

ITALIA VENDESI!

Il Presidente del Consiglio va a Londra, va negli States, va in Asia e promuove il Belpaese per gli investimenti che si spera giungano copiosi nel nostro Paese.

Ha qualcosa di paradossale la cronaca di questi viaggi e i commenti che li accompagnano, soprattutto per noi che in questo Paese viviamo e che sappiamo che i primi a non investire nel nostro Paese sono proprio gli industriali di casa nostra che tra delocalizzazione, fallimenti pilotati, rimostranze contro il sindacato e la rigidità del nostro sistema, ricorrono a volte in maniera inopportuna alla cassa integrazione e hanno anticipato, per certi versi, la crisi che oggi ci attanaglia e hanno contribuito allo stato nel quale versa la nostra economia.

E non è mia intenzione accennare (troppo complesso e forse anche noioso) all'evasione fiscale o al mancato pagamento di contributi dei dipendenti tantomeno ai costi ambientali a carico della collettività o all'obsolescenza di impianti e macchinari. Un circolo vizioso alimentato dal mondo economico e dalla connivenza della politica secondo una convinzione non dichiarata che questo comportamento fosse componente strutturale del successo economico del decennio precedente. Sarebbe piuttosto il caso di accennare alla scarsa attenzione prestata alla ricerca e all'innovazione (di prodotto e di ciclo produttivo), alla fiacca ricerca di nuovi mercati e al debole consolidamento del prestigio del *Made in Italy*, ai mancati investimenti per la qualificazione del personale. Il mondo imprenditoriale italiano – se non legato all'edilizia – ha mostrato in questi tempi non solo scarsa dinamicità ma anche scarsa propositività, scarso impegno e forse anche una scarsa attitudine a fare il proprio mestiere.

Ma forse potremmo solo imputare alla nostra classe imprenditoriale la responsabilità di non aver fatto debita pressione sui vari governi succedutisi

nel tempo perché riuscissero a indirizzare la spesa pubblica verso un concreto miglioramento del sistema nazionale, rendere il nostro Paese competitivo dotandolo di infrastrutture, servizi e attrezzature che lo rendessero appetibile; perché riuscisse a fare dei Fondi strutturali europei il vero grimaldello con cui scardinare il sottosviluppo e l'arretratezza di tante aree; valorizzare le nostre (poche) risorse e fare dell'Italia realmente un localizzazione appetibile per gli investimenti stranieri.

Per cui, perché mai gli stranieri dovrebbero investire in Italia? Quali sono le eccellenze del nostro territorio per cui gli investitori sarebbero richiamati ad affrontare le dure fatiche (burocratiche, politiche e anche economiche) di impiantare attività produttive nel nostro Paese? Solo l'edilizia e il turismo – in quella combinazione magica che ha devastato coste e montagne, colline e città – sembra avere un certo richiamo, mentre non c'è molto altro che possa costituire un significativo elemento di attrattività.

C'è qualcosa, dunque, di estremamente riduttivo nel modo di affrontare la questione e di presentare l'Italia come una buona occasione di investimento, soprattutto senza aver approntato nulla che possa rendere il nostro Paese particolarmente competitivo e attraente.

Non lo è il nostro sistema finanziario ed economico nel suo complesso, tantomeno il sistema fiscale; non lo è il sistema amministrativo (e non tanto per le sue procedure farraginose, quanto per i suoi costi – dato il malcostume imperante) non lo è il mercato del lavoro, non lo è il nostro mercato dei consumi, non lo è il livello della ricerca e dell'innovazione, ma soprattutto non lo sono i nostri territori.

È questa l'amara riflessione a cui si giunge riflettendo sull'inane missione del Presidente del Consiglio, guardando alla nostra desolata penisola, che non sembra certo il contesto migliore per operare delle scelte strategiche.

