

Lettera

Club Ambrosetti - The European House

La presente Lettera rientra nelle attività di Ambrosetti Club. Tuttavia i suoi contenuti possono non coincidere con le opinioni di tutti i numerosi membri del Club stesso.

Il sistema (non) decisionale nel nostro Paese: un costosissimo autogòl

Le Conseguenze: Parte prima

Le Lettere n. 7 e n. 8 hanno trattato i **problemi** del sistema (non) decisionale italiano.

Le **conseguenze** sono pesantissime, con effetti economici e, non meno, sociali devastanti.

In particolare, il sistema (non) decisionale del nostro Paese genera almeno le seguenti gravi conseguenze:

- Mancanza di una reale gestione strategica.
- Pesanti *deficit* infrastrutturali.
- Elevato costo dell'energia e incertezza di approvvigionamento.
- Elevata spesa pubblica, errata destinazione delle risorse, risultati insufficienti, sprechi ed abusi.
- Difficile gestibilità della Giustizia.
- Pesante riduzione dell'interesse degli stranieri per l'Italia.

Questa Lettera approfondisce le prime due conseguenze. Le altre conseguenze saranno materia della Lettera n. 10.

Successivamente verranno esplicitate alcune **ipotesi di soluzione**.

MANCANZA DI UNA REALE GESTIONE STRATEGICA

Il Paese, in un'epoca di accelerazione progressiva e di competizione globale sempre più stringenti, manca di una reale gestione strategica orientata al medio-lungo termine: si opera prevalentemente con un'ottica limitata al brevissimo termine, resa spesso ancor più fragile dalla tendenza, per ogni nuova Amministrazione, a "smontare" ciò che la precedente ha costruito, in un contesto di contrapposizione su tutto.

Si tratta dell'effetto negativo congiunto di due tra i problemi approfonditi nelle Lettere precedenti: l'inefficienza/inefficienza del sistema politico (a cominciare dall'attuale legge elettorale) e l'assenza di strumenti efficaci che riflettano una visione del futuro tradotta in obiettivi concreti.

Ciò rende particolarmente difficile operare con una logica di *sistema* (aspetto oggi sempre più fondamentale) e realizzare interventi necessari, ma che richiedono sacrifici nel breve termine.

Anche le prospettive, a questo riguardo, non sono

particolarmente promettenti dal momento che la competizione richiede, nei titolari di posizioni pubbliche chiave, spiccate competenze e capacità strategiche, aspetto che invece sembra lasciato al caso perché non tenuto in particolare considerazione né dai processi decisionali per designare i titolari, né dall'elettorato.

Le risorse straordinarie di cui il Paese è fortunatamente dotato

- patrimonio climatico-paesaggistico;
- patrimonio artistico-culturale;
- spiccata imprenditorialità diffusa;
- intelligenza media individuale seconda a quella di nessun altro Paese al mondo

finiscono per essere male utilizzate e, in non pochi casi, addirittura danneggiate.

Un vero e proprio autogòl!

Va ricordato che le decisioni e le scelte strategiche in Italia risultano ancor più critiche per i vincoli e la rigidità derivanti dall'enorme debito pubblico. Il debito pubblico e ciò che ne consegue non consentono oggi adeguati margini di manovra e penalizzano pesantemente la competitività.

Non si può sperare di essere molto competitivi quando i margini di manovra sono ridotti e le decisioni non si determinano o producono compromessi penalizzanti.

Quando non è definito in modo impegnativo chi si vuol diventare/essere, entro quando, torna severo l'ammonimento di Seneca: *Non esiste vento a favore per chi non conosce il porto*.

PESANTI DEFICIT INFRASTRUTTURALI

Conseguenze particolarmente pesanti si sono generate a carico delle infrastrutture, soprattutto delle grandi infrastrutture di rete, sia *materiali* (strade a lunga percorrenza, autostrade, ferrovie, porti ed aeroporti), sia *immateriali* (infostrutture), vale a dire su uno degli aspetti strategici prioritari per la produttività, per il progresso tecnologico, per lo sviluppo economico, per la qualità della vita, per l'ambiente.

FILO LOGICO

Il sistema decisionale, o meglio il sistema non decisionale italiano, è una delle principali cause della competitività declinante del Paese.

Principali conseguenze del sistema (non) decisionale italiano:

- Mancanza di una reale gestione strategica.
- Pesanti *deficit* infrastrutturali.
- Elevato costo dell'energia e incertezza di approvvigionamento.
- Elevata spesa pubblica, errata destinazione delle risorse, risultati insufficienti, sprechi ed abusi.
- Difficile gestibilità della Giustizia.
- Pesante riduzione dell'interesse degli stranieri per l'Italia.

Mancanza di una reale gestione strategica del Paese

- La scarsità delle risorse disponibili a causa dell'enorme debito pubblico, degli oneri conseguenti e della pesante "spesa pubblica" non consentono margini di manovra ed opzioni strategiche degne di tal nome.
- Mentre è in gioco il peso relativo dell'Italia nella globalizzazione, il Paese è condannato a gestirsi con un'ottica di brevissimo termine.

Non esiste vento a favore per chi non conosce il porto
(Seneca).

Pesanti *deficit* infrastrutturali

- Risultano particolarmente colpite le grandi infrastrutture di rete, sia *materiali* (strade a lunga percorrenza, autostrade, ferrovie, porti ed aeroporti), sia *immateriali* (infostrutture), vale a dire uno degli aspetti strategici prioritari per la produttività, per il progresso tecnologico, per lo sviluppo economico, per la qualità della vita, per l'ambiente.
- Opere di importanza fondamentale vengono rallentate/rinviolate mentre i costi continuano a crescere vertiginosamente: si sopportano oneri crescenti spesso senza portare a termine alcunché. Casi come quello della Pedemontana lombarda rasentano l'incredibile.
- Altrettanto pesante è la situazione del traffico nei grandi centri urbani. Difficilissima accessibilità, metropolitane insufficienti, parcheggi organizzati carenti o poco usati: piazze e strade, anche quelle più nobili, diventano di fatto parcheggi disordinati.

Le carenze infrastrutturali sono tra le ragioni principali della insoddisfatta *performance* economica del Paese. A ciò si aggiungono i disagi in termini di vincoli alla mobilità, congestione ed inquinamento.

Le altre pesanti conseguenze del sistema (non) decisionale italiano saranno il contenuto della prossima Lettera.

Inefficacia/inefficienza del sistema politico.

Mancanza di scelte per il futuro e di strumenti adeguati per conseguire gli obiettivi relativi.

Piccoli gruppi di interesse, a base geografica e/o politica, bloccano la realizzazione di progetti di elevato interesse generale.

Stime svolte da organizzazioni nazionali e internazionali denunciano da tempo l'esistenza del problema. Ad esempio, la Banca Mondiale colloca l'Italia all'ultimo posto tra i grandi Paesi europei (Francia, Germania e Regno Unito) in termini di dotazione infrastrutturale (vedere grafico in quarta pagina).

Le carenze infrastrutturali sono tra le ragioni principali della insoddisfatta *performance* economica del Paese. A ciò si aggiungono i disagi in termini di vincoli alla mobilità, congestione ed inquinamento.

È certamente fondamentale la salvaguardia di una pluralità di aspetti, a cominciare dalla sostenibilità ambientale nei territori specifici. Ma è difficile o impossibile dimostrare quali possano essere i vantaggi concreti di una realtà in cui un piccolo gruppo di interesse, a base geografica e/o politica, può bloccare (e di fatto blocca) la realizzazione di progetti di elevato interesse generale.

I ritardi accumulati nelle opere e la crescita dei costi non hanno paragoni in altri Paesi.

Qualche esempio:

- Per la TAV (Treni ad Alta Velocità) le previsioni di costo delle Ferrovie nel 1991 per la costruzione dell'intera rete nazionale erano pari a 14 miliardi di euro. Nel 2004, secondo alcune stime⁽¹⁾, tali costi sarebbero addirittura già lievitati a 84 miliardi di euro. Va notato, però, che il costo indicato dal Ministero per le Infrastrutture nel Rapporto sullo stato di attuazione della Strategia di Lisbona in Italia è pari a circa 25 miliardi di euro, molto inferiore agli 84 miliardi stimati ma comunque decisamente superiore ai 14 originari. In media in Francia ed in Spagna i costi di realizzazione delle linee di alta velocità al chilometro sono di circa 9-10 milioni di euro, rispetto ai 32 milioni al chilometro che si registrano nel nostro Paese.
- I lavori relativi al tratto italiano del cosiddetto Corridoio V (Lisbona-Kiev) delle reti transeuropee hanno subito continui rallentamenti con effetti prossimi alla paralisi, con il rischio che questo importantissimo tratto ferroviario non passi dall'Italia.
- Il caso della Pedemontana lombarda (una tratta autostradale di circa 100 km che dovrebbe collegare Dalmine a Gallarate) rasenta l'incredibile. I primi progetti esecutivi risalgono addirittura al 1964. Se tutto andrà bene, i primi cantieri potranno aprire nel 2010⁽²⁾.

I diritti di veto diffusi, le confusioni che caratterizzano il sistema (non) decisionale, la semplice minaccia di un ricorso alla Magistratura (con i relativi ritardi causati dai problemi della Giustizia descritti nella Lettera n. 8) paralizzano anche i progetti approvati seguendo i dettami della Legge.

Lunghi ritardi possono rendere un progetto non più conveniente economicamente o non più fattibile sulla base del finanziamento originario.

In una situazione siffatta si ricercano spesso onerosi compromessi "comprando" se necessario il consenso degli interessati. Non è un caso, dunque, che il costo delle opere in Italia tenda a lievitare costantemente ed enormemente.

Un esempio significativo ricavato dal progetto Alta Velocità. Come "compensazione" per il passaggio sul suo territorio e a protezione della cittadinanza contro il rumore generato dal treno veloce, il comune di Firenze ha chiesto, ed ottenuto, la costruzione di una stazione ferroviaria sotterranea nel quartiere fiorentino di Rifredi, dove passerà il nuovo treno. Tecnicamente il problema di proteggere i cittadini dal rumore avrebbe potuto essere risolto, con un costo preventivo di circa 200 milioni di euro, tramite barriere antirumore e con la risistemazione della stazione di Rifredi già esistente in superficie. La nuova stazione ferroviaria sotterranea costerà invece un multiplo rispetto ai 200 milioni di euro precitati.

Anche il comune di Bologna aveva ottenuto un'opera simile ed i fiorentini, probabilmente, non hanno voluto essere da meno.

Altrettanto problematica è la situazione del traffico urbano, servito dai mezzi pubblici per meno del 15% degli spostamenti totali. Risulta del tutto insufficiente il trasporto su ferro (le metropolitane) nei grandi centri urbani dove il servizio è, nella migliore delle ipotesi, limitato alle direzioni principali. Mancano i parcheggi organizzati e, quando esistono, non vengono usati: le vie e le piazze, anche quelle più nobili, sono diventate generalmente un parcheggio⁽³⁾, talora su file plurime.

Tutto ciò contribuisce a creare una realtà profondamente incoerente con le sfide della globalizzazione e, in particolare, della competizione territoriale. Si dimentica che per rendere desiderabile ed acquisibile un "bene" la prima condizione da soddisfare è la sua accessibilità.

Le nostre zone più pregiate sono invece congestionate, spesso disordinate, difficilmente accessibili, con tempi e disagi significativi. Di nuovo, un vero e proprio autogòl!

Sono stati calcolati, con riferimento limitato alle autostrade ed alle tangenziali, "I costi del Non Fare", vale a dire i costi della mancata o ritardata realizzazione di lavori strategici per il Paese⁽⁴⁾.

Le indicazioni sono già molto significative, pur con riferimenti parziali e fortemente prudenziali.

I costi sono stati riferiti, alla luce anche dei non brevi tempi tecnici di progettazione e realizzazione di autostrade e tangenziali, all'arco temporale che va dal 2004 al 2020, limitandosi ad adeguare **entro tale anno** il divario di autostrade e tangenziali che caratterizza **oggi** il nostro Paese rispetto ad altri Paesi di riferimento.

In particolare, per portare l'Italia entro il 2020 alla media europea attuale (135 km di autostrade per milione di abitanti) sono necessari 1926 km di autostrade a pedaggio, ipotizzando la stabilità della popolazione italiana. Si potrà obiettare che i dati non tengono conto delle caratteristiche orografiche del Paese, ma nessuno può negare la stretta correlazione esistente tra numero di abitanti e intensità del traffico.

Gli oneri derivanti dal non fare questo adeguamento sono stati valutati in 133 miliardi di euro.

Si tratta di oneri derivanti da tempo sprecato e conseguenze economiche, maggiore incidentalità, maggiore inquinamento ambientale. E la cifra precitata trascura anche i significativi effetti indotti sull'economia.

⁽¹⁾ Ivan Cicconi, "Le grandi opere del Cavaliere", edizioni KOINè, 2004, pagina 85.

⁽²⁾ Il caso della Pedemontana lombarda è sintetizzato in una scheda dal titolo "La storia infinita della Pedemontana". Chiunque fosse interessato a ricevere la scheda, è pregato di contattare Silvia Lovati (tel. +39 02 46753.1; e-mail: letteraclub@ambrosetti.eu) o di consultarla direttamente accedendo al sito www.ambrosetti.eu.

⁽³⁾ Si visitino, ad esempio, Piazza Michelangelo o Piazza del Carmine a Firenze, Piazza Belgioioso a Milano, Piazza del Popolo a Roma.

⁽⁴⁾ "I costi del Non Fare. Quanto costano al Paese gli ostacoli che bloccano impianti ed infrastrutture?", edizione 2006, di Andrea Gilardoni e Alessandro Marangoni - www.costidelnonfare.com.

Le indicazioni sono fortemente riduttive perché, in tutti questi anni, gli altri Paesi non resteranno certamente fermi.

La supercongestione che caratterizza sistematicamente autostrade importanti nel nostro Paese genera un fenomeno peculiare, difficilmente spiegabile (almeno per noi).

Ogni scambio economico è caratterizzato da una prestazione e da una controprestazione.

Nelle autostrade, la controprestazione è il pedaggio.

Ma qual è la prestazione in una situazione problematica come quella italiana? In altre parole, qual è la funzione d'uso per soddisfare la quale si paga il pedaggio? Logica suggerirebbe "per poter viaggiare speditamente, in situazioni di sicurezza adeguata e di percorribilità agevole salvo cause eccezionali, di forza maggiore". Ma se le autostrade sono quotidianamente congestionate, come di fatto sono, fino al punto da richiedere in non pochi momenti della giornata, e soprattutto in quelli più importanti dal punto di vista della vita lavorativa, tempi di percorrenza moltiplicati, come si riconfigura la prestazione, mancando la quale non si legittima la controprestazione?

Ipotesi paradossali:

- L'autostrada equivale ad un museo per cui si è disposti a pagare il biglietto di entrata per... essere fermi o molto lenti?
- L'autostrada è paragonabile ad un teatro o ad uno stadio per assistere ad uno spettacolo?
- Anche se entrare in autostrada consentisse uno spettacolo degno del costo del biglietto, si può ipo-

tizzare che nel teatro e/o nello stadio vengano ammessi più spettatori della capienza ragionevole? In caso positivo, si sovvertirebbe la logica del rapporto tra controprestazione e quella che dovrebbe essere la prestazione, dal momento che i ricavi aumentano man mano che si allontana la possibilità di scorrere veloci in condizioni di relativa sicurezza.

È evidente, comunque, che non sono ragionevolmente considerabili "soluzioni" del tipo:

- chiudere le autostrade ad un certo livello di traffico perché mancano soluzioni alternative degne di tal nome;
- rendere gratuita la fruizione delle autostrade perché ciò incrementerebbe il flusso di traffico e quindi il problema e, in ogni caso, lederebbe gli interessi fondamentali di chi gestisce le autostrade, con i relativi posti di lavoro.

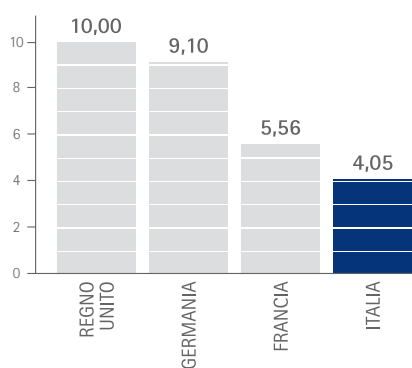
La soluzione ci sembra una sola: bilanciare la rete autostradale con i livelli di traffico, come avviene in tutti gli altri Paesi con cui amiamo e dobbiamo confrontarci, e/o migliorare soluzioni alternative.

A quest'ultimo riguardo, non si può dimenticare il trasporto cosiddetto modale (una combinazione di trasporto ferroviario e marittimo), particolarmente importante per il nostro Paese e per l'Europa: non possiamo che auspicare che l'importante progetto "Autostrade del Mare" non finisca per essere intrappolato nei problemi qui denunciati.

Ma per raggiungere soluzioni concrete di tutte le conseguenze preindicate, occorre poter decidere e realizzare in modo efficace ed efficiente.

Dotazione infrastrutturale in alcuni Paesi europei

(autostrade, ferrovie ed aeroporti)



Rielaborazione The European House-Ambrosetti su dati World Bank, 2006. N.B.: i dati sono, per comodità di confronto, su base decimale (min 0; max 10) attribuendo al Regno Unito, il migliore in classifica, il punteggio di 10.

I contenuti della presente Lettera hanno beneficiato di contributi di Massimo Bordignon, Andrea Gilardoni, Alessandro Marangoni. La formulazione dei contenuti è di esclusiva responsabilità di The European House - Ambrosetti.

Nel prossimo numero sarà trattato il tema "Il sistema (non) decisionale nel nostro Paese: un costosissimo autogòl. Le Conseguenze: Parte seconda".

La Lettera Club Ambrosetti - The European House si avvale di diagnosi, di ipotesi e di terapie che si originano nell'ambito delle attività del Club e, più in generale, nelle attività professionali del Gruppo The European House - Ambrosetti. Siamo consapevoli di disporre di un osservatorio di informazioni e di una rete di relazioni, anche internazionali, particolarmente privilegiati ma allo stesso tempo sappiamo di non essere "depositari del verbo". Al fine di essere utili al nostro Paese e all'Europa, obiettivo verso il quale ci sentiamo molto impegnati, auspichiamo vivamente che ai contenuti di ogni Lettera faccia seguito una grande quantità di suggerimenti critici, sia sostanziali che formali, da parte dei destinatari. Si prega di indirizzare i suggerimenti a letteraclub@ambrosetti.eu. Ringraziamo in anticipo per la preziosissima collaborazione.

Chiunque fosse interessato alle attività di Ambrosetti Club è pregato di contattare Silvia Lovati all'indirizzo e-mail club@ambrosetti.eu o al seguente numero di telefono +39 02 46753 1.

ANNO II
NUMERO 9
Lettera Club
Ambrosetti - The
European House
© Ambrosetti, 2007
Tutti i diritti
sono riservati.
DIRETTORE
RESPONSABILE:
Nino Ciravegna
Progetto grafico
e impaginazione:
Officina

REDAZIONE:
Via F. Albani, 21
20149 Milano
Tel. +39 02 46753 1
Fax +39 02 46753 333
Per informazioni:
letteraclub@ambrosetti.eu
Registrazione presso
il Tribunale di Milano
N° 493 del 20.07.06

 The European House
Ambrosetti