

## LE INFRASTRUTTURE ITALIANE

Tornare a investire, sfida-chiave per il paese - A. Monorchio, L. Tivelli - Il Messaggero - 11-11-08

di ANDREA MONORCHIO  
e LUIGI TIVELLI

**P**ESA sul Paese, oggi più che mai, una vera e propria "emergenza infrastrutture". Non amiamo le autocitazioni, ma onestamente vale la pena ricordare che su queste colonne, una settimana prima della decisione dell'Uc di introdurre elementi di flessibilità ulteriori del patto di stabilità (annacquando almeno per la fase tumultuosa in corso il tetto del 3 per cento ai disavanzi pubblici) avevamo formulato una proposta analoga. La nostra proposta era precisamente quella di escludere gli investimenti per le infrastrutture dai vincoli del Patto di stabilità, perché esso non risultasse un busto di gesso suscettibile di portare l'acciaccata Italia verso la recessione o la depressione.

La leva delle infrastrutture è infatti la più appropriata per favorire un recupero della domanda interna idoneo a prevenire la malattia della recessione, come è ben chiaro al governo sulla base delle dichiarazioni rese ieri dal ministro Tremonti. L'Italia è oggi in pratica il Paese meno infrastrutturato d'Europa, anche perché, pesano da sempre sul processo di decisione e di attuazione delle infrastrutture enormi "costi di transazione", che diventano non meno gravi "costi di decisione". Questo significa ad esempio che, se in Spagna il tempo medio per l'effettivo avvio di una infrastruttura è di tre anni, in Italia è non meno di 7-8 anni. Basti pensare ai casi dei termovalorizzatori, al caso della Salerno-Reggio Calabria, al caso della Tav, ecc.

Siamo l'unico Paese al mondo in

cui bastano un comunello di 3 mila abitanti, o una troppo occhiuta Sovrintendenza archeologica, o una qualsiasi azione per danno ambientale, per bloccare la Tav o una linea di metropolitana. Le Conferenze di servizi, in cui siedono allo stesso tavolo decine di soggetti per così dire istituzionali, sono, di fatto, le strutture più idonee per azioni frenanti o di vero e proprio blocco, mentre dovrebbero essere preposte all'effettivo avvio delle infrastrutture.

La stessa "legge obiettivo", varata a suo tempo dal secondo Governo Berlusconi, ha favorito qualche passo in avanti, ma non si è rivelata di per sé idonea allo scopo. Tutto ciò demotiva e allontana spesso i soggetti privati dal coinvolgimento in nuove opere infrastrutturali, e soprattutto, ma non solo, per questo, siamo fra i Paesi avanzati quello in cui meno si fa ricorso al project financing, che pur potrebbe abbattere i costi di spesa pubblica e contribuire ad un miglioramento delle infrastrutture.

D'altronde, in un quadro in cui lo Stato non è in grado di dare sufficienti garanzie circa tempi, costi, e modalità di effettuazione degli interventi, ovviamente i privati, prima sospettano e poi se ne fuggono.

Pensiamo tra gli altri al caso delle nuove linee di metropolitana, in cui spesso non si sa, anello dopo anello, dove effettivamente si possa scavare, e nemmeno dove si possano collocare i residui degli scavi...

Quella delle infrastrutture, pertanto (quali che siano le nuove linee d'azione in Europa),

è una vera e propria emergenza nazionale, e sottolineiamo la parola "nazionale". L'unica via d'uscita sarebbe dunque quella di fissare per legge che l'interesse nazionale prevale sui tanti vincolismi e localismi e ad essi è sovraordinato, come avviene in altri Paesi europei. Il Governo e il Parlamento devono prendere al più presto coscienza di

questo, e sancire che il potere dei soggetti statuali, sovraordinati all'effettuazione delle singole opere, prevale sulla congerie di poteri e interessi localistici, di malintesi ambientalismo di comodo, di quelli che sono spesso artificiosi ostacoli di tipo archeologico. Basti un esempio fra tutti. Finalmente è venuta meno una delle tante sindromi di certo ambientalismo all'italiana, e nei prossimi anni si porrà mano al varo di centrali nucleari. Vogliamo che la voce urlata degli amministratori del comunello x, o degli ambientalisti dell'associazione y, costringano gli italiani a continuare a pagare la bolletta energetica più cara d'Europa?

Non a caso, qualche ambientalista intelligente, come Chicco Testa, reduce dall'esperienza della metropolitana di Roma, ha scritto un libro per emendarsi da certi ambientalismo di comodo del passato, che anche lui aveva contribuito ad alimentare.