

Infrastrutture: imbarazzante il ritardo italiano

26 Settembre 2011

[Il Sole 24 Ore - 25/09/2011 - di Giorgio Santilli]

Investimenti bloccati

In 40 anni s'è perso un primato europeo

Nel 1970 eravamo secondi alla sola Germania per dotazione autostradale, con 3.913 chilometri, oggi siamo a 6.558 e siamo stati scavalcati anche da Spagna (13.014 km) e da Francia (10.958 km) mentre la Germania resta lontana (12.584 km). Nell'Alta velocità la proiezione al 2012 ci vede, con 876 chilometri, lontani dai tre big europei, con la Francia a 2.125 km, la Spagna a 3.230 e la Germania a 1.362. Nessuno dei nostri aeroporti è collegato a una buona rete ferroviaria o addirittura all'Alta velocità come capita a Francoforte, Lione, Parigi Charles de Gaulle e Stoccolma-Arlanda. Sulle metropolitane neanche tentare il confronto: Londra 408 km, Madrid 227, Parigi 212, Berlino 144, Roma 37.

Le elaborazioni Ance su dati Eurostat o Ue scattano una foto che non lascia dubbi sulla competitività italiana in tema infrastrutturale. Persa negli ultimi 40 anni la partita delle opere pubbliche, che la vede soccombere agli ultimi posti in Europa per dotazione fisica, l'Italia prova a entrare ora nella partita, tutt'altro che facile, del project financing per recuperare il forte gap infrastrutturale cumulato dagli anni '70 a oggi.

Sia chiaro, anche in questa partita dei finanziamenti privati partiamo nettamente in ritardo, come ha denunciato Mario Draghi nel seminario sulle infrastrutture organizzato lo scorso aprile da Bankitalia. In Europa, la Gran Bretagna realizza già il 52% delle opere in partenariato pubblico-privato (ppp), la Spagna il 12%, Francia e Germania fra il 4 e il 5%, mentre l'Italia non va oltre il 2%.

Il Governo comunque ci prova e inserisce nel decreto legge sulla crescita in preparazione un cospicuo capitolo per incentivare anche fiscalmente i capitali privati a entrare nelle infrastrutture. Resta il fatto che anche quella del project financing è una partita ardua senza una partecipazione del Tesoro: vuoi perchè le opere ""calde"" sono tutte sulla modalità stradale e quelle ferroviarie sono tutte ""fredde"" (quindi non remunerative per un privato) vuoi perchè sostituire il contributo pubblico diretto con gli incentivi fiscali quasi certamente non basta.

Resta la riduzione prevista della spesa pubblica in investimenti per i prossimi anni: pari al 2,3% del Pil in media tra il 2000 e il 2009, è scesa al 2,1 nel 2010 e un calo ulteriore, all'1,6, è atteso per il 2012. E resta il problema italiano numero 1: il «divario nelle misure fisiche di dotazione infrastrutturale tra l'Italia e i principali Paesi europei sebbene negli ultimi tre decenni la spesa pubblica per investimenti

italiana sia stata superiore a quella media di Francia, Germania e Regno Unito», come denuncia ancora Bankitalia. Molta spesa, poche opere, soprattutto al Sud.