

Senza migliori infrastrutture non può esserci crescita

Le condizionalità poste dall'Unione europea per l'accesso ai fondi del Recovery Plan sono molteplici. Toccherà a Mario Draghi affrontarle, per il bene del Paese? L'auspicio è questo, perchè l'Italia avrà saputo approfittare del Next Generation Eu solo se alla fine del 2026 sarà stata in grado di rimettersi stabilmente su un sentiero di aumento del Pil superiore al 2% annuo. Dove “stabilmente” sta anche per un riuscito aggancio alle transazioni verde e digitale. Nessun altro risultato di “sostenibilità o inclusione” potrebbe compensare l'obiettivo 2% che è la condizione per arrivare alla sostenibilità del debito pubblico e a quella sociale, ambientale ed economica.

Motivo per cui il nuovo governo dovrà rivedere in profondità il Piano nazionale di ripresa e resilienza per far contribuire ognuna delle sue sei “missioni” prima di tutto al raggiungimento dell'obiettivo di produttività e crescita potenziale. La missione 3 (Infrastrutture per la mobilità sostenibile) non fa eccezione. Compito non impossibile, certo, purchè ci si liberi della maledizione “pseudo-keynesiana” che vede le infrastrutture limitatamente ai cantieri aperti, moltiplicatori temporanei del Pil e dell'occupazione: una strada qua, un ponte lì. Occorre invece prendere coscienza dell'obsolescenza tecnica e geografica dello stock infrastrutturale italiano e imparare due lezioni dal Covid-19.

L'Italia, oggi, è ricca solo di infrastrutture sotto standard e al servizio di aree di mercato non più coerenti con la geografia della produzione e del consumo sua e della nuova globalizzazione a mosaico. La pandemia ha poi reso evidente la maggior resilienza delle filiere manifatturiere (e agricole) rispetto a quella turistica e la metamorfosi del sistema insediativo che le sopravvivrà.

Il “ripartire meglio” dell'Italia passa per un irrobustimento della sua manifattura di esportazione e per una reinvenzione dei modi coi quali le città, almeno quelle più grandi, continueranno a produrre economie nette di agglomerazione. Traguardi che “nuove” infrastrutture e servizi di trasporto possono aiutare a raggiungere, allargando le aree di mercato, così da essere più aperte alla concorrenza, e modificando le convenienze localizzative delle imprese innovative. A questo scopo occorre che i progetti del Pnrr acquistino una articolazione *place based*, ossia figlia di un assetto territoriale produttivo, voluto, più efficiente.

Il “salto di paradigma” deve riguardare soprattutto il miglioramento

dell'accessibilità della manifattura di esportazione ai nuovi mercati europei (Europa centro orientale), mediterranei (Egitto e Turchia) e mondiali (oltre Suez, non solo Cina e sullo sfondo l'Africa intera). Ne dovrebbe conseguire un rafforzamento delle connessioni coi valichi alpini anche verso Austria e Slovenia-Croazia, ma soprattutto un radicale salto di qualità nella portualità italiana oggi ricca di scali a servizio dei mercati locali protetti, ma sguarnita sul fronte dei traffici, contendibili, tra i mercati europei e quelli globali.

Una situazione di certo non correggibile puntando solo su Genova e Trieste. Due porti possono invece intercettare le rotte oceaniche guidando due multiporti – uno Alto Tirrenico (da Savona a Livorno) e uno Alto Adriatico (da Ravenna a Trieste, se non esteso a Koper e Rijeka) da affidare, riforma cruciale, a due sole autorità di sistema portuale e logistico: indispensabili per controllare i processi di integrazione verticale marittima – portuale – logistica oggi condotti “senza regole” dalle grandi compagnie di navigazione.

L'aggressione, poi, della manifattura italiana ai mercati mediterranei necessiterebbe di una definizione più specifica delle Zes (Zone economiche speciali) da riservare alla rilocalizzazione manifatturiera a filo di banchina. Sull'altro fronte, quello urbano, occorre che i vertici metropolitani del nostro sistema insediativo aumentino l'attrattività di imprese innovative e talenti, nonostante lo tsunami Covid-19 che le sta attraversando. Da fare anche connettendo con linee ad alta velocità Napoli, Bari, Palermo e Catania tra loro, e con le città metropolitane del Centro-Nord. Ma l'aumento dell'attrattività urbana ha bisogno di una cura clamorosa nel trasporto pubblico locale in tutte le aree metropolitane (funzionali) italiane.

Tutti interventi che dovrebbero soddisfare l'Ue perchè inquadrabili nella revisione in corso delle reti Ten-T, ma soprattutto perchè, almeno per qualche anno, l'Ue ha “bisogno” che l'Italia riprenda la sua crescita.

Affermare, genericamente, che senza infrastrutture non può esservi crescita per il Paese, ha in realtà un significato molto più specifico di quel che possa apparire.

Le filiere produttive stanno mutando, riposizionandosi, e le nuove tratte commerciali privilegiano mercati meno scontati di un tempo (Est Europa, Mediterraneo orientale, Russia, Cina, in un futuro prossimo l'Africa

intera). Anche le rotte commerciali mutano e nuovi porti crescono in importanza. Le Zes sono la novità di questi ultimi anni, ma per espandersi richiedono collegamenti autostradali, ferroviari e portuali da sviluppare. La mobilità, soprattutto quella delle grandi città, deve puntare alla sostenibilità e alla transizione digitale. Si va verso un futuro non meno interconnesso e globalizzato di prima, nonostante la pandemia, con la novità che nascono nuove rotte e nuovi commerci e che la missione è quella di abbattere le emissioni inquinanti e immaginare collegamenti che abbiano un impatto ambientale sostenibile.

Per affrontare queste sfide, che significano sviluppo di lungo periodo e crescita strutturale, è fondamentale avere una strategia basata su un piano di ampio respiro, organizzato e pervasivo.

L'Italia questo piano può averlo nel Pnrr che Bruxelles attende, in considerazione del fatto che una delle sei macro aree di intervento è dedicata alle infrastrutture e alla mobilità sostenibile.

Serve un piano, appunto, ossia una visione, e non l'apertura di cantieri che nell'immediato creano occupazione, ma che non rientrano in un quadro organico di crescita e sviluppo del Paese.

Le connessioni alpine, ad esempio, vanno migliorate in quest'ottica, così come i porti italiani (non solo quelli del Nord Italia) devono scommettere con coraggio sui mercati globali in espansione. L'idea di un'Italia hub dell'Europa per i commerci, così come per le forniture energetiche, è ambiziosa, foriera di reale sviluppo economico, ma richiede ovviamente una strategia intelligente e lungimirante.

La spesa per la manutenzione di ponti e strade, la costruzione di nuovi raccordi, e via elencando, rappresenta una risposta di corto respiro.

Approfittare dell'opportunità offerta dal Next Generation Eu, invece, significa qualcos'altro: comprendere in che direzione andrà il mondo post-Covid (digitalizzazione, sostenibilità ambientale, riposizionamento delle filiere produttive e delle rotte commerciali) e, dunque, attuare un piano infrastrutturale organico. Altrimenti, il termine "infrastrutture", vorrà dire tutto e niente, un termine generico da usare per ottenere consensi elettorali immediati e di breve termine ma che, in realtà, non significherà nulla di

r
e
a
l
m
e
n
t
e