il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ

Il piano per il Sud: infrastrutture e sviluppo, binomio non più proponibile

«La puntualità con cui il progetto è stato definito», ha detto il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Altero Matteoli, «dimostra la chiara volontà del Governo che ha ritenuto il ponte di Messina un'opera prioritaria per il Mezzogiorno, per l'Italia e l'Europa, essendo esso un tassello del corridoio Berlino-Palermo». Le prossime tappe, scandite dalla Legge obiettivo, prevedono l'approvazione del progetto definitivo da parte della società Stretto di Messina e l'istruttoria del ministero delle Infrastrutture che si concluderà con l'approvazione da parte del Cipe. Oltre ai lavori avviati a dicembre 2009 per la variante di Cannitello (prima opera propedeutica del ponte a Villa San Giovanni), la progettazione definitiva, riferisce la nota ministeriale, ha consentito di attivare «importati ricadute economiche, con un valore della produzione per l'anno 2010 pari a 110 milioni di euro immessi direttamente sul mercato». L'auspicio del ministro Matteoli può essere visto come intenzione di credere al rapporto virtuoso tra infrastrutture e sviluppo.
Nel 1957, l'economista dello sviluppo Albert Otto Hirschman propone lo stesso sentiero virtuoso che vede un rapporto stretto tra gli investimenti in infrastrutture e quelli direttamente produttivi. Nello stesso anno, l'economista napoletano Giuseppe Di Nardo, voce autorevole della sinistra democristiana, ricordava agli industriali settentrionali questi stessi concetti per ribadire la convenienza, anche per il Nord, delle attività della Cassa del Mezzogiorno. Oggi la spesa dei fondi europei è bassa e gli interventi conclusi sono appena il 10% di quelli programmati; una quota che scende al 7% per il Sud. Quali sono le cause? Una sempre presente nella storia dell'Italia è la scarsa soggettività politica della questione meridionale; quasi una rimozione fino a qualche anno fa. Oggi una debole ripresa vi è dentro la parola «Piano Sud» che contiene ancora una riserva non attuata di destinazione delle risorse a favore del Mezzogiorno (85%): ma vi è la possibilità concreta che dal 2014 il ministro degli Affari regionali e dell'Economia possa decidere tutto, anche una diversa destinazione (del resto già avvenuta senza il consenso del ministro per le Infrastrutture). Entro quella data difficilmente le performance di spesa potranno raggiungere quote peraltro ancora poco presentabili (20%), e i sogni legati al completamento del Corridoio 1 si allontaneranno.
Vi è poi un altro aspetto preoccupante: la finanziarizzazione degli appalti, concentrati per parti e non per lotti integrati e funzionali, il che riduce gli effetti moltiplicativi e spesso neutralizza gli

effetti sperati sull'occupazione. L'oro invece del dollaro, le azioni invece delle costruzioni, le attività illecite invece di quelle lecite; in breve, la finanza invece dell'economia reale sono diventati i nuovi paradigmi dell'economia e, in generale, le infrastrutture non attirano investimenti privati come in precedenza.
Il «Piano Sud» prevede una concentrazione delle risorse e una sterzata nelle modalità di spesa. Il Piano inoltre si sposta da un quadro di coerenze basato sul gap d'infrastrutture a una forte propensione all'incentivazione nei settori dell'innovazione e dell'energia. Qualche risultato tangibile potrà forse vedersi fra 3-4 anni, ma sempre su risorse destinate molto inferiori a quelle stanziate.
La finanza di progetto è scomparsa come strumento di moltiplicazione degli interventi e si preferisce la concentrazione sulle emergenze facendo abbassare il tasso di aspettativa dei privati disposti a investire perché mancano tempi certi nel quadro di programmazione definito. Rimettere in soggettività politica una governance credibile è il primo tassello per ripristinare un rapporto virtuoso tra infrastrutture e sviluppo. Oggi l'infrastruttura-città è in pericolo e le emergenze si moltiplicano assorbendo le scarse risorse della finanza locale e nazionale. La politica fiscale classica è scomparsa e più che un meccanismo di democrazia è diventato un meccanismo subordinato alle esigenze della finanza vorace e aggressiva.
Una finanza di città e una finanza di area vasta dovrebbero nascere rivitalizzando la regolamentazione urbanistica e quella ambientale: un catasto ambientale fondato su nuovi criteri dell'uso del suolo potrebbe essere la battaglia politica da fare per ricomporre una finanza di servizio al territorio, il quale rimane l'infrastruttura potenziale su cui investire riconoscendo i costi sospesi necessari a sostenere lo sviluppo locale. Economisti, urbanisti e politologi dovrebbero elaborare percorsi di nuova urbanità da sostenere con misure di politica economica in grado di ricollocare la città e i tessuti connessi al centro della politica economica e della politica per il Mezzogiorno.
La città e l'area vasta devono evitare la frammentazione istituzionale e riposizionare le aspettative dei consumatori e degli investitori su nuovi paradigmi di riferimento.

Autore

pasquale_persico_massimo_pica_ciamarra