

PIANIFICARE OGGI PER COSTRUIRE L'ITALIA DI DOMANI

di Paolo Costa

su Il Sole 24 Ore dell'8 ottobre 2020

Caro direttore, l'Italia non ha alcun interesse a ritornare all'assetto economico preCovid. Per risolvere i problemi che da 30 anni ne frenano la crescita ha invece bisogno più di ogni altro stato europeo di un piano #NextGenerationItalia capace «non di riparare e ripristinare per il qui e ora, ma di dare forma a un modo migliore di vivere per il mondo di domani» (parole della presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen). Obiettivo riconosciuto dai più, ma difficilmente raggiungibile nel modo finora seguito dal governo per identificare progetti e investimenti necessari. Selezionare proposte provenienti dai ministeri, alle quali si aggiungeranno quelle delle Regioni, delle Città metropolitane e dei Comuni e di ogni altro soggetto titolato, non dà garanzie, né necessarie né sufficienti, che ne esca il piano necessario.

Per restare alla classe dei progetti infrastrutturali, l'unica alla quale mi intendo qui riferire, è difficile che si possa raggiungere l'obiettivo con progetti pensati per l'economia di ieri, come quelli attualmente inceppati che si vogliono sbloccare con commissari straordinari: una sorta di helicopter money sotto forma di cantieri attivati ovunque. Il fatto è che ogni progetto infrastrutturale ha un effetto temporaneo di aumento del reddito effettivo, ma non tutti hanno lo stesso effetto permanente sul reddito potenziale.

Come definire allora queste priorità? Con una scelta drastica, da fare subito, e il ritorno a due esercizi di pianificazione il Piano generale dei trasporti e le Linee fondamentali di assetto territoriale nazionale da fare sfruttando il fatto che i fondi del piano Next Generation Eu andranno spesi entro il 2027. La scelta drastica è quella di dare priorità alle infrastrutture economiche (digitali, energetiche, idriche e di trasporto) già di riconosciuto comune interesse europeo anche, dolorosamente, prima di quelle sociali e ambientali. Ma, anche qui, non potenziandole ovunque, ma dando priorità ai nodi e agli archi maggiormente capaci di aumentare l'efficienza dell'intera rete e quindi la produttività del sistema.

Il caso delle infrastrutture di trasporto può essere di esempio. Le liste della spesa delle priorità continuamente cambiate negli ultimi anni secondo i capricci dei successivi principi e quella stilata sotto l'invitante etichetta "Italiaveloce" non fa eccezione — non sono in grado, perché mai sono state pensate per farlo, di eliminare l'obsolescenza tecnica e geografica delle attuali reti: la vera remora da trasporti alla crescita. Il farlo finalmente oggi sfruttando l'occasione del Next Generation Eu significa puntare su pochi cruciali progetti game changer. Vuol dire concentrarsi sui nodi (porti e valichi) che, tecnologicamente aggiornati, adeguino le reti alla nuova geografia dei mercati europei e mondiali (vitale per un'economia "condannata" alle esportazioni come l'Italia), ma anche sulle Città metropolitane, per disporre dei magneti necessari per attrarre o trattenere i talenti quelli che oggi noi formiamo e poi vediamo andare a lavorare all'estero e le imprese innovatrici, cioè i motori delle transizioni verdi, digitali tecnologica cercate.

Priorità sulle quali oggi manca una riflessione sedimentata perché da oltre vent'anni si rinvia la redazione di un Piano generale dei trasporti pur sempre previsto dalla normativa e perché non ci si è mai cimentati nella definizione delle Linee fondamentali di assetto del territorio nazionale che, per disposizione normativa del 1998 (art.51 del D.Lgst. 112), mai attuata, avrebbe dovuto definire anche «l'articolazione territoriale delle reti infrastrutturali (...), nonché il sistema delle città e delle aree metropolitane, anche ai fini dello sviluppo del Mezzogiorno e delle aree depresse del Paese».

Se vogliamo davvero compiere il salto di paradigma necessario per uscire dalla trappola della bassa produttività dovremmo condurre questi due esercizi pianificatori, raccordandoli tra loro e con l'articolazione territoriale europea delle infrastrutture (digitali, energetiche e di trasporto) delle reti transeuropee dei trasporti. L'alternativa è lo spreco di una occasione storica. Non si dica che non c'è tempo, perché il Next Generation Eu sarà attivo per almeno 57 anni. Un governo reso (costretto a essere?) lungimirante dalla sollecitazione europea dovrebbe darsi finalmente i piani che soli renderanno la nostra politica commendevole agli occhi delle nuove generazioni.