, da noi ce ne vogliono 32.

Ancora più sconvolgente è la differenza che c'è nell'alta velocità ferroviaria. Nel suo ultimo rapporto annuale, l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici presieduta da Luigi Giampaolino ha calcolato in 32 milioni di euro al chilometro anche il costo dei 564 chilometri di linee italiane. Cifra tre volte superiore a quella necessaria per i 1.030 chilometri di alta velocità spagnola (9 milioni a chilometro) e per i 1.548 chilometri di rotaie per i supertreni francesi (10 milioni).

Differenze che non si possono giustificare soltanto con le differenti caratteristiche orografiche dei Paesi, se è vero, come scrivono i magistrati della Corte dei conti in una relazione sullo stato del famoso Corridoio V Lione-Kiev, che i costi di alcune tratte (di pianura!) hanno raggiunto livelli astronomici. Per la Torino-Novara si è arrivati a 55 milioni di euro al chilometro. Per la Novara-Milano, addirittura a 73 milioni. Il problema, sottolinea la Corte dei conti, è il peccato originale dell'alta velocità (che poi non è nemmeno così alta, visto che quella di esercizio è 250 km/h): l'affidamento al general contractor senza «procedura concorsuale».

Difficile dire se la lievitazione dei costi sia causa o conseguenza della lentezza con cui procedono le grandi opere in Italia. Certamente fa impressione scoprire, come ha fatto l'Authority di Giampaolino, che per le linee veloci Roma-Napoli e Firenze-Bologna, si sono materializzati dal momento dell'aggiudicazione aumenti di prezzo del 113% e del 298%. Come non può non apparire sorprendente il conto che sarà presentato agli italiani, a meno di sorprese, per il Mose di Venezia. Tenetevi forte: 8 miliardi 118 milioni 16 mila euro. Il 60% in più di quello che dovrebbe costare il Ponte sullo Stretto di Messina.

Se poi al costo, salatissimo, delle opere, si aggiunge il fatto che i soldi non ci sono neanche, il quadro è completo. Il rapporto di Intesa San Paolo spiega che dal 2002, anno in cui è diventata operativa la legge obiettivo, alla fine del 2007, le opere «completate o quanto meno giunte alla fase di cantiere sono poco più di 50, per un valore complessivo di 20 miliardi di euro». Per inciso, il 21% di questi soldi sono stati spesi soltanto per il Mose. Sapete invece fra il 2002 e il 2006 quanti soldi ha messo sul piatto la Spagna? Circa 120 miliardi, sei volte di più. Spiega il documento che nel periodo 2001-2007 «la grandezza idealmente destinata» dall'Italia «al finanziamento degli investimenti pubblici» è stata di 38 miliardi, pari al 2,5% del Pil. Un terzo della media europea (7,8%) e un tredicesimo della Spagna (33%). E le cose non sono destinate a migliorare. Paolo Buzzetti, il presidente dell'Ance, l'associazione dei costruttori, ha denunciato che nel 2009 si verificherà una riduzione «del 14,2% in termini reali rispetto all'anno precedente delle risorse destinate a nuove infrastrutture». Per l'Anas il taglio sarebbe del 23%. Per le Ferrovie, del 33%.

Spesso, tuttavia, più che i soldi il vero problema è l'assenza totale di strategia.

Prendiamo la vicenda, assolutamente surreale, dei porti. Dice il rapporto di Intesa San Paolo: «Pur essendo l'Italia il secondo Paese europeo per traffico merci, il suo principale porto in tal senso, quello di Taranto, si colloca all'undicesimo posto, con un traffico annuo pari a un decimo di quello del porto di Rotterdam». E va ancora peggio con il movimento dei container: se nel periodo fra il 2002 e il 2005 quello nei porti italiani è aumentato dell'8%, «si osserva una crescita del 41% dei porti inglesi e del 60% di quelli spagnoli, che pure gestivano nel 2002 un traffico simile a quello degli scali italiani».

Il fatto è che il divario fra l'Italia e gli altri Paesi europei non riguarda solo strade, ferrovie e porti. Ma anche le infrastrutture ambientali: l'Italia smaltisce in discarica una quantità di rifiuti superiore del 23% alla media europea, e ne recupera o incenerisce il 42% di meno. Per non parlare dello stato fisico delle infrastrutture sociali: ospedali, scuole, università. Perfino gli asili nido. Gli obiettivi di Lisbona concordati dall'Unione europea prevedono che ogni Paese abbia posti per almeno il 33% dei bambini di età inferiore ai tre anni? In Italia ne abbiamo al massimo per l'8%. E si va dal 21% dell'Emilia-Romagna all'1% della Campania.