

Trasporti costosi & Internet lento. Perché l'estero non investe in Italia di Sergio Rizzo

ROMA - Racconta Rodrigo Bianchi che da due anni non riesce a mettere un mattone dell'asilo nido per le mamme impiegate nella fabbrica di Pomezia della Johnson&Johnson medical, azienda di cui è presidente e che ne sopporterebbe interamente la spesa. Il motivo? «Esplorazioni archeologiche, problematiche amministrative... Vai a sapere...». Fa presente Nando Volpicelli, amministratore delegato di Schneider electric industrie Italia come le nostre infrastrutture siano in una condizione tale che il costo di trasporto per unità di prodotto dallo stabilimento di Rieti della multinazionale transalpina è «di due euro più caro rispetto al Sud della Francia». Aggiunge il suo collega della Procter & Gamble Italia, Sami Kahale, che da noi costa di più anche la pubblicità per il lancio di una novità: mediamente del 30% rispetto alla Gran Bretagna. E il presidente della Ericsson telecomunicazioni Italia, Cesare Avenia, conclude che «il problema dell'Italia non è tanto l'articolo 18 quanto la certezza del diritto, se si considera che ci sono imprese obbligate a reintegrare dopo cause durate anche sette anni dei dipendenti in posti di lavoro che non esistono più».

Tutto questo e altro ancora c'è in quel numero, 20 miliardi nel 2010 secondo l'Ice, che ci relega nelle posizioni di rincalzo della classifica dei Paesi destinatari degli investimenti esteri. Venti miliardi sono un terzo dei soldi che lo stesso anno sono andati in Francia o a Hong Kong. Un quinto rispetto alla Cina, meno della metà nei confronti della Gran Bretagna. E una cifra due volte e mezzo inferiore perfino a quella incassata dal Belgio. Ma i 20 miliardi del 2010, anno nel quale l'economia europea e mondiale sembrava aver dato segni di ripresa, sono al di sotto anche della media degli investimenti esteri arrivati in Italia fra il 2000 e il 2007. Il che la dice lunga su quanto la situazione si sia ormai incancrenita.

Certo, abbiamo la palla al piede del Sud, dove in vaste zone i capitali stranieri sono frenati anche dal più potente dei dissuasori: la criminalità organizzata. Nel 2006, secondo la Svimez, tutte le Regioni meridionali non assorbivano che lo 0,66% degli investimenti esteri, contro il 68,21% della sola Lombardia. Regione nella quale, dice Invitalia, ci sono 4.433 imprese a partecipazione straniera, contro le 719 dell'intero Mezzogiorno. E se il numero delle aziende italiane nelle quali sono presenti azionisti esteri è aumentato rispetto al 2006 da 7.059 a 8.916, ciò è dovuto principalmente ad acquisizioni di società già esistenti, piuttosto che a nuove iniziative. Pesa il ritardo infrastrutturale. Se nel 1970 eravamo al terzo posto in Europa per dotazione autostradale in rapporto agli abitanti, ora siamo al quattordicesimo. Questo nonostante gli italiani vivano praticamente in automobile. Nel 1991 ce n'erano 501 ogni mille abitanti, nel 2010 eravamo arrivati a 606. Il top, a Roma: più di 700 auto ogni mille abitanti, oltre il doppio di Berlino, e in una città che ha 36 chilometri di metropolitana e 195 di ferrovie suburbane contro, rispettivamente, 145 e 2.811 chilometri della capitale tedesca.

L'Italia è stato il primo Paese europeo a sperimentare l'Alta velocità ferroviaria: la costruzione della direttissima Roma-Firenze è iniziata nel 1970, quando il Tgv francese era ancora nei sogni. Oggi stiamo faticosamente recuperando un gap mostruoso con il resto del Continente, considerando che la Spagna, dove nel 1970 c'era ancora la dittatura franchista, ha 3.230 chilometri di linee veloci, contro gli 876 dell'Italia. E a che prezzo, sta avvenendo quel recupero: 48,9 milioni di euro al chilometro, a fronte dei 10,2 milioni della Francia e dei 9,8 della Spagna. Ma il resto della rete ferroviaria? Conosciamo il calvario al quale sono sottoposti, purtroppo, molti pendolari. Secondo un'indagine dell'Istat il grado di soddisfazione del servizio è sceso fra il 1995 e il 2009 dal 58,6 al 47,2%, toccando il fondo in Calabria: 28,8%.