Città congestionate e prive di servizi, dove la qualità urbana scarseggia se non in aree che per vincoli vari sono "inaccessibili" (se non al diffuso e pervasivo piccolo abuso edilizio che tutto stravolge); aree urbane provviste di reti tecnologiche obsolete e spesso incomplete e con una dotazione infrastrutturale che le rende di certo non convenienti all'insediamento di attività produttive. Si è investito talmente poco nel nostro territorio (e non solo in termini di infrastrutture, ma proprio nella localizzazione pianificata degli insediamenti garantendone buona accessibilità e livelli accettabili di fornitura di servizi e attrezzature); ci si è interessati così scarsamente alla costruzione di un sistema logistico tecnologicamente avanzato capace di catturare i flussi di merci che ormai vanno da una parte all'altra dell'Europa e di cui avremmo potuto diventare baricentro piuttosto che subirne solo i co-

sti ambientali del traffico generato; abbiamo trascurato in maniera così grossolana la qualità ambientale e la tutela delle valenze territoriali, per cui oggi l'unica convenienza a investire nel nostro Paese sarebbe data dalla possibilità di andare in deroga a qualunque prescrizione o normativa comunitaria, nazionale o regionale (ma le minacce di diventare più severi in futuro – e non solo in materia di evasione fiscale – e di far rispettare la legge cancellano anche questa prospettiva).

Soprattutto lo stato del sistema infrastrutturale complessivo del nostro Paese deprime le aspettative e stupisce che il governo tecnico non abbia fatto nulla (che senso avrebbe, dato i tempi esigui a disposizione?) per dare anche in questo caso un segnale in controtendenza.

L'entrata in vigore dell'orario invernale di Trenitalia non ha suscitato alcuna contestazione se non in sparuti gruppi di utenti e ai relativamente pochi dipendenti della Servirail, come se il problema fosse una manciata di posti di lavoro perduti da accogliere con rassegnazione data la crisi, piuttosto che una riformulazione complessiva del sistema di collegamento tra Nord e Sud, tra aree vitali del Paese e questo Sud eternamente arretrato.

Filosofia spicciola, anche perché dati i livelli (velocità commerciali, frequenza dei treni, tempi di percorrenza, materiale rotabile ecc.) e la qualità di servizio da Napoli in giù, è evidente che sia più vantaggioso lasciare che il trasporto aereo supplisca a un'offerta ormai inadeguata e inaccettabile. Peccato che la liberalizzazione del trasporto aereo *à l'italienne* abbia già esaurito i vantaggi della fase di avvio (creati soprattutto per illudere il passeggero) e di relativa concorrenza (e infatti si vedono già i primi accordi di cartello tra Alitalia e compagnie *low-cost*, perfino, per alzare i costi dei voli e combinare tratte e orari in modo da contenere i costi), la riduzione dei voli e aumenti insostenibili dei prezzi (chiaramente per la crisi economica e il costo del petrolio, le tasse ambientali ecc.) a cui si aggiungerà l'aumento delle tasse aeroportuali messe nel conto del Governo tecnico per pagare qualcos'altro (da qualche parte bisognerà pur prenderli i soldi!).

Non che ci si muova meglio tra Centro e Nord: si pensi a quanto accaduto sulla linea adriatica dove è divenuto difficile andare da Bologna ad Ancona – all'interno dei confini dello sviluppo della piccola e media impresa per tacere dell'eventuale ardire di quanti volessero spingersi sino a Pescara o Bari. Nella strategia aziendale di Trenitalia, di tutta la rete costruita solo le tratte "a maggiore redditività" vengono garantite con servizi innovativi e rapidi; tutto il resto della rete è sottoutilizzato e il trasporto ferroviario (per servire pendolari e in genere gli spostamenti a breve e medio raggio e i sistemi metropolitani) è affidato alla generosità dei bilanci regionali.

E anche in questo caso ci illudiamo che la liberalizzazione cambierà tutto e creerà concorrenza a netto vantaggio degli utenti... se non fosse che il treno di Montezemolo, dimenticando il resto del Paese, sceglierà le tratte più vantaggiose (la Milano-Napoli con servizi di *business class* che praticamente per buona quota paga lo Stato che non ha ridotto i *benefits* dei politici che di quella tratta prevalentemente si servono! Un altro modo delle imprese italiane di muoversi sul libero mercato, in modo cauto e “tutelato”).

