

Sprint infrastrutturale cruciale per lo sviluppo

di Cesare Trevisani

La crisi economica sta ulteriormente evidenziando le debolezze strutturali del nostro Paese. Tra le più importanti vi è il gap infrastrutturale e logistico, che incide pesantemente sulla mobilità di persone e merci e sulla competitività di sistema. Il commercio mondiale è in ripresa, ma la riduzione dei flussi commerciali in transito nel nostro paese risulta molto più forte di quanto sarebbe da attendersi dal pur vistoso calo della domanda interna e internazionale. Stiamo quindi assistendo ad un'evidente perdita di competitività del nostro sistema logistico. La nostra tanto decantata "centralità logistica" verte su tre fondamentali opzioni di sviluppo: (1) transshipment, (2) instradamento terrestre e (3) lavorazione delle merci in transito (da collegare alle prime due). La terza opzione, la più vantaggiosa, non riusciamo a sfruttarla per carenza di retroportualità o interportualità collegata agli scali; la seconda soffre soprattutto di scarsi collegamenti ferroviari, in termini sia infrastrutturali sia di servizio; la prima sta subendo la concorrenza dei nuovi porti della Sponda Sud (Egitto, Algeria, Marocco) e Orientale (Israele, Turchia e paesi che si affacciano sul Mar Nero, come Romania e Bulgaria). C'è poi la questione cruciale dell'eccesso normativo che ostacola la realizzazione delle infrastrutture e rende difficile la partecipazione finanziaria dei privati. Questo Governo ha adottato importanti misure di semplificazione (commissari straordinari, revisione della conferenza dei servizi, ecc.) in grado di allentare i blocchi decisionali, ma non di prevenire i conflitti, sempre possibili, tra i diversi livelli di governo del territorio. Per questo è necessario che l'interesse nazionale ritrovi la propria centralità nelle sedi decisionali e di confronto sulle infrastrutture e che l'acquisizione del consenso abbia una sua "disciplina", per farne un'occasione di crescita e di ammodernamento del territorio e non una sede di puro confronto di interessi e di "commercio" delle compensazioni. Resta, infine, il nodo più spinoso per l'attuazione di una nuova politica infrastrutturale: il reperimento delle risorse. Il Governo ha fatto molto per definire un quadro a medio termine di finanza pubblica, ma il ricorso alla finanza privata non può limitarsi al contributo, pur significativo, di vecchi e nuovi concessionari autostradali. In quest'ambito, in aggiunta alle positive modifiche normative già attuate, si deve fare ancora molto sul piano degli strumenti di partenariato pubblico privato e di project financing. Recentemente, la Presidente Marcegaglia ha rilanciato i project bond, strumento da valorizzare soprattutto in questa fase di forte stress delle finanze pubbliche. Il ricorso a "obbligazioni di progetto", come di altri strumenti di private equity, necessita però non solo di investitori istituzionali di lungo termine, ma soprattutto di compagni imprenditoriali (le società di progetto) che da noi stentano a decollare, per assenza di incentivi e per la difficile integrazione tra ingegneria e finanza. In ogni caso, dobbiamo offrire all'impiego della finanza privata un quadro normativo più stabile e maggiore certezza dei tempi realizzativi, per garantire previsioni affidabili di cash flow. Un vero rilancio delle infrastrutture è un percorso difficile, che implica un deciso orientamento riformatore da declinare coerentemente su tutti gli aspetti coinvolti. Non a caso Confindustria ha usato il termine "riforma infrastrutturale" per dare alla propria iniziativa di analisi e proposta un senso compiuto e complessivo, consapevole che da essa dipende il futuro del nostro sistema-paese. Le scorciatoie offerte da misure o strumenti emergenziali non possono diventare il modello di riferimento, ma un mezzo inserito in una logica operativa nella quale deve però rappresentare l'eccezione, una

extrema ratio da utilizzare nei pochi casi di fallimento di un sistema fatto di regole chiare e di strumenti efficaci, che ha nel mercato il luogo privilegiato di confronto, dove la selezione si realizza sulla base della qualità, della qualificazione e selezione delle imprese e dove la pubblica amministrazione qualificata e competente sa chiedere e sa scegliere meglio, pur con risorse limitate.