

I DISASTRI DELLA VIRTÙ IL «PATTO» FA PIANGERE

di GIUSEPPE DE TOMASO

Con la franchezza che lo distingue, l'ingegner Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, ha parlato senza peli

sulla lingua nel *forum* per i treni più veloci (sulla dorsale adriatica) organizzato l'altro ieri dalla *Gazzetta*. Giustamente orgoglioso di aver risanato l'azienda dei binari smentendo il detto di Benito

Mussolini (1883-1945), poi ripreso da Giulio Andreotti (1919-2013), secondo cui pazzo è chi si crede Napoleone o chi pensa di poter risanare le ferrovie, l'ingegner Moretti ha ricordato che la sua società si

muove sul mercato e che solo un intervento delle istituzioni pubbliche potrebbe consentire iniziative per trasporti più moderni laddove il calcolo economico le sconsiglierebbe.

SEGUE A PAGINA 21 >>

DETOMASO

I disastri della virtù

>> CONTINUA DALLA PRIMA

In soldoni: nessuno può imporre a un'impresa di produrre in perdita, a meno che Stato o Regioni non s'accollino il costo della socialità dell'investimento.

La tesi di Moretti non fa una grinza, anche o soprattutto perché il sistema ferroviario italiano si è aperto alla concorrenza con l'ingresso dei privati di Nuovo trasporto viaggiatori (Ntv), società che fa capo a Luca Cordero di Montezemolo e a Diego Della Valle.

Dunque, tocca allo Stato e alle Regioni rimediare alla dis-unità d'Italia in campo ferroviario, dal momento che i progressi tecnologici non bastano, perché la Penisola rimane ancora spaccata in due dagli Appennini. Ma - ecco il punto - anche se lo Stato e le Regioni ipotizzassero di investire montagne di miliardi per agevolare l'Alta Velocità nell'intero Paese, non potrebbero farlo, vuoi per l'enormità della somma richiesta, vuoi per i severi vincoli del Patto di Stabilità, che condanna a non scucire un euro anche quegli enti (vedi la Regione Puglia) che pure potrebbero permetterselo. Certo, l'Italia non è oculata come la Svizzera nella gestione del denaro pubblico. Tuttavia, in Europa, l'Italia è sottoposta alla procedura d'infrazione per eccessivo debito. Ma l'impossibilità di spalmare negli anni il costo di un investimento in opere pubbliche ai fini del calcolo debitorio, equivale a chiedere di fare canestro a un cestista che gioca con le mani legate.

Il Patto di Stabilità, che alcuni economisti hanno ribattezzato da tempo Patto di Stupidità, è così rigido che, ad esempio, forse impedirebbe di impegnare anche quel miliardo di euro che servirebbe ad elevare, sull'Adriatico, la velocità dei treni fino a 220 chilometri l'ora, che non saranno i 300 km

orari assicurati dall'Alta Velocità, ma di sicuro rappresentano un bel progresso rispetto alla lentezza degli attuali convogli.

Ma non è ancora finita, dal momento che i guai non arrivano mai da soli. Lo scorso 8 marzo, a urne chiuse da un pezzo, il governo Monti ha ritenuto di fare un bel regalo (si fa per dire) a Regioni come la Puglia. Con una delibera del Cipe ha rimesso in discussione, di fatto lì ha quasi sottratti, i tre miliardi di euro (Fondi Fas) già assegnati alla Puglia in base all'accordo (2011) tra il commissario europeo Hahn, il ministro Raffaele Fitto e il presidente Nichi Vendola. In breve: se entro dicembre 2013 la Regione non avrà espletato tutti gli adempimenti giuridici per avviare le opere, addio soldi. Opportunamente, Vendola e opposizione, in Puglia, hanno reagito a questo inatteso «scippo». Ma l'operazione del precedente governo la dice lunga sull'aria che tira, e sugli effetti controproducenti provocati da una cura da cavallo su un organismo già debilitato. Ripetiamo. Il Patto di Stabilità è figlio di una giusta esigenza: riparare i disastri generati da una spesa orfana di controlli. Ma i vincoli del Patto spesso oltrepassano l'ottusità, a volte approdando, come si accennava prima, nel recinto della stupidità.

Ora. I trasporti sono fondamentali per lo sviluppo dell'economia. Il cancelliere tedesco Konrad Adenauer (1876-1967) sosteneva che per la causa dell'unione commerciale europea avevano fatto più le ferrovie che gli accordi tra lui, Alcide De Gasperi (1881-1954) e

Robert Schuman (1886-1963). Ma oggi il principale ostacolo all'avvio dei cantieri di modernità, alla realizzazione di infrastrutture in grado di completare anche sui binari quell'unità nazionale conquistata politicamente più di 150 anni fa, si chiama proprio Patto di Stabilità, dalla cui filosofia teutonica e dal cui rispetto ossessivo e compulsivo nascono quei provvedimenti tipo la delibera Cipe del marzo scorso, che di fatto castrano qualsiasi iniziativa produttiva in materia di opere pubbliche.

Riflessione. Due sono le cose che hanno funzionato bene negli ultimi anni in Italia: Equitalia e il Patto di Stabilità. Entrambi, sia pure indirettamente o involontariamente, hanno prodotto danni collaterali a raffica. Segno che in economia, come in altre attività, non ci sono solo i disastri originati dal vizio, ma anche quelli determinati dalla (presunta) virtù.

I conti in ordine sono e resteranno sempre un valore. A condizione però di non bloccare investimenti indispensabili i cui indubbi benefici si manifesteranno nel tempo. Un conto è spendere per fare clientela, un conto è spendere per appianare divari infrastrutturali. Ecco perché, anche se la formula appare abusata, mai come ora serve un gioco di squadra tra politica, istituzioni, giornali per consentire a Regioni come la Puglia di programmare il proprio futuro, non solo per le ferrovie, senza l'incubo di uno Stato centralistico pronto a toglierti tutto, alla minima occasione.

Giuseppe De Tomaso

giuseppe.detomaso@gazzettamezzogiorno.it



TRENI Ostacolati dalla «virtù»