

# SENZA **INFRASTRUTTURE** MIGLIORI NON C'È CRESCITA

di **Paolo Costa**

**T**occherà a Mario Draghi provare a far passare il cammello del Recovery Plan attraverso la cruna delle condizionalità Ue? È da sperare. Perché l'Italia avrà saputo approfittare del Next Generation Eu solo se alla fine del 2026 sarà riuscita a rimettersi stabilmente su un sentiero di aumento del Pil superiore al 2% annuo. Dove «stabilmente» sta anche per un riuscito aggancio alle transizioni 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 quelle sociale, ambientale ed economica.

È per questo che il nuovo governo dovrà rivedere profondamente il Pnrr Italia 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, purché ci si liberi della «maledizione pseudo keynesiana» che vede le **infrastrutture** solo come cantieri aperti, moltiplicatori temporanei di Pil e occupazione: una strada qua, una strada là. Occorre invece prendere coscienza dell'obsolescenza tecnica e geografica dello stock infrastrutturale italiano e imparare due lezioni dal Covid-19. L'Italia è oggi ricca solo di **infrastrutture** sotto standard e a 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 insediato che le sopravviverà.

Il «ripartire meglio» dell'Italia passa per un irrobustimento della sua manifattura di esportazione e per una reinvenzione dei modi con i quali le città, 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 più aperte alla concorrenza, e modifi-

cando le convenienze localizzative delle imprese innovative. A questo fine occorre che i progetti del Pnrr acquistino una articolazione *place based*, 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 non correggibile puntando solo su Genova e Trieste. Due porti che 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 avrebbe bisogno di una più stretta definizione 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 insediato 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 da cavallo nel trasporto pubblico locale in tutte le aree metropolitane (funzionali) italiane.

Tutti interventi che dovrebbero soddisfare l'Ue perché inquadrabili nella revisione in corso delle reti Ten-T, ma soprattutto perché, almeno per qualche anno, l'Ue ha

«bisogno» che l'Italia riprenda la sua crescita.

*Ex ministro dei Lavori pubblici*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LE CONNESSIONI ALPINE VANNO MIGLIORATE E I PORTI DEVONO SCOMMETTERE SUI MERCATI GLOBALI