Mentre attraverso tutti i principali porti italiani, per i loro problemi strutturali, sono transitati nel 2009 meno container (9 milioni 321 mila teu, l'unità di misura del settore) che nel solo scalo olandese di Rotterdam (9 milioni 743 mila teu).

Per non dire dell'infrastruttura oggi più importante: la rete informatica. La classifica 2010 di netindex.com sulla velocità media delle connessioni internet collocava l'Italia al settantesimo posto nel mondo, dietro Georgia, Mongolia, Kazakistan, Thailandia, Turchia e Giamaica.

Ma sulla scarsa attrattività dell'Italia per gli investitori esteri pesa forse ancora di più la burocrazia. Per la Confartigianato rappresenta per le imprese un costo supplementare di 23 miliardi l'anno. Dati Cna e Confindustria ci dicono che per avviare un'attività in Italia sono necessari in media 68 adempimenti, con 19 uffici da contattare. Procedure, secondo il rapporto Doing business della Banca mondiale, che richiedono 62 giorni, contro i 36 della Grecia, i 53 della Francia, i 45 della Germania, i 16 dell'Irlanda, i quattro degli Stati Uniti e i due del Canada. Il che contribuisce a spiegare, almeno in parte, la cattiva reputazione dell'Italia in tema di libertà economica, ben rappresentata dal cinquantottesimo posto nella graduatoria stilata dalla Confindustria elaborando dati della Heritage foundation.

E questo è niente, rispetto al dramma della giustizia civile. Per risolvere un'inadempienza contrattuale davanti al giudice ci vogliono 1.210 giorni: più di tre anni. Il quadruplo del tempo necessario in Francia e il triplo rispetto alla Germania. Addirittura avvilente è il confronto con Paesi come Gran Bretagna, dove sono sufficienti 229 giorni, Svezia (208) o Danimarca (190).

Ancora più avvilente, e drammatica, è la faccenda dei pagamenti della Pubblica Amministrazione. Stato italiano ed enti locali onorano mediamente i propri impegni con i fornitori in 186 giorni, contro i 36 della Germania e i 30 stabiliti come termine tassativo da una direttiva dell'Unione europea. Chi viene pagato in sei mesi, però, può ancora ritenersi fortunato rispetto agli sventurati imprenditori che lavorano con la sanità pubblica: nelle Asl calabresi si arriva a tempi di attesa che sfiorano gli 800 giorni. E non esistono strumenti di autodifesa. Le norme in vigore impediscono di dare il via ad atti esecutivi nei confronti delle Regioni che hanno piani di rientro dal deficit sanitario.

Ci sarà dunque un motivo se nella classifica della competitività internazionale del World economic forum non andiamo oltre la quarantaseiesima posizione. In una situazione del genere non può neppure meravigliare che la corruzione dilaghi, come ha ricordato giusto qualche settimana fa il presidente della Corte dei Conti Luigi Giampaolino. Secondo i magistrati contabili è un macigno che pesa sui conti pubblici per 60 miliardi di euro l'anno. Ma quello che davvero brucia è il paragone con gli altri. Nel 2001 l'Italia era al ventinovesimo posto nella graduatoria di Transparency International della corruzione percepita. Ed era, già allora, messa peggio degli altri Paesi europei. La Germania, per esempio, era al ventesimo posto. Nel 2010 l'Italia è scesa al sessantasettesimo posto, mentre la Germania è risalita al quindicesimo. E anche gli altri partner continentali, pur avendo un pochino peggiorato il proprio ranking, sono ben distanti. Nel 2011, poi, un'altra piccola scivolata, al posto numero 69: quaranta posizioni più giù, e in soli dieci anni...