

L'ANALISI

Sostegni a imprese e mercati più che rinazionalizzazioni

Ennio Cascetta

L'emergenza sanitaria del Covid-19 avrà impatti molto forti sull'economia mondiale e, ovviamente, su quella italiana. La logistica e i trasporti dovranno essere pronti a sostenere la ripresa economica e sociale del nostro Paese. Alcune riflessioni e qualche proposta per le fasi 2 e 3 del dopo Covid, per fare, come diceva Benjamin Franklin, della crisi un'opportunità in maschera.

La prima riguarda la trasformazione dell'economia italiana e i nuovi fabbisogni logistici del Paese. Nessuno può prevedere gli impatti quantitativi e qualitativi che la crisi avrà sulla economia italiana. Negli ultimi dieci anni, nonostante la sostanziale stagnazione del Pil, abbiamo assistito a una enorme crescita dell'export (+44,7%), dell'import (+27,8%), della produzione industriale(+18%) oltre che del turismo internazionale (+53,7%) e dell'e-commerce (+300%). Queste trasformazioni strutturali hanno causato il decoupling del trasporto sia per le merci che per i passeggeri, ossia una crescita sostenuta dei traffici con tutte le modalità del trasporto a fronte della sostanziale staticità del Pil.

Oggi è impossibile prevedere andamenti di import, export, turismo non solo per l'anno prossimo ma per il prossimo decennio, né l'andamento dei traffici e dei fabbisogni logistici conseguenti. Gli andamenti passati non aiutano a prevedere il futuro: parafrasando il titolo del famoso film di Sorrentino "La Grande Incertezza". Per affrontarla a occhi aperti è necessario un cambiamento di metodo: monitoraggio assiduo dei principali indicatori economici e delle componenti del traffico e aggiornamento continuo delle politiche dei trasporti. Insomma

bisogna passare dai Piani ai Processi di pianificazione.

La seconda riflessione riguarda gli investimenti in infrastrutture: quali e come farli. L'Italia ha un acclarato ritardo infrastrutturale. Negli ultimi cinque anni nonostante i cicli politici, al **ministero delle Infrastrutture** e dei Trasporti si è finalmente consolidata una visione del sistema infrastrutturale italiano, delle priorità e dei relativi fabbisogni finanziari: il completamento dei corridoi merci ferroviari dai valichi alpini ai porti del mezzogiorno, il completamento dell'Alta Velocità di Rete, i potenziamenti di alcuni assi autostradali e della grande viabilità, gli interventi sulle reti delle metropolitane e del trasporto rapido delle città, porti, aeroporti, grandi interventi di manutenzione straordinaria soprattutto sulla viabilità regionale e provinciale che ha accumulato ritardi enormi negli ultimi 20 anni come purtroppo confermato dal continuo crollo dei nostri viadotti. La programmazione nazionale prevede investimenti per quasi 200 miliardi, in gran parte disponibili come competenza del bilancio dello Stato (ad oggi oltre 130 miliardi nel prossimo decennio). La disponibilità teorica di risorse però non ha avuto riscontro nella spesa effettiva e nelle realizzazioni infrastrutturali per diverse ragioni. È il momento per dare una spinta decisa ad un Programma nazionale di investimenti di lungo periodo che avrebbe anche una evidente funzione anticiclica e ad alta intensità di occupazione. Investimenti di 100 miliardi in dieci anni garantirebbero solo come effetto cantiere diretto, indiretto e indotto circa 300mila nuovi posti di lavoro all'anno e un + 2.6 % annuo del Pil. Ma attenzione, evitiamo gli errori del passato, accelerazione di opere senza una visione di sistema,

senza obiettivi chiari su quel che vogliamo lasciare alle prossime generazioni, perché saranno loro a pagarlo.

Le proposte per la Fase 2 e la Fase 3 sono tante, come i problemi da risolvere. Dalla disponibilità di cassa "vera" di tutte le risorse finanziate (a iniziare dal pagamento immediato dei lavori già effettuati per dare fiato alle imprese), alla semplificazione dei processi approvativi dei progetti per le opere del Programma nazionale, estendendo i poteri commissariali alle stazioni appaltanti come fatto per la linea Napoli Bari, dallo sblocco dei contenziosi con le concessionarie autostradali che consentirebbe l'attivazione di miliardi di euro di lavori alla tutela dei responsabili dei procedimenti di aggiudicazione ed esecuzione dei lavori riducendone le responsabilità penali e contabili.

La terza considerazione riguarda la (ri)scoperta della logistica. La crisi Covid ha reso evidente a tutti il ruolo strategico della logistica per la sopravvivenza stessa della Nazione. Gli operatori della filiera logistica hanno consentito agli italiani di avere medicine, cibo, beni di prima necessità. E finalmente ce ne siamo accorti. Innanzitutto si devono semplificare e informatizzare le procedure burocratiche come previsto da anni, potenziare e rendere più "intelligenti" gli incentivi economici a sostegno del trasporto multimodale (ferrobonus, marebonus, finanziamenti autotrasporto) superando incomprensibili vincoli europei sugli aiuti di Stato. E a proposito di Europa è necessario garantire fluidità e affidabilità del trasporto sui corridoi stradali e ferroviari lungo tutto l'arco alpino, superando definitivamente i blocchi e le gabelle che ci sono imposte dagli Stati frontalieri.

Infine penso sia fondamentale

avviare una riflessione sulla resilienza del sistema nazionale dei trasporti. Il Covid ha causato una crisi di domanda di trasporto inimmaginabile che ha colpito tutte le filiere, dal trasporto aereo al trasporto urbano. Una crisi che mette in discussione anche il rapporto fra finalità pubbliche dei trasporti e natura privata o privatistica delle imprese che forniscono quei servizi, rapporto che pur con ritardi e contraddizioni, si è sviluppato negli ultimi decenni in Italia sotto la spinta dell'Unione europea.

L'interesse strategico del Paese è di garantire il funzionamento della rete che consente i collegamenti fra le diverse aree del Paese e con l'estero, anche in presenza o a seguito di crisi. Bisogna "pensare resiliente" anche a costo di un aumento dei costi. Qui le strade sono due: tornare alla pubblicizzazione delle imprese che gestiscono infrastrutture e servizi strategici di trasporto - strada che abbiamo percorso nel secondo dopoguerra con risultati abbastanza negativi e che ci farebbe perdere gli effetti positivi delle liberalizzazioni in

tanti mercati, vedi trasporto aereo e Alta Velocità - o tutelare le imprese che operano nel mercato o titolari di concessioni pubbliche da crisi imprevedibili, ad esempio creando un fondo "di resilienza" in percentuale del fondo investimenti, con la finalità di sostenere interventi dello Stato per garantire la funzionalità del sistema strategico in predefinite condizioni di crisi.

*Professore di Pianificazione dei trasporti all'Università Federico II di Napoli e già coordinatore della struttura tecnica di missione del **Mit***

© RIPRODUZIONE RISERVATA

