

Infrastrutture e fondi privati le parole dimenticate

Merita di essere ripreso e approfondito il contributo di Alberto Meomartini in materia di infrastrutture, apparso domenica sul Sole 24 Ore. Il segno che, in un paese dominato dal gossip e dal qualunquismo, intorno al tema dell'economia si riuniscono ancora persone di buon senso che prescindono dagli interessi della piccola politica e si preoccupano del futuro è, di per sé, una notizia.

UniCredit ha sviluppato una seria ipotesi di rinnovamento della disciplina delle infrastrutture largamente coincidente con quella desumibile dalle affermazioni di Meomartini. Per trasformare l'idea in fatti, UniCredit ha promosso un progetto per la realizzazione di un corridoio europeo fra Trieste, Monfalcone e Monaco di Baviera: prima e, al momento unica, iniziativa concreta in grado di fare concorrenza ai corridoi francesi, spagnoli e sloveni, e ai porti del Nord Europa.

Un intervento in larghissima misura finanziato con risorse private, e senza alcuna garanzia dello stato, in virtù di un'alleanza con il primo vettore mondiale (al momento in stand-by per il sorgere di un progetto analogo promosso dal governo, localizzato a pochi chilometri). Perché una politica infrastrutturale non si caratterizzi per un uso irrazionale e talune volte improduttivo delle risorse, ma sia significativamente ancorata ai traffici veri, occorre tuttavia che si realizzino alcune condizioni, che speriamo il nostro paese sia in grado di garantire.

La prima condizione è una reale ed effettiva apertura del mercato, oggi, soprattutto nel caso dei porti, sostanzialmente chiuso. Evidenti barriere di accesso hanno precluso ai porti più importanti di essere competitivi. Sembra quasi che non si vo-

glia svilupparli, per tutelare locali rendite di posizione e inefficienze.

Inoltre è indispensabile che si rispettino le regole europee in materia di aiuti di stato. Se un'impresa privata investe capitali propri non può vedere sorgere una infrastruttura concorrente a pochi chilometri realizzata con capitali pubblici. In questo senso le scelte di politica dei trasporti dell'Unione europea meritano di essere condive e attuate.

La seconda condizione è la certezza e la tutela del legittimo affidamento. Se lo stato modifica unilateralmente i contratti in essere, dà luogo a un grave pregiudizio all'impresa che ha pianificato la realizzazione della specifica opera alterando il sinallagma contrattuale, innalzando così una barriera di accesso che scoraggia drammaticamente qualunque investitore a intervenire sul mercato italiano dei servizi e dei capitali. Certezza e tutela del legittimo affidamento sono i prerequisiti di una politica delle infrastrutture alla quale, francamente, non siamo abituati. Le imprese straniere stanno ben lontani da un paese non regolato, dove non si vive la concorrenza e dove, specialmente, gli investimenti non sono tutelati.

La terza condizione, che in parte si ricongiunge alla prima, è la sussidiarietà orizzontale. Lo stato non deve intervenire nella costruzione di infrastrutture se il privato riesce da solo in virtù delle sue alleanze con il traffico. Semmai lo stato deve mantenere, anche nella materia delle infrastrutture, un ruolo di regolazione pubblica e di controllo del rispetto delle regole.

Bisogna dire chiaro ai cittadini che tutto si paga, nulla è gratis: le opere e i servizi pubblici, le opere di compensazione le paghiamo tutti con le tasse. Le infrastrutture realizzate con soldi privati le paga, in tutto o in gran parte, chi le usa e si sa bene quanto e a chi costano.

Vanno premiati i territori che intendono essere competitivi e sono pronti a investire

per conseguire questo obiettivo. Il federalismo sotto questo profilo è un valore costituzionale, ed è la premessa per selezionare dove realizzare le infrastrutture di coesione. E la logica va invertita: i sindaci non devono più affannarsi a chiede-

re compensazioni, ma piuttosto a sollecitare la realizzazione delle infrastrutture nei loro territori. A meno che non preferiscano la marginalizzazione economica e sociale che sta caratterizzando, proprio per questo motivo, importanti aree del paese.

Da ultimo, le norme vanno modificate imponendo un'accelerazione sia per quanto attiene alla realizzazione delle opere sia per quanto attiene agli assetti urbanistici. E semplicemente non dovrebbe essere più tollerato che un'opera pubblica essenziale per la

coesione si realizzi nei tempi a tutti noti. In questo senso il project financing, salve le norme sul mercato interno, deve essere immediatamente attivabile con la garanzia del risultato e in un tempo assolutamente certo.

Nel nostro paese non si vive, da anni, in una dimensione di crescita. Troppo spesso ogni scelta risponde più a considerazioni legate a interessi del momento, che a esigenze concrete e reali di crescita, di cui la maggior parte si disinteressa totalmente. La demagogia è nemica del bene comune e distrugge la speranza di futuro dell'Italia.

Presidente Aiscat

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fabrizio Palenzona

INTERVENTO

Dai cantieri uno stimolo alla crescita

IL RICHIAMO
 Troppe liti sui progetti: la demagogia è nemica del bene comune e distrugge la speranza di futuro dell'Italia



La proposta

Domènica sul Sole 24 Ore il presidente di Assolombarda Alberto Meomartini ha posto l'accento sull'importanza delle regole per attrarre i fondi privati