

# INFRASTRUTTURE, SETTE MOSSE PER L'ITALIA

PAOLO COSTA\*

**I**l risultato «tecnicamente» straordinario, per adoperare le parole di Matteo Renzi, delle elezioni europee impone oggi al presidente del Consiglio e al suo governo il compito, altrettanto «tecnicamente» ineludibile di dare profondità ed ampiezza alla speranza. Fuor di metafora, è giunto il momento di un capovolgimento totale di prospettiva: guardare lontano, al 2020 e al 2030, e a tutta l'Europa per disegnare l'Italia «europea» che vogliamo a quelle date e derivarne anche i primi passi da fare domani. L'imperativo è liberarsi dalla «tirannia dell'effettuale», dalla filosofia del fare quel che si può anziché quel che si deve. Questo è cruciale per adeguare il capitale fisso sociale del Paese, dotandolo delle **infrastrutture** di trasporto, digitali ed energetiche essenziali per dare solidità al riavvio della sua crescita. Una necessità urgente. Non tanto per il più volte sottolineato rallentamento degli investimenti infrastrutturali degli ultimi anni, ma soprattutto per il meno notato, ma drammatico, processo di obsolescenza del capitale infrastrutturale esistente: porti incapaci di ricevere le navi di domani e ferrovie impossibilitate a far correre i treni di standard europeo sono solo due esempi. Il da farsi è facilmente definibile. Oggi è da sperare che sia anche fattibile per la nuova forza che il governo può usare. Nel campo delle **infrastrutture** di trasporto non sono necessarie più di sette mosse che sfruttino il contesto creato dai regolamenti comunitari sulle reti trans-europee da realizzare entro il 2030 e sul loro cofinanziamento 2014-20:

1) far coincidere le opere di interesse strategico nazionale con quelle parti delle reti centrali (core) Ten-t che riguardano l'Italia. Per farlo basta modificare l'art. 41 del Dl 201/2011 e selezionare le **infrastrutture** prioritarie subordinando ogni altro criterio a quello di coerenza con le reti europee; si sfuggirebbe così al pericolo mortale di «costruire per costruire» e «costruire ciò che si può finanziare invece di ciò che serve».

2) prender atto della inderogabilità dei predefiniti regolamenti europei, in ciò superando - in attesa della modifica dell'art. 117 della Costituzione - il vulnus creato dalla riforma del titolo

quinto che ha, di fatto, privato lo Stato del potere di programmazione delle **infrastrutture** strategiche nazionali;

3) dichiarare che l'intersezione tra l'insieme di **infrastrutture** definite dai regolamenti europei inderogabili e la lista delle opere già comprese nell'Allegato **Infrastrutture** ex legge obiettivo costituisce un insieme di opere non più discutibili per il «se», mentre il «come» va immediatamente sottoposto al «dibattito pubblico» e a veri inquadramenti territoriali.

4) ricomporre il programma delle **infrastrutture** strategiche nazionali in un quadro di coerenza sistemica, di «linee fondamentali di assetto del territorio nazionale», che aggiorni un quadro analitico ormai obsoleto: è evidente che il Mezzogiorno va meglio integrato nelle reti trans-europee per interrompere il processo di periferizzazione oggettiva, che occorre attrezzarsi per intercettare al più presto i nuovi mercati dell'Est Europa con un maggior impegno lungo i corridoi Mediterraneo e Adriatico-baltico e che per sfruttare la crescente integrazione dell'Italia e dell'Europa nell'economia mondiale occorre investire su sistemi portuali e aeroporti.

5) stimare il costo dell'intero programma «**Infrastrutture** 2030» e definirne la copertura finanziaria usando ogni possibile finanziamento privato per anticipare (financing) il costo delle opere, ma sapendo che questo alla fine ricade (funding) o sul contribuente o sull'utente, di oggi o di domani; sfruttare il fatto che il funding può essere spalmato sui bilanci statali di almeno 17 anni.

6) ottenere dall'Unione europea l'autorizzazione a finanziare questo programma con «debito buono», servito fuori bilancio, anche perché esclusivamente utilizzato per realizzare opere di «preminente interesse europeo»;

7) affidare la gestione dell'intero programma «**Infrastrutture** Italia 2030» a una nuova architettura istituzionale, simile a quella proposta per la Gran Bretagna, incentrata su un soggetto (**Infrastrutture** Italia?) garante della rispondenza della strategia infrastrutturale alle esigenze di lungo periodo del Paese; una istituzione dotata di poteri simili a quelli della Banca d'Italia e per questo capace per statuto di «difendere» il programma infrastrutturale anche dalle vicende del ciclo politico.

\*Ex ministro dei Lavori Pubblici