

Tre idee per una vera politica delle infrastrutture

Una politica delle infrastrutture è essenziale per la crescita. Tre considerazioni meritano tuttavia di essere condivise.

In primo luogo non tutte le infrastrutture rilevano in modo identico ai fini della crescita. Se non vi è dubbio che alcune sono necessarie per esigenze minime di sicurezza, per il resto vanno privilegiate quelle che consentono all'Italia di spingere la crescita economica (ancora così debole): fra esse ad esempio quelle previste dal regolamento 1315 del 2012 in attuazione dei principi generali di coesione dei trattati e quelle che servono per rafforzare i traffici e la mobilità professionale. Non dimenticando che l'economia del Paese dipende da alcuni nodi che vanno risolti con urgenza (Milano, Genova, Bologna, Torino, Venezia-Trieste).

In secondo luogo, è certamente meglio se le infrastrutture sono realizzate e gestite da imprese private a condizioni di mercato senza gravare sui conti pubblici. Pretendere che aeroporti, ferrovie e strade vengano realizzati e gestiti solo da imprese pubbliche, oltre che essere contrario a elementari principi di diritto europeo, significa impedire la competitività e la

di **Fabrizio Palenzona***

integrazione delle reti rendendo poco credibili manovre di bilancio. Opere come la Gronda, il Terzo Valico, la Tav Torino-Lione, le due Pedemontane e la Venezia-Trieste sono indiscutibili, non solo perché imposte dall'ordinamento europeo, ma anche perché immediatamente funzionali a rendere credibile qualsivoglia ipotesi di crescita. Inoltre costruire uno o al massimo due porti gateway sarebbe importante per dare concretezza a una politica marittima europea da Sud. Oggi abbiamo almeno 20 miliardi di interventi cantierabili immediatamente, imposti dall'Ue, funzionali alla crescita e in larga misura a opera di privati che sono tuttavia bloccati. E questo quando la manovra del governo è ritenuta carente proprio perché non sono credibili i dati sulla crescita: non c'è qualcosa che non torna?

In terzo luogo, la speranza è che l'Italia, lungi dall'apparire un ostacolo allo sviluppo dell'integrazione europea, si presenti come propulsiva proponendo alcune modifiche dell'ordinamento europeo, proprio in tema di infrastrutture, pur all'interno del quadro

costituzionale derivante dai trattati. Forse si deve avere il coraggio di mettere mano al completamento del mercato unico, anche mettendo in comune alcune ulteriori competenze, per evitare diversi livelli di crescita fra i Paesi membri. È innegabile che si presenta ancora molto timido l'approccio verso uno «Spazio Unico della Mobilità»: gli Stati membri devono comprendere che in Europa gli investimenti, la crescita, la competitività e finanche una politica commerciale comune in materia in grado di accompagnare ad esempio la Belt and Road Initiative, possono essere perseguiti solo insieme: essendo impensabile che quegli obiettivi possano essere raggiunti con 27 ministri, 150 amministrazioni eccetera. La soluzione è fare un passo avanti e avviare una politica in virtù della quale le infrastrutture ed i servizi «europei» siano centralizzati in capo alla Commissione o a una agenzia che provveda alla loro gestione e realizzazione. Ovvio che acciocché questo avvenga è indispensabile l'unificazione delle disposizioni anche tecniche, regolatorie e di accesso. Così che si dia luogo a una rete vera che si sviluppa a opera di una sola amministrazione centrale.

**presidente Confrasperto*

