

Il deficit infrastrutturale è pesante

PROGETTARE LO SVILUPPO DELLA SARDEGNA

ALDO BERLUGUER

Sono forti i disegni che Sattamagliaio l'Italia, troppo forti per ignorarli. Uno riguarda il deficit infrastrutturale che, dopo gli anni del boom economico, si sta acuendo sempre di più, specchio di una gestione miope, limitata, contingente del territorio.

Non è un caso se, dinanzi a fenomeni meteorologici neppure tanto acuti, i nostri ponti, strade, ferrovie, cadono a pezzi. E sempre più lunga è la lista delle opere infrastrutturali annunciate, incomplete, mal eseguite. Tantissime attendono ormai da decenni: la Pedemontana veneta, il Peduncolo di Biella, la Campogalliano-Sassuolo, vitale per le industrie ceramiche. Ma anche la "due mari" (E78, Grosseto-Fano), la SS172 dei "Trulli" in Puglia, la Ragusa-Catania in Sicilia e l'immane SS131, la nostra arteria principale, intitolata a Carlo Felice di Savoia che, nell'immaginario collettivo, avrebbe dovuto comporre la mitica strada europea E25.

Ma il deficit infrastrutturale non è ovunque lo stesso e noi, in Sardegna, lo sappiamo bene. Non abbiamo un'autostrada. Non abbiamo una ferrovia degna del nome, abbiamo un sistema portuale polverizzato, mal dotato e non integrato, acquedotti che fanno acqua da tutte le parti.

Cosa avverrà, nel 2014, con i collegamenti via mare? Cosa accadrà se anche Alitalia, dopo Meridiana, per ragioni legate a un bilancio endemicamente fallimentare, ridurrà ancora i collegamenti? Ce ne occuperemo quando accadrà o tentiamo da ora, nei limiti del possibile, di

progettare alternative?

Pensiamo anche alla politica industriale. Nell'ultimo periodo la Regione ha adottato una serie di atti incongrui, finalizzati all'implementazione della zona franca (D.lgs. 75/98). Si è visto di tutto, delibere di Giunta, leggi programmatiche, progetti di emendamento dello Statuto regionale. Una cosa però non abbiamo visto, un progetto di sviluppo dell'isola, un'idea, ancorché abbozzata, che consenta di declinare la locuzione "aree industriali collegate e collegabili" in termini progettuali. Quali aree vorremo collegare con quali porti? con quali aeroporti? in vista di quale sviluppo? per quali produzioni?

Anche l'inerzia degli amministratori non è un fatto solo sardo, vero. Infatti a Milano, negli scorsi giorni, Assolombarda si è fatta parte diligente ed ha presentato un piano triennale con 50 progetti operativi. Si parla di tutto, innovazione, accesso al credito, internazionalizzazione, scuola-lavoro. Viene disegnata una Milano come "Start Up Town" con 17 linee di azione su vari temi chiave: spin-off universitari, green economy, energia, Expo e aree dedicate, le quali vengono già da ora ripensate anche ex post, per aumentare l'attrattività del territorio.

Quali sono i progetti per la Sardegna? Facciamo due esempi. La riconversione del Sulcis è una priorità improcrastinabile. La Commissione europea ha appena pubblicato importanti bandi nel settore delle materie prime, ivi compreso quello minerario.

[...]

È un'opportunità che non possiamo permetterci di perdere. Quali progetti riusciamo a concepire per poter convertire il settore e rilanciare sviluppo e competitività?

Altro tema delicato, nel 2013 in Europa sono stati chiusi impianti di raffinazione petrolifera per 330 mila barili al giorno. Lo dice l'Unione Petrolifera che evidenzia anche il pericolo di ulteriori chiusure, oltre al cambio di proprietà in favore di russi, cinesi, indiani. Negli anni '70, in Italia vi erano ben 34 impianti a regime, oggi solo 13. E le lavorazioni diminuiscono a vista d'occhio (71 milioni di tonnellate nel 2013, con un decremento del 11,9% rispetto al 2012). Non a caso, dopo Giustina e Pantano ora toccherà alla Ier di Mantova che chiuderà il 6 gennaio.

Cosa succede? Tanti sono i fattori critici, tutti nel consumo di carburante, che diminuisce a vista d'occhio sotto il peso del carico fiscale, ormai insostenibile. Soltanto ridurre il tassare troppo significa ottenerne meno. E il carico fiscale sulla benzina è giunto al 60%, quello sul gasolio al 56%, il più alto in Europa. Non parliamo poi dei costi energetici, male economico ancora irrisolto. Si aggiunga infine la lenta, inesorabile svolta verso i veicoli ad alimentazione ibrida, elettrica o alternativa.

Insomma, anche questo genere di produzioni, un tempo assai redditizio, potrebbe rimanere penalizzato. E la Sarag? Potrebbe venir interamente acquistata dai russi? Ridurre la produzione? Che tipo di scenario è lecito immaginare nel 2014? A Mantova l'impianto della IES diverrà un polo logistico. Esiste già un progetto. Ora, con l'avvicinarsi delle elezioni regionali, ormai fissate per il 16 febbraio, quali progetti per la Sardegna le forze politiche propongono agli elettori? Su quali modelli di sviluppo verrà concentrata la campagna elettorale?

Aldo Berluguer