

La risposta che manca sulle infrastrutture

L'ITALIA ha bisogno di infrastrutture. Le infrastrutture sono grandi investimenti, e di questi subiscono le regole: si tratta di rilevanti esborsi iniziali che vengono recuperati in periodi medio-lunghi. Se non c'è certezza su cosa succede in quel periodo, il rischio aumenta, e quindi o l'investimento non si fa, o crescono i rendimenti richiesti. Ritardi e mancati investimenti derivano pertanto da una pluralità di cause specifiche, ma una delle maggiori – forse quella singolarmente più importante – è l'inadeguatezza del quadro normativo.

Abbiamo troppe norme (dunque un problema di stock normativo) che cambiano troppo spesso (problema di flusso) e che sono troppo confuse (problema di qualità della normazione). La manovra da 47 miliardi di euro (di cui 40 dopo le prossime elezioni) affronta questo tipo di questioni? La domanda è non solo legittima ma doverosa: rimuovere gli ostacoli all'adeguamento infrastrutturale è un intervento a costo zero per l'erario che potrebbe avere una serie di conseguenze desiderabili sia dirette (la realizzazione di infrastrutture mette in moto investimenti e crea occupazione) sia indirette (le esternalità positive delle infrastrutture hanno esse stesse un effetto pro-crescita).

Purtroppo, la risposta è deludente. Di fatto, la manovra interviene su due aspetti: in un caso persegue un fine incomprensibile, nell'altro persegue il fine giusto nel modo sbagliato (o, se si preferisce, in modo del tutto incoerente). Una prima misura limita al 2 per cento la deducibilità dei mutui a fronte delle infrastrutture. Questa misura, oltre che perversa dal momento che incide su relazioni giuridiche in essere modificando il quadro finanziario delle principali opere, in sé determina una scarsa remunerazione del capitale impiegato che così non riesce ad essere ammortizzato nel periodo della concessione. Ne deriva che le imprese serie si asterranno dal partecipare al mercato interno, mentre quelle meno serie accetteranno di operare come concessionarie sperando di scaricare a valle (sui lavori da eseguire) il costo della concessione. Non solo, dunque, un simile provvedimento rischia di operare una scrematura all'incontrario degli attori del mercato, favorendo le imprese marginali o poco disciplinate: ha pure evidenti risvolti anti-competitivi. Poiché le concessioni hanno tipicamente una durata inferiore ai 50 anni – ed è bene che sia così – il fatto che il subentrante debba farsi carico della «coda» del periodo di ammortamento induce un ovvio pregiudizio a favore della conferma del concessionario precedente, e riduce ulteriormente l'efficacia della gara come strumento di selezione.

La seconda misura è del pari preoccupante, pur essendo – in astratto – condivisibile. In principio, essa intende risolvere l'assurdo conflitto di interessi in capo all'Anas, contemporaneamente regolatore del settore autostradale e titolare di concessioni. Di per sé, dunque, è apprezzabile la volontà di assegnare le funzioni autoritative a una Agenzia pubblica, anche se la sua evidente dipendenza dal ministero delle Infrastrutture ne limita parzialmente affidabilità ed efficacia. Ma desta molti sospetti che, contemporaneamente, Anas spa, una società totalmente controllata dallo Stato, continui ad avere mano libera nella gestione diretta delle reti autostradali, senza che neppure venga presa in considerazione l'ipotesi di una privatizzazione. È assurdo che a tale mercato accedano imprese pubbliche in house costituite in virtù di statuti singolari (e che non possiedono per legge le caratteristiche che altrimenti l'ordinamento richiede alle imprese private). Così opinando e costruendo la legislazione nazionale, si finirebbe per abusare dell'istituto dell'«in house», senza tenere conto del principio europeo di proporzionalità e di necessità.

In assenza del mercato si giustifica che la pubblica amministrazione gestisca direttamente, attraverso società interamente controllate, un servizio pubblico o realizzi un'opera pubblica: ma questo non è possibile di certo in presenza di un mercato competitivo. Un conto, insomma, è proseguire nella – ancora

insufficiente – edificazione di un contesto di regole efficaci, efficienti, coerenti e compatibili col quadro comunitario di riferimento. Ciò sarebbe auspicabile perché darebbe un impulso importante a un settore che è, a sua volta, strumentale allo sviluppo del Paese. Ma ogni sforzo in questa direzione, quella delle regole, della trasparenza e del buon funzionamento, è frustrato da una politica che ignora il valore delle regole europee e che alle stesse sovrappone scelte di politica economica arbitrarie e insensibili a quello che accade nel resto del mondo (mercati finanziari compresi). Le politiche non vanno giudicate per quello che dicono di voler fare, ma per quello che fanno. Sotto il profilo infrastrutturale, la manovra è assolutamente insoddisfacente quando non controproducente.

