

Riflessioni

Piccole opere grande crescita

Ennio Cascetta

Il compito che attende il governo Monti è molto difficile. Come osservato da diversi commentatori la posta in gioco riguarda il presente del nostro Paese, ma anche molto il suo futuro e quello degli italiani che verranno. Senza retorica. Le condizioni di partenza sono tutt'altro che facili sia in termini economici che, più in generale, in termini politici.

> Segue a pag. 10

Bisogna coniugare rigore e risanamento con crescita e sviluppo, ma anche tentare di ricucire lacerazioni profonde fra fasce sociali, aree geografiche, generazioni. Tutto questo in un Parlamento che esce da tre anni di conflitti violenti, cambiamenti di schieramento, trasformismi di tutti i tipi. Del resto senza una maggiore coesione dentro e fuori dal Parlamento gli obiettivi economici difficilmente potranno essere raggiunti. Anzi, considerando le prove del sistema politico degli ultimi anni, penso che la coesione debba crescere nel Paese e farsi sentire dalla politica piuttosto che il contrario. Il primo e più difficile compito di questo Governo sarà a mio avviso proprio quello di dare una motivazione ed una spinta all'Italia, creare fuori dal Palazzo la condivisione più ampia possibile di un progetto che non può essere solo economico, ma deve vedere forti obiettivi di crescita, di opportunità per le nuove generazioni, di equità fra chi può e chi può di meno, di contrasto delle mille illegalità alle quali ci siamo quasi abituati. Un consenso ampio su un progetto che, dopo tanto tempo, ci può essere, che può superare interessi par-

ve l'aggettivo politico va inteso nel senso più alto e meno comune del termine. Non un governo tecnico quindi, ma un governo politico, come del resto ogni governo, al di là delle storie personali e della provenienza dei suoi componenti. E sul piano politico sarà giudicata.

Qualche rapida riflessione su alcuni punti del programma di governo che riguardano le infrastrutture, i trasporti, le liberalizzazioni. Come ho scritto in più occasioni, ritengo che la politica infrastrutturale del nostro Paese sia stata ampiamente insufficiente sotto diversi punti di vista. Da un lato si sono accumulati ritardi ed extra-costi nella realizzazione di infrastrutture grandi e piccole, dall'altro si è promesso tutto a tutti su progetti spesso inadeguati e superati dai tempi. Il tema principale non è quindi quello di reperire risorse, private e pubbliche, che pure ci vogliono, ma quello di rivedere i meccanismi di scelta e di progettazione delle opere. Senza questa revisione si corre il rischio di non riuscire a spendere le risorse stanziare, poche o tante che siano. Fino ad oggi si è molto discusso degli aspetti giuridici ed economici, tutti ovviamente importantissimi, ma si è sottaciuto del tutto degli aspetti tecnici delle infrastrutture, non meno importanti e certamente non meno inadeguati. A mio avviso la nuova parola d'ordine dovrebbe essere quella delle «infrastrutture snelle», le ho chiamate lean infrastructures, ovvero infrastrutture senza sprechi, che siano fatte quando servono e dove servono, magari anche piccoli interventi che sbloccano e raccordano, utilizzando al massimo le tecnologie, eliminando tanti sprechi che derivano da regole tecniche rigide e superate, che siano realizzabili per fasi, con progetti che abbiano il consenso più ampio e che non siano imposti dall'alto, ma anche senza sentire che il consenso si compri dopo a suon di centinaia di milioni. Le nuove condizioni della finanza pub-

bre e del mercato non consentono più una programmazione di opere di decine di miliardi di euro di cui non esiste una seria valutazione della convenienza. Purtroppo di

opere così e piena la programmazione italiana, dal ponte sullo stretto alle linee di alte velocità, dai valichi alpini alle autostrade di pianura. Cambiare approccio senza fermare la macchina in corsa è molto difficile ma, a mio avviso, assolutamente necessario.

Il secondo tema, poco presente nel dibattito a livello nazionale, riguarda il trasporto pubblico locale. Si tratta di un settore delicatissimo non solo per l'equilibrio ambientale e sociale del Paese, ma un settore che rischia di penalizzare seriamente la economia e la crescita. Sappiamo che oltre il 70 per cento del PIL si genera nelle aree urbane e metropolitane. Bene, queste rischiano di rimanere paralizzate dalla crisi del trasporto pubblico che sconta ritardi, inefficienze, protezionismi e mancanza di certezze da troppi anni. Per non parlare del quasi azzeramento dei trasferimenti dello Stato contenuto nei decreti di agosto e novembre. Anche qui il compito è impegnativo, si tratta di mettere in campo una politica articolata che preveda regole certe e stabili per la liberalizzazione dei mercati locali tenendo conto della struttura di monopolio naturale di tanti di questi mercati, nuove relazioni industriali, nuovi meccanismi di reperimento delle risorse necessarie anche per gli investimenti in treni, autobus, metropolitane, tram, tecnologie.

Infine, ma non da ultimo, il tema della apertura al mercato e alla concorrenza del settore dei trasporti. Ho più volte sostenuto che molti comparti dei trasporti passeggeri e merci beneficerebbero da una maggiore apertura alla concorrenza. Ma le esperienze di questi anni dimostrano in modo inequivocabile che la concorrenza da sola non basta. Essa è uno strumento e non un fine come sembra ritenere qualcuno. Una buona concorrenza è una concorrenza che migliora la qualità dei servizi (efficacia) e riduce i loro costi (efficienza) tutelando gli interessi della collettività (equità). Per avere una buona concorrenza è necessario che ci sia una forte capacità di regolazione da parte della pubblica amministrazione. Oggi in tanti settori del traspor-

to non è così. Trasporto ferroviario, trasporto aereo, concessioni autostradali, trasporto locale, autotrasporto sono debolmente regolati da soggetti diversi senza le risorse e, spesso, le competenze, per farlo. È necessario ricondurre ad un soggetto unico e adeguato il tema della concorrenza e della programmazione dei trasporti in questo Paese, una Authority per i trasporti con questa doppia missione sarebbe un passo deciso verso la soluzione.

Una ultima considerazione sul Mezzogiorno. Con tutta evidenza questo è un governo a-meridionale, nel senso che non vi sono membri radicati, che operano nel Mezzogiorno e lo conoscono. Sono fiducioso che non sarà un governo anti-meridionale, come lo è stato quello che lo ha preceduto, anche perché è evidente a tutti che senza una decisa crescita del sud non può crescere l'Italia.