Strano libero mercato, sempre evocato ma mai perseguito, se solo si pensa al mancato scalpore suscitato dalle tattiche ostruzioniste praticate da Trenitalia contro le ferrovie tedesche DB o nei confronti delle austriache ÖBB per impedirne l'utilizzo della rete (per inciso, nei giorni del grande gelo del 2010 quando la rete del Nord Italia era bloccata per l'impossibilità dei convogli di Trenitalia di spostarsi tra ghiaccio e neve, solo i treni teutonici hanno collegato Milano con Bolzano e Venezia per “incomprensibili” miracoli tecnologici... Nella stagione del gelo 2011 e 2012, al contrario, non è stato possibile verificare se il miracolo potesse ripetersi, avendo le Deutsche Bahn rinunciato – oltre alla Milano-Monaco – ad avere altre tratte nel nostro territorio...).

Se non paiono così evidenti i vantaggi della Tav Torino-Lione, non si capisce bene cosa succeda nel resto del nostro territorio dove scarseggiano progetti e cantieri per nuove infrastrutture, a dispetto di quanto lamentano alcuni osservatori che pure parlano dell'insussistenza dei benefici e dell'imprevedibilità dei costi di molte opere prossime all'approvazione del CIPE.

Ecco, in questo caso ci sarebbe voluto un segnale di controtendenza!

Al contrario, le opere all'approvazione del CIPE – che il governo avallerà – confermano l'inerzia della tendenza tutta italiana nella realizzazione delle opere pubbliche che la Legge Obiettivo aveva rinnovato: ossia, di inseguire come reale finalità delle grandi infrastrutture il solo avvio e permanenza dei cantieri, sostegno indiretto al settore delle costruzioni e serbatoio di posti di lavoro, senza effettivo interesse per il servizio che l'infrastruttura potrebbe garantire a cantiere chiuso per lo sviluppo del territorio. Che senso ha allora chiudere i cantieri sulla Salerno-Reggio Calabria, se non fosse per il fastidioso lavoro della magistratura? E perché non aprire quelli sulle rive dello Stretto di Messina per risollevare le sorti di quei territori che non decollano?

Dunque, che cosa vende il nostro Presidente del Consiglio?

Sarebbe stato forse il caso di avanzare la proposta di vendere (o meglio di dare in concessione, la prima ipotesi sarebbe eccessiva anche ai più

sprezzanti sostenitori) il nostro patrimonio architettonico e monumentale a investitori stranieri, secondo una tradizione che non manca nel nostro Paese (fu avviata da Vincenzo II Gonzaga, purtroppo per lui senza alcun risultato, questa pratica che andò presto consolidandosi tra principi e casate in difficoltà per affrontare il *default* di allora).

La cosa avrebbe indubbi vantaggi: gli stranieri forse sarebbero disposti a pagare cifre che ripianerebbero il nostro debito pubblico e che a noi sembrerebbe impossibile concepire (e infatti è possibile che con verecondia cederemo tutto a basso prezzo secondo quell'attitudine acquisita dai nostri apparati statali nei processi di dismissione e cartolarizzazione dei beni immobili pubblici); ne garantirebbero la conservazione, la sicurezza da furti e depredazione, il restauro (il degrado e il depauperamento, d'altro canto, metterebbero a repentaglio il loro investimento); ne sosterebbero la valorizzazione attraverso i più innovativi strumenti di *advertising*, informazione, divulgazione, moltiplicazione e diversificazione di eventi; ne assicurerebbero la massima fruizione, rendendo accessibili strutture che ora versano nell'abbandono più totale, utilizzando le più moderne tecnologie di organizzazione delle visite, l'informatizzazione della vendita degli accessi e della vendita dei biglietti d'ingresso, la contingentazione delle visite, ma anche attraverso la creazione di servizi di accoglienza particolarmente confortevoli, migliorando le attrezzature dei nostri musei e aumentandone l'attrattività.

Da italiano benpensante, l'ipotesi mi sembra scandalosa, ma è pur vero che una riflessione cinica e priva di retorica sullo stato in cui versa il nostro Paese e davanti a una sensibilità del tutto assente per la costruzione di strumenti di controllo e difesa delle nostre risorse territoriali, non può che spingere a queste estreme considerazioni e all'amara domanda che abbiamo espresso all'inizio di questo intervento: ma che cosa realmente cerca di vendere il Presidente del Consiglio nei suoi tour promozionali?

È evidente che cerca di vendere l'unica cosa di cui abbondiamo in questa particolare congiuntura: il nostro debito pubblico che, per le magie del degradato sistema della finanza internazionale (o meglio nelle maglie di quello che è diventato), significa svendere integralmente il nostro Paese!

Michelangelo Savino