

CONSIDERAZIONI E NOTE IN MERITO AL DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE ECONOMICO FINANZIARIA 2008 – 2011

V.11 INFRASTRUTTURE (pag. 62)

Il capitolo dedicato alle Infrastrutture del DPEF 2008-2011, come gran parte del Documento di programmazione del Governo Prodi, appare assai confuso, di scarsa lungimiranza rispetto alle esigenze del Paese e soprattutto sbilanciato a favore del Sud Italia, a scapito invece della sua parte produttiva ed economicamente più forte, che da troppo tempo necessita di seri e concreti investimenti per la competitività europea ed internazionale.

Il capitolo sulle Infrastrutture è da leggere in modo coordinato con l'Allegato I al DPEF 2008-2011, ovvero al "*Programma delle Infrastrutture*", in cui vengono elencate le opere strategiche, quelle prioritarie ed i relativi criteri di allocazione delle risorse. La premessa all'Allegato I è molto significativa, così come significativa risulta anche una parte del capitolo nel DPEF, ed è significativa per una serie di contraddizioni di questo programma economico, che oltre ad essere generico e confuso, restituisce in realtà una mera prosecuzione delle opere previste ed avviate dalla cosiddetta Legge Obiettivo (del Governo della CDL), tanto contestata dal lunghissimo quanto demagogico "Programma elettorale" di Prodi. Inoltre contraddittorio per alcune giustificazioni definibili "naif" sulle non-scelte di questo Governo in materia di infrastrutture. Il Governo Prodi infatti, pur conscio che un cambiamento profondo è necessario, continua ad operare seguendo gli schemi del passato, tanto che si scrive anche che "L'entità di investimenti pubblici rivolta al Mezzogiorno rimane inadeguata rispetto all'obiettivo di recupero dei divari infrastrutturali e di servizio" (pagina 105).

Per avere un semplice esempio, in termini quantitativi, di come la spesa pubblica destinata a certi territori non sia in alcun modo collegata ad un reale sviluppo economico e sociale di quel contesto, si veda quanto scritto dal DPEF 2008-2011 a pagina 107: "Il programma di investimenti per lo sviluppo a cui il QSN 2007-2013 dà avvio è di notevole entità: oltre 124 miliardi di euro di cui più di 100 destinati alle Regioni del Mezzogiorno e oltre 22 miliardi alle regioni del Centro Nord".

Sia ben chiaro un principio, da subito: la Lega Nord, a differenza di quanto sta dicendo e facendo il Governo Prodi, ha sempre sostenuto l'importanza di realizzare nel Paese e al Nord in particolare una serie di infrastrutture prioritarie per dare respiro all'economia, allo sviluppo e alla competizione con il resto d'Europa, senza però mai aver sostenuto (come fa invece Prodi ed il Suo Governo) che l'Italia deve essere inserita in un mercato globale, e aggiungiamo pure massificato e privo di radicamento territoriale. Il DPEF Prodi in questo senso è beffardo: annuncia la volontà di voler coinvolgere alla programmazione infrastrutturale tutti i territori e rendere trasparente il processo di investimenti in conto capitale agli Enti locali, tuttavia afferma che è lo Stato, cioè il Governo centrale, a doversi occupare della programmazione di opere strategiche e prioritari per il Paese, sapendo benissimo che la finanziabilità delle stesse può arrivare proprio dallo Stato o da meccanismi di compartecipazione privata o europea! Infatti le risorse più consistenti vengono previste per il Meridione e per le opere stradali, a scapito di una politica della diversificazione che invece sostiene la Lega Nord sia in merito alle varie parti del paese sia in merito alle modalità di trasporto, che non possono più essere solo quelle su strada. Ci chiediamo a tale proposito perché le grandi opere necessarie al Nord non sono ancora state ultimate e se questa volontà di finanziare soprattutto infrastrutture e corridoi transfontalieri al sud non sia indice della volontà di aprire ed agevolare rapporti con quei Paesi che storicamente fanno arrivare in Italia immigrazione incontrollata, come la Turchia, l'Africa ecc...

Dichiarare infatti che l'Italia deve entrare nella globalizzazione, significa considerare essa stessa globalizzata, perciò negare le differenze socioeconomiche dei singoli territori regionali e di conseguenza le loro domande specifiche. E' giusto pensare all'infrastrutturazione del Sud Italia, a vocazione prevalentemente turistica, ma ciò non può essere fatto a scapito di un Nord che è in realtà l'unica parte competitiva del Paese a livello di produzione. E come si dirà nel prossimo paragrafo

(Mobilità) è curioso come questo DPEF destini una quota spropositata in percentuale alle opere stradali e autostradali, a scapito invece del trasporto su ferro. Per citare alcune cifre ricordiamo che circa il 55% dell'investimento è destinato alle opere stradali e autostradali mentre solo il 38% circa a quelle ferroviarie. Una stessa parte della Maggioranza critica questo DPEF definendo la parte delle infrastrutture come poco chiara a livello di politica trasportistica. Anche da parte nostra ovviamente la denuncia riguarda non solo la scarsità di investimenti al Nord, a vantaggio di un Sud che non ha mai autofinanziato le proprie opere, ma anche l'incapacità del Governo Prodi di offrire chiare soluzioni infrastrutturali per il Paese che sappiano diversificare l'offerta e far fronte, al di là delle enunciazioni di principio, ad una sostenibilità reale dei trasporti e della mobilità.

In merito al settore dei trasporti il DPEF elenca una serie di azioni mirate, tutte condivisibili a livello di principio. Ma se lette e confrontate parallelamente ai contenuti specifici di ogni tema trattato in modo esteso nello stesso documento di programmazione economica finanziaria, ci si rende conto di come anche in questa parte dedicata agli approfondimenti, resti tutto semplicemente elencato in modo generico e fumoso e in alcune parti addirittura contraddittorio.

In particolare parla di:

- predisposizione di un Piano Nazionale sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane che porti a un forte potenziamento del trasporto pubblico
- la diversificazione del trasporto delle merci su rotaia e la promozione dell'intermodalità

sono i due temi elencati dal DPEF nel paragrafo dedicato agli Obiettivi di Kyoto che in altre parti dello stesso DPEF sono stati trattati in modo opposto e contrario, con una scarsità enorme di risorse destinate ad esempio al trasporto su ferro a scapito di quello su gomma.

Alessandra Tabacco

Milano, 24/07/